

美加贸易格局或将重塑

当地时间8月24日,美国宣布,自2027年1月1日起,美国将对加拿大所有汽车、卡车、汽车零部件和钢铁征收的关税提高至50%,在美国生产则适用零关税。加拿大随后开始采取反制措施,加拿大联邦政府25日宣布,将对价值276亿加元(约合200亿美元)的700多种美国商品加征反制关税。

曾经亲密无间的美加经贸关系,正遭遇一连串重创。7月20日,美国总统特朗普签署公告,对从加拿大进口的红酒、曲棍球棒和水泥等数百项特定商品加征50%关税。除此以外,美方自去年以来对加拿大钢铝、汽车及木材等加征的关税依然存在。此前美国的新关税措施原本定于美东时间8月19日开始生效。眼看相关措施即将落地,美国政府宣布将关税实施暂缓3天,“为谈判留下最后的窗口期”。加拿大方面也释放出积极信号,称谈判已取得“实质性进展”。

就在外界认为关税协议近在眼前之际,谈判却突然宣告破裂。当地时间8月21日晚,加拿大总理卡尼宣布,即刻暂停与美国的贸易谈判,召回加拿大谈判代表团。22日凌晨,美国正式对价值近200亿美元的加拿大商品征收50%关税。卡尼随即发表全国电视讲话,表示鉴于美国的关税政策,加拿大的等额报复性关税计划将于9月8日正式生效执行。

从表面看,汽车产业问题是双方争议的焦点。美国希望汽车关税减免更多与车辆的“美国含量”挂钩;加拿大则主张延续《美墨加协定》所确立的北美区域价值链逻辑,将加拿大和墨西哥生产的零部件纳入计算。谈判最后阶段,加方还希望将适用于轻型汽车的优惠条件延伸至中重型卡车,美方对此持反对态度。

一方主张“北美制造”,一方强调“美国制造”,二者背后是两套截然不同的贸易逻辑。

“北美制造”的核心,是将美国、加拿大、墨西哥看作高度一体化的“生产共同体”。企业只要在该体系内完成生产布局,零部件与产品在三国间流转,就可以享受相应的贸易便利。

“美国制造”的逻辑,则更加看重生产环节、零部件以及价值增量究竟有多少留在美国本土。按照这套标准,加拿大企业是否身处北美自贸体系不再是首要考量,关键在于其能够为美国带来多少本土产能、就业岗位与投资。倘若未来贸易优惠越来越绑定“美国含量”,即便身处《美墨加协定》框架之下,加拿大企业也可能逐步丧失原有待遇。

对于此前谈判破裂的责任,美加双方各执一词。美国贸易代表格里尔表示,加



拿大在谈判尾声提出新诉求,还推翻此前作出的承诺,打破了多轮博弈艰难形成的利益平衡。卡尼则称,改变谈判条件的恰恰是美方。美国在最后阶段抛出一系列新要求,这些条件“既不公平,也不符合经济逻辑”,加拿大无法接受。

更关键的是,部分争议已经跳出传统贸易谈判的范畴。卡尼透露,美方后期提出的诉求,还包括限制加拿大未来同其他国家签署贸易协定的空间,甚至触及加拿大文化、语言以及主权层面的相关政策。

事态发展至此,核心矛盾已经不仅仅是“加拿大愿意接受多高的关税”,而在于一个更为尖锐的问题:加拿大究竟愿意出让多少本国政策空间,来换取美国市场准入。

按照美国的想法,既然加拿大高度依赖美国市场,美国便可以此为谈判筹码,迫使加拿大在更多非贸易问题上进行利益交换。

但加拿大的态度也很清晰:加拿大绝不会为了达成协议而牺牲国家主权。本国内政与对外经贸选择权,不能因为对市场依赖就沦为谈判桌上的筹码。从这个意义上讲,加拿大选择中止谈判,可以理解为向美国表明了自己的谈判红线。

美加两国曾经是全球联系最紧密的双边经贸伙伴之一。从1989年美加自由贸易协定起,两国一直在推进贸易一体化。

2024年,美加之间每天有约36亿加元(1加元约合0.72美元、4.86元人民币)的商

品和服务跨境流动,加拿大约四分之三的货物出口流向美国。在诸多行业中,两国深度嵌入同一条产业链。

加拿大过去能够接纳这种高度依赖的重要前提,不仅在于美国市场体量庞大,还在于双方的外交关系和贸易关系十分稳定。如今,前提正在动摇,促使加拿大不得不重新审视高度依赖美国市场背后潜藏的风险。

