

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

2025 年第 22 期 / 总第 197 期

本期聚焦

德国之声：中欧峰会前夕贸易紧张态势凸显

欧洲进步研究基金会：中欧峰会：亟需新的开始

目录

- 一、主流媒体报道 1
 - （一）欧盟新闻：中欧峰会：欧洲转向亚洲以应对特朗普治下的美国 1
 - （二）德国之声：中欧峰会前夕贸易紧张态势凸显 3
 - （三）美国消费者新闻与商业频道：中国汽车品牌迅速进军欧洲电动汽车乌托邦 6
- 二、顶级组织与智库 9
 - 欧洲进步研究基金会：中欧峰会：亟需新的开始 9



一、主流媒体报道

（一）欧盟新闻：中欧峰会：欧洲转向亚洲以应对特朗普治下的美国

欧盟寻求与中国合作，但也做好了无法达成时不依赖北京的准备。这是在一个微妙且可能具有战略意义的时刻举行的双边峰会，欧盟将中国视为应对特朗普治下美国的答案。欧盟委员会主席乌尔苏拉·冯德莱恩和欧洲理事会主席安东尼奥·科斯塔将于下周（7月24日和25日）前往亚洲，试图重新定义与中国的关系，此举具有双重目的：一是谱写新的贸易篇章，二是获得应对美国关税的筹码。

这并非一项轻松的任务，欧盟方面对此心知肚明。欧盟认为中国是一个棘手且难以打交道的伙伴，欧盟在其面前处境相当尴尬——甚至更不令人羡慕。中国曾被明确视为对欧盟及其利益和安全的威胁，被列入“坏人”名单。然而，如今欧盟却向中国寻求支持，试图摆脱白宫将欧洲逼入的困境。

欧中之间存在贸易摩擦，包括欧盟对中国电动汽车加征关税、中国钢铁产品因价格优势充斥全球市场，而这又与美国对同种商品施加的限制相关联。此外，在互惠方面，欧盟单方面声称所谓中国存在市场准入以及政府补贴等问题。尽管如此，欧盟仍希望抓住第25届中欧峰会的契机，至少尝试为新的发展方向奠定基础，



并向特朗普传递信息。

欧盟方面表示，冯德莱恩和科斯塔将“本着积极和建设性的精神”，前往北京会见习近平主席和李强总理。毕竟，如果预期微乎其微甚至没有预期，举行峰会就没有意义。欧盟内部人士承认：“我们不会在价值观上妥协，但在条件允许的情况下，我们愿意进行交易。”欧盟官员表示：“我们将重申我们是可靠的伙伴。”其目的是要凸显与美国的距离和差异。当然，互惠原则和消除市场扭曲仍是目标，若无法实现，欧盟准备寻求其他市场。目前，“与中国打交道应采取多元化而非降低风险的方针。”

在中欧峰会之前先与日本举行峰会就是证明。冯德莱恩和科斯塔将先飞往东京（7月23日），讨论三个主要合作议题：安全与防务、贸易与经济安全、以及捍卫多边主义和基于规则的国际秩序。后两点是对美国政策的回应。这一逻辑与随后在北京的访问存在冲突。欧盟方面承认，日欧峰会将是一个就全球和地区秩序问题以及禁止支持俄罗斯等问题向中国“施压”的机会。这些都不会让中国领导层满意，他们通常会反对对其内部决策的干涉以及在其拥有众多利益的地区进行的操纵行为。

