

封闭自保难解欧洲经贸困局

近期,德国总理默茨与法国总统马克龙共同宣布,两国财政部和外交部将在今年9月底前共同制定一份针对中国的“联合路线图”,以减少对华贸易失衡和经济依赖。欧盟两大经济体在对华经贸政策问题上频频共振,反映出欧盟未来对华经贸政策奠定了强硬的基调。

德法两国近来不断表示中国贸易政策不公平,恰恰折射出欧洲当前的整体发展困境。德国联邦外贸与投资署(GTAI)公布的初步数据显示,2026年上半年,德国对中国出口同比下降超过12%,降至略低于370亿欧元。与此同时,德国自中国进口却增长近9%,达到920亿欧元左右。一进一出,德国对华贸易逆差从2025年上半年的400亿欧元,扩大至2026年上半年的约550亿欧元。把责任推给中国,德法是在回避一个更残酷的事实,即其产品在全球市场上越来越卖不动了。事实证明,欧洲企业已经明显跟不上中国市场的升级节奏。中国消费者对新能源车、智能终端、绿色产品的需求在快速迭代,而欧洲企业的产品更新速度和性价比却落后于中国本土及亚洲竞争对手。德国经济研究所相关调查显示,36.6%的德国工业企业认为自身竞争力有所下降,这创下31年来的历史最差纪录。

中欧贸易不平衡的本质,是双方发展阶段和产业结构差异的客观体现。近年来,中国通过持续产业升级和供应链整合等举措,在新能源汽车、电子产品等领域形成了全球竞争力,而欧洲则因能源政策失误、创新投入不足、劳动力市场僵化等原因,在汽车、机械、化工等传统优势领域逐渐失守。贸易逆差是一面镜子,照出的是欧洲产业竞争力的真实状况。

德国长期以来因担心自身在华商业利益遭牵连,不愿支持欧盟对华采取强硬经贸政策,但这一态度正遭到其自身强烈不安全感的迅速蚕食。近期,德国政府专门开展了一项针对中国经济的研究,旨在识别中国经济的脆弱环节,为潜在的经贸博弈储备筹码。德国有关政府部门通过分析贸易流向、供应链及产业数据,得出结论认为,中国企业目前仍无法完全替代德国的部分高精尖产品、中间品及维保服务,并主张在潜在的经贸冲突中,可以通过对关键设备和配套服务的断供,加强对华的施压和反制效果,以保障德国自身的经济安全。

然而,德国是出口导向型经济体,中国是其长期主要市场,承载了德国超30%的高端制造出口份额。近年来德国对华出口持续萎缩,尤其是汽车行业利润崩塌,已使德国经济遭受重创,未来一旦德国主动断供,将彻底丧失本就急剧萎缩的对华出口收入,导致德国企业在华存量资产和市场份额进一步减少。

法国在处理对华贸易失衡和经济依赖问题上的态度较德国更加激进,千方百计将中国排除在法国经济循环之外。今年6月,法国参议院通过“反越快时尚”法案,成为全球首部系统性限制“越快时尚”的专项立法。法国负责外贸事务的部长级代表布里西耶在议会辩论中直接点名3家中国企业,称Temu、Shein和AliExpress这些平台“3年前还无人知晓,如今却家喻户晓”,探明将立法目标明确指向中国跨境电商。与此同时,Zara、H&M、Primark等欧洲本土快时尚品牌



被明确排除在监管范围之外。法案内容包括阶梯式生态罚款、全面广告禁令、消费提示义务等措施,以配合7月1日欧盟正式取消150欧元以下小额包裹免税政策,实质上构成了对中国电商平台低价直邮模式的“驱逐”。

8月初,法国又将外资安全审查机制进一步收紧,明确了在国防、半导体、人工智能、关键基础设施、能源、关键原材料开采加工等关键敏感行业,外资持股超过10%门槛就需要接受政府审查,尤其是将涵盖范围扩大到在欧盟以外证券市场上市的法国敏感行业企业。10%的持股门槛远低于一般意义上的“控制权”标准,这意味着即使是中国企业的小额战略投资、财务投资或被动持股,也可能触发政府审查,大大增加了中国企业投资法国的成本和不确定性。

