

# 航空补贴争端再起 美国诉诸世贸组织

□记者 李豫川 北京报道

美国贸易代表波特曼30日宣布,鉴于欧盟成员国准备向空中客车公司提供17亿美元的新补贴,美国将于31日提请世界贸易组织(WTO)建立仲裁小组,协调解决美国与欧盟之间有关波音公司和空中客车公司的航空补贴纠纷,这将成为WTO有史以来影响最重大的一起争议。

波特曼表示,美方仍然倾向于谈判和解,而非诉诸WTO。美国提出设立专责小组的申请,为欧盟提供了重新考虑其新补贴计划的时间。

**部分取消还是全部取消?**

去年10月,美欧先后向WTO提起诉讼,指责对方为其飞机制造商提供大量补贴,违反了国际贸易规则。今年1月11日,美欧宣布其在世

贸组织的飞机补贴官司暂停,双方重返谈判桌,并争取在3个月内就取消各自对波音公司和空中客车公司的各类补贴和建立“公平竞争的市场”达成协议。4月11日的期限早已过去,美欧迄今未能达成协议。

欧盟谈判官员原本希望能避免走到这一步,上周末他们主动提出将空中客车新机型的“研发资助”减少三分之一。但美国一直要求让欧盟先取消全部补贴,然后美国会考虑协商取消波音享受的一些优惠政策,如地方政府的税收减免或国防项目享受的研发拨款等。

美欧航空补贴迅速升级的原因之一是:空中客车的A350飞机有望在6月中旬获得欧洲10亿多美元的研发资助。美国贸易代表波特曼表示:一年来,美国一直试图说服欧盟停止向大型民用飞机提供补贴,但欧盟只打算减少补贴,而不是终止补贴。

空中客车公司近年来在航空客运市场的

稳步成长,最近市场占有率还超越了波音公司。美国贸易官员认为,研发资助对空中客车取得这样的地位起到了主要作用。而欧盟方面认为,波音通过研究和国防合同也获得了数十亿美元间接补贴。他们认为,研发资助只是为飞机制造商提供补贴的一种更有效的方式。

空中客车是欧洲航空防务航天公司(EADS.)的子公司,A350是该公司推出的与波音787竞争的中程飞机,因此,美国方面将争端的焦点也集中在A350上。对空中客车而言,没有直接补贴的日子将是难以想像的。在该公司35年的历史中,至少部分新飞机的研发成本是靠政府资金负担的。1992年以前,补贴额没有限制,各国补贴的差别也很大。1992年后,空客获得的政府贷款被限制在最高不超过新飞机一次性开发成本的33%。每架空中客车飞机都用到了研发资助,而一些以现有机型为基础

经济命运与美国拴得太紧

## 中国需要一个新支点

□摩根士丹利全球首席经济师 史蒂芬·罗奇

在中国,稳定是压倒一切的,中国在过去二十年的改革之路上取得了巨大的进步。然而,就目前来看,在十分成功地保持改革与稳定两者之间平衡的同时,中国还需要进行一项重要的调整:即必须为其经济寻找一个能起到稳定作用的新支点。

目前,中国的命运与美国的命运拴得太紧。其以出口为导向的增长要依赖美国的消费者;现在中国对美国的出口至少占到其所有出口额的三分之一。此外,十多年来中国一直实行人民币钉住美元的政策。这就意味着中国人民银行不可避免的受到美联储货币政策的影响。

这种依存的关系如今出现了一个问题:中国把自己与正在进行经常账户大幅度调整的美国经济联系在一起。2005年第一季度,美国的经常账户赤字(实际上就是货物、服务贸易和国际收支的逆差)可能超过GDP的6.5%,这对美国来说是一个新的记录,而对世界上其他国家来说则是前所未有的财政负担。在国内储蓄空前短缺(这是个人储蓄率几乎为零同时政府预算赤字空前庞大所造成的结果)的影响下,美国经济面临着越来越难以持续的危**险**。

