内部资料
仅供参考

ACOES Academy of China Open Economy Studies,UIBE 对外经济贸易大学国家对外开放研究院
BOERI Beijing Open Economy Research Institute,UIBE 对外经济贸易大学北京对外开放研究院

全球观察

GLOBAL WATCH

对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院主办 2023 年第 40 期 / 总第 121 期

本期聚焦

《纽约时报》：为什么中国和波音仍然需要彼此

布鲁盖尔研究所：中美元首会晤有助于中欧峰会在北京成功举行

东亚论坛：中国电动汽车的崛起将震撼全球市场

目录

一、主流媒体报道 1

（一）美国政治新闻网：欧盟或将从中欧峰会中空手而归..... 1

（二）《金融时报》：“我们不够强硬”：过去紧张的贸易局势如何影响欧盟对华新举措 2

（三）《纽约时报》：为什么中国和波音仍然需要彼此..... 6

二、顶级组织与智库 10

（一）布鲁盖尔研究所：中美元首会晤有助于中欧峰会在北京成功举行.... 10

（二）东亚论坛：中国电动汽车的崛起将震撼全球市场..... 12

一、主流媒体报道

（一）美国政治新闻网：欧盟或将从中欧峰会中空手而归

两名欧盟外交官和一名欧盟官员向美国政治新闻网透露，欧盟和中国目前没有在其拟于 12 月举行的备受瞩目的峰会上发表联合声明的计划。尽管当前仍未有任何正式决定，但在欧盟委员会对从中国进口的电动汽车开展反补贴调查之后，以及欧盟还在关注医疗器械和风电等行业之际，缺乏共同的外交承诺将显示双方深化的分歧。

现在距离峰会仅有两周时间了，仍未有联合声明草案，双方届时可达成共同承诺的可能性似乎已经越来越小了。

欧盟委员会主席乌尔苏拉·冯德莱恩（Ursula von der Leyen）和欧洲理事会主席夏尔·米歇尔（Charles Michel）将飞抵中国参加 12 月 7 日至 8 日峰会。这是在地缘政治不断紧张的情况下，四年来第一次举办中欧峰会。预计，冯德莱恩和米歇尔将与中国国家主席习近平会晤，国务院总理李强将主持峰会。此前，欧盟与中国已经在贸易、能源、数字事务等问题上进行了高层次对话。欧盟首席外交官何塞普·博雷利（Josep Borrell）曾于 10 月中旬访问了中国。

另一位欧盟官员表示，本次峰会的筹备工作和外交活动已在陆续开展，不排除仍有发布联合声明的可能性。但该官员也强调：

“目前，中欧峰会还未达成联合声明。”

作者：Camille Gijs，Jacopo Barigazzi，Barbara Moens，2023 年 11 月 22 日

翻译：石佳辰

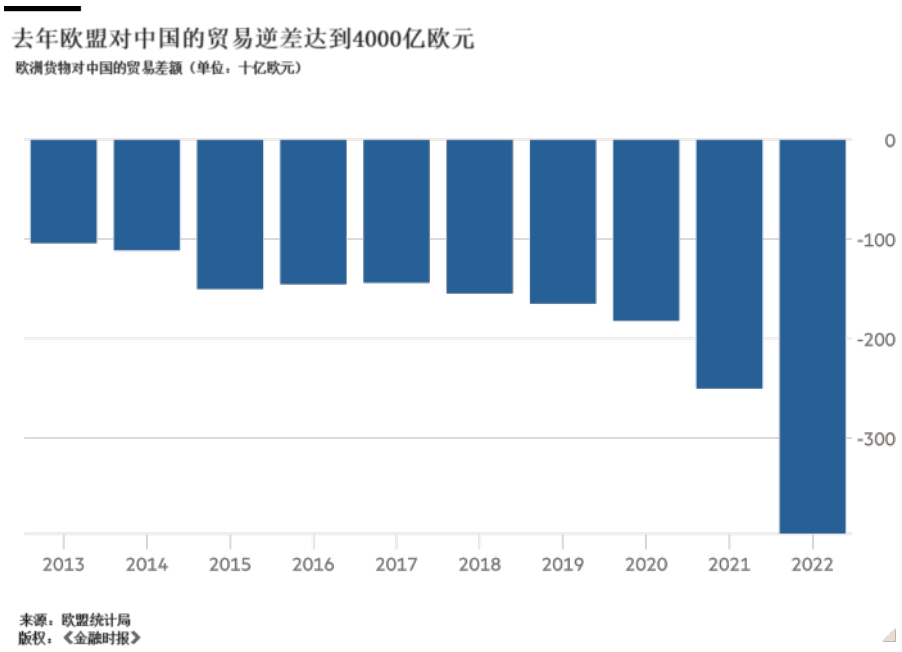
（https://www.politico.eu/article/eu-risks-coming-back-empty-handed-from-china-summit/）