法国推出“反越快时尚”法案和外资限制政策,表面上是分别以“环保”和“安全”之名保护本土产业,但从实际后来看,这将形成“消费者埋单—产业僵化—竞争力衰退—进一步封闭”的恶性循环,最终让法国在封闭之路上越陷越深。据统计,法国纺织业10年间就业岗位缩减近两成,根本原因并非中国竞争,而是自身在数字化转型、供应链效率和商业模式创新上的滞后。用罚款和禁令把竞争者挡在门外,只会让本土企业错失改革窗口。同时,法国计划未来数年在绿色氢能、动力电池、低碳航空等领域投资数百亿欧元,但本土财政已显疲态,亟需包括中国在内的外部资本参与,过度收紧外资审查只能让国际投资者望而却步,让法国错失经济形态向上跃迁的机遇。

欧洲当前面临的结构性困境已无法通过“封闭自保”来解决,唯有借助中国市场的

规模效应、产业链的协同效率以及创新合作的溢出效应,才能为自身复苏发展注入新动能。

在消费市场方面,欧洲是出口导向型经济体,而中国提供了全球最大的消费增量。尽管德国对华汽车出口近期有所下滑,但中国仍是德国汽车、机床、化工产品的最大单一市场;在绿色智能转型方面,中国在光伏、风电、电动汽车电池等领域占据全球主导地位,欧洲要在2030年实现碳中和目标,离不开中国产品输欧以及中国资本入欧。此外,中国人工智能开源模型凭借性能、价格、灵活度方面的优势,在欧洲广受欢迎并被大量本地化部署,正对欧洲经济智能化转型发展起到不可忽视

的推动作用;在确保供应链稳定方面,欧盟列出的34种关键原材料中,17种高度依赖中国,但其中8种已在管制范围内。在全球供应链碎片化的背景下,中国供应的稳定性直接决定欧洲工业能否正常运转;在全球治理合作方面,中国是欧洲应对保护主义、稳定外部环境的可靠伙伴。欧洲经济复苏当前面临的重大外部风险,无疑是美国单边主义关税政策和全球贸易体系碎片化。美国近年来对欧出口加征高额关税,中欧合作可形成战略默契,共同维护多边贸易体系。尤其是在当前全球经济多线承压的背景下,中欧之间更高水平的经济合作,已成为维护开放型世界经济、为欧洲创造稳定外部环境的战略必需。

“赚了太多钱”“应收取暴利税”……美以伊战事推高全球能源价格,大型石油公司却盈利暴增,近期成为多方关注焦点。其中,美国石油巨头的成绩单尤为醒目:今年二季度,埃克森美孚盈利约145亿美元,同比翻番,创4年来新高;雪佛龙利润达到约121亿美元,接近去年同期的5倍,堪称能源危机中的“超级赢家”。

大型石油公司的业绩飙升,主要得益于油价上涨和炼油业务的利润大增。

一方面,战事扰乱全球原油供应,国际油价大幅攀升,不少石油巨头加大油气生产,进一步放大了高油价带来的收益。埃克森美孚和雪佛龙二季度油气产量均升至近些年高位。埃克森美孚表示,尽管该公司在中东地区的上游业务遭受冲击,但排除中东地区后,该公司二季度上游油气产量为20多年来最高水平。雪佛龙二季度上游油气产量同比增长20%,同样创下历史新高。

另一方面,炼油业务成为石油巨头们利润增长的又一关键。但这背后反映出的,却是炼油环节正成为全球能源体系新的供应瓶颈。持续地缘冲突导致俄罗斯与中东地区能源设施受损,大量炼油装置停产,全球炼油产能整体缩减约10%,炼油产能的收缩使成品油市场供应趋紧,仍能保持稳定运营的大型炼油企业因此获得更高利润空间。今年二季度,埃克森美孚的炼油业务实现了约55亿美元的利润,远高于去年同期的14亿美元。此外,主要炼油企业满负荷运营以应对市场缺口,埃克森美孚、雪佛龙等石油巨头们的炼厂开工率接近100%,产能已接近上限。

