

# 欧洲工业持续低迷寻出路

飙升的能源价格、创纪录的高利率水平、全球需求放缓等因素，正在动摇欧洲的工业基础，导致欧洲多国制造业陷入进一步衰退之中，同时也反映了整个欧洲竞争力的疲软状态。进一步加强欧洲单一市场，充分发挥市场的自我调节魔力，是欧洲制造业恢复竞争力的出路。

欧洲制造业近年来持续衰退，恢复竞争力遥遥无期，引发了欧盟内部极大的焦虑。飙升的能源价格、创纪录的高利率水平、全球需求放缓等因素，正在动摇欧洲的工业基础，导致欧洲部分工业产出下降、工厂关闭、制造业岗位消失。

最新数据也再次佐证了衰退论断。标普发布的最新数据显示，7月欧元区制造业采购经理指数(PMI)再次下滑，从45.8跌至45.6，为7个月以来的最低点。其中，德国制造业PMI初值为42.6，为3个月以来的最低点，而法国制造业PMI初值连续第二个月下跌，至44.1。任何低于50的指数都属于收缩区间，欧洲经济火车头德国和法国制造业都陷入进一步衰退之中，反映了整个欧洲竞争力的疲软状态。

欧洲制造业持续衰退，可谓冰冻三尺非一日之寒。以德国为例。今年德国经济再次陷入停滞，增长萎缩，主要原因之一就是曾经引以为傲的制造业产出持续大幅下降，严重拖累了经济复苏。俄乌冲突导致能源价格飙升，使得整个欧洲工业遭受重创，德国首当其冲。积重难返的德国工业一直在苦苦挣扎，试图找到突破口。而法国则通过对内刺激工业需求，对外提高进口关税来打击不公平竞争，并建立更大的泛欧洲公司参与竞争。

虽然欧盟通过进口美国液化天然气以及扩大储能等措施，好于预期地度过了能源危机，且欧元区经济总体也在恢复增长，但欧洲工业借此复苏的希望却很渺茫。欧盟统计局近期公布的欧元区工业生产指数仍低于2021年的水平，且呈下降趋势。由此可见，经济恢复增长并不意味着制造业会同步复苏。

有分析认为，如今欧元区经济发展越来越依赖服务业，所谓的第三产业比重已经相当高。相较于金融和服务业，传统工业形势越来越不乐观，并没有复苏的迹象。为此，也有人怀疑欧洲制造业目前的低迷是否只是暂时的或是周期性的。特别是当今世界地缘政治竞争日趋激烈，全球经济充满不确定性，欧洲面临着恢复并增强竞争力的严峻挑战。

欧洲大选尘埃落定，此前相互争斗的欧洲政治家们以及各成员国政府似乎有了共识，即把恢复欧洲竞争力确定为欧盟未来几年的核心目标。同时，连任的欧盟委员会主席冯德莱恩也承诺把恢复欧洲竞争力作为她下一任期目标任务的重中之重。

但总的来看，欧洲恢复竞争力任重道



图为6月20日在德国慕尼黑拍摄的2024年欧洲国际太阳能展现场。  
新华社记者 李函林摄

远。欧洲一直以来都很难形成统一的产业政策，需要跨越各种国界和政治藩篱。问题的根本在于欧洲经济正在以两种不同的速度向前运行，当德法等经济强国在巩固传统工业基础的同时投资新兴绿色产业，而经济较弱地区的成员国仍在挖掘经济发展潜力，彼此之间存在较大的利益差别，并由此产生矛盾冲突，在欧盟层面的产业政策诉求也大为不同。比如在产业支持方面，德法两国凭借雄厚的国家财力，上个财年针对新兴绿色产业的国家援助就占到了整个欧盟援助总额的四分之三，由此也造成了强者恒强的局面，企业都集中在条件已经相当完备而不是最具战略意义的地区。这导致了严重的产业地理布局效率

## 欧盟内部达成共识

把恢复欧洲竞争力确定为未来几年核心目标

低下。

可见，欧盟内部一些地区的独特优势仍未得到充分利用。鉴于产业规模在全球竞争中的极端重要性，任何一个欧盟成员国都不可能指望单打独斗取得成功。欧盟确实需要制定统一的产业政策，例如，通过协调一致的做法来确定并

