

内部资料
仅供参考



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

2024 年第 6 期 / 总第 131 期

本期聚焦

半岛电视台：龙年：中国面临经济振兴的关键时刻

美国消费者新闻与商业频道：埃里安、克鲁格曼和其他经济学家对中国的经济现状有截然不同的看法

美国全国公共广播电台：中国电动汽车制造商正在欧洲人的地盘上与欧洲人较量，并且取得了成功

目录

主流媒体报道	1
(一) 半岛电视台：龙年：中国面临经济振兴的关键时刻.....	1
(二) 美国消费者新闻与商业频道：埃里安、克鲁格曼和其他经济学家对中国 的经济现状有截然不同的看法.....	6
(三) 美国有线电视新闻网：尽管面临制裁威胁，中国决心要帮助其电动汽车 企业取得在海外的成功.....	9
(四) 美国全国公共广播电台：中国电动汽车制造商正在欧洲人的地盘上与欧 洲人较量，并且取得了成功.....	11



主流媒体报道

(一) 半岛电视台：龙年：中国面临经济振兴的关键时刻

去年，中国以微小的幅度超额实现了其 5% 的经济增长目标，这是几十年来最低的基准之一。展望未来，有分析人士预计中国经济在龙年将面临严峻挑战。在房地产市场、出口贸易、企业发展遭遇一定困难的背景下，一些国际投资者正在以前所未有的速度撤离中国股市。随着商业情绪低迷，一些经济学家认为中国需要推出刺激更多国内消费的措施。

尽管一些分析人士呼吁采取激进的措施来提振中国经济，但是由于中国政府不太倾向于广泛的社会支出，该类预期受到抑制。其他人则认为，在当前压力之外，还有理由保持乐观。自 2008 年全球金融危机以来，中国正在经历为期最长的物价低位运行。1 月，消费者价格连续第四个月下跌，而且下跌的态势很可能会持续到 2024 年。波士顿大学全球发展政策中心（Boston University Global Development Policy Centre）主任凯文·加拉格尔（Kevin P. Gallagher）告诉半岛电台：“在 2022 年底优化调整新冠疫情防控措施后，中国并没有出现大多数人预期的经济增长。”

“政府现在敏锐地意识到了价格下跌的威胁。”

如果家庭和企业推迟购买，以期商品价格会继续变得更加便宜的话，价格下跌有可能会形成一种自我强化的循环。随着借贷



资金的实际成本上升，物价降低也会挤压债务人。

近几个月，政府加大了支持措施，试图阻止价格下跌——购房抵押贷款利率下降，银行持有较少的现金储备，以此来刺激贷款增加。

中国的物价下行很大程度上可以追溯到陷入困境的房地产行业，该行业占国内生产总值的 20%-30%。

2008 年全球金融危机后，地方政府鼓励举债推动建筑业繁荣，以促进经济增长。但经过数十年快速的城镇化发展，房屋供给已经超过了需求。惠誉国际评级机构（Fitch Ratings）的数据显示，去年中国的新房销售额下降了 10%-15%，同时发生了包括恒大集团在内的几起备受瞩目的开发商违约事件。