美国的对外赤字重新实现平衡只是一个时间问题。届时,美国将需要减少消费——而这会影响到中国外向型增长态势的主要助推力。同时美元无疑会进一步下跌,造成实行固定汇率的中国货币的贬值。面对具有超强竞争力的中国经济,美国,可能还包括欧洲,都会因此而引发抵制中国的保护主义行动。美国的实际利率可能也需要上调,以便对其外国债权人所承受的货币风险进行补偿。这会导致更多的投机资本流入中国,而這些资本所赌的是人民币的最终重新估值——外部游

## 公路股未来仍具增长潜力

□阿斯达克研究部 梁涓

近期,香港H股走势一直比较低迷,在市场憧憬人民币升值逐步降温以及A股展创新低的双重打击下,H股指数由5月10日的4800点一路下滑至最近的4500点附近,下调幅度超过6%,这也是H股自今年3月初以来,再次出现的一段深度下跌行情。大盘尚危,个股亦难以幸免,几大板块股票均出现不同程度的下调。

不过,综观整个H股市场,在5月10日至5月26日的这波下跌行情中,除石油股因受到油价回升刺激,个别股票表现相对坚挺之外,公路股亦呈现出较强的抗跌性。部分股票还出现逆市上扬局面。最直接的原因是受到国家对公路股有关政策面利好消息的影响;近日,财政部和国家税务总局发布通知对高速公路车辆通行费收入营业税税率统一下调至3%。而此前这一营业税的执行标准为5%。此次下调幅度相当明显。

事实上,近几年来国家在政策上对高速公路行业一直十分关注。如2004年5月交通部等六部委联合开展治超行动,主要高速公路车流量在经历了短暂下滑后均快速回升,运输市场秩序得到进一步稳定,而前段时间国家又对部分高速公路重型车通行费收费标准进行了下调。此次政策的出台也是国家有关部门在高速公路企业降低营业税的问题上酝酿了将近两年之久,虽然,并不让人感到多少意外(因交通行业的其他领域,如港口,其营业税早就只有3%),但是,毕竟降税是在国家减少煤炭、金属等行业的出口退税等背景之下进行的,相比之下,也就显得难能可贵了。

营业税的下调无疑对从事公路运营的上市公司来说,是增加盈利的利好消息。不过,从各个公司角度来讲,由于每个公司交纳的所得税率有所差别,因此营业税下调对不同公司的净利润产生的影响也会有所不同。以下为国际大

的新机型则不使用研发资助里的资金。空客A380飞机获得了接近40亿美元的研发资助,而其前期成本总额为107亿美元。对于计划中的A350,空中客车去年年末向法国、德国、英国和西班牙申请大约10亿美元的研发资助。

**美欧互留后路**

尽管欧美已经就航空补贴“刀兵相见”,但双方都有意识地将影响弱化。

在宣布提起贸易诉讼的同时,美欧贸易代表波特曼和曼德尔森还发表了一个联合声明称,美欧一致认为此项争端不应影响双方在更为广泛的双边和多边贸易问题上的合作,承诺不使航空补贴的争议扩散。

波音公司发言人迪克·达尔顿5月30日也发表声明称,波音完全支持美国贸易代表通过世贸组织解决欧盟对空中客车公司的补贴一事。

多年来让中国受益匪浅,但现在已不再有效了。它已经成为美国国会抨击中国的一个热点议题,而且还导致中国金融体系中出现过度的货币和信贷,这些都是最终可能动摇经济稳定的因素。在这方面,上海的房地产泡沫就是一个需要引起高度重视的警告信号。