作者：Emanuele Bonini，2025年7月18日

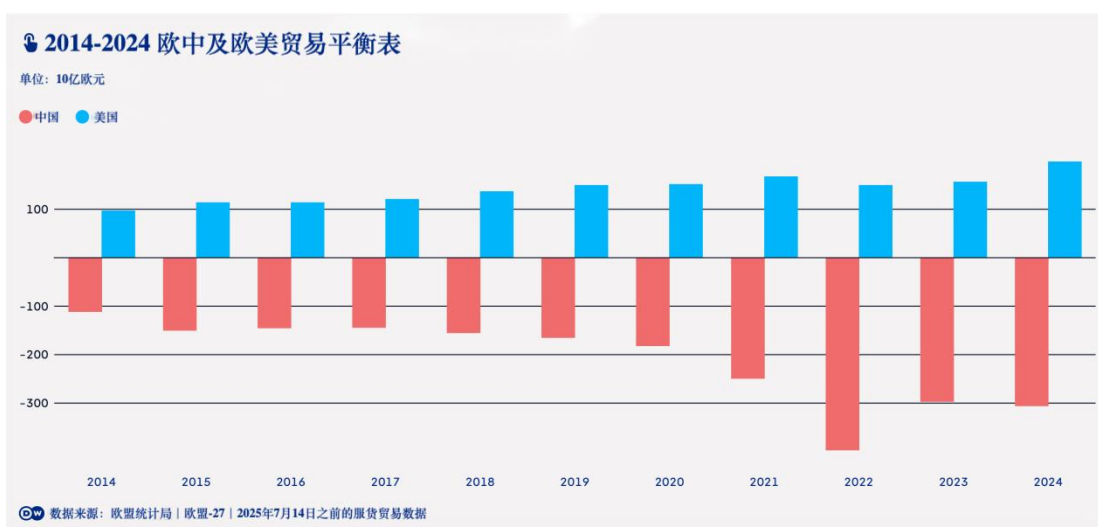
翻译：李若萱

(<https://www.eunews.it/en/2025/07/18/eu-china-summit-europe-turns-to-asia-in-response-to-trumps-america/>)



（二）德国之声：中欧峰会前夕贸易紧张态势凸显

下周欧中峰会将在北京举行，中国已将原计划两天的对话缩短为一天，这显示出双方在贸易摩擦方面取得突破性进展的可能性微乎其微。本次峰会正值中欧建交50周年，将在北京举行。欧盟委员会主席乌苏拉·冯德莱恩（Ursula von der Leyen）及欧洲理事会主席安东尼奥·科斯塔（Antonio Costa）将到访北京，与中国国家主席习近平或国家总理李强会面。



中方对欧盟诉求置若罔闻

欧盟与中国之间的贸易逆差高达4000亿欧元(约合4670亿美元)。欧盟官员称中国的政府补贴政策导致了欧方认为的产能过剩，最终导致中国电动汽车在欧盟市场具备明显的价格优势，对欧盟的汽车产业形成了冲击。欧洲对外关系委员会（ECFR）亚洲项目政策研究员阿莉恰·巴胡尔斯卡（Alicja Bachulska）说：“中国经济规模巨大。”她补充道，如果欧洲不采取“有效行动”保护欧洲汽车行业，那么欧盟在几年内将面临“部分去工业化”

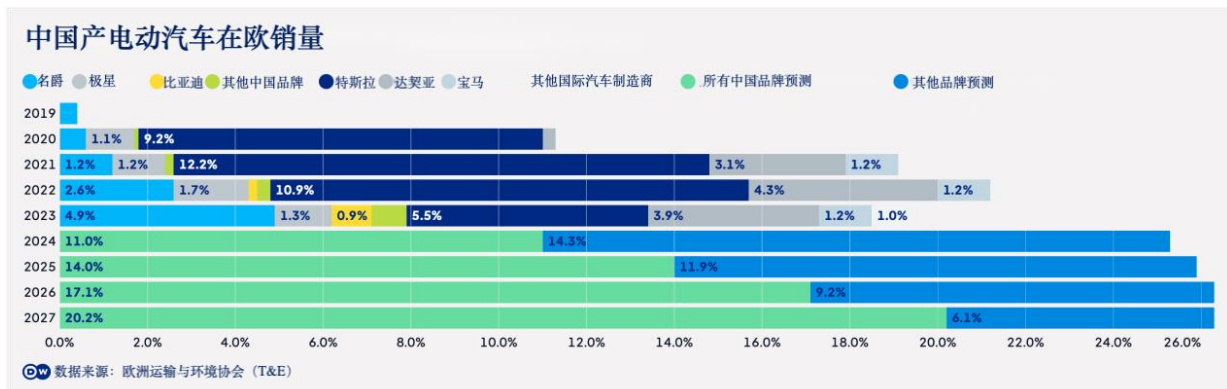


风险。

欧盟已对中国电动汽车征收高达45%的关税，并要求中国解决其所谓的产能过剩问题，对欧盟施行互惠市场准入政策，并确保欧盟出口商享有公平竞争的环境。对此，中国希望欧盟取消电动汽车关税，以“最低价格承诺”替代，再辅以其他让步措施。

