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 34 期 / 总第 115 期

本期聚焦

《纽约时报》：中国电动汽车的冲击：一家汽车制造商每售出一辆车亏损3.5万美元

布鲁盖尔研究所：城镇化能在多大程度上缓解中国人口老龄化的负面影响？

目录

一、主流媒体报道 1

（一）美国政治新闻网：在新的钢铁俱乐部中，欧盟和美国将对抗世界其他国家 1

（二）《纽约时报》：中国电动汽车的冲击：一家汽车制造商每售出一辆车亏损 3.5 万美元 3

二、顶级组织与智库 8

布鲁盖尔研究所：城镇化能在多大程度上缓解中国人口老龄化的负面影响？. 8

一、主流媒体报道

（一）美国政治新闻网：在新的钢铁俱乐部中，欧盟和美国将对抗世界其他国家

根据欧盟委员会（European Commission）一项关于欧盟－美国协议的提案，欧盟和美国计划建立一个联合关税区，对从中国等非市场经济体进口的钢铁和铝征收关税。该文件中写道，根据这份 10 月 3 日拟定的临时协议，美国和欧盟同意提供“适当的关税保护，防止来自非市场过剩产能的钢铁和铝的进口。”这意味着对钢铁征收 25% 的关税，对铝征收 10% 的关税。

换句话说，这一提议旨在建立一个由志同道合的经济体组成的俱乐部，针对那些来自被认为向钢铁和清洁技术等关键行业提供补贴的经济体，对其进口商品征收关税。当前，这两大经济体正在就这一面向全球的俱乐部进行谈判，以解决跨大西洋两岸在钢铁和铝的问题上所存在的争端。这些紧张局势可以追溯到美国前总统唐纳德·特朗普。2018 年，特朗普对自包括欧盟在内的世界各地进口的钢铁和铝征收关税，并声称是出于国家安全的考虑。这份长达 13 页的文件显示，欧盟委员会主席乌尔苏拉·冯德莱恩（Ursula von der Leyen）试图在这一争端中站在美国的一边，以显示大西洋两岸在应对中国方面形成了统一战线。

高关税壁垒

就在美国总统乔·拜登同冯德莱恩和欧洲理事会主席夏尔·米

歇尔（Charles Michel）举行峰会的一周前，欧盟委员会的官员正在争分夺秒地给出具体成果，以便他们的领导在峰会上大肆宣传。

预期成果之一即是达成一项“可持续钢铁和铝全球安排”，旨在抑制碳密集型钢铁贸易，并迫使中国等国减少对金属生产的补贴。协议草案显示，“现阶段，各方考虑将 25% 的钢铁从价和 10% 的铝从价定位为适当关税保护的参考点”，并且应该在协议通过后“在尽可能最短的时间内”实施。有趣的是，这些数字与特朗普 2018 年的关税相对应，包括针对欧盟生产商的关税。

周一，欧盟各国政府允许欧盟委员会与美国就有关联合声明进行谈判，但是许多国家的政府认为，在由冯德莱恩及委员会代表欧盟进行的谈判中，他们被边缘化了。一位欧盟外交官表示，“冯德莱恩及委员会领导层的想法似乎更像是美国的思维方式，而不是欧盟的思维方式。”“成员国需要感受到，在谈判中，欧盟委员会以及冯德莱恩等领导层的人代表了他们的利益。”

该俱乐部的设想也可能不会受到钢铁生产国的欢迎，这些生产国可能会将欧盟和美国告上世界贸易组织法庭。欧盟委员会在最终的提案里列出了其他国家加入金属俱乐部的六个标准，其中一些标准明显针对中国。

一个标准要求“经济体不得对相关原材料、中间品和其他相关产品实施出口限制”。8 月初，中国对生产半导体至关重要的两种金属镓和锗实施了限制，而印度尼西亚禁止出口生产不锈钢的关键成分镍。尽管跨大西洋的相关争端已持续多年，但欧盟委

员会和拜登政府目前正在进行谈判以找出解决方案。为此，他们甚至将自己设定的达成协议的最后期限从 10 月底推迟到了明年的 1 月 1 日。尽管时间紧迫，但美国与欧盟在协议的具体内容上仍然存在分歧。

周二，美国高级贸易官员戴琪（Katherine Tai）承认了这一点，表示美国的提议对欧盟来说“非常非常难以”接受。她表示，“尽管我们做了最大努力，但是我们有时候看起来像时运不济的恋人。”“看起来我们应该能够跨越界限达成共识，”但她表示，过去十年洽商跨大西洋贸易协议的失败尝试表明，“尽管我们做出了高度承诺，但是我们还是没能越过那条界限。”

作 者：Camille Gijsby，Sarah Anne Aarup，2023 年 10 月 11 日

翻译：田雨祺

（https://www.cnbc.com/2023/10/02/world-bank-october-2023-east-asia-china-growth-forecast.html）

