

# 中欧投资协定对欧洲更像“雪中送炭”

梅新育

对比2016年以来主要经济体的数据可以看到,无论是没有受到疫情冲击的正常年份,还是去年那样的疫情之年,中国历年经济增长率均大幅度高于美欧日等国家和地区。鉴于欧元区已经陷入“双底衰退”困境,疫苗研发生产落后于中美,传统优势产业也面临后劲不足等情况,欧洲经济能否如其所愿从二季度开始触底反弹,还很难讲。换句话说,无论是从当下还是从较长历史时段来看,这份互利中欧双方的协定对中国都更多像是“锦上添花”,对欧盟则更像是“雪中送炭”。

“欧盟已暂停推动批准中欧投资协定”——欧盟委员会负责贸易的副主席东布罗夫斯基日前接受法新社记者采访时的一席放言,在中欧双方经济界乃至全球市场上引发了一阵不安的涟漪。此后欧盟发表声明,称中欧投资协定还处于法律审查阶段,未涉及批准进程,反映出欧盟决策者对中欧投资协定的判断仍具有理性的一面。毕竟,无论是从当下还是从较长历史时段来看,这份互利中欧双方的协定对中国都更多像是“锦上添花”,对欧盟则更像是“雪中送炭”。

## 欧洲深陷“双底衰退”

国际货币基金组织4月《世界经济展望》统计数据,2020年中国实际GDP已占世界的18.3%,欧元区19国占12.0%。

对比2016年以来中美欧日等主要经济体经济增长率可以看到,无论是没有受到疫情冲击的正常年份,还是去年那样的疫情之年,中国历年经济增长率均大幅度高于美欧日等国家和地区。在西方国家中,欧洲经济增长率总体上低于美国,抗冲击能力也低于日本。

特别是按季度环比增长率衡量,根据“连续2个季度经济萎缩即构成技术性衰退”的定义,在疫情冲击下,美国去年上半年出现经济衰退,下半年即开始复苏,欧元区则陷入了“双底衰退”的困境,而且继去年上半年连续2个季度经济萎缩之后,仅仅间隔一个季度,就再次出现连续2个季度萎缩。

在全球遭遇新冠肺炎疫情新变种重大冲击的大环境下,鉴于欧洲疫苗研发、生产落后于中美,开展防疫隔离的组织动员能力同样不如美国,更与中国不在一个层次上,今年欧洲经济究竟能否如愿从二季度开始触底反弹,尚无定论。

失业率与民生疾苦最是紧密相关。这不仅仅是经济问题,更是关乎社会稳定与否的政治问题,而欧洲恰恰在这个问题上表现堪忧。失业率居高不下,本来就是欧洲长期无法解决的顽疾,青年失业问题更为突出,以至于2008年至2009年次贷危机发生后,多个欧盟国家的青年失业率超过50%,并延续数年。新冠肺炎疫情再度将欧洲劳动力市场打入“冰封”状态。

中国一季度经济同比增长18.3%,而欧元区GDP继续萎缩,失业率指标也比中国高出几乎1倍。在此情况下,中国与欧洲,究竟谁更需要中欧投资协定这样的重大经济利好?答案不言而喻。

## 优势产业面临挑战

具体到欧洲在国际市场上占有较明显竞争优势的汽车等产业部门,我们可以看得更加清楚。中国已经连续十几年蝉联全球最大汽车生产国和汽车销售市场,而且占比总体上日益提升,在遭遇次贷危机、新冠肺炎疫情这类重大冲击时尤其表现出了极为强劲的抗冲击能力,因而格外受全球业界重视。

