

应对欧盟加征关税：讲道理、靠实力、有办法

■ 本报记者 张凡

7月5日，欧盟委员会决定对来自中国的电动汽车进口征收临时反补贴税。这次临时关税或将最长持续4个月。与6月12日预先披露的税率相比，临时关税略有下调。目前，欧盟和中国政府仍在通过技术层面的讨论，寻求符合世贸组织规则的解决方案。

“目前距终裁还有4个月窗口期。希望欧方同中方相向而行，展现诚意，抓紧推进磋商进程，基于事实和规则，尽快达成双方均可接受的解决方案。”商务部新闻发言人何亚东表示。

依据欧盟相关法律，最终关税将于11月2日欧盟反补贴调查结束后确定。届时，欧盟委员会还将召集成员国发起投票，如果到时有代

表至少65%的欧盟人口的15个国家投票反对，该“临时性”关税将无法正式实施，反之该关税将继续实施，且时间为5年。

专家认为，在这4个月的时间窗口期内，一方面，中国政府部门可继续寻求与欧盟谈判并开展与有关成员国的商谈，企业可借助欧洲杯、奥运会等国际顶尖赛事活动展开公关游说；另一方面，中国政府可以积极寻求世贸组织支持，做好反制准备，而企业需要积极调整贸易路线，合理规划供应链路径，规避贸易壁垒。

总体来说，中国电动汽车应对欧盟加征关税，要讲道理、靠实力、有办法。

2 中国企业靠实力获得市场

6月19日，针对可能被加征38.1%的税率，上汽集团技术中心副总设计师兼全球设计总监邵景峰在博文发文称，针对MG被加征关税一事设计了周边文创产品。

他发布的产品图显示，38.1%税率被设计成了两款图标，且均有“欧盟严选 品质好车”的Slogan。据了解，周边产品中包括有公路车、胸卡套、棒球帽、袜子、咖啡杯、T恤、帆布鞋等。

这反映出针对欧盟加征关税，中国企业并不惧怕。

曾几何时，我国汽车产业想依靠“市场换技术”的道路来发展，但事实证明此路不通。先不说国际市场，当时连国内市场都被外资品牌所占有。而如今，中国电动汽车却异军突起，引领世界潮流。数据显示，2023年，中国出口电动汽车将近150万辆，主要销往欧洲和亚洲（各60万辆左右）。

与此同时，中国电动汽车发展也得到了各方面的认可。例如，正在举办的

2024年欧洲杯上，比亚迪成为欧洲杯的全球合作伙伴，为欧洲杯提供绿色出行服务，并展开一系列营销活动。

这得益于改革开放46年来，我国构建的规模大、体系全、竞争力较强的产业体系，和当下的数字技术优势。汽车产业已不再单纯是制造业，而成了一个复合型产业，特别是在数字化、智能化浪潮席卷全球的背景下，除了传统车企之外，我国许多互联网企业、手机和电脑企业纷纷切入造车赛道。这说明，我国新能源汽车产业是在产业创新融合过程中迅速崛起的。

上汽集团在发表的声明中就提到，过去十年，上汽集团在新能源和智能网联等核心技术领域的研发投入近1500亿元，累计获得26000余项有效专利。声明还说，我们依靠技术创新，而非政府补贴，竭诚为中国及海外100多个国家和地区的消费者提供绿色环保的优质产品。

上海财经大学校长刘元春在近期的

中国宏观经济论坛(CMF)研讨会上说，欧美国家把成本效应炒作成中国“产能过剩”，并认为政府干预是价格下降、获取不正当竞争优势的原因，这是对中国经济发展的极其不了解。

“中国出口企业在产业升级和开放竞争中练就了真本事，形成了明显的成本优势。”花旗银行大中华区首席经济学家余向荣感叹说，“尽管欧盟拟对中国电动汽车加征临时关税，但测算结果显示，即便考虑临时关税，中国电动汽车仍有性价比优势，关税并不会改变中国汽车出口总体增长的势头。”

也有不少分析称，面对欧盟加征关税，中国新能源车企或将进入产业整合的快车道。推动国内新能源车企之间的并购整合，可以通过资源共享、技术整合、规模效应等方式提升企业整体竞争力，从而使得产品仍能在国际市场上保持价格竞争力。特别是在关税增加的情况下，通过降低内部成本，可以部分抵消关税带来的价格上升压力。

3 用好自贸协定布局供应链

欧洲市场向来以庞大的消费潜力、成熟的市场体系和高技术标准而著称，是中国企业全球化布局的重要市场。对于中国电动汽车来说，欧洲市场还是与传统汽车企业互相竞争的竞技场，不能因为加征关税而轻易放弃。

目前来说，中欧政府层面的对话仍有一定空间：一是欧盟内部各国对是否加征关税仍然存在争论，二是与中国关系良好的匈牙利刚刚接任欧盟主席国，三是可以利用中国国际供应链促进博览会等平台增进了解。