利用各地区在可再生能源生产能力、劳动力可用性和技能以及其他成本因素方面的优势，那些转型所必需的行业将因此变得更具竞争力。

或许进一步加强欧洲单一市场，并充分发挥市场的自我调节魔力，才是欧洲制造业恢复竞争力的根本出路。

人工智能潜力获得了广泛的社会认可，对人工智能的投资回报，不妨把眼光放长远，多一些耐心。

袁勇

一些华尔街分析师和投资人近日对人工智能投资提出质疑，表示对人工智能的巨大投入与其带来的回报不成正比，并以思科在本世纪初互联网泡沫中的股价表现作为案例，暗示一些与人工智能技术相关的企业股价被显著高估。高盛分析师称：“人工智能技术远未达到预期的使用水平，花大钱去打目前用不上的东西，通常会有糟糕的结局。”英伟达、博通、超微半导体等人工智能芯片企业的股价在过去一个月大幅下跌，似乎与这种观点形成呼应。不过，现在称人工智能投资存在泡沫，结论难以服众。面对人工智能“投入太多、收益太少”，应该多些耐心。

首先，企业股价的高低有很多影响因素，不宜将其作为评判某项技术潜力的主要指标。思科的股价在互联网泡沫中经历了“过山车”后，十几年都未回到高点，但是互联网技术的进步却未曾停止，并对人类社会的发展起到了巨大的变革和推动作用。因此，某些企业的股价表现与相应技术的发展潜力，并非永远具有紧密相关性。即便今天的明星企业市场表现将来会趋于平庸，但人工智能技术大概率仍将实现高速发展。

其次，人工智能技术获得了足够的市场共识，特别是获得了专业人士的认可。对某种新兴技术的发展潜力和投资价值，市场通常能在一定时间内形成有效的反馈和判断。如果一项技术没有足够的发展潜力，即便个别企业加大投资，或者在资本市场成为短期热点，也很难形成全社会共识，“元宇宙”便是最近的案例。近两年，无论是投资人、企业还是各国政府和国际组织，都以各自的方式表达了对人工智能技术的高度重视，这是对该技术发展潜力的有力背书。

此外，从ChatGPT发布并引爆市场至今，不过一年多时间。指望一项新兴技术在如此短的时间内带来巨大的财务回报有些急功近利。谷歌首席执行官(CEO)桑达尔·皮查伊近日就表示，对人工智能投资不足的风险远大于投资过度的风险。皮查伊之所以抱有如此观点，是看到了人工智能技术在未来社会的极端重要性——如果企业在这赛道落后，很可能会失去时代话语权和市场竞争主动权。更何况，人工智能的应用速度也不能说慢，在很多领域都在被深入应用。例如，特斯拉和一些中国汽车制造商在利用人工智能技术训练端到端自动驾驶系统；微软管理层近日在公司财报发布会上也表示，在云计算领域，对人工智能技术的市场需求明显大于供给能力，企业需要做的是加大对人工智能的投资力度，而非减少投资。

# 印度计划发展电动汽车市场

本报记者 施普皓

近年来，印度电动汽车市场呈现出较快增长趋势。印度汽车经销商协会联合会发布的数据显示，2023财年至2024财年(2023年4月1日至2024年3月31日)，印度电动汽车销量约为9万辆，相较于前一财年增长了近一倍。另外，研究公司Counterpoint Research数据显示，2023年印度电动汽车销量几乎翻番，预计2024年将增长66%，达到乘用车总销量的4%。到2030年，印度电动汽车预计将占印度市场的近三分之一。

印度大力发展电动汽车市场，既源于国际环境的趋势推动，又与其国内能源实际情况息息相关。印度石油资源缺乏，若在全国范围内使用传统燃油车，每年需要进口大量石油，这给该国的外汇储备带来了一定压力。发展电动汽车，有助于印度政府实现减少石油进口，从而控制外汇流出速度。为此，印度政府出台多项措施提高本土电动汽车生产能力，迫切吸引新能源汽车企业来印度投资设厂。一方面，印度大幅提高了新能源汽车整车进口和进口零部件组装的关税。目前，印度对4万美元以下的进口汽车征收70%的高额关税，对4万美元以上的汽车征税高达100%；另一方面，印度大幅降低了在该国生产制造新能源汽车的税率，当前，只要企业承诺至少投资415亿卢比(约合36亿元人民币)，并且3年内开始在本地工厂生产电动汽车，即可获得税收优惠。

在此类措施的推动下，印度本土车企纷纷大力挖掘电动汽车开发潜力，跨国企业也开始筹划在印度本土建厂。本土车企方面，印度最大的综合性汽车公司塔塔公司一直在电动汽车乘用车市场占据领先地位，约占70%的市场份额。今年1月，该公司在新德里附近开设了一家纯电动汽车展厅，准备进一步挖掘市场需求。另一家印度本土汽车制造公司马鲁蒂铃木公司，目前也在加紧建设工厂，以便在2024财年内推出电动汽车。在外企方面，目前已有不少新入局者开始了实际行动，例如，越南电动汽车制造商VinFast在印度南部泰米尔纳德邦的综合电动汽车工厂正式破土动工，韩国现代汽车则宣布10年内将在印度泰米尔纳德邦投资2000亿卢比(约合173亿元人民币)。