这也意味着,炼油产能缺口短期内无法填补,油价可能继续走高。炼油厂建设、受损设备的修复耗时漫长且成本高昂,叠加部分地区安全形势复杂,实际修复进程面临较多不确定性。有机构预判,全球炼油能力不足的局面还将延续,高企的能源成本会在较长时间内成为全球经济绕不开的压力。埃克森美孚首席财务官尼尔·汉森表示,当前市场并未充分认识到,本轮石油市场最大瓶颈是全球炼油产能整体紧缺。

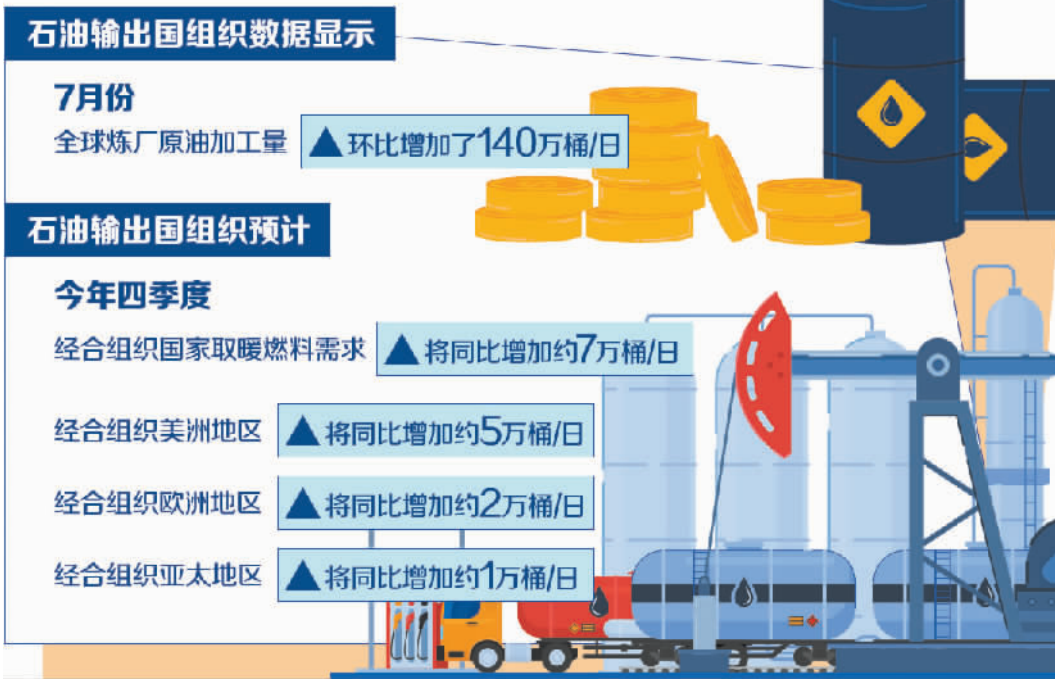
大型石油公司赚得盆满钵满,普通消费者却要承担更高生活成本,石油巨头的巨额利润因此引发越来越大的争议。燃油价格上涨不仅影响交通运输,还会通过物流、农业、制造业等环节推高生活成本,最终由消费者承担。数据显示,美以伊战事爆发以来,能源价格上涨已使每户美国家庭平均增加近450美元支出。有批评人士认为,高油价持续给多国带来能源危机,民众苦不堪言,石油巨头们不应借能源供应紧张攫取超额收益,并呼吁向大型石油公司征收暴利税,用于补贴受冲击较大的群体。还有环保组织提出,石油巨头们应赔偿因“利用人类苦难牟利”而造成的环境破坏,将更多利润投入清洁能源发展,加快向可再生能源转型。