4月，欧盟组建了“进口监控工作组”，旨在保护其内部市场，工作组有权征收反倾销税或采取其他自卫措施。工作组立即注意到4月中国对欧盟出口与2024年同比增长8.2%，主要原因是由于美国加征更高的关税，中方将对美出口转移到欧盟。

中国则指控欧盟推行贸易保护主义。中国方面以国家安全和经济发展需要，为自己的政策进行辩护。



欧盟企业陷入中国稀土管制困局

欧盟高度关注中国对稀土矿产的出口限制措施，稀土对清洁技术、芯片制造和医疗设备至关重要。

根据欧盟委员会的数据，欧盟98%的稀土及稀土磁铁都来自中国。

去年，中国实施了稀土出口管制，导致欧盟企业供应链延误、



生产停摆。根据中国海关数据，2025年前五个月，出口至欧盟的稀土货物价值暴跌84%，降至1510万美元（1290万欧元）。

尽管欧盟贸易委员马罗什·谢夫乔维奇（Maros Sefcovic）在6月谈判中与中方达成放宽稀土出口管制的共识，为部分欧盟制造商争取了“绿色通道”，但许多企业报告称，审批过程缓慢，无法避免供应链中断。

欧盟已拥有“应对工具”，监控类似中国矿产管制措施。目前，要求欧洲政策制定者更强硬地回应中国的呼声日益高涨，包括征收关税、实施采购禁令或其他措施。

“我们要传递一个信息，即欧洲将采取坚定立场，在必要时我们还有‘应对工具’这样的手段，”巴胡尔斯卡表示，“但这需要动用政治意愿。”

中国的“特朗普困境”

一些欧盟观察人士认为，美国总统特朗普的关税政策颠覆了数十年来紧密的跨大西洋关系，这对欧盟与世界第二大经济体重置关系来说是一个机遇。他们认为，面对对美贸易的重大干扰，中国比以往任何时候都更需要欧洲，所以在下周的峰会上可能会做出让步。

巴胡尔斯卡说：“我认为这些观点非常天真。中国已取得中美贸易战的第一轮胜利，在与欧盟的谈判中，中国方面有强烈预感，时间是站在他们这一边的。”

毕竟，中国国家主席习近平正推动中国经济从数量驱动型增



长向“高质量发展”转型，优先发展新技术、扩大内需、保障安全、保护环境。

中国已经在人工智能、超级计算和电动汽车等多个领域与西方竞争技术主导地位。甚至在某些领域，如6G通信，中国已超越西方。

一些分析人士认为欧盟持续低估中国的经济威胁，未能采取更强硬的措施应对中国某些欧方所谓的不公平的贸易行为。

巴胡尔斯卡谈及乌克兰冲突及欧美贸易争端时表示：“欧洲倾向于将中国相关问题边缘化，因为我们手头要处理的事务实在太多。中国似乎只是一个十分遥远的挑战……（但）中国政策的许多影响很快将在欧洲显现。”

作者：Nik Martin, 2025年7月15日

翻译：刘杭

(<https://www.dw.com/en/eu-china-trade-tension-on-display-ahead-of-beijing-summit/a-73213412>)

（三）美国消费者新闻与商业频道：中国汽车品牌迅速进军欧洲电动汽车乌托邦

中国正在电动汽车友好的挪威抢占市场份额，给埃隆·马斯克的特斯拉及其他西方汽车巨头形成了严峻竞争形势。自2020年1月首辆名爵汽车交付到这个富裕的北欧国家以来，凭借具有



竞争力的价格和先进技术，中国电动汽车品牌逐渐占据了约10%的市场份额。鉴于挪威决定不对中国进口电动汽车征收关税，以及其作为全球对电动汽车最友好国家的声誉，这种爆炸性增长尤为引人注目。