据世界汽车制造组织(OICA)统计,2020年全球汽车销量锐减13.8%至7797万辆,与2011年相当,退步近10年。其中,美国销量1445万辆,同比减少15.2%;美洲销量2025万辆,同比减少18.5%;欧洲销量1674万辆,同比减少20.2%;欧盟27国、欧洲自由贸易联盟(EFTA)国家、英国合计销量1408万辆,同比减少23.6%;而中国一国销量就达2531万辆,同比降幅仅为1.9%,占世界销量份额高达32.5%。中国一国销量就等于1.5个欧洲、1.8个“欧盟27国+欧洲自由贸易联盟+英国”、1.8个美国、1.3个美洲。

2020年,全球49个国家总计生产汽车7762万辆,同比下降15.8%。其中,中国一国产量为2523万辆,占全球32%,同比仅下降2.0%;昔日“汽车王国”美国的产量为882万辆,同比减少19.0%;整个美洲产量为1569万辆,同比减少22.1%;欧洲产量1692万辆,同比减少21.6%;欧盟产量1377万辆,同比减少23.5%。中国一国产量相当于1.5个欧洲、1.8个欧盟、1.6个美洲、2.9个美国。

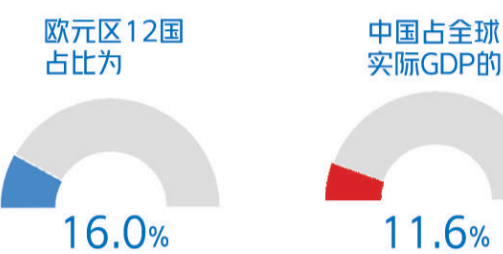
今年一季度,中国汽车产销继续保持较快增长势头,产销量分别为635.2万辆和648.4万辆,同比增幅分别高达81.7%和75.6%。

更重要的是,全球汽车产业正酝酿重大技术变革,要不了太久,新能源车就有可能大面积替代燃油车,成为全球汽车生产、消费主流。这一变革一旦成为现实,欧洲汽车厂商上百年积累的燃油车生产制造技术很大部分将惨遭淘汰。而在这个领域,目前领跑世界的是中美两国,中国更是全球头号新能源汽车产销大国,2019年、2020年新能源乘用车在全球市场份额分别为51%和41%。今年一季度,中国新能源车产销量“井喷”,产量、销量同比增幅分别为3.2倍和2.8倍,充电基础设施继续领跑全球。

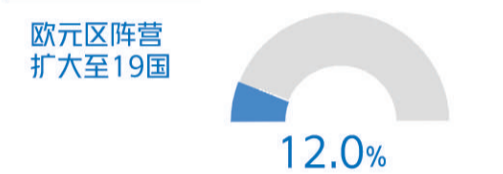
无论是生产还是基础设施,欧美日在可预见的未来都难以缩小与中国的差距,这是当前和未来相当一段时期内全球新能源车业界必须正视

## 2000年

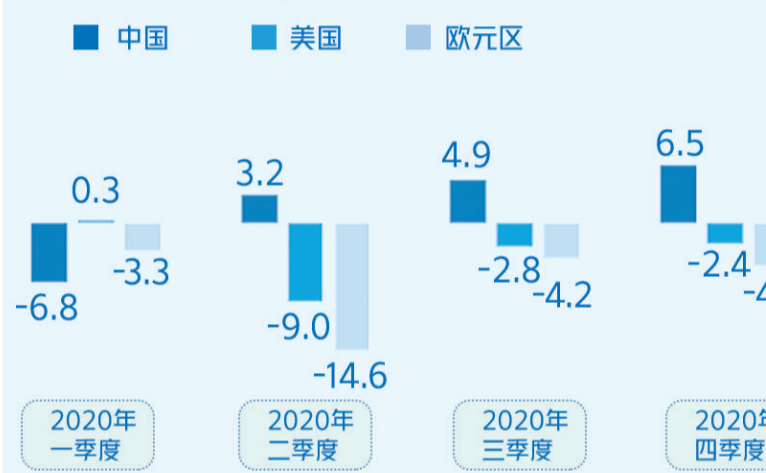
欧盟15国占全球实际GDP的 20.0%



## 2020年



## 中美欧经济同比增长率(%)



资料来源:相关年份国家统计局《中国经济景气月报》、国际货币基金组织《世界经济展望》等

的现实。正因为认识到了这一现实,从传统车型到新能源车,外资汽车厂商正在加快中国市场布局,中国则敞开心扉欢迎外资厂商到来,中国的新能源车配套产业也乐于为全球新能源车业界提供支持。

那么,欧洲政界是要为自家汽车业界赶上潮流助一臂之力,还是要拖他们后腿?