根据加拿大皇家银行报告,从受影响的贸易规模来看,美方关税措施将严重影响被针对的塑料制品、电气机械等行业,但不足以对加拿大整体经济造成根本性冲击。

但真正的风险并不在于数字本身,而是源于双方贸易关系乃至两国关系的高度不确定性。卡尼表示,美方对加拿大加征关税的理由一直在变,这种缺乏严肃性的施压方式,彻底伤害了双边信任基础。

加拿大企业与消费者数十年来早已适应低关税、高流动性的北美市场。一旦这种预期被打破,影响就不会局限于当前被征税的少数商品,而会直接左右企业的建

厂选址、采购决策,以及未来数年的投资方向。

当然,美加关税战一旦打响,美国同样难逃损失。加拿大是美国能源、金属、木材等各类工业原料的关键供应国,尤其输往美国的天然气、原油与电力,深刻关系美国民众日常生活。跨境贸易成本不断抬升,将同步推高美国的生产与生活成本。考虑到由此可能引发的通胀以及即将到来的中期选举等因素,美国政府的承受能力并不乐观。

因此,站在现实利益角度,双方未来仍存在重回谈判桌的可能性。不过,即便谈判重启,美加经贸关系恐怕也很难复原到从前的状态。因为政策可以变,但市场对于两国关系稳定性的信心一旦受损,就很难快速修复。目前,加拿大政府已经意识到这个问题,开始拓展欧洲、亚洲等海外市场,以降低对美市场依赖。

美加贸易谈判风波留给加拿大乃至世界各国的,并不只是一份关税清单,还有一道不得不正面回答的考题:高度依赖美国市场,究竟是利益更多还是风险更大。

柴油价格反超航空煤油——

欧洲能源市场呈现结构性失衡

本报记者 梁 桐

日前,伦敦证交所集团数据显示,运抵欧洲的航空煤油货物报价较原油期货每吨低24美元,这是自2025年7月以来的最大折价幅度,也意味着欧洲市场出现了柴油价格反超航煤价格的逆转。

在正常的季节性周期中,欧洲航煤与柴油的波动价差通常在每桶-5美元至2美元之间,而今年受霍尔木兹海峡危机持续发酵影响,这一差价持续飙升。这一反常信号所反映的已不再是简单的地缘溢价或季节性波动,而是当前欧洲能源市场深层次结构性失衡的问题。

成品油与原油价格脱钩,地缘冲击下价格差异失控。表面上看,霍尔木兹海峡危机对欧洲航煤市场的冲击最为直接且致命。该海峡承担着欧洲约30%至40%的航煤进口,自冲突爆发以来,尚无任何航煤通过该海峡运输。然而,得益于美国产能扩大、西非地区补位以及战略储备释放,欧洲航煤市场有着较大灵活性和韧性,受霍尔木兹海峡梗阻的冲击相对有限。高盛集团近期有分析指出,欧洲能够获得其他供应来源替代来自中东的航空煤油。

然而,柴油的命运则截然不同。作为欧洲工业制造和农业生产的核心燃料,其需求具有极强的刚性特征。当全球贸易航线受中东冲突影响时,能够迅速填补供给缺口的替代来源极为有限。高盛集团在报告中警示,欧洲的工业和农业领域获取更多柴油供应方面存在很大困难。与航煤市场相比,这种同一地缘危机下不同能源产品的弹性差异,表明全球能源供应链并非铁板一块,而是呈现出高度分化的特征。

炼油产能难改长期颓势,航煤挤压下柴油稀缺性加剧。不同成品油商品的供给韧性差异巨大,背后的深层次原因是欧洲

本土炼油能力长期萎缩。过去20年间,全球炼油产能增长约16%,但欧洲却逆势下降约20%。多家炼厂因利润微薄、环保政策压力和能源转型预期而关闭。2024年欧盟关闭的炼油产能中,60%集中在柴油生产装置。德国Miro炼厂关停17万桶/日产能后,鹿特丹港柴油库存曾连续42日低于安全线。