挪威的关税政策有别于美国和欧盟，后两者均对产自中国的电动汽车加征关税，以保护传统上占主导地位的美国和欧洲品牌。

非欧盟成员国的挪威此前曾表示，对中国电动汽车征收关税既不相关，也不可取。本频道联系挪威财政部发言人时，未能立即获得评论。

代表挪威电动汽车车主的挪威电动汽车协会（Norwegian EV Association，NEVA），其秘书长克里斯蒂娜·布（Christina Bu）表示，目前挪威市场上有至少20款不同的中国电动车型。她指出，近年来挪威潜在买家对中国电动汽车的看法“发生了很大的变化”。布女士在挪威电动汽车协会奥斯陆办公室接受美国消费者新闻与商业频道采访时表示，“他们认为这些车不错，技术先进，价格也相当有竞争力。因此，挪威的电动汽车市场竞争非常激烈。今年上半年，我们的市场份额已接近94%¹。”

欧洲的电动汽车实验室

根据挪威公路联合会（Norwegian Road Federation，OFV）的数据，上个月，比亚迪、小鹏和名爵等中国电动汽车制造商跻身挪威新车市场销量前20名。瑞典的沃尔沃和极星也在榜单之列。

¹ 原文如此（We are at close to 94% market share in the first six months this year）。



中国的吉利控股集团在这两家汽车制造商中均持有大量股份。与此同时，特斯拉仍在挪威市场中占据主导地位。这家美国电动汽车制造商在6月延续了挪威最畅销品牌的势头，市场对其改版后的Model Y运动型多用途车的需求推动了销量增长。

研究机构JATO Dynamics的全球分析师费利佩·穆尼奥斯（Felipe Munoz）表示，他对中国品牌的定义包括所有在中国完成完整设计、构思和生产的汽车企业，例如隶属于中国上汽集团的名爵。然而，像沃尔沃、极星和路特斯这样的品牌则被排除在外，即使它们全部或部分由中国原始设备制造商拥有。基于此定义，穆尼奥斯表示，挪威是中国汽车品牌在欧洲市场份额最高的国家，2025年1月至6月期间份额达10.04%。穆尼奥斯在发给本频道的电子邮件中说：“由于其监管、文化和市场规模，挪威是欧洲的电动汽车实验室。这意味着在某种程度上，它是所有希望在欧洲其他地区销售电动汽车的不知名品牌的良好切入点。在那里起步比在欧洲任何地方都容易，并且不需要像在欧洲五大市场那样进行大量投资。此外，挪威没有自己的汽车工业，这意味着外部企业更容易获得动力，而不会损害任何人的利益。”

更实惠的车型

荷兰国际集团运输与物流高级行业经济家里科·卢曼（Rico Luman）表示，调查显示欧洲驾驶员喜欢驾驶中国电动汽车。“因此，这对特斯拉未来的发展是一个真正的挑战，它要与那些正在欧洲建立影响力的新品牌竞争，”卢曼周五在本频道的



《欧洲财经论谈》（Squawk Box Europe）节目中表示。当被问及欧洲是否似乎在电动汽车领域输给了中国时，卢曼表示“欧洲正在迎头赶上”，但他指出中国仍遥遥领先。

卢曼说：“美国也出现了一些倒退，所以欧盟和整个欧洲大致处于中间位置。我们确实需要更多新车型和更实惠的车型来说服中产阶级车主做出转变——而我们还没有做到这一点。”

作者：Sam Meredith，2025年7月14日

翻译：李若萱

(<https://www.cnbc.com/2025/07/14/autos-chinese-brands-are-rapidly-making-inroads-in-europes-ev-utopia.html>)

二、顶级组织与智库

欧洲进步研究基金会：中欧峰会：亟需新的开始

2025年，欧盟与中华人民共和国迎来建交50周年。7月24日在北京举行的峰会将成为这一里程碑时刻的标志。峰会召开之际正值全球深刻变革之时：地缘政治冲突正在升级为战争，全球机构效能减弱，经济相互依存面临压力，国际规范受到挑战。

中欧关系曾主要由务实合作塑造，而如今越来越被竞争和不信任所定义。欧盟2019年的《战略展望》捕捉到了这一转变，将中国描述为合作伙伴、竞争者和系统性对手——这一表述如今在