但与此同时，印度吸引外资促进本土电动汽车产业发展的步伐仍有牵绊。4月，特斯拉称计划在印度探索建设电动汽车工厂，并宣称将投资30

## 印度汽车经销商协会联合会数据显示

2023财年至2024财年  
印度电动汽车销量约为9万辆  
相较于前一财年增长近一倍

## Counterpoint Research数据显示

2023年  
印度电动汽车销量几乎翻番  
预计2024年将增长66%

到2030年  
印度电动汽车预计将占印度市场  
近三分之一

亿美元，但目前特斯拉入印的消息逐渐减少。特斯拉以及其他欧美企业的态度转变，其原因众说纷纭。相关专家分析认为，印度在发展电动汽车方面还有诸多不成熟的因素，这一市场还需要较长时间去成长，跨国企业三思而后行并不奇怪。首先，核心技术落地困难。印度的电池制造面临的最主要挑战是电池原材料对进口依赖较大。据印度媒体报道，印度既缺乏对电池生产至关重要的锂、钴和镍等关键矿物的大量储备，也缺乏相应的开采和储备经验，这一现状导致印度难以在短期内满足电动汽车产业发展所需的大量矿物需求。

其次，基础设施尚未完善。印度的大城市目前仍缺乏充电桩，中央与地方政府也尚未出资建设充电桩，这使得消费者难免对车辆续航有所疑虑，消费意愿很难提升，车企自然也有观望情绪。除此之外，产业链以及技术人员缺口问题也较为严重。现阶段，印度机动车市场仍以燃油摩

托车为主，没有完整的电动汽车产业链、供应链，在电池产业领域，技术人员和管理人员均较为缺乏。

最后，购买电动汽车成本较高。对印度消费者来说，当前购买传统燃油车通常比购买电动汽车便宜。印度消费者对价格比较敏感，与价格高昂的电动汽车相比，他们会选择价格更便宜且省油的日韩小型燃油车。另外，由于政府宣传时间较短，且宣传力度有限，当前许多目标消费者仍不够了解电动汽车的好处以及操作方式，导致其购买电动汽车的意愿不强。

新能源汽车作为近几年的新兴产业，已被许多国家视作未来发展的大趋势。同时，新能源汽车对高精尖技术的配套要求很高，各个国家和地区包括头部车企在相关技术的研发以及市场的拓展上，都花了大量的时间和精力，因此，印度电动汽车产业要想赶上全球产业发展的节奏，要走的弯路还很长。

PMI34个月来首次降至49.3——

# 印尼制造业扩张期中断

本报驻雅加达记者 陈小方



在印度尼西亚万隆，一列火车驶入万隆火车站。

新华社记者 徐钦摄

标准普尔全球公司发布的最新数据显示，7月印度尼西亚制造业采购经理指数(PMI)下降至49.3，跌入收缩区，这是自2021年8月以来的首次收缩。制造业采购经理指数以50为起点，如果高于50，意味着商业活动正处于扩张阶段；而低于该值则意味着收缩。印尼最新的PMI意味着印尼制造业持续了34个月的扩张期中断。

过去几个月，印尼制造业采购经理指数持续下降，从3月的54.2跌至4月的52.9，随后又跌至5月的52.1和6月的50.7。

制造业采购经理指数下降源于多方面因素。

首先是需求下降，导致市场过度流动，致使销售额在一年中出现首次下降。标准普尔全球公司经济总监保罗·史密斯表示，由于印尼新订单和产量出现两年多以来首次下降。因此，制造商行动谨慎，采购活动略有减少，出口也出现了下降。

其次是运输延误导致交货延迟，给出口带来压力，也限制了企业增加产量。由于红海紧张局势等原因导致海上航线运输面临的挑战不断增大，货物平均等待时间越来越长。最新调查数据显示，平均等待时间延长，这是近3个月来首次出现这种情况。

最后是就业下降速度较快。数据显示，印尼许多公司在过去4个月内进行了多次裁员。对此，标准普尔表示，制造商选择在7月减少采购活动，工人数量也在近3年的时间里进行了最大程度的削减。此外，员工合同过期续签的情况也很多。

不过，标准普尔对印尼未来产量的增长持乐观态度。保罗表示，企业对印尼未来的乐观情绪达到2月以来的最高水平，未来一年，印尼的销售和市场状况会有所改善。同时，尽管产出成本有所上涨，但投入价格通胀将开始放缓。