中国贸促会新闻发言人6月13日表示，中欧电动汽车行业合作前景广阔，中欧业界应加强交流合作，通过磋商对话化解纠纷矛盾，通过互利共赢助力节能减排，通过融合发展实现绿色发展目标。

对于中国企业而言，应对策略也是

多元化的，既可以选择以合资的形式进入市场，也可以投资设厂，还可以长远布局，持续加大创新力度，不断扩大品牌影响力。例如，零跑汽车选择以合资的方式进入欧洲市场，就已经把加征关税的风险考虑在内。

当然，在加征关税前能来得及做的，可能是调整价格、调整贸易路线、合理规划供应链路径。

在姚为群看来，调整贸易路线、合理规划供应链路径，需要企业进一步了解国际贸易规则，特别是自贸协定等安排，用好关税减让、争端解决等方面的条款，从而更好规避关税壁垒。

谈到自贸协定，不少人就会想到“意大利面碗”效应。但在关税壁垒面前，只要规划得当，“意大利面碗”也会曲径通幽。特别是对于中国企业来说，已在全面生效的RCEP中积累了自贸

协定条款应用经验，有了进一步应用的基础。

目前，虽然中国和欧盟没有签署自贸协定，但已经与塞尔维亚、瑞士（列支敦士登公国属瑞士关税）、冰岛等欧洲非欧盟国家签署自贸协定。特别是瑞士、冰岛、列支敦士登同为欧洲自由贸易联盟成员，也是我国在欧洲的重要经贸伙伴，而欧洲自由贸易联盟与欧盟形成了欧洲自由贸易区。波兰、匈牙利、捷克、斯洛伐克、斯洛文尼亚、罗马尼亚、保加利亚签署了中欧自贸协定。

这也就是说，中国企业在调整贸易路线、规划供应链路径时，可以考虑在瑞士、冰岛、列支敦士登等国家落子，进而利用自贸协定顺利进入欧盟市场。

这不仅有利于中企在全球更好进行产业链供应链布局，也将为中企国际化进一步用好国际贸易规则提供借鉴。

1 加征关税不合理不合规

加征关税让人们看到了这样的欧盟：产业竞争力强时扯起自由贸易的大旗，竞争力不如人时则竖起关税壁垒。

从程序来看，欧盟针对中国电动汽车征收关税并不合理。世贸组织允许成员对进口产品倾销、补贴或近期增长给所在国或地区产业造成的损害或损害威胁采取救济措施，以应对国家或地区产业负担的冲击。这就包括反倾销调查、反补贴调查及保障措施调查等措施。

一般而言，首先需要产业界向其所在国家或地区政府部门发起申诉，然后再进行反补贴调查。而这次针对中国电动汽车的反补贴调查，属于欧盟自主立案。在梅赛德斯—奔驰、大众汽车和宝马集团等代表性企业和相关行业协会均表示反对的情况下，欧盟仍要征收关税，这是此类贸易案件中的首例。

从关税水平来看，也不合理。根据此前的消息，欧盟对三家被抽样的中国汽车生产商（比亚迪、吉利、上汽）分别征收17.4%、20%、38.1%的单独关税，对其他没被抽样但配合了调查的中国电动车征收21%的加权平均关税，对没有配合调查的电

动车征收最高38.1%的剩余关税。虽然有外媒称，临时关税略有下调，但和世贸组织规定相对照，欧盟公布的关税水平明显偏高，保护主义和政治化色彩十分浓厚。

再从反补贴调查过程来看，中国企业虽然对欧盟的做法不认可，但依然配合其相关部门调查。反而是欧委会搜集信息的种类、范围和数量前所未有，远超反补贴调查所需，包括中国电动汽车及电池企业生产经营、发展规划、技术工艺、产品配方等方面的大量信息。这不合情，不合理，更不合规。

再看看中国所采取的措施。商务部部长王文涛表示，如果欧方一意孤行，中方将采取必要行动，包括向WTO争端解决机制提起诉讼，坚定捍卫自身正当合法权益。如果欧方有诚意坐到谈判桌前，中方也愿通过对话协商，照顾彼此合理关切，以理性和专业的方式，避免贸易摩擦扩大升级。

“这体现出中国运用贸易规则越来越成熟，应对十分得当。”中国贸促会专家委员会委员、上海国际贸易中心战略研究院执行院长姚为群认为，中国在世贸组织纪律下，进行磋商对话或者反制，有理有利有节，维护了多边贸易体制。

提升产业链供应链韧性和安全

■ 关兵

党的十八大以来，我国统筹发展和安全，持续深化供给侧结构性改革，着力推动高质量发展，形成了规模大、体系全、竞争力较强的产业体系。

一是产业规模大，2023年工业增加值接近40万亿元，制造业总体规模连续14年居全球第一位。二是产业体系全，拥有联合国产业分类中的全部工业门类，200多种产品产量居全球第一位。三是企业实力强，142家企业入选2023年财富500强榜单，数量居世界第一位。截至2023年底，累计培育10.3万家专精特新中小企业，“小巨人”企业达1.2万家。四是融合升级快，截至2023年底，培育了421家国家级智能制造示范工厂、万余家省级数字化车间和智能工厂。五是产业结构优，2023年，高技术制造业、装备制造业增加值占规模以上工业增加值的比重合计为49.3%。其中，新能源汽车产销连续多年领跑全球，动力电池产量和光伏产业链主要环节产量连续多年保持全球第一，产业结构呈现持续优化态势。