## 呼唤客观理性反思

从更长时间跨度上考察,我们可以更加清晰地看到欧洲经济、产业在全球份额地位持续下降的趋势:

从按购买力平价计算的实际GDP角度来看,冷战尾声的1990年,欧共体12国占全球实际GDP的18.5%,此时中国份额在国际货币基金组织《世界经济展望》中还不足以单独列项。

进入新世纪,2000年,欧盟15国占全球实际GDP的20.0%,欧元区12国占比为16.0%,中国占全球实际GDP的11.6%。

2020年,欧元区阵营扩大至19国,其实际GDP占全球份额却下降至12.0%,中国占比上升至18.3%。

就汽车产业而言,欧洲是汽车产品和近代

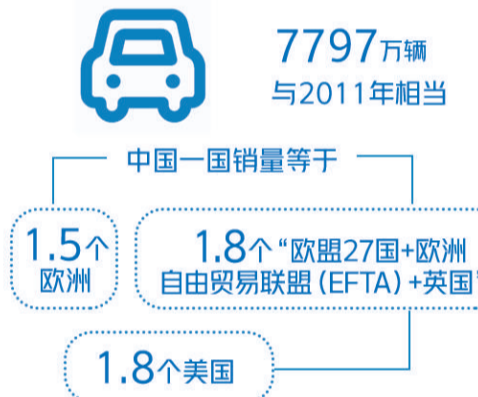
汽车工业的发祥地,1938年欧洲主要大国汽车产量已经数以十万计:英国44.5万辆,德国33.8万辆,法国22.7万辆,前苏联21.1万辆,意大利也有7.1万辆。而中国汽车工业始于1955年,当年生产1000辆,同年前苏联生产50.8万辆,英国生产123.8万辆,联邦德国生产90.2万辆,法国生产72.5万辆,意大利生产27万辆,捷克斯洛伐克生产2.3万辆,中国汽车工业起点与欧洲相比极为低下。

到1998年,全球汽车产量5190万辆。其中,中国产量为163万辆,占世界3%;美国产量为1200万辆;欧洲产量为1919万辆;欧盟产量为1655万辆。

到2020年,中国一国汽车产量已经相当于1.5个欧洲、1.8个欧盟。

面对欧洲经济、产业在全球“江湖地位”持续下降的长期趋势,欧洲政界是否需要反思呢?原本单纯的经济事务被过度地政治化,以至于损害了欧洲经济、产业长期可持续发展的潜力,是不是其中最重要的原因之一呢?

据世界汽车制造组织(OICA)统计,2020年全球汽车销量锐减13.8%至



2020年,全球汽车产量



目前,在新能源汽车领域领跑世界的是中美两国。中国更是全球头号新能源汽车产销大国

我们期待有责任感的欧洲政界精英观察、思考、判断与行动,因为作为全球第一出口大国和数一数二的进口大国,中国经济长期可持续发展需要贸易伙伴经济繁荣。我们相信中欧投资协定这样一份互利双赢的条约经得起客观的审视,也希望欧盟举一反三,基于对自身长期根本利益的客观理性观察思考,为中欧经贸、为本区域经济发展创造最大程度少受政治性干扰的良好环境。

科尔尼公司大中华区总裁、全球合伙人贺晓青:

## 看好中国民族品牌快速崛起

本报记者 徐 胥

点。贺晓青认为,这些趋势在疫情之前就已经出现。比如过去几年,包装食品饮料增长较慢,但健康饮料增长较快。受疫情影响,这些趋势表现得更加明显。

对企业而言,数字化转型任务正在变得更加紧迫,同时整体呈现出从低附加值向高附加值转型的趋势。例如,OEM企业转向品牌建设;本土企业加大创新,从跟跑转向领跑;等等。

未来3年到5年,科尔尼公司非常看好中国消费品行业民族品牌崛起带来的投资机会。一方面,公司调研发现,年轻一代的消费者更有民族自豪感,国潮品牌的兴起就是一个例证;另一方面,中国企业愈加成熟,更有竞争力。

贺晓青还表示,本土企业在社交媒体营销、市场决策等方面更有优势,但民族品牌要实现可持续发展,还需要更加关注产品力。消费品行业本土品牌成功与否关键在于营销能力、产品力、渠道建设3个方面,虽然各个细分市场各有侧重,但缺一不可。

贺晓青认为,近年来,零售行业的跨国公司正逐渐改变对中国的定位。具体来说,七八年前的定位是“Globe for China”(全球产品销往中国市场),后来开始转向“China For China”(中国定制产品销往中国),眼下正在向“China For Globe”(中国创新产品销往全球)升级。中国企业的创新发展给跨国公司带来了不小的压力,不过从另一个角度看,这也会成为推动其快速转型的动力。

联合国粮农组织报告指出——

## 国际食品价格持续上涨

本报日内瓦讯(记者杨海泉)联合国粮农组织(FAO)5月6日发布报告指出,4月份粮食价格指数连续第11个月上涨,预计未来全球小麦和玉米产量将增长。

报告指出,联合国粮农组织食品价格指数4月份平均上涨120.9点,环比上涨1.7%,同比上涨30.8%。

在各类食品中,食糖价格上涨幅度居首位,谷物价格恢复上涨趋势。从粮农组织食品价格指数分类指数看,食糖价格指数上涨了3.9%,同比上涨近60%;植物油价格指数4月份上涨1.8%,其中国际棕榈油价格上涨,大豆和菜籽油价格也进一步攀升,葵花子油价格略有回落;4月份肉类价格指数环比上涨1.7%,其中牛、羊和猪肉价格

受到东亚地区强劲需求的支撑,禽肉价格保持稳定,全球肉类市场总体平稳;谷物价格指数4月份上涨1.2%,扭转了3月份短暂下跌的局面,同比上涨26%;4月份玉米价格上涨5.7%,同比上涨66.7%,主要原因是美国的玉米种植意向低于预期;4月份国际小麦价格总体稳定,大米、大麦、高粱价格疲软;4月份乳制品价格指数同比上涨1.2%,受来自亚洲的稳定进口需求推升,黄油、奶酪和脱脂奶粉价格上涨。

联合国粮农组织还发布了全球谷物产量、利用率、贸易和库存的新预测。预计2020年全球谷物产量为27.67亿吨,同比增长2.1%。2020年至2021年世界谷物利用率预计增长2.7%,反映出中国和美国的饲料使用量高于此前预期。由

于中国和美国的玉米库存可能减少,2021年收获季节结束前世界谷物库存将下降至8.05亿吨,较之前的水平下降2.3%。同时,2021年全球谷物库存利用率预计将维持在28.3%,为7年来的最低水平。预计2020至2021年度,全球谷物贸易将达到4.67亿吨,同比增长5.9%,其中粗粮贸易增长最快,其次是大米和小麦;全球小麦产量为7.788亿吨,新一季小麦利用率将增加0.9%至7.7亿吨,到2022年收获季节结束时,全球小麦库存将增加3%,达到2.93亿吨的创纪录水平。对2021年全球粗粮产量的初步展望显示,由于巴西、中国、乌克兰和美国预计将增加种植面积,同时叠加欧盟产量恢复,全球粗粮产量可能会连续3年增长。