全球汽车进入群雄纷时代

文 | 加里 · 霍夫鲍尔

从传统汽车向电动汽车（EV）的转型可能带来巨大混乱。

电动汽车零部件数量是传统汽车的二分之一，这意味着装配时间将大大减少。全美汽车工人联合会（UAW）组织罢工向底特律的三大汽车制造商抗议，声称转型将危及其 15 万成员中的 3.5 万个工作岗位。

同时，以特斯拉、Rivian 和 SK On 为代表的电动车企公司正从汽车行业之外雇佣非 UAW 成员的工人，福特等传统车企也在 UAW 覆盖范围之外的州建立电动汽车和电池生产厂。此外，还面对来自中国汽车制造商的竞争。

美国政府希望到 2032 年售出的新车中有三分之二是电动汽车。欧盟的目标更高，希望从 2035 年开始销售的所有新车都是电动汽车，但这两个经济体都不想从中国进口电动汽车。然而，中国凭借丰厚的补贴、充足的工程师人才、创新精神、庞大的国内市场和公众对碳减排的支持，已成为低成本电动汽车的主要生产国。

2022 年，中国生产了全球近 60% 的电动汽车，包括纯电动汽车和插电式混合动力汽车。2023 年中国电动汽车的产量预计达到 800 万辆，占中国汽车总销量的 25%，而欧盟这一比例为 22%，美国、日本仅为 6% 和 3%。中国拥有 90 个电动汽车品牌，售价从 5000 美元到 9 万美元不等，2022 年平均价格约为 5.38 万美元，而欧洲电动汽车平均价格为 9.41 万美元。

尽管 2022 年从中国进口的电动汽车仅占欧洲电动汽车销量的 3%，但瑞银预计，到 2030 年这一数字将达到 20%。欧盟反对中国为电动汽车生产商提供补贴，并积极鼓励中国将生产的电动汽车用于国内消费，而不是出口。作为回应，中国抨击了欧盟贸易保护主义的政策方向。

如果其他国家没有汽车工业，中国也没有在地缘政治中处于敏感位置，每个人都会欢迎价格实惠的中国电动汽车。但当下中国电动汽车更多是一种负担，因为中国大规模出口使其他国家面临数百万个工作岗位流失的风险，一些国家还担心中国在地缘政治格局中左右摇摆。

在全球范围内，汽车行业提供约 1400 万个工作机会，每年生产的汽车总价值约为 3 万亿美元。其中，欧盟汽车行业雇佣了约 250 万名工人，而美国、墨西哥和日本各雇佣约 100 万名工人。除了这些国家，中国国内也有 400 万汽车工人面临失业风险。

2022 年，全球汽车出口额达到 7800 亿美元，超过全球汽车产值的四分之一。欧盟以 4070 亿美元的出口额高居首位，其次是日本（870 亿美元）、美国（580 亿美元）、韩国（520 亿美元）和墨西哥（470 亿美元）。中国的出口额仅为 450 亿美元，排在第六位，其中大约 40% 是特斯拉。但 2022 年中国汽车出口增长超 80%，2023 年可能继续维持强劲增长。

回顾历史，西方企业担心钢铁业的故事可能会在汽车行业重演。改革开放后，向市场经济过渡和巨额补贴，使中国在钢铁生产方面实现了巨大飞跃。2021 年，中国以 10.3 亿吨的钢铁产量高居全球榜首，占全球钢铁产量的 60%，位列第二的欧盟相差甚远，产量仅为 1.53 亿吨，然后是印度 1.18 亿吨、日本 9600 万吨和美国 8600 万吨。

目前，美国汽车关税税率仅为 2.5%（皮卡例外，长期以来关税税率为 25%），但前总统特朗普对所有进口自中国的汽车额外征收 25% 的关税，这一政策在拜登任期内延续。欧盟的汽车进口关税税率为 10%，日本则对进口汽车实行零关税。由于中国汽车进口关税税率在 15%—25%，拥有诸多欧美汽车品牌的制造商斯泰兰蒂斯（Stellantis）首席执行官卡洛斯 · 塔瓦雷斯呼吁欧洲对从中国进口的汽车征收对等的关税。

一些欠发达的南方国家会欢迎价格较低的中国电动汽车品牌，但为了延缓中国电动汽车占据主导地位的进程，发达国家几乎确定将提高现有的壁垒或推出配额以限制中国汽车所占的份额。电动汽车是世界贸易碎片化的最佳例证。

MFC