（二）《金融时报》：“我们不够强硬”：过去紧张的贸易局势如何影响欧盟对华新举措

前欧盟贸易专员卡洛·德古赫特（Karel De Gucht）表示，欧盟已经从中国身上吸取了教训。德古赫特说，欧盟正就不断增大的双边贸易逆差对中国施压，欧盟的政策必须从上一轮贸易紧张局势中得到启发。早在 2013 年，德古赫特就在对中国太阳能电池板开展反补贴调查。接到其当时的上司、前欧盟委员会主席若泽·曼努埃尔·巴罗佐（José Manuel Barroso）的电话时，德古赫特正在与妻子共进晚餐。巴罗佐对他说：“我刚刚和中国总理李克强通话。他对我表达了关切。”德古赫特回答说：“我们应该继续当前正在开展的工作。”但德古赫特表示，回顾过去，2013 年 6 月征收的反倾销税并不足以拯救欧洲的太阳能电池板制造业。他在采访中向《金融时报》表示，“我们不够强硬，动作也不够快，而且那时已经没有欧洲生产商了。”

欧盟下定决心不再重蹈覆辙。本周，欧盟委员会针对中国启动了两项全新的反倾销调查，调查涉及二氧化钛出口以及建筑维护行业所用的高空作业平台出口。此前，10 月，欧盟委员会对中国电动汽车补贴展开了调查。再加上一系列其他贸易案件，欧盟前所未有地推出了促使中国改变贸易政策和做法的措施，一些欧盟官员认为此举已经产生了可见的成果。这一次，在中国电动汽车制造商在欧洲市场站稳脚跟之前，欧盟委员会已经开始对其启动了补贴评估。还将包括一系列关注其他行业的措施，这样可以获得更多欧洲政界、商界的支持，还可以分散中国反制的痛苦。本月，欧盟委员会确认将对中国进口的一些塑料制品征收临时反倾销税，此前一些用于水瓶及包装的材料厂家表示他们正在被逐出市场。欧盟委员还威胁要对风力涡轮机的零部件提起反补贴诉讼。外界一直猜测，欧盟正在研究保护大幅萎缩的太阳能电池板行业的新措施。欧盟还指责中国限制医疗器械的进口。前往北京的欧盟委员团队要求中方改变有关措施。4 月曾经访华的欧盟委员会主席冯德莱恩在本周表示，中国的倾销“扭曲了欧洲市场”，在 12 月 7 日至 8 日举办的中欧峰会上一定要就此取得成果。她说，“中国有能力做出改变。”欧盟一度曾依赖包括世界贸易组织在内的传统的、运作缓慢的贸易保护方式，但在过去三年间，已经采用了几个全新的工具。其中包括反胁迫工具，用以反制由于政治原因施行贸易禁运的国家。另外，如果其国内市场不对欧盟投标人开放，欧盟现在也可以禁止由海外政府注资的公司向其投资

并将此公司从采购合同中移除。欧盟还在制定欧盟范围内的出口管制制度。荷兰由于受到美国的压力，已经停止向中国出口高端芯片制造机器。欧盟正在推动其仅在国家安全领域保留唯一权力的成员国政府共同制定一份科技限制联合清单。



欧盟国家对不断扩大的贸易逆差感到担忧。2022 年，部分由于俄乌局势推动欧洲能源价格飙升的原因，削弱了欧盟的竞争力，使得贸易逆差翻了一番，达到近 4000 亿欧元。咨询公司荣鼎集团（Rhodium Group）高级顾问诺亚·巴金（Noah Barkin）表示，中国与俄罗斯的全面战略协作伙伴关系也对局势产生了一定影响。他说，“各种问题层出不穷，这促使欧盟采取更强硬的立场。”欧盟国家还担心中国在电动汽车电池所需的关键原材料和太阳能以及风能系统等绿色供应链领域的主导地位。最近，中国限制了锗、镓和石墨的出口，许多西方国家视此为中国对西方对华芯片管控