在肯定成就的同时，应清醒客观看待我国产业发展的复杂内外部环境。从外部看，世界百年未有之大变局加速演进，美西方对

我遏制打压日益收紧，封锁高端技术和产品出口，加快布局排华供应链；越南、印度和墨西哥等新兴经济体加快崛起，我国产业结构完整性面临严峻挑战。从内部看，我国正处于产业转型升级的关键过渡期，产业大而不强、全而不精等长期性问题抑制竞争力提升，消费不振、房地产低迷等结构性问题抑制经济平稳增长。

面对百年未有之大变局和构建新发展格局的交织期，应深刻理解建设现代化产业体系的重大意义，加快打造自主可控、安全可靠、竞争力强的现代化产业体系，为全面推进中国式现代化建设提供坚强支撑。

加快构建现代化产业体系、提升产业链供应链韧性和安全应从四方面入手：

一是创新引领，夯实产业体系根基。坚持科技自立自强，强化基础研究能力，深入推进关键核心技术攻关，聚焦前瞻性突破性技术，久久为功。强化企业创新主体地位，健全各类创新平台。强化市场导向，健全“揭榜挂帅”长效机制，让新技术、新产品“用起来”，形成鼓励创新的良好氛围。

二是固本强基，提升产业体系韧性。统筹做优存量产业和做强增量产业，推动传统

产业转型升级，发展壮大新兴产业，培育未来产业，打造新质生产力，优化“梯度”格局。实施产业基础再造和重大技术装备攻关工程，强化产业链上下游协同攻关，提升“链条”畅通能力。建设一批世界级先进制造业集群，推动产业聚集发展，实现“块状”突破。优化区域产业布局，有序推动产业梯度转移，形成差异性、互补性格局，打造“区间”协同。

三是融合发展，培育产业体系生态。推动先进制造业与现代服务业融合，加快发展生产性服务业，提升制造业附加值。推动制造业与数字经济融合，打造数字应用场景，培育数字经济产业；发挥数据要素的赋能作用，促进制造业提质增效。推动制造业与绿色经济融合，打造绿色制造体系，将绿色要素融入产业发展全链条，走好绿色低碳发展之路。

四是开放合作，优化产业体系合作。扩大高水平对外开放，持续优化营商环境，高质量引进外资企业，服务产业发展新格局。推动产业有序向外转移，深化与共建“一带一路”国家产业合作，强化利益共享和产业链深度绑定，探索构筑以我为主的安全稳定、畅通高效、合作共赢的产业供应链格局。

（作者系赛迪研究院工业经济研究所所长）

跨里海国际运输走廊国际协会秘书长：

■ 安晓萌 张继业

跨里海国际运输走廊国际协会秘书长盖达尔·阿布季克里莫夫日前接受记者专访时表示，在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳举行的上海合作组织（简称上合组织）成员国元首理事会第二十四次会议深化了成员国之间的互信，将进一步推动各成员国经济发展。

“哪里有信心，哪里就有稳定，哪里就有发展。经济发展是跨里海国际运输走廊发展的关键因素和重要驱动力。”他说。

阿布季克里莫夫介绍，跨里海国际运输走廊是一条多式联运路线。它起自中国，横跨哈萨克斯坦、里海沿岸、阿塞拜疆、格鲁吉亚并延伸至土耳其和欧洲国家，全长1.1万公里。跨里海国际运输走廊国际协会2017年2月开始运营，旨在协调亚欧双向货物运输路线上的相关参与方，并提供必要信息保障。

阿布季克里莫夫说，2013年中国提出共建“一带一路”倡议令人振奋，尤其是运输和物流行业备受鼓舞。“我们看到了复兴古代丝绸之路的新机遇。”

他表示，10余年来，共建“一带一路”对跨里海国际运输走廊的发展产生巨大积极影响。如今，这条路线已经成为从东南亚和中国向欧洲运输货物的重要动脉。在去年举行的第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上，中国提出支持高质量共建“一带一路”的八项行动，其中包括参与跨里海国际运输走廊建设。中方的支持落在实际行动中，为跨里海国际运输走廊建设带来好消息。

阿布季克里莫夫表示，目前，跨里海国际运输走廊年货物吞吐量约为600万吨。哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其四国去年签署一份发展路线图，计划在2027年前将该路线的年吞吐量增加一倍以上。上合组织阿斯塔纳峰会为这一路线的发展再添动力，跨里海国际运输走廊将继续发挥快速、安全和可持续运输通道的作用。