反过来，中国家庭对花钱变得谨慎，尤其是在房地产方面。家庭也倾向于在社会保障体系之余增加储蓄，以备不时之需。

2022 年，中国的家庭消费仅占国内生产总值的 38%。

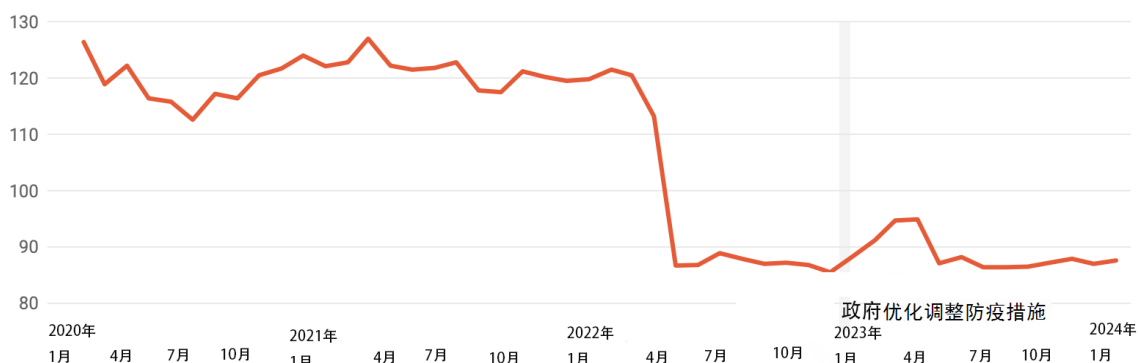
相比之下，同年美国私人消费占国内生产总值的 68%。

凯投宏观（Capital Economics）的一位中国经济学家谢娜·岳（Sheana Yue）告诉半岛电台：“在新冠疫情期间，家庭储蓄减少。”房地产的低迷进一步削弱了消费者的信心。中国也存在老龄化的问题，而通常情况下，消费支出将随着年龄的增长而下降。

结果是，2023 年国民总储蓄超过 40%，是美国的两倍多。岳认为：“未来，让人们花掉积蓄并不容易。几十年来，经济学家一直鼓励政府重新平衡经济，从投资转向消费。”

中国消费者信心指数

2021年2月，中国消费者信心达到最高的127，2022年11月达到最低的85.5



来源：中国国家统计局



中国的投资率占国内生产总值的 42%，令其他新兴经济体相形见绌，更不用说发达经济体了，后者的平均投资率为 18% 至 20%。除了住房存量，中国政府还对道路、桥梁和铁路线进行了大量投资。

然而，与住房市场一样，多年的投资导致了产能闲置。例如，中国铁路的收入经常低于成本。截止 2022 年底，国家支持的铁路集团负债为 6.11 万亿元（8860 亿美元）。岳说：“我们看到了中国资本密集型基础设施模式的局限。鉴于利率已经相当低，中国政府需要开始刺激消费来实现高速稳定的增长。”岳认为中国政策制定者应该消除囤积储蓄的动机，增加在教育、医疗和养老金方面的支出。

分析人士预计，全国人民代表大会将在 3 月的会议上再次设定 5% 左右的年度增长目标。尽管许多经济学家劝说中国政府通过向家庭转移刺激经济增长，但加州大学圣地亚哥分校中国经济专



家史宗瀚（Victor Shih）预计，投资驱动型增长将继续占据主导地位。他告诉半岛电视台：“政府很可能会继续补贴制造业。中国有 14 亿人，全面的社会救助成本极其昂贵，尤其是在物价下行的背景下。”

史宗瀚表示，中国政府可以通过敦促企业提高工资来提振家庭消费，但中国制造业的优势部分是以工人的低工资为基础的。“因此，提高工资将削弱中国出口，而出口是重要的产出来源。”

他说：“我认为，政府如果推动企业提高工资，这很可能导致一段时期的经济疲弱。”