（二）《纽约时报》：中国电动汽车的冲击：一家汽车制造商每售出一辆车亏损 3.5 万美元

蔚来是一家与特斯拉竞争的中国电动汽车公司，雇佣了 11000 名研发人员，但是从 4 月到 6 月，每月仅售出 8000 辆车。该公司在机器人方面进行了大量的投资，旗下一家工厂仅雇佣 30

名技术人员就能每年生产 30 万台电动汽车发动机。蔚来为其汽车的每个座位都提供了一个价值 350 美元的增强现实眼镜，并推出了一款可与汽车自动驾驶系统交互的手机。但是，这些技术里没有一项带来盈利。蔚来在第二季度亏损 8.35 亿美元，也就是每出售一辆车就会亏损 3.5 万美元。

在中国庞大的电动汽车行业中，蔚来和其他公司都拥有强大的政府支持，使得它们能够承受这样的亏损并保持增长。2020 年，蔚来几乎耗尽了资金，这时当地政府立即投入 10 亿美元购买了其 24% 的股份。一家国有银行带领其他贷款机构又注资 16 亿美元。

如今，蔚来体现了中国在电动汽车创新和制造领域的主导地位，突出显示出中国对欧美传统汽车强国的冲击。美国汽车工人联合会（United Automobile Workers union）发起的对底特律三家汽车制造商的罢工已进入第三周，其核心是与电动汽车的冲突。这些公司表示，他们必须要投资数十亿美元的资金来调整运营，但工人们表示，必须在提高工资的同时，保证自己的工作不受自动化和技术的影响。

周三，对中国出口浪潮感到担忧的欧洲政界人士正式启动了一项调查，即中国电动汽车制造商是否获得政府补贴，这一举措可能会促使欧盟征收关税。在过去的三年间，中国电动汽车出口增长了 851%，主要出口到欧洲。从地缘政治层面来讲，欧盟的调查是复杂的：欧洲许多最重要的公司都与中国市场有联系，而中国已经准备予以反制。

周三，中国商务部对这一调查进行谴责，称其是“赤裸裸的保护主义行为，严重扰乱和扭曲了全球汽车产业链的供应链。”像蔚来这样在德国和其他欧洲国家进行大量投资的公司需要出口。问题是，蔚来能否卖出足够多的汽车来证明其研发和投资是值得的。蔚来的董事长兼首席执行官李斌（William Li）在上海的一次新闻发布会上表示：“事实上，我并不关心生产能力或产量，我只在乎需求。”

在美国和欧洲制造商迎头赶上时，中国汽车制造商在电动汽车供应链的关键领域即电池技术方面处于世界领先地位。它们开创了新的电池化学技术，可以在大幅降低成本的同时实现长距离驾驶。中国同样还在电动发动机的生产，以及联接电池和发动机的高效系统的设计方面处于主导地位。

电动汽车销量快速增长，但中国为电动汽车零部件建设工厂的速度更快，这使电动汽车的价格低于燃油汽车。

在中国，工资也往往较低。上海等大城市的汽车工人每年的薪酬和福利约为 3 万美元，而在内地一些工资较低的城市，工人的年薪要低得多。相比之下，福特汽车公司表示，其员工的平均年薪和福利为 11 万美元。美国汽车工人联合会（UAW）正在寻求在四年之内加薪约 40%，每个工作周还要带薪休假一天。

正如蔚来的新电动发动机厂展示的那样，中国是世界上汽车制造自动化程度最高的国家之一。圣地亚哥一位专门研究中国的汽车分析师迈克尔·邓恩（Michael Dunne）表示，美国汽车制造

商正发现，他们不得不从中国供应商那里购买工业机器人和其他自动化设备。邓恩曾担任通用汽车印尼公司的总裁，他说："他们环顾一周，问美国在自动化方面是否有近似中国供应商的能力，答案是否定的。"

瑞银投资银行（UBS）亚洲汽车研究主管龚保罗（Paul Gong）预测，在本十年结束时，中国汽车制造商将占据全球汽车市场份额的三分之一。从他的预测来看，中国汽车制造商在欧洲的市场份额将从现在的 3% 升至 20%。他表示："在中国，竞争如此激烈，迫使每个汽车制造商都在研发新技术。"

中国的技术优势让一些欧洲的汽车制造商相信，尽管与中国出口商处于竞争之中，但与其建立合作关系在经济上是有意义的。

7 月，大众汽车以 7 亿美元收购小鹏汽车 4.99% 的股份。小鹏汽车是一家亏损的中国电动汽车初创企业，大众收购其股份后其估值达到 140 亿美元。

4 月，大众汽车宣布，将斥资 11 亿美元在中国的合肥建设一个汽车研发中心。大众汽车将雇佣 2000 名工程师，从事此前需要在德国沃尔夫斯堡总部为在中国生产的汽车完成的工作。不是所有的中国电动汽车公司都在亏损。比亚迪是中国乃至全球的电动汽车行业的领军企业，今年上半年利润增长了两倍，达到 15 亿美元。比亚迪自己生产电池，是高效的汽车制造商。