的反制。

但巴金表示，随着中国经济放缓，美国阻止中国的投资和一些进口，中国现在比以往更需要欧盟。“中国的经济问题给予欧洲一定程度的杠杆，而欧洲正在以前所未有的方式使用这个杠杆。”传统上，欧盟的 27 个成员国在中国问题上一直存在分歧。意大利、希腊、匈牙利等国家甚至加入了“一带一路”倡议，该倡议是中国投资 1 万亿美元的全球基础设施建设计划。德国等国家在中国拥有巨额的投资和销售额。然而，一位欧盟官员表示，现在欧盟领导人已经“在如何认识中国方面形成共识”。这位官员说，“有这样一种感觉，一切都在表明，现在是中国人用行动表明他们需要我们的时候了。”

欧盟的政策制定者表示，有迹象表明中国正在做出回应。中国谴责针对电动汽车的反补贴调查是“赤裸裸的保护主义行为”，本周又对欧盟的调查方法发出批评，称其并不“公开”也不“透明”。但中国也在努力争取欧洲商业界的支持，以应对中国经济的放缓。本月，中国商务部表示将处理中国欧盟商会提出的投诉，该商会最近提出了 1000 多条欧盟支持的能够改进外商投资待遇的建议。中国公司已经在欧洲开设电池工厂，巴金表示，中国在欧盟国家建设电动汽车工厂有助于改善政治关系，并免除电动汽车的关税。他说，中国可能会在重新平衡贸易方面采取更灵活姿态，但欧盟对华施加的压力也可能会适得其反。“我们也面临中国过度反应的风险，这可能导致双方卷入相互反制的恶性循环。”

作者：Andy Bounds，2023 年 11 月 19 日

翻译：石佳辰

（https://www.ft.com/content/ae67ce40-1e1a-40df-8635-6f49637d20c2）

（三）《纽约时报》：为什么中国和波音仍然需要彼此

随着美中关系复杂化，波音公司对中国的商用飞机销售已大幅减少。不过，这家公司在中国重受欢迎的新前景已经出现。

虽然美国总统拜登与中国国家主席习近平本月的会晤并未在恢复飞机销售方面取得公开进展，但可能会缓解两国之间的紧张关系，这对美国制造业巨头波音公司来说是个好兆头。也许更重要的是，波音和中国仍需要彼此。航空咨询公司 Ishka 的咨询主管艾迪·皮耶尼翁热克（Eddy Pieniazek）说，“现在有很多让各方都想做交易的激励因素，”“这在很大程度上取决于时机。”

波音上次在中国拿到大型飞机订单已是六年前的事情，那份购买 300 架飞机的协议是时任美国总统特朗普访问北京期间签署的。数年来，波音在中国的客户以及中国政府官员出于安全考虑，均拒绝波音公司交付之前订购的 737 Max 喷气式客机，那是该公司最受欢迎的商用机型，但始终未能摆脱几次该机型技术故障导致的惨烈空难的沉重阴影。

因此，波音公司将数十架为中国航司生产的客机转卖给了其

他客户。波音的仓库里目前存放着 85 架等待交付给中国的 737 Max，这些飞机甚至数年前就完成了涂装。波音目前的库存量为 250 架飞机，这些是其中的一部分，波音表示，公司的大部分库存预计将于明年底之前交付。中国是波音公司的重要市场。新冠疫情之前，波音 737 客机约三分之一交付给了中国。据波音预测，在未来 20 年全球飞机需求中，中国将占 20%。波音表示，这意味着中国预计将需要 6500 架 737 Max 这样的单通道客机，以及 1500 多架波音 787 梦想客机这样的更大型的双通道客机。

2018 年底和 2019 年初，波音 737 Max 分别在印度尼西亚和埃塞俄比亚发生两起灾难性的坠机事故，共导致 346 人死亡，之后该机型在全球被禁飞 20 个月。虽然世界大部分地区已在 2021 年初恢复了 737 Max 的客运飞行，但中国是最后一个批准该机型运行的主要国家。中国今年 1 月才允许该机型复飞，目前其国内所有的 95 架 737 Max 客机已全部恢复运行。