各成员国政府和公众辩论中得到呼应。然而，“系统性对手”一词，带来的误解多于建设性对话。欧方将全球政治普遍框定为所谓民主国家与专制国家之间的较量，这进一步加剧了双边关系的紧张。当欧洲议会暂停批准《中欧全面投资协定》（CAI）时，紧张局势达到顶峰。该协定谈判历时七年，于2020年12月德国担任欧盟轮值主席国期间最后几天敲定。《中欧全面投资协定》在欧洲企业的市场准入和投资条件方面做出了有意义的约定。然而，由于欧盟以所谓人权为由实施制裁、中国予以回应的反制裁以及美国的反对，批准进程停滞不前。讽刺的是，特朗普政府曾在2020年初未经与欧盟的协商，就与中国签署了一项双边贸易协定，以确保中国购买美国商品。

如今，欧洲的民主和一体化不仅受到外部威胁，也受到大西洋两岸民粹主义运动的内部威胁。助推唐纳德·特朗普重掌政权的“让美国再次伟大（MAGA）”运动，如今正积极支持欧洲的极右翼、欧洲怀疑论势力。在此背景下，中欧峰会必须有助于在新的国际条件下重置双边关系。这次会议提供了一个机会，可以重新调整期望、恢复信任，并在明确界定的利益和责任基础上重新承诺进行合作。这不仅关乎双边合作，更关乎全球秩序的未来。

特朗普回归：对多边秩序的结构性威胁

唐纳德·特朗普重返白宫不仅意味着美国国内政治转向，它标志着战后国际秩序的破裂。他的政府奉行保护主义、交易性和单边主义的世界观，动摇了七十多年来支撑欧洲和平与繁荣的国



际体系。特朗普的东山再起反映了更深层次的结构性挑战。美国未能公平分配全球化带来的收益。去工业化、中产阶级工资停滞不前以及不平等加剧，导致美国大部分选民转向民粹主义、民族主义和保护主义。全球市场不再被视为财富的来源，而是对身份认同和安全的威胁。这带来了深远的后果：

- 退出全球机构：美国此前已退出世界卫生组织和《巴黎气候协定》，并持续阻挠世界贸易组织的争端解决机制；
- 经济政策武器化：关税、制裁和出口管制被用作施压工具，无视长期伙伴关系或共同规范；
- 和中国的对抗：在华盛顿，中国如今被广泛视为对美国主导地位构成核心长期挑战的对手。

这场对抗的核心是对中国崛起塑造的多极世界的恐惧。一个成功的中国——有能力建立替代性的金融、贸易和发展机构——可能削弱美元作为全球储备货币的地位。这相应的将削弱美国的经济金融实力和全球影响力。

欧洲的困境：夹在美国单边主义和对华矛盾心理之间

欧洲对多极世界并不存在根本性问题。欧洲作为全球帝国的时代已然落幕。欧盟成员国在全球范围内相对体量较小，它们学会了通过欧洲一体化进程和建立单一市场，调整本国的经济与政治结构以适应变化。但当前的发展态势带来了一些具体挑战。

美国作为欧洲最亲密的盟友和安全保障者，其推行的外交与贸易政策如今愈发利己，有时甚至带有损害性。与此同时，中国



作为欧洲最重要的贸易伙伴之一，虽能提供了更长期的可预测性，却也被欧洲视为以一种矛盾的姿态扮演着战略竞争对手的角色。中国的社会主义市场经济模式——包含国有企业、经济特区以及中央与地方政府的补贴——引发了欧方严重的竞争担忧。其高投资率、低消费水平以及欧方所谓缓慢的市场自由化进程等产业政策，被欧盟视为扭曲了全球竞争，也对欧洲的就业构成威胁。然而，与此同时，中国超过4亿且仍在不断壮大的中产阶级，以及14亿人的潜在消费市场，仍为欧洲企业带来巨大机遇。

欧洲必须规划自己的道路。与华盛顿的对抗立场保持一致会削弱欧洲的经济与政治自主性，并加速全球分裂——这对出口导向型经济而言尤其不利。但另一方面，在没有明确条件的情况下与中国接触，又显得目光短浅，且可能导致单方面的依赖。欧盟所倡导的是基于法律、合作与共享机制的秩序——这是欧洲从战争与痛苦历史中汲取的重要教训。这一模式可作为一种全球性替代方案，用以应对破坏国家权力政治稳定。然而，要建立基于规则的秩序，需要合作伙伴的支持。如果美国无法或者不愿维护多边体系，欧盟就必须寻求新的盟友。因此，尽管存在种种矛盾，欧盟仍要为中国提供一条建设性参与的路径。