大量炼厂被永久关闭,导致成品油生产难以跟上疫情后经济复苏的节奏。在现有产能制约下,炼厂普遍面临不同产品间优先级顺序矛盾,航空业需求复苏强劲,石油公司被迫将有限的加工能力优先配置给汽油和航煤,柴油生产被推后。这种“拆东墙补西墙”的产能配置模式,使得柴油出现了明显的稀缺性溢价。高盛集团分析指出,随着冬季临近,柴油价格持续出现稀缺性溢价的风险高于原油。当燃油企业必须在航煤与柴油之间作出取舍时,其决策背后是整个工业体系对中质馏分油产能不足的焦虑。地缘冲突的爆发,更多是将欧洲能源结构性脆弱暴露于市场定价之下,然而其背后的产能坍塌并非一日之寒。

此次柴油价格大幅飙升至航空煤油之上,还揭示了欧洲能源战略转型中的深层悖论。自俄乌冲突以来,欧盟大幅缩减自俄罗斯的石油进口,试图通过“去俄罗斯化”增强能源安全。然而,这并未改变欧洲能源体系的脆弱性,反而使其从依赖俄罗斯转向高度倚重美国与挪威。

当霍尔木兹海峡危机爆发时,欧洲虽大体上摆脱了对俄依赖,却陷入了对中东航线和美国供应的依赖,即使是相较于柴油表现相对稳定的航空燃油,也因为对外依存度高而面临巨大供给不确定性。数据显示,当前欧洲飞机使用的煤油约有60%

需要进口,国际能源署署长比罗尔就曾警告称,欧洲航空燃料库存只能坚持大约6周。欧洲能源安全的结构性矛盾在于,其始终未能建立真正多元化的、具备韧性的供应体系,只是在不同地缘风险之间“换锚”,每一次替代都伴随着新的依赖和新的风险。

此次柴油价格超过航空燃油,也与欧洲能源转型对传统能源市场构成的资源竞争有很大关系。欧盟大力推动可持续航空燃料掺混,客观上加剧了航空业对有限生物原料展开激烈争夺,进一步激化了中质馏分油市场的整体紧张。

欧洲在政策层面大力推进能源绿色转型的同时,却在市场层面遭遇了清洁能源转型反噬传统能源供应的困境。政策推动下的航空业脱碳,间接挤压了柴油等基础燃料的原料空间。绿色转型的政策目标与保障传统能源供应的市场现实之间,正形成一场激烈的原料争夺战。这种政策与市场的错位,使得能源转型未能实现理想模式下的新旧替代,而是演变为新旧能源的零和博弈。

展望未来,欧洲能源市场的结构性失衡将持续演化。短期来看,柴油的稀缺性溢价将持续存在。随着北半球进入取暖季,柴油需求将面临工业、农业与居民取暖的三重叠加。在本土产能不足、进口替代受限的背景下,柴油费过航煤的价格趋势有可能进一步加剧。

中期来看,全球炼化产能投资不足的问题难以迅速缓解,尤其是新建炼厂面临环保政策约束和资本开支压力突出问题。欧洲对进口中质馏分油的依赖将呈刚性上升趋势,柴油等基础燃料的结构性短缺或将从临时异常转变市场常态。

长期来看,国际能源市场将进入新能源取代旧能源的深水区。一方面,可持续航空燃料、生物柴油等清洁燃料的政策驱动将加剧原料竞争;另一方面,传统化石能源投资不足与转型需求之间的缺口将持续扩大。壳牌首席执行官表示:“最佳的能源战略应着眼于未来5年至10年,从现在开始建立系统韧性。”这意味着未来的能源市场将不再追求单一的“清洁”或“安全”目标,而必须在转型节奏与供应韧性之间寻找新的平衡点。

柴油价格超过航煤的变化犹如一面镜子,折射出欧洲深陷产能萎缩、地缘动荡与转型阵痛的局面。随着价格信号本身成为结构性矛盾的表征而非供需关系的真实反映,欧洲能源市场亟需的已不只是短期的供应调配,而是一场从产能布局到地缘战略、从政策设计到市场机制的系统性重构。