视频报道请扫二维码

全球炼油能力恢复或支撑市场回暖

本报记者 王宝钺



石油输出国组织预计,若排除预期中超强厄尔尼诺现象引发相关天气状况对冬季石油需求造成的影响,今年四季度,经合组织国家取暖燃料需求将同比增加约7万桶/日。在经合组织美洲和欧洲地区,冬季取暖燃料预计将推动今年四季度的石油需求增长。在经合组织亚太地区,液化石油气和煤油等其他化石燃料需求将进一步增长。预计今年四季度,经合组织美洲地区需求增幅最大,将同比增加约5万桶/日,经合组织欧洲地区需求将同比增加约2万桶/日,经合组织亚太地区需求将同比增加约1万桶/日。预计明年一季度,经合组织国家取暖燃料需求将同比增长10万桶/日,其中,经合组织美洲和欧洲地区增幅较大,亚太地区增幅较小。

此外,冬季的到来通常还会使全球石化原料

需求持续上涨,特别是对天然气凝析液、液化石油气以及石脑油的需求。主要增长将来自经合组织美洲地区,预计该地区天然气凝析液、液化石油气需求在今年四季度将同比增加5万桶/日,并在明年一季度再增加6万桶/日。在非经合组织国家中,预计中国今年四季度对天然气凝析液、液化石油气的需求将同比增加9万桶/日,石脑油需求同期将增加约5万桶/日;预计明年一季度,中国天然气凝析液、液化石油气的需求将同比增长9万桶/日,石脑油需求将同比增长约2万桶/日。在亚洲其他地区,预计今年四季度天然气凝析液、液化石油气需求将同比增长约1万桶/日,石脑油需求将同比增加约5万桶/日。预计明年一季度,天然气凝析液、液化石油气需求将同比增长约8万桶/日,而石脑油需求将同比略有走弱。

河内街头驶来“中国绿”

新华社记者 刘 颖

行驶在大街小巷的摩托车是越南标志性形象之一。2025年,越南摩托车保有量约8000万辆,平均不到两人就有一辆摩托车。在首都河内等主要城市,摩托车发动机轰鸣、喇叭声阵阵,带来尾气排放和噪声等问题。

近年来,不少中国品牌电动两轮车造型时尚,而且零排放、低噪声,越来越受越南民众欢迎。随着越南主要城市推出减排限摩措施,中国品牌电动两轮车加速在当地落地生根。

越通社报道,自2026年7月1日起,河内启动低排放区第一阶段试点,在部分区域分时段限制燃油摩托车等高排放交通工具通行。胡志明市也提出,到2029年底,全市用于网约车载客的约40万辆燃油摩托车将全部转为电驱动。

中国品牌雅迪设在河内的一家门店中,销售人员黎秋荷告诉记者,自河内公布燃油摩托车相关限制规划以来,门店销量增长了20%至30%。消费者韦氏梅就在门店中为女儿购买了一辆电动两轮车。她说,河内今后5年到7年内将禁止使用燃油摩托车,需要提前为孩子做好准备。

油价波动带来的日常出行成本上涨也是很多居民考虑购置电动两轮车的原因之一。在中国品牌合铃的门店中,消费者阮飞龙说,

电动两轮车更环保,与燃油摩托车相比,使用成本更低。

消费者需求的变化,也给中国品牌带来了新的机会。中国品牌爱玛目前已经在越南布局100多家门店,年销量超过3万辆,销售网络覆盖越南,并计划进一步拓展东南亚市场。

而进入越南市场更早的雅迪也在持续扩大大本地化布局。今年年初,雅迪新生产基地正式投入运营,生产线上,一组组零部件沿着高处的悬挂轨道缓缓向前,经过一道道工序后组装成成品。

雅迪科技集团越南公司总经理刘佳介绍,针对当地道路环境、气候条件和消费者使用习惯,雅迪对产品的防水性能、座高等进行本地化优化,希望更贴近当地消费者需求。他表示,越南市场积累的成功经验有望复制到其他海外市场,并以越南市场为支点进一步拓展海外业务。

越南自然与环境保护协会副主席陈文苗告诉记者,中国技术受到越南消费者的欢迎。他认为,在未来一段时间里,绿色交通出行在越南将催生一个相当活跃的市场,越南有望成为中国绿色交通产品拓展海外市场的重要目的地。

(据新华社河内电)