虽然波音对中国的销量和交付量已大幅下降，但它并未完全被中国市场排除。波音曾在 2020 年向中国租赁公司“工银金租”出售了少量飞机，后者也在 2021 年和 2022 年接收了十几架 737 Max 飞机。最近几年里，波音还向中国客户销售和交付了数十架波音 777 机型的货机。

自 737 Max 复飞以来的三年里，波音已从全球各地收到了逾 2100 份该机型的新订单，不包括取消的订单。在本月的迪拜航展期间，波音宣布又收到了 200 多份新订单，其中约三分之一是

737 Max 的订单。这种销售势头、对公司有能力提高交付速度的信心以及最近有关公司的其他正面消息，已帮助波音的股价于本月上涨了 15% 以上。但波音公司的订单数量仍落后于其欧洲竞争对手空中客车公司。空客在中国有更多现役民用飞机和更多订单，并已抓紧机会极力扩大领先优势：空客去年宣布了一份来自中国的近 300 架飞机的订单，今年又表示将其在中国的一家工厂的产能提高一倍。

尽管如此，专家们表示，中国的民用航空市场很难在没有波音的情况下实现增长。据航空咨询公司 IBA 表示，即使把现有的波音、空客和（本土飞机制造商）中国商飞的订单都考虑进来，到 2030 年底，预计中国仍将需要近 1100 架飞机才能替换老化的飞机和满足国内旅行不断增长的需求。

“我们将会在明年看到一些为满足这些需求宣布的订单，”IBA 咨询主管丹·泰勒（Dan Taylor）说。“中国商飞目前无法满足全部需求。”

据世界银行的数据，在新冠疫情前的 20 年里，中国的航空旅行增长了十倍，从 2000 年的略高于 6000 万人次增加到 2019 年的近 6.6 亿人次。这种增速在未来几年可能会放缓，尤其考虑到中国修建的高铁里程数已超过了世界其他地区的总和。但中国对航空旅行的需求预计仍将增长。

中国将需要新飞机来满足不断增长的需求。据航空数据提供商 Cirium 的数据，中国现有全部客机的 95% 以上都在营飞中。为

了满足需求，中国商飞已开始生产 C919 型窄体喷气式飞机，它的载客量和航程与波音 737 Max 及其主要竞争对手空客 A320 类似。中国政府为中国商飞提供了大量资金，这家国有企业在上海有 110 多栋建筑，用于 C919 的设计、测试和组装。

但 C919 采用了来自通用电气和其他美国和欧洲供应商的设备，包括发动机，这意味着该型飞机未来也与西方国家息息相关。C919 在 2017 年进行了首次公开试飞，并从去年开始投入上海和成都之间的商业航班服务。

C919 的大部分订单来自中国的航空公司，也有一些订单来自参与中国“一带一路”倡议的发展中国家。尽管专家们认为中国商飞实现C919的量产还需要数年时间，但C919进入商业飞行市场，意味着中国航空公司将拥有一款国产机型，以替代 50 年前进入中国市场的空客或波音的类似飞机。

人们普遍认为，C919 的定价低于竞争对手波音和空客，但外国航空公司一直担心它的燃油效率。提高燃油效率可大大节省运营成本，而且，随着航空公司受到的减少大量碳足迹的压力越来越大，燃油效率也变得越来越重要。

中国商飞也在研发一款长途宽体喷气式飞机，使其有朝一日能与空客 A350 和波音 787 梦想客机等机型竞争，但该公司尚未表示该型飞机何时能够准备就绪。

创建一家商用飞机制造厂商并非易事，专家表示，中国商飞大概需要很多年时间才能拥有与空客和波音相同的飞机生产规模，

而空客和波音都已有几十年的制造经验和成熟的全球供应链。

国防和航空航天咨询公司“航空航天情报与研究”（Aerospace Intelligence & Research）的总监米歇尔·梅鲁佐（Michel Merluzeau）表示，“中国在未来十年仍将需要与波音和空客保持密切合作。”

作者：Niraj Chokshi，Keith Bradsher，2023 年 11 月 22 日

翻译：岳程

(https://www.nytimes.com/2023/11/22/business/china-boeing.html)