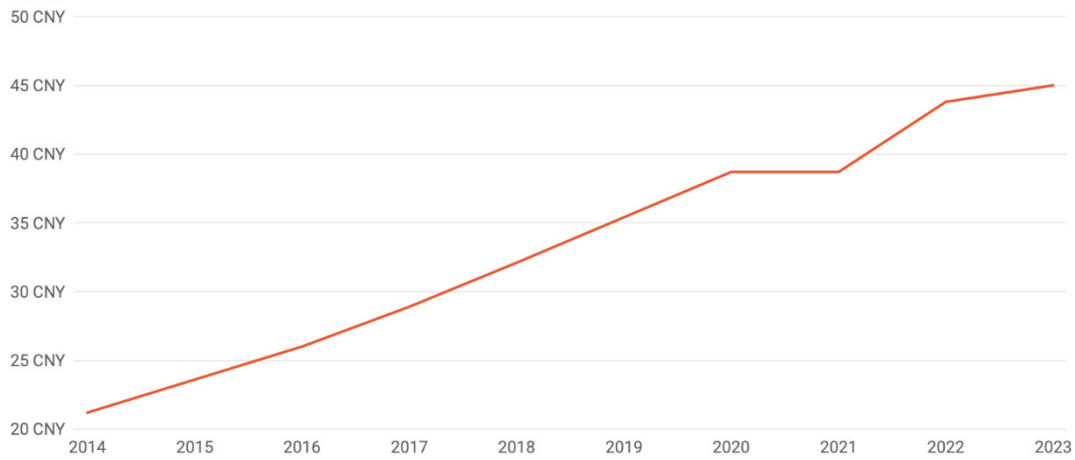
此外，法国外贸银行（Natixis）驻香港的高级亚太经济学家吴卓殷（Gary Ng）表示，中国政府还有其他战略重点。

吴卓殷告诉半岛电视台，近年来，中国政府大力投资人工智能、先进计算机芯片等战略产业。通过在国家安全的基础上制定产业政策，中国着眼于减少对外国技术的依赖。

与此同时，吴卓殷认为：“中国政府已经表现出投资更多面向消费者的科技行业的意愿，比如可再生能源和电动汽车。”他说：“与房地产不同，这些行业有能力创造就业机会，促进经济自给自足。”他还说，经济转型需要时间，没有实现快速增长的灵丹妙药。他指出：“对高科技行业的投资将慢慢地变革中国的经济基础。顺便说一句，私人消费已呈现出上升趋势。”



中国私人消费支出（以万亿计）



来源：中国国家统计局

波士顿大学的加拉格尔（Gallagher）认为，中国的经济增长轨迹有时比描述的更健康。加拉格尔说：“人们很容易忘记 20 世纪 90 年代以来中国的经济发展。最近增长速度已从高位放缓，但去年仍达到 5.2%。今年的预期目标将同样可靠。”他补充道：“几十年来鹰派一直在预测中国增长模式的消亡。然而，要想在中国取得的成就上再接再厉，中国政府必须完成投资向消费的转型。”

加拉格尔表示，2024 年可能会凸显改革的紧迫性。如果美国总统候选人唐纳德·特朗普再次当选并选择发动新的贸易战，中国政府将希望更加自力更生。龙年可能是中国加大力度释放国内消费的理想时机。

作者：Alexander Kozul-Right, 2024 年 2 月 19 日

翻译：田雨祺

(<https://www.aljazeera.com/economy/2024/2/19/year-of-the-dragon-china-faces-critical-moment-in-push-to-revive-economy>)



（二）美国消费者新闻与商业频道：埃里安、克鲁格曼和其他经济学家对中国的经济现状有截然不同的看法

中国经济面临一些问题。

中国的房地产市场正在深入调整，物价呈现下行，今年以来，中国的股市也经历了动荡，沪深 300 指数的市值较 2021 年的峰值下跌了约 40%。而中国国家统计局公布的 1 月份 PMI 数据显示，由于需求下滑，制造业活动连续第四个月收缩。

一系列数据引发了对世界第二大经济体经济状况的关注。其中，安联集团（Allianz）改变了其对中国的乐观看法，并预测中国经济在 2025 年至 2029 年间平均增长 3.9%。这一数字低于新冠疫情爆发前 5% 的预测。

国际货币基金组织前官员埃斯瓦尔·普拉萨德（Eswar Prasad）也对《日经亚洲》表示，“关于中国 GDP 有一天会超过美国的预测，其可能性正在降低。”与此同时，著名经济学家兼安联顾问穆罕默德·埃里安（Mohamed El-Erian）在 X 社交平台用图表显示了中国股市相对于美国和欧洲股市的惨淡表现，称这体现了这三个股市之间的明显差异。然而，中国本身并不愿意认可这些观点。中国国家主席习近平在元旦前夕的新年致辞中指出，中国经济“今年变得更有韧性和活力”。