信任赤字：双方经济和政治面临紧张局势

要让中欧之间任何形式的新合作切实可行，双方都必须正视那些根深蒂固的结构性不满，这些因素一直在侵蚀双方对彼此的信任。欧洲方面的主要关切包括：中方市场准入限制、国家补贴



和欧方认为的产能过剩,以及在投资和公共采购等领域缺乏互惠性。欧洲企业还面临知识产权保护、稀有原材料管制等监管环境相关的诸多挑战。使这些问题更加复杂的是不断增长的对华贸易逆差,欧洲许多人认为这源于中国对出口驱动型经济模式的持续依赖。

欧方另一关切源于中国与俄罗斯日益紧密的关系。中方对俄方的经济支持——尤其是通过能源采购和两用产品出口——在欧洲被广泛视为对俄罗斯在乌克兰冲突的间接援助。然而,在中国看来,欧盟对当前的信任赤字负有责任。中国官员指出,中国企业受到了欧方歧视性对待,包括限制性的投资审查、关税和采购规则。他们将欧方通常以国家安全或人权为借口实施的出口管制和制裁,视为遏制中国的整体举措之一,并认为这表明欧盟选择加入了美国的对华对抗性政策。中国对欧盟成员国与美国扩张性军事战略(如北约对印太地区的关注)更紧密地保持一致,也日益感到不满。在台湾问题上,中方认为欧盟的模糊立场可能会破坏长期以来的“一个中国”政策。总而言之,中国认为欧盟缺乏战略自主性,更多是作为华盛顿的次要伙伴行事,而非一个独立的全球行为体。

峰会优先事项: 重建信任, 促成合作

中欧峰会提供了一个机会,以重置双边关系基调,为更稳定和更具建设性的合作阶段奠定基础。双方需要重新定义彼此之间的关系。欧盟必须超越“系统性对手”这一简单化的标签,为中



国提供成为稳定、基于规则的国际秩序伙伴的机会。中国则面临战略抉择：是追求“中国优先”路线，还是按照其宣称的愿景，推动实现一个共赢合作的多极世界。

首先，峰会应能解决一些紧迫的贸易问题，如稀土资源获取、就符合世贸组织规则的关税措施达成共识，以及双方均承诺不会以损害第三方利益为代价与美国达成贸易协议。此外，峰会应超越日常问题，强调在以国际法和有效多边机构为指导的多极世界内，共同承诺建立可持续发展以及基于规则的全球经济。

重启建设性的经济对话应作为关键优先事项。关于市场准入、互惠原则和产业补贴的谈判必须认真重启。欧盟应明确表示，若未能取得实质性进展，将采取保障措施保护自身经济利益。同时，双方可探讨更新投资合作框架，以便在修订后的条款下恢复《中欧全面投资协定》的核心内容。战略紧张局势也必须通过定期对话来解决。这包括讨论主要地缘政治热点问题，例如乌克兰冲突以及印太地区日益加剧的军事化，以避免误判并阐明红线。

与此同时，中欧应在共同关注的关键领域发起联合倡议，特别是气候行动、绿色金融、人工智能治理和数字标准等领域。这些领域可作为双方开展合作和共同承担全球责任的引领性领域。为取得成功，欧盟必须基于自身利益和原则与中国合作，而非作为美国更广泛遏制战略的代理人，以此彰显其战略自主性。最后，双方应致力于改革国际机构（世贸组织、国际货币基金组织、世界银行和联合国），以加强多边主义，提升全球南方国家的代表



性，并抵制滑向单边主义和强权政治的趋势。

今年的峰会应成为政治领导人之间进行公开对话的时刻，目标是在寻求新国际秩序的世界中为中欧合作开辟新的道路。

作者：Gerhard Stahl，2025年7月15日

翻译：李若萱

(<https://feps-europe.eu/eu-china-summit-a-new-start-is-needed/>)

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



2025 年第 22 期（总第 197 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

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。