中国不发达的金融体系仍需要支撑,其银行和资本市场还没有强大到可以完全脱离支点而存在。但是中国金融的支点没有必要仅仅与美国拴在一起。在接下来的发展和改革之路上,把人民币与一篮子货币联系起来(即除了美元之外,把人民币与日元、欧元和其他亚洲货币联系起来)无疑是更加明智的选择。通过扩大其货币的支撑范围,中国可以更好地避开外汇市场上过于频繁的震荡。其实,这类一篮子货币的具体构成或权重,都不如其概念本身重要。比如,美元要是进一步下跌,而日元和欧元相应上升,人民币就仍然可以保持合理的稳定性——而这正是中国在目前发展阶段所需要的支点。

中国在从国有体制向市场体制的过渡上取得了突出的成就。但是,过去的业绩并不能保证未来的成功。随着市场经济的活跃,中国必须脱离以美国为中心的增长模式和以美国为中心的货币机制。面对美国即将出现的经常账户调整,这是一个明智而又谨慎的举措。对日渐失衡的中国经济来说,这也是一个正确的选择。

稳定这个大难题在于,它对任何经济体来说都不是一成不变的——它是一个移动的目标。随着中国的逐渐成熟,中国必须不断重新思考自己在稳定方面的需求。无可否认,这将意味着一个不同的内部经济组合模式和全新的外汇机制。这些改变对中国来说都会是积极的进展——是中国在改革和发展道路上取得重大进步的证明。而一个新的稳定支点无疑将会是这条道路上又一个重要的里程碑。(黄继汇 编译)

虽然中国的工业化、城市化和基础设施需求是造成高投资增长态势的原因,但这种不平衡模式也有走得太远的危险。日本和韩国即使在鼎盛时期,投资比重也从来没有大大超过40%。中国超过50%的投资比重是应对供应过剩威胁(这会导致通货紧缩)的权宜之计。现在中国必须将其经济结构向个人消费倾斜(这在2004年已经下降到占GDP的42%)。新的支点需要起到从根本上重新平衡其经济的作用——减少出口和投资,增加个人消费。

同时,中国还必须重新考虑外部支点。这指的是新的外汇机制——实际上就是中国与世界上其他国家的联系。钉住美元的政策,十

《华尔街日报》称,这场跨大西洋的航空补贴争端将是WTO成立以来影响最深远的一宗,它很可能重塑飞机行业,并在两家飞机巨头的供应商中产生震荡。

欧盟贸易委员曼德尔森今年4月曾撰文称,美国如果就航空补贴诉诸WTO将是一个错误。欧盟准备通过减少对空中客车的研发补助以换取美国作出对等的回应,从而逐步达成一个新协议。

WTO争端通常需要两年或更多时间来调解,目前的形势有可能导致紧张的欧美关系进一步恶化,从而影响到美国和欧盟在当前多哈回合国际贸易谈判中的协同努力;美国和欧盟通常都会共同推动一些谈判取得关键性突破。一位高级贸易官员表示,请求WTO介入可使飞机之争独立出去,不致影响多哈回合谈判等其他问题。

### 港股放量上涨

昨天香港市场继续反弹,恒指早盘虽一度下挫,但房地产和银行股的强势刺激买盘介入,最后报收13867点,上涨了0.16%,国企H股指数则受到获利回吐盘的压力,下跌0.39%,尾盘报收4593点。昨天市场成交量再度放大达181亿港元。

由于隔夜美国股市休市,香港市场没有明确指导方向,所以开盘后的回吐压力较重,但近期房地产市场良好的销售情况仍是支持股市走强的动力,昨天地产股、银行股纷纷上涨,对稳定市场信心起到了积极作用。但中股整体沽压明显,近期中国与美国、欧洲的交易战不断升级,给股市带来负面影响,且最近又有投行调低了国内石油能源以及部分周期性股票的投资评级,市场信心产生动摇。近期几家大型中资股的IPO,也增加了市场的资金压力。在个股表现方面,母公司中远控股的招股给中远太平洋带来沽压,昨天股价下跌1.95%;安徽皖通则因属下公路收费标准上调逆市大涨3.96%;中移动因有投行加大其在投资组合中的比重而受到市场追捧,昨天股价上涨2.52%,中国联通也跟随上涨了0.81%。由于汇率等影响市场的因素依然存在,近日香港市场虽表现趋于活跃,但依然将处于横盘整理的格局。(上海证券 郭燕玲)

