

# 欧盟对华电动汽车加税 政治操弄只会损人害己

欧盟委员会日前正式公布对华电动汽车反补贴调查终裁结果,不顾成员国之间巨大分歧和欧洲各界人士强烈反对,对从中国进口的电动汽车加征为期五年的反补贴税。

为何欧盟一意孤行?为何此举属于典型的损人害己?我们请专家详细解读。——编者



徐明祺 上海欧洲学会名誉会长、上海国际金融与经济研究院特聘研究员

## 加征关税出于政治考量

中国外交部发言人表示,在没有业界申请的情况下,欧盟机构执意对中国电动汽车进行反补贴调查并加征高额关税,是典型的贸易保护主义行为,将损害中欧产业链、供应链合作,损害欧洲消费者利益,损害欧盟绿色转型和全球应对气候变化的努力。

欧盟中国商会发表声明称,反对欧方执意采取贸易保护主义措施,业界期待中方继续采取措施维护中国企业的合法权益。

中国商务部发言人表示,中国已就欧盟电动汽车反补贴终裁措施在世贸组织追加提起诉讼。中方认为,欧方反补贴终裁措施缺乏事实和法律基础,违反世贸组织规则,是对贸易救济措施的滥用,是借反补贴之名行贸易保护主义之实。我们敦促欧方正视自身错误,立即纠正违规做法,共同维护全球电动汽车产业链供应链稳定及中欧经贸合作大局。

滥用贸易保护主义,只会让欧盟自身付出多重代价。欧盟委员会不顾多方反对一意孤行,政治动因是首要的考虑。

第一,反补贴和反倾销本来应该在企业提出诉求申请后,欧委会再启动调查并采取临时贸易保护措施。但是在企业并未正式申请的情况下,欧委会主动于2023年10月4日启动了对中国电动车的反补贴调查。

当时分析人士普遍认为,以冯德莱恩为首的欧盟委员会想通过对华的“强硬”形象,为随后的欧洲议会选举以及她本人争取连任欧委会主席增加筹码。在欧盟内部,对于是否加征电动车反补贴税,成员国之间存在巨大分歧,包括德国和匈牙利在内的5个国家投了反对票,12个国家弃权,投赞成票的只有10国。

其二,欧盟部分政客想通过电动车加征关税实现政治目的,试图表明欧盟仍然是具



▲ 慕尼黑车展上的中国电动汽车

▲ 比利时泽布吕赫港进口中国制造的电动汽车

图 GJ

有讨价还价能力的重要行为体,显示所谓“布鲁塞尔规则效应”的“软实力”。至于是否能够真正维护欧盟经济利益,并不是他们的主要目的。

其三,对于清洁能源、电动车以及新兴科技产业,包括美国和欧盟在内的绝大多数国家都提供补贴。至于哪些是可以允许的补贴,哪些是应该被禁止的补贴,补贴应该如何实施等,都是世贸组织规则需要修改和完善的问题。欧盟试图通过加征反补贴税的案例,影响世贸组织相关改革进程。

其四,在政治上,欧盟不得不跟随美国对中国电动车实施打压,但又试图强调自身与美国有所区别,这种表态更进一步说明欧盟的做法是一种政治操弄手段。

## 贸易保护损害自身利益

欧盟以“公平竞争”为名行“不公平竞争”之实,搞贸易保护主义,不仅会损害中欧经贸合作,也会让欧洲消费者掏更多的钱,毒化欧盟投资环境,拖累自身绿色转型进程,属于典型的损人害己之举。

欧盟曾是绿色能源转型的先行者,制定了能源转型的计划。乌克兰危机加剧了欧盟的能源危机,更加坚定了欧盟降低对石化能源依赖的战略。电动汽车在欧盟的能源转型中具有重要地位。但是欧盟从政治角度出发对中国生产的电动车,包括欧洲在华企业生产的电动车增加关税,必然导致欧洲电动车的消费成本大幅度上涨。中国电动车平均成本比欧洲生产的电动车低30%,这是欧洲消费者喜欢中国生产的电动车的主要原因。关税增加后,欧洲消费者要为更贵

的电动车付出额外的成本,这是与欧盟的能源转型政策相悖的。

欧洲本土企业的电动车生产成本高与欧盟内部从监管到劳动力市场所有的相关成本高是关联在一起的。来自外部的竞争,理论上应该促使欧盟通过政策调整来削减各种成本,令欧盟本土汽车在电动车生产上重振其汽车产业的传统优势,关税保护只会延迟欧盟本应进行的内部规制改革。

欧盟提高电动车关税,在经济上有吸引中国企业到欧盟投资建厂生产电动车、为欧盟增加就业和税收的考虑。但是欧盟各种严苛的规制,导致在欧洲设厂成本奇高。特斯拉在柏林的工厂耗费三年才在2022年正式投产,对于来自中国的投资,欧盟戴着地缘政治“有色眼镜”的审查将会更加严苛。因此,欧盟本土企业都试图与中国企业在欧盟合资或合作生产电动车,到欧盟投资并不会因为反补贴税而增加多少吸引力。

即便欧盟本土的电动车企业,很多零部件尤其是电池以及相关原材料也高度依赖中国供应。2023年欧盟进口的电动车电池43.8%来自中国。尽管欧盟加大了对本土电动车电池生产的补贴,并且计划到2030年将电池生产能力增加364%,但是很多关键材料,比如锂、钴和石墨仍然高度依赖中国。因此对中国生产的电动车增加关税,并不能从根本上提升欧盟电动车的竞争力。