瑞银投资银行（UBS）的研究人员与一家工程公司合作，拆解了一辆比亚迪生产的海豹（Seal）电动汽车。他们发现海豹掀

背车的生产成本相较于质量相当、尺寸稍小的大众 ID3 汽车低了至少 35%。全球市场可以期待比亚迪将有更多出口：该公司最近向中国造船厂订购建造自己的运输船队，其中包括迄今为止建造的最大的越洋汽车运输船。

除了欧洲，中国品牌的畅销汽车在澳大利亚、中东和拉美等市场的销量也在增加。中国汽车只在美国市场的所占份额很小，并且预计不会增长。

2018 年，时任总统特朗普的贸易代表罗伯特•莱特希泽（Robert E. Lighthizer）对从中国进口的所有汽车加征 25% 的关税。而拜登政府出台了一项排除中国汽车的电动汽车补贴法案。2017 年以来，中国汽车市场整体一直在萎缩，因为燃油汽车销量的下滑速度要快于电动汽车销量的上涨速度。在中国，打车服务已经无处不在，高铁和地铁把中国紧密地联系在一起。

中国公司不断提高技术水平。自 4 月以来，蔚来推出了首款小型旅行车和一款新型双门运动型多用途汽车，并且还对其他三款汽车进行了升级。蔚来的互联网增强现实眼镜可以让乘客投影视频会议或共享电脑游戏。尽管销量依然较低，但这些举措已经开始增加公司的销量。蔚来周日公布的数据显示，从 7 月到 9 月，月均汽车交付量上升至 18477 辆。该公司尚未公布第三季度的财务信息。

长期以来，将智能手机和电动汽车一起销售，一直是电动汽车和智能手机行业的梦想。与汽车的自动驾驶功能密切配合的手

机，随着技术的进步，可以比汽车上的半导体更频繁的更换新机，因为更换汽车的半导体要经过漫长的安全审查。

9 月 21 日，蔚来推出了自己品牌的手机，其左侧有一个按钮可以控制汽车。另一家中国汽车制造商吉利汽车的创始人去年收购了智能手机制造商魅族手机 79% 的股份，并将其软件应用到吉利汽车上。多年来，苹果公司一直在谈论在销售手机之外，还想销售电动汽车，而中国智能手机制造商小米正处于准备明年进入汽车市场的最后阶段。因此，尽管最初亏损，中国电动汽车制造商仍在坚持。蔚来的董事长李斌表示："你们都知道，我们还没有达到收支平衡，我们承受着巨大的压力。"但他重申，公司的科技投资是"我们应该走的路"。

作者：Keith Bradsher，2023 年 10 月 5 日

翻译：田雨祺

(https://www.reuters.com/world/china/china-september-factory-activity-expands-first-time-six-months-2023-09-30/)

二、顶级组织与智库

布鲁盖尔研究所：城镇化能在多大程度上缓解中国人口老龄化的负面影响？

基于当前人口预测，人口老龄化对中国经济总体上很可能呈负面影响，但与长期情况相比，未来 10 至 15 年的模式会有所不

同。具体而言，在我们第一个预测窗口期，即 2020 年至 2035 年内，只要中国继续将人口从农村转移到城镇，人口老龄化对中国 GDP 增长的影响就会被抵消，不会呈现负面影响。换句话说，考虑到城镇与农村的正生产率差异，以及只要中国城镇化率继续提高就只会使农村地区人口继续减少，中国的经济将会因此保持增长。然而，到 2035 年，中国的城镇化率应该已经达到发达经济体的水平（占总人口的 70% 至 80%），这意味着人口减少引起的劳动力减少将对 GDP 增长产生负面影响。

我们估计，这种影响将导致中国经济增长率减少 1.5 个百分点，到 2035 年，这将进一步削弱本已较低速率的增长。实际上，根据加西亚·埃雷罗（Garcia Herrero）（2023 年）的说法，到 2035 年，中国的增长率将在 2.3% 左右，在此之后还需要减去人口减少的全面影响，使中国的增长率与日本相似。不过，值得注意的是，联合国关于中国生育率所做的人口预测可能无法准确描述 2035 年后中国劳动年龄人口的变化趋势。

话虽如此，人口老龄化对中国经济的影响也取决于劳动生产率的增长。人口老龄化与劳动生产率之间的关系在经济文献中尚未得到充分论证，尤其是在科技迅速发展的情况下。事实上，通过向资本密集型行业转型、增加使用机器人和人工智能以及改善人力资本，劳动生产率会得到提高，这可能有助于抵消人口老龄化对中国经济的总体负面影响。总的来说，现在要确定中国的生产率将如何对人口老龄化发挥作用还为时过早，而结合城镇化趋

势，人口老龄化对劳动力的影响则更容易预测。这也意味着，过去几年中国经济增速放缓不能仅仅认为是人口老龄化的结果，或者至少不能仅仅视为劳动力减少的结果。

作者：Alicia Garcia Herrero，Jianwei Xu，2023 年 10 月 5 日

翻译：钮胤羲

(https://www.bruegel.org/sites/default/files/2023-10/WP%2017.pdf)

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 34 期（总第 115 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 10 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。