

对中国电车加税将带来哪些危害

——欧洲专家解读欧盟保护主义之弊

欧盟委员会近日发布关于对华电动汽车反补贴调查的初裁披露，拟对进口自中国的电动汽车征收临时反补贴税。在记者对有关国际组织及欧洲多国政商界、学界的广泛采访中，受访人士普遍认为欧盟此举明显违反市场规律和国际规则，不仅直接损害欧洲消费者的切身利益，冲击欧洲汽车产业，还破坏了公平竞争的国际贸易环境，不利于经济全球化进程。

破坏多边贸易规则

“欧盟委员会对中国电动汽车实施的反补贴调查既无企业主动申请，也缺乏业界普遍支持，欧盟成员国之间关于此调查也存在分歧。”联合国贸发会议资深经济学家梁国勇日前接受新华社记者书面采访时表示，这一调查本身就存在一定争议，对于绿色产品的国际贸易而言，各国政府有遵守多边贸易规则的法律义务。

产业补贴政策源于美欧，世界各国普遍采用。中国的产业补贴政策主要是引导性的，严格遵守世贸组织规则，始终坚持公平、透明、非歧视原则，只要在华经营的企业都可以平等享受。中国不存在世贸组织所规定的禁止性补贴，相关补贴政策已及时全面向世贸组织通报。

“各国在处理电动汽车国际贸易问题时应尊重市场规律和国际规则。”梁国勇认为，涉及电动汽车国际贸易问题应尽量避免政策无端干预。在处理相关经贸分歧时，各方应在多边贸易规则的框架内行事，避免单边和保护主义的政策措施。

宝马集团董事长齐普策表示，欧盟委员会拟对中国电动汽车征收

临时反补贴税是错误决策。保护主义行动势必引发连锁反应：以关税回应关税，以孤立取代合作。对宝马集团来说，类似增加进口关税的保护主义措施，无法帮助企业提升全球竞争力。“宝马集团坚定不移地拥护自由贸易。”

欧洲消费者“最受伤”

欧盟此番拟对中国电动汽车加税，实际上是以牺牲欧洲消费者的利益为代价。

“对中国电动汽车加征关税让欧洲消费者‘最受伤’，无助于欧洲经济繁荣。”西班牙巴塞罗那商会国际业务开发经理何塞普·戈梅斯接受新华社记者采访时，对欧盟举措提出质疑。

戈梅斯说：“如果我们加征关税或设置其他保护主义壁垒，致使中国在这里投资电动汽车、汽车电池或其他项目困难重重，这是‘搬起石头砸自己的脚’。”

近年来，中国电动汽车在欧盟市场越来越受青睐，并凭借自身技术创新和高性价比等优势，在欧盟广大消费者中赢得较好口碑。今年3月的一项调查显示，50%的德国受访者表示会考虑购买中国制造的汽车，而去年10月这一数字仅为27%。不仅如此，中国电动汽车产业也正为欧盟带来更多就业岗位，提振当地经济。

尽管如此，欧方依旧罔顾事实，多次对中国电动汽车产业发难。戈梅斯指出，贸易保护主义无法降低产品价格，不能打造更具竞争力的经济体，也不会保住人们的就业岗位。即使被加税，中国电动汽车仍具技术、效率和减排等优势，欧盟难以将其挡在欧洲市场门外。

冲击欧洲汽车产业

对中国电动汽车征收临时反补贴税，将损害欧洲汽车产业长远发展。克罗地亚政治分析家克雷希米尔·马灿日前接受新华社记者采访时表示，历史已证明，高关税不利于欧洲汽车产业发展，不会给欧洲汽车产业和欧洲经济带来好处。

欧盟汽车行业高度依赖国际市场，每年创造近千亿欧元贸易顺差，2023年德国乘用车总产量约为410万辆，其中约四分之三用于出口，出口总额达1640亿欧元。良好的国际贸易环境对欧盟汽车企业至关重要。

当前，全球汽车行业正在加快绿色转型，电动汽车成为重要发展方向。马灿认为，加税不会对中国电动汽车产业产生长远负面影响，但会使欧洲电动汽车产业无法通过与外界的良性竞争取得进一步发展。

德国基尔全球化中心主任、基尔世界经济研究所教授霍尔格·格尔克日前警告，当前欧洲电动汽车市场需求显著下滑，对来自中国的电动汽车征收临时反补贴税将导致产品价格继续上涨并进一步抑制需求，给欧洲汽车产业电动化转型带来重大负面影响。

“针对中国电动汽车产业的迅