二、顶级组织与智库

（一）布鲁盖尔研究所：中美元首会晤有助于中欧峰会在北京成功举行

2023 年 11 月 15 日至 16 日，中美元首于旧金山举行会晤。考虑到自上次双方在巴厘岛的 G20 峰会见面以来已经积攒了一系列的问题，而在本次会晤上没有达成实质的声明，这次会晤的结果可能双方都会感到失望。

然而，中美元首会晤仍然达成了一些重要成果，这些成果不但会塑造两大重要国家间的双边关系，还将有助于欧盟明确其对将于 12 月 5 日至 6 日于北京举行的中欧峰会的期望。

首先，拜登总统并未在解除美国对华科技封锁尤其是半导体出口管制方面做出让步。此外，中方同意了恢复中美高层军事沟

通，该对话机制因 2022 年 8 月众议院院长南希·佩洛西（Nancy Pelosi）窜访台湾地区被暂停。

对拜登来说，双方能在 2024 年美国总统大选前夕达成共识十分关键，这对于中美两国乃至全世界来说无疑也是一个好消息。在这种情况下，拜登重申美国对“一个中国”承诺的同时，呼吁中国减少在台湾地区的军事行动，似乎已经取得了成果：习近平主席在与美国商业界人士共进晚餐时指出中国致力于和平发展。

中美重启军事对话和双方就台湾问题达成共识，为欧盟官员在北京举行峰会扫清了障碍，使其能够专注于经济问题，如欧盟对华迅速增长的双边贸易逆差以及对中国产业政策和一些关键出口产品补贴的关切。最近，欧盟对中国电动汽车展开了反补贴调查。

对欧盟而言，中美元首会晤的第二大积极成果，是双方同意启动强化气候行动工作组以加速采取实质性的气候行动。欧盟乃至整个世界显然可以从中美两国在气候问题的合作上受益。尽管如此，重要的是，欧盟在气候变化讨论中仍将作为关键的参与者，这将会是欧盟 12 月中欧峰会的目标之一。

总而言之，尽管中美元首会晤没有发表实质性的声明，但仍达成了两个目标。首先，本次会晤缓和了两国紧张的安全局势。其次，拜登总统也取得了一定进展。拜登总统没有在科技限制方面让步，这将使欧盟在解除对华科技相关的出口管控上更容易避免来自中国的压力。此外，中美军方高层恢复对话和双方缓和台湾问题的态度，也能帮助欧盟领导人关注其贸易和投资等核心能

力。

作者：Alicia Garcia-Herrero，2023 年 11 月 22 日

翻译：石佳辰

(https://www.bruegel.org/first-glance/biden-xi-dialogue-instrumental-successful-eu-china-summit-beijing)

（二）东亚论坛：中国电动汽车的崛起将震撼全球市场

向电动汽车的过渡预示着巨大的变化。传统汽车的零部件数量是电动汽车的两倍，因此电动汽车的装配时间要少得多。美国汽车工人联合会（United Auto Workers trade union）向底特律“三巨头”汽车制造商就工资和保障问题发起罢工，声称这一转型危及其 15 万名会员中的 3.5 万个工作岗位。与此同时，以特斯拉（Tesla）、睿维安（Rivian）和 SK On 为代表的新兴公司正在从现有成熟行业之外招聘非工会工人，而福特及其同行则在美国汽车工人联合会管辖范围外的工作权州[1]（right-to-work states）建造电动汽车和电池工厂。除了这些干扰之外，还有来自中国汽车制造商的新竞争的压力。

美国政府希望 2032 年销售的新车中有三分之二是电动汽车。欧盟则更加雄心勃勃，希望从 2035 年起销售的所有新车都是电动汽车。但双方都不想从中国进口电动汽车。然而，凭借慷慨的补贴、

[1] 指通过了“工作权利法”（right-to-work laws）的州，无论雇员是否加入工会，均享有工作的权利

丰富的工程人才、创新天赋、庞大的国内市场以及公众对脱碳的支持，中国已成为低成本电动汽车的主要生产国。

2022 年，中国生产了全球近 60% 的电动汽车——包括纯电动汽车和插电式混合动力汽车。到 2023 年，电动汽车产量预计将达到 800 万辆，占中国汽车销量的 25%，而欧盟的这一比例为 22%，美国仅为 6%，日本则仅为区区 3%。中国公司还提供 90 种不同的电动汽车品牌，价格从 5000 美元到 90000 美元不等。2022 年，中国电动汽车的平均价格约为 32000 欧元（53800 美元），而欧洲的平均价格为 56000 欧元（94100 美元）。