### 欧洲股市小幅收高

尽管《欧盟宪法条约》在法国未能获得通过,但欧洲股市并没有因此受到明显打压,各主要股指30日收盘时均告上涨。

法国内政部30日凌晨宣布,法国29日就《欧盟宪法条约》举行的全民公决以反对票逾半数的结果告终。这使得《欧盟宪法条约》的批准进程受挫。不过,欧洲股市并没有像很多人预料的那样应声下滑。30日,法兰克福股市DAX指数收盘上涨35.72点,收于4480.43点;巴黎股市CAC40指数上升3.04点,收于4134.87点。当天,纽约股市因美国阵亡将士纪念日而闭市,伦敦股市也因公假假日而关闭。(辛华)

### 钢铁股带领日股反弹

周二日本市场开盘后受获利回吐压力,指数快速回落,盘后在钢铁股的带领下,指数走势逆转,出现二次凌厉的上升波。最后日经225指数报收11276.59点,涨幅为0.09%,自此日经225指数已经连续上涨了4个交易日。

昨天钢铁股的活跃主要是有日本媒体称新日铁公司和丰田汽车和尼桑汽车公司签署了钢材价格协议,其中钢材价格仍将维持20%的涨幅,新日铁公司因产品价格的上涨受到投资者的追捧,昨天股价上涨1.20%,并刺激同类股票全线上涨。但汽车板块则受到打击,丰田汽车和尼桑汽车的股价分别下挫2.03%和1.20%。虽然日本市场近期持续反弹,但市场人士并不乐观,部分基金经理认为美国经济在面临利率上调和油价上升的压力下,增速即将放缓,而日本经济以及日本股市也将由此受到负面影响。(上海证券 郭燕玲)

### 欧元汇率显著下挫

由于法国全民公决对《欧盟宪法条约》的反对票数超出预计,30日欧元对美元比价明显下挫,盘中一度跌到7个月来新低。与此同时,美元对除欧元外的西方其他主要货币比价则有升有降。

尽管汇市投资者早已预期这部宪法将在法国遭遇否决,否决预期也被提前消化,但最终的反对票数仍高于投资者的意料。欧洲中央银行行长特里谢30日表示,在法国公投之后和荷兰公投之前,对于欧洲和欧盟4.58亿公民来说,“我们面临着一个困难的时刻”。

受此影响,加拿大蒙特利尔汇市30日收市时,欧元对美元比价在纽约汇市前一交易日的1比1.2574降到1比1.2466,盘中一度跌至1比1.2463,为去年10月中以来的最低水平;美元对瑞士法郎比价从1比1.2313升到1比1.2390;美元对日元汇价从1比107.95升至1比107.97;但英镑对美元比价从1比1.8221升到1比1.8227。当天,纽约和伦敦外汇市场因假日闭市。(辛华)

丰田与新日铁

### 就钢板涨幅基本达成一致

据日本《读卖新闻》31日报道,日本最大的汽车制造商丰田汽车公司与最大的钢铁公司新日本制铁公司30日就汽车钢板价格的上涨幅度谈判基本达成一致。

两家公司同意,每吨钢板价格由目前的6.2万日元上涨至7万日元左右,上涨幅度大概是百分之十几。这是汽车用钢板继2003年4月、2004年4月及同年10月之后连续3年第四次价格上涨。由于全球钢材供应紧张,新日铁方面曾要求每吨钢材价格上涨1万日元。新日铁表示,原材料铁矿石价格去年全年比上年上涨了19%,煤炭价格同比上涨了30%,厂家不得不将这部分成本转嫁到钢材价格上。按常规,今年4月份进货的钢板也将适用新的价格。有分析人士预计,钢板价格上涨有可能被转嫁到汽车价格上。(辛华)