## 协商合作才能获得共赢

目前中国的电动车技术和生产效率大大领先于欧洲的汽车厂商,中国性价比高的电动车近年来在欧洲非常畅销,2023年占据

了欧盟电动车市场的19.5%,2024年估计将达到25%。

欧盟目前缺乏有竞争力的电动车生产环境和电池的关键材料。在电动车成为欧洲能源转型重要抓手的背景下,欧盟本应与中国协商,取得合作共赢的结果。单方面的高关税,充其量只能给欧盟本土企业一个短期喘息的机会,并不能改变欧盟国家增加电动车进口的趋势。

欧盟电动车的发展取决于本土企业能否在技术上快速升级和在制造环节提高效率。恰恰在这些方面,欧盟企业与中国企业存在广泛的合作空间。本来企业间的相互学习,可以逐步达到这样的目标,但高关税的介入,使得这种企业间的合作可能面临重重风险。

另外,在关键材料的供应上,中欧也存在高度合作的需要和机会,通过长期合约和共同开发等措施,双方也可能达到共赢。正是基于这样的理念,中国商务部表示,双方正在进行新一轮磋商。欧盟方面也表示,在新税率生效后还将继续与中方就价格承诺进行谈判。

中国商务部发言人11月8日透露,中欧技术团队在北京进行了5轮磋商,就欧盟对华电动汽车反补贴案价格承诺方案的具体内容进行深入交流,取得了一定进展。双方约定将继续以视频或其他方式磋商。

在经济全球化的背景下,单边贸易保护主义不是出路,唯有协商谈判才是解决之道。如果欧盟能够理性全面看待问题,中欧仍然可以避免由此引发的经贸冲突升级。毕竟,合作才是共赢的基石。



# 高昂成本加剧全球人工智能“发展鸿沟”



封帅 上海国际问题研究院国际战略与安全研究所副研究员

基础条件不足的国家和地区面对新技术时踟躇不前。

随着人工智能技术的进步,几乎每个关键要素的成本都在持续增长。以大语言模型为例,就可以清晰地看到成本增长的轨迹。首先,大语言模型的训练需要大量的标记数据,数据的收集、清洗、组织和处理都是成本高昂且耗时的过程。随着模型越来越大,数据集越大、越复杂,软件成本增加得越快。有很多数据的获取还涉及版权等问题,需要额外付费。

其次,大语言模型的训练需要大量计算资源,当前人工智能企业极为依赖高性能的图形处理器(GPU),这些芯片价格非常昂贵,单品价格常常达到数万美金,而且长期供不应求。训练大模型常常需要数万甚至数十万颗高性能芯片,仅此一项,成本就达数十亿美元。

再次,大型数据中心也是发展大语言模型过程中不可缺少的重要环节。每一个大型数据中心的成本都达到数亿美元甚至数十亿美元。过去十年,全球范围内的数据中心已经由3600个增加到7000个以上,几乎翻了一番。全球数据中心的建筑面积更是增加了5倍以上。快速膨胀的数字基础设施价格也在不断提升人工智能企业的成本。

人力资源是人工智能发展的另一关键要素。为了创建大语言模型,企业需要招聘很多数据科学家、机器学习工程师和软件开发人员。很多岗位的能力要求高,相关领域的人才供应有限,导致行业工资水平不断增长,招聘成本越发昂贵。

## “高墙”推动发展失衡

除此之外,系统维护和更新的成本、社会保障成本也随着人工智

能产业的发展以几何倍数提升。位于美国旧金山的人工智能初创公司Anthropic首席执行官达里奥·阿莫迪说,目前市场上的人工智能模型训练成本约为1亿美元,但“目前正在训练的模型以及今年晚些时候或明年年初发布的模型成本接近10亿美元……到2025年和2026年,可能将达到50亿或100亿美元”。这种成本增速令国际科技巨头都感到了财务上的压力,更是将小成本运行的初创公司排除在大模型研究之外。

成本因素犹如一堵不断升高的围墙。这堵“高墙”不仅阻碍了初创及中小企业的生存和创新,而且严重影响了发展中国家的人工智能产业发展。

发展中国家大多是人工智能领域的后进者,他们不仅缺乏有竞争力的科技企业,也缺乏足够的资金、人才与技术积累,甚至与信息通信

相关的基础设施都严重不足。以几何速度激增的发展成本对于发展中国家而言犹如压倒骆驼的最后一根稻草,几乎完全剥夺了他们平等分享人工智能红利的机会。全球人工智能领域本就存在的“发展鸿沟”在高成本的推动下正持续扩大,将造成世界发展的进一步失衡。

## 需要广泛国际合作

总之,高昂的人工智能发展成本对发展中国家来说是严峻挑战。在现有全球体系中,发展中国家已经无法依靠自己的力量摆脱困境。想要缩小“发展鸿沟”,维护全球产业系统的稳定,就需要广泛开展国际合作。国际社会应以联合国为核心,创建具有普适性特征的全球人工智能治理体系,确保所有国家都能够共享人工智能技术发展给人类带来的机遇。

## 关键要素成本增长

一方面,人工智能技术的高速发展正改变着世界经济格局,并创造出难以想象的经济红利。但另一方面,推动人工智能技术发展的成本直线攀升,迫使很多经济和技术