基于这种乐观情绪，可以公平的说，中国的经济出现了一些希望的迹象。例如，1 月份中国的工厂活动连续第三个月扩张，



该国的奢侈品行业似乎也正在复苏。这些数据引发了投资者的乐观讨论，这表明对中国经济的看法显然缺乏统一的共识。

停滞时代

诺贝尔奖获得者保罗·克鲁格曼是对中国经济最悲观的经济学家之一，他认为中国正在进入一个停滞和失望的时代。克鲁格曼在《纽约时报》最近的一篇专栏文章中写道，中国在优化调整防疫措施后本应实现繁荣。但事实恰恰相反。克鲁格曼认为，该国正面临来自各个方面的阻力。克鲁格曼警告说，该国经济的困难局面并不是孤立的，它可能成为每个人的问题。

房地产问题

中国众所周知的房地产问题一直是华尔街看空这个亚洲国家的症结所在。国际货币基金组织表示，预计未来十年中国的住房需求将下降 50%。

国际货币基金组织总裁克里斯塔利娜·格奥尔基耶娃（Kristalina Georgieva）上个月在达沃斯世界经济论坛上发表讲话时表示，中国的房地产行业需要“修复”，而中国经济则需要进行结构性改革，以避免增速下降。

与此同时，著名对冲基金经理、达拉斯海曼资本（Dallas-based Hayman Capital）创始人凯尔·巴斯（Kyle Bass）表示，该国债务承压的房地产市场引发了公共开发商的大量违约。这是一个问题，因为中国的房地产市场可能占到全国 GDP 的五分之一。巴斯说：“存在大量违约的中国房地产市场，已经影响到了中国经济的基



本架构。”

希望的曙光

然而，并非所有人都认为中国经济前景黯淡。

国际金融所（Institute of International Finance）在最近的一篇博文中指出，北京有政策能力推动中国经济发挥增长潜力，并坚持其对 2024 年经济将增长 5% 的普遍预测。然而，这种观点取决于足够的需求刺激。中国 2023 年最后三个月的最新 GDP 数据为 5.2%，低于分析师的预期。与此同时，钟塔集团（Clocktower Group）合伙人兼首席策略师马科·帕比柯（Marko Papic）对中国股市短期内持乐观看法。帕比柯在 2 月 7 日接受美国消费者新闻与商业频道采访时表示，他预计中国股市未来几天将上涨至少 10%，因为政策制定者表示将采取措施提振摇摇欲坠的股市。

帕比柯表示，“未来几个交易日，中国股市可能上涨 10% 至 15%”。摩根大通私人银行（JPMorgan Private Bank）还在最近的一篇文章中概述了中国股市的牛市前景。报告称，“尽管股市情绪下滑，房地产市场问题持续存在，但中国经济的某些领域也证明了其韧性。”该银行表示，中国作为全球制造商的关键作用不太可能减弱，并补充说对其出口的周期性需求可能保持不变。展望未来，中国还有许多阻碍需要克服。然而，它是否有足够的韧性还有待观察。

作者：Zahra Tayeb，2024 年 2 月 9 日

翻译：岳程



(<https://www.cnbc.com/2024/02/09/el-erian-krugman-and-other-top-economists-voice-china-opinions.html>)

（三）美国有线电视新闻网：尽管面临制裁威胁，中国决心要帮助其电动汽车企业取得在海外的成功

中国承诺帮助其电动汽车制造商应对国际贸易限制，并建立海外供应链，这些都是该行业全球发展努力的一部分。这一承诺做出之际，中国蓬勃发展的电动汽车出口在欧洲和美国等一些地区正面临着日益增长的保护主义阻力。