2026年上海合作组织(以下简称“上合组织”)峰会将在吉尔吉斯斯坦首都比什凯克举办。本届峰会恰逢上合组织成立25周年,预计将有来自20多个国家的领导人参会,盛况空前。国际社会期待各方进一步凝聚共识,推动区域经济合作迈向更高水平,为不确定性增加的世界经济注入更多稳定力量。

近年来,上合组织以蹄疾步稳姿态,跑出高质量发展新的加速度。如今,上合“朋友圈”已扩容至27国,覆盖全球近半数人口。据世界贸易组织(WTO)测算,现有成员国2025年货物进出口贸易额之和已攀升至8.9万亿美元,较2001年成立时增长逾10倍,远超同期全球贸易平均增速。

依托上合组织多边机制平台,各成员国务实合作不断走深走实,高质量发展成果丰硕,多边议程明显提速。3000余家中国企业深耕区域市场,创造大量就业岗位,农产品、机电、互联互通等多领域投资协同发力,上合组织框架下的绿色产业、数字经济、科技创新、能源、高等教育、职业技术教育、人工智能7个应用平台全部启用,形成160多个项目,为成员国经济发展和产业升级提供有力支撑。

地方层面的合作探索同样令人瞩目,青岛中国—上合组织地方经贸合作示范区自设立以来,已落地产业项目总投资额超1500亿元,对上合组织国家进出口年均增长56%。2025年,示范区到发中欧班列1225列、进出口货物84万吨,班列开行量和货运量均增长超两成,创历史同期新高。7月30日,中国—上海合作组织地方经贸合作大会在比什凯克成功举办,来自白俄罗斯、哈萨克斯坦、巴基斯坦、俄罗斯等国的政企代表齐聚一堂,精准对接需求、共商合作。从青岛到比什凯克,从国家层面到地方层面,上合组织经贸合作多层次、宽领域、全方位激活区域高质量发展。

面向未来,要想答好发展之题,开放合作是必选项,“质”的跃升是关键。在贸易保护主义抬头、单边霸权冲击国际经贸体系的时代背景下,以上合组织为平台推动多边经贸合作高质量发展,不仅是地区国家的现实所需,更是维护开放型世界经济的战略必需。本届上合组织峰会将以“上合组织成立25周年:携手迈向可持续和平、发展与繁荣”为主题,呼应上合组织一贯坚持的“上海精神”,将为全球治理体系贡献新的“上合方案”。柬埔寨国际关系研究所所长金平表示,本届峰会可能重点讨论务实安全合作、经济一体化、数字化转型、气候韧性、人工智能和机构改革等议题,期待峰会促进交通、能源和绿色发展方面合作。

数字经济正成为全球高质量发展的新引擎。近年来,“丝路电商”合作持续深化,“上合云品”主题促销活动在数贸会、进博会等重要展会中多次亮相,越来越多上合组织国家的特色产品通过电商平台直达中国消费者手中。中国电商平台还在成员国打造直采直供基地,支持更多上合组织国家馆落地中国,数字贸易的便利化水平不断提升。

绿色转型是全球高质量发展的重要方向,在应对气候变化大背景下,能源可持续发展和绿色产业合作已成为上合组织成员国的共同需求。中国企业在乌兹别克斯坦建设的500兆瓦光伏电站项目一期已并网发电,全面建成后每年可提供超10亿千瓦时绿色电力;三金考拉水电站在尼泊尔投产发电,阿联酋艾尔达芙拉光伏电站运营平稳。这些项目把中国在新能源领域的技术优势转化为地区可持续发展的实际成果,体现了上合组织成员国在光伏、风电、储能等领域合作空间无比广阔。通过绿色产业链协同、技术标准精准对接,未来有望打造全球绿色转型的“上合样板”。

长期以来,中国始终是上合组织经贸合作的积极倡导者和坚定践行者。中国拥有14亿多人口的超大规模市场和完整的产业体系,既是“世界工厂”也是“世界市场”,通过主动扩大进口、降低关税壁垒、搭建进博会等开放平台,持续为各成员国分享发展机遇、放大改革红利。

总之,多边合作是破解全球经济发展困局的唯一正道,开放融通是激活高质量发展动能的关键所在,预计本届峰会将承接天津峰会擘画的十年发展蓝图,为区域经济复苏和全球治理注入新的动力。

(作者系国务院发展研究中心世界发展研究所副研究员)

本版编辑 陈 艳 孙亚军 美 编 王子莹