虽然 2022 年从中国进口的电动汽车仅占欧洲电动汽车销量的 3%，但瑞银（UBS）预计这一数字到 2030 年将达到 20%。欧盟反对中国对其电动汽车公司提供慷慨补贴，欧盟贸易专员瓦尔迪斯·东布罗夫斯基斯 (Valdis Dombrovskis) 积极建议中国生产电动汽车供国内消费，而不是出口。作为回应，中国对欧盟的保护主义政策方向提出了批评。东布罗夫斯基斯是否会欢迎中国在欧洲设立电动汽车工厂尚不得而知，但如果选择欢迎，那将与美国可能的反应形成鲜明对比。

如果其他国家没有汽车工业，如果中国不是军事强国，每个人都会欢迎价廉物美的中国电动汽车。但在我们所知的世界里，中国电动汽车更多的是一种压力，而不是一种福利。这是因为大规模出口将使数以百万计的工作岗位面临风险，而其他国家则存有地缘政治方面的担忧。

在全球范围内，汽车行业雇用了约 1400 万名工人，每年制造价值 3 万亿美元的汽车。欧盟雇用了约 250 万名工人，而美国、墨西哥和日本各雇用了约 100 万名工人。中国本土的 400 万汽车工人也可能面临失业的风险，而中国以外的工作岗位明显面临着挑战。

2022 年，全球汽车出口额达 7800 亿美元，占全球汽车产值的四分之一以上。欧盟以 4070 亿美元的出口额居于领先，其后是日本（870 亿美元）、美国（580 亿美元）、韩国（520 亿美元）和墨西哥（470 亿美元）。中国以 450 亿美元的出口额排名第六，其中约 40% 是特斯拉汽车的出口。尽管如此，2022 年中国出口增长超过 80%，而这仅仅是开始。

回顾过去，西方汽车公司担心中国可能会重复其成为世界钢铁行业主导力量的过程。邓小平接纳了市场经济，再加上巨额补贴，使中国钢铁生产实现了跨越式发展。2021 年，中国钢铁产量达到 10.3 亿吨，占全球总产量 18.2 亿吨的 60%。欧盟以 1.53 亿吨位位居第二，其次是印度（1.18 亿吨）、日本（9600 万吨）和美国（8600 万吨）。

目前，美国除对皮卡车长期征收 25% 的关税外，其汽车关税仅为 2.5%。但前总统唐纳德·特朗普对所有中国汽车额外征收 25% 的惩罚性关税，乔·拜登总统又延续了这一关税。欧盟汽车关税为 10%，而日本为零。随发动机排量变化的特殊监管标准和车辆税又是额外的贸易壁垒。

由于中国对汽车进口征收的关税税率在 15% 至 25% 之间，欧美汽车制造商斯特兰蒂斯（Stellantis）首席执行官卡洛斯·塔瓦雷斯（Carlos Tavares）呼吁欧洲对从中国进口的汽车征收对等关税。

全球南方的许多国家将欢迎价格较低的中国电动汽车品牌。但为了减缓中国取得电动汽车的主导地位，发达国家几乎肯定会提高现有壁垒或实施配额，限制中国的市场份额。电动汽车将凸显出世界贸易的碎片化。

作者：Gary Clyde Hufbauer，2023 年 11 月 21 日

翻译：岳程

(https://www.eastasiaforum.org/2023/11/21/chinas-electric-vehicle-surge-will-shock-global-markets/)

主编：王颖 执行主编：海尔 Pelagia Karpathiotaki 编辑：徐天鹏 黄希韦 版面：盛茜

2023 年第 40 期（总第 121 期） 内部资料 免费交流

主办单位：对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院 印制时间：2023 年 11 月

地　　址：北京市朝阳区惠新东街 10 号对外经济贸易大学科研楼 602 室

网　　址：http：//acoes.uibe.edu.cn

电　　话：010-64494672

邮　　编：100029

声　　明：

1. 本报告中的信息和数据来自于公开资料，仅供内部参考，不代表本研究院立场。

2. 未经授权，不得擅自引用及传播。