2月7日，中国商务部公布了一份由外交部和央行等九个政府机构于去年年底签署的文件，强调要支持中国电动汽车制造商推进产业全球化发展。在文件列出的18项措施中，这些机构表示将帮助中国企业“积极应对”外贸限制。该文件指出：“我们需要及时跟踪市场准入、环境保护、数据保护、知识产权保护相关的政策法规，编制和发布针对具体国家的贸易指导方针。”文件还鼓励中国电动汽车公司与外国制造商在技术上开展合作，建立惠及所有人的供应链。这些机构还承诺帮助中国企业提高海外合规能力。尽管在很大程度上遭到美国等关键市场的阻碍，但中国电动汽车制造企业正在席卷全球。中国企业的汽车比其他国家生产的更加具有价格优势，已经在欧洲、澳大利亚和东南亚取得了进展。



根据中国汽车工业协会（China Association of Auto Manufacturers）的数据，去年，中国企业向世界其他地区运送了 120 万辆新能源汽车，比 2022 年增长了 77%。行业组织的数据显示，这使得中国首次超过日本成为世界第一大汽车出口国。中国汽车工业协会的数据显示，2023 年中国共出口 491 万辆汽车，超过日本的 442 万辆。（中国和日本的官方海关数据显示，日本仍是世界第一大汽车出口国）

中国电动汽车制造公司正在海外寻求其他增长引擎，因为国内竞争过于激烈导致价格战越演越烈。

去年年底，总部位于深圳的比亚迪超过特斯拉，成为全球电动汽车销量最大的公司，实现了非凡的增长。比亚迪计划扩大在欧洲的供应链，1 月宣布将在匈牙利建立一家电动汽车工厂。中国廉价汽车的大量涌入引发了与一些国家的贸易关系紧张。去年 10 月，欧盟委员会对从中国进口的电动汽车发起了反补贴调查。

在美国，拜登政府在去年 12 月颁布新的法规，旨在禁止该国销售的汽车使用中国电池。去年 12 月，《华尔街日报》援引匿名消息，称政府还在讨论提高包括电动汽车在内的一些中国商品的关税，以支持美国清洁能源产业的发展，应对中国廉价产品。

作者：Laura He，2024 年 2 月 7 日

翻译：田雨祺

(<https://edition.cnn.com/2024/02/07/cars/china-ev-global-push-intl-hnk/index.html>)



（四）美国全国公共广播电台：中国电动汽车制造商正在欧洲人的地盘上与欧洲人较量，并且取得了成功

当斯约德·詹森（Sjoerd Janssen）想在丹麦购买一辆汽车时，他知道自己必须买一辆电动车。与许多其他欧洲人一样，詹森也关心环境，而且由于政府对那些愿意放弃汽油动力汽车的人提供慷慨的补贴，他也被电动汽车所吸引。作为一名 IT 经理，詹森需要一辆汽车用于每天通勤，同时该车还要提供足够的空间供全家人公路旅行。他和家人试驾了一辆特斯拉，还看了一款日产汽车，也差点选择了沃尔沃。但他们最终做出了一个看似非常规的选择：Atto 3，一款来自中国汽车制造商比亚迪的紧凑型运动型多功能车。詹森说，这个决定主要取决于价格。“比亚迪的报价比沃尔沃低约 20%，”詹森回忆道。该公司还提供了许多其他“优惠”，例如两年免费充电。直到最近，大多数欧洲人甚至从未听说过比亚迪、蔚来或吉利等中国汽车制造商。

长期以来，中国一直是其他公司包括汽车生产公司的制造中心，也是电动汽车电池制造领域的全球顶级参与者。但现在，凭借从所有制造业中获得的专业知识，中国正在投入数百亿美元发展自己的汽车公司，并提供税收减免。

令观察家震惊的是，这些中国公司的成功如此迅速。中国电动汽车制造商一开始是在国内销售电动汽车，后来逐渐占据主导地位，已经击败了外国竞争对手。现在，他们的目标是走向全球，



并雄心勃勃地意图成为海外顶尖企业。“中国的汽车工业在过去 30 年里确实发生了根本性的变化，可以追溯到 1994 年，当时（政府）发布了第一个汽车行业产业政策，”战略与国际研究中心（Center for Strategic and International Studies）中国商业与经济研究所高级顾问兼受托人主席斯科特·肯尼迪（Scott Kennedy）表示，“实际上，正是推进系统的电气化为中国汽车制造商带来了机遇，并改变了汽车行业的发展态势，因为中国在电气化方面的投资速度远远快于其他国家。”

比许多人想象的更复杂

中国汽车制造商在国内市场上领先于外国竞争对手，并专注于生产更便宜的汽车，这使他们获得了一个关键的优势。但这并不仅仅取决于成本。有分析师认为，中国消费者往往眼光敏锐，因此汽车制造商在专注于设计的同时，迅速加强了其技术专长。全球咨询公司艾睿铂（Alix Partners）的马克·韦克菲尔德（Mark Wakefield）说：“中国消费者通常更注重造型和技术。我的意思是，这不仅仅是指将 iPhone 连接到中央屏幕。”“我说的是辅助驾驶之类的功能。所以，所有这些技术都可以帮助你保持车道，并帮助你半自动驾驶。这些功能在中国的普及率比在美国要高得多。”

以比亚迪为例，亿万富翁沃伦·巴菲特是该公司的投资者。比亚迪于 20 世纪 90 年代中期作为电池制造商起家，随后于 21 世纪初进入汽车行业。

如今，它已经超越特斯拉，成为全球最大的电动汽车销售商，



这一惊人的成就反映出中国走向世界的雄心壮志。不仅仅是比亚迪，像蔚来汽车计划在未来几年将业务扩展到 25 个国家和地区，吉利等其他公司也有自己的全球愿景。

瞄准欧洲

欧洲的竞争形势最为明显，欧洲对碳中和未来交通的推动使欧洲大陆成为中国品牌向西方市场扩展的理想试验场。欧盟海关数据显示，自 2021 年以来，中国电动汽车对欧洲的出货量增加了 361%。尽管欧洲汽车购买者对中国品牌仍持谨慎态度，但其具有竞争力的价格使他们获得了市场份额。Atto 3 去年销量超过 12000 辆，不仅是比亚迪的畅销车型，也是欧洲最畅销的电动紧凑型 SUV。

2023 年前 7 个月，中资名爵生产的 MG 4 掀背车是英国第二畅销的电动汽车，仅次于市场领导者特斯拉。

比亚迪和其他中国公司已经非常成功，现在正在对宝马或大众等传统汽车制造商形成巨大的竞争压力。宝马、大众几十年来一直主导着欧洲汽车行业，但在向电动车转型方面进展缓慢。

比许多人想象的更复杂

比亚迪和蔚来等中国企业在欧洲取得的成功，很大程度上是通过将价格保持在低于竞争对手的水平，有时价格优势高达 25%。这是一种类似于他们在国内采用的策略。詹森及其家人购买的 Atto 3 车型在丹麦的起售价为 38000 欧元，而特斯拉销售的 Model Y 车型，在去年降价后的起售价为 49000 欧元。



尽管 Model Y 比 Atto 3 更大、动力更强，但这种差异在说服詹森等客户时可能已不具优势。有迹象表明，中国电动汽车正开始克服其最大的弱点：人们认为的其质量差的想法。韦克菲尔德表示，虽然它们的质量可能达不到一些传统品牌的水平，但如今来自中国的汽车已经有了很大的改进。

他说，“这些都是非常先进的汽车。它们还没有完全达到美国和欧洲汽车的质量标准，但它们已经取得了长足的进步，现在差异几乎可以忽略不计。”

欧洲担忧加剧

欧洲汽车业高管们已经迅速敲响了警钟。

去年在慕尼黑举行的一次大型汽车大会上，宝马首席执行官奥利弗·齐普策 (Oliver Zipse) 表示，中国汽车制造商对欧洲汽车业构成了“迫在眉睫的风险”。此次展会上展出的中国品牌数量比两年前翻了一番。中国电动汽车制造商的崛起也引起了欧洲政府和监管机构的关注。去年 9 月，欧盟委员会对中国汽车行业展开调查。

欧洲担忧的核心是中国政府对其汽车行业的补贴。欧盟委员会主席乌苏拉·冯德莱恩 (Ursula von der Leyen) 在 9 月表示：“全球市场现在充斥着更便宜的电动汽车，巨额国家补贴人为地压低了它们的价格。”

这项可能需要长达 13 个月的调查将决定，欧盟是否会对从中国进口的电动汽车征收高于目前汽车价值 10% 税额的额外关税。



中国方面反对这项调查，称其为“公然保护主义行为”。

竞争并依赖中国

中国企业决心大力推进海外发展。韦克福尔德说，“他们确实处于领先地位。他们已经真正度过了早期采用者阶段，进入了大众市场。”即便欧洲最终实施了更多贸易限制，全球汽车行业目前仍然过于依赖中国的电池及其原材料加工。

中国掌握着电动汽车电池绝大多数材料的精炼生产。这意味着对中国进口产品征收额外关税可能会面临中方采取反制行动的风险，进而可能导致更多人买不起电动汽车。

中国电动汽车制造商下一步会瞄准美国吗？

美国长期以来一直担心在电池领域对中国的依赖以及中国汽车制造商的潜在竞争。

美国目前对中国征收高额电动汽车相关关税，包括特朗普时代对中国制造的进口汽车（含汽油动力汽车）征收 27.5% 的关税。美国还试图减少中国在电动汽车供应链中的作用。

拜登总统于 2022 年通过的大规模气候法案规定，一定数量的电动汽车，包括部分电池，必须来自北美，才有资格获得税收抵免。

这些行动旨在促进发展美国国内从原材料到精炼再到最终组装的电动汽车供应链。

接下来可能会采取更多行动

拜登政府正在考虑进一步提高对包括电动汽车在内的一些中



国商品的关税。美国两党议员基本一致认为有必要进一步针对中国。威斯康星州国会议员迈克·加拉格尔 (Mike Gallagher) 告诉本台，“从底特律到绿湾，整个中西部的公司都感受到了影响，它影响了数千个就业岗位和几乎每个乡村社区。”加拉格尔是一个对华贸易和竞争小组委员会的主席，是一个由两党议员组成的小组的成员，该小组在去年 11 月要求美国政府征收额外关税，并研究阻止中国公司向美国出口的方法。

“欺骗你的本地居民”

目前，这些壁垒使美国成为中国电动汽车制造商难以进入的市场。但中国汽车制造商预计将在某个时候瞄准美国——美国有充分的理由对此感到担忧。如今詹森和他在丹麦的家人已驾驶比亚迪 Atto 3 六个多月，用于生活中从日常通勤到购物的各个方面，他们已经行驶了 10000 公里。詹森补充道：“与以前的汽车相比，现在我们周末出行度假的次数更多了，因为驾驶电动汽车非常便宜。”詹森认为，欧盟对中国电动汽车制造商采取保护主义措施的努力“只是在欺骗你的本地居民”罢了。他相信更多的欧洲消费者会像他一样涌向中国汽车。他说，“我是一个对中国电动汽车非常满意的客户，也许太满意了。”

作者：H.J.Mai，2023 年 2 月 18 日

翻译：岳程

(<https://www.npr.org/2024/02/18/1225653773/china-electric-vehicles-byd-nio-geely-vw-europe>)

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



2024 年第 6 期（总第 131 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：2024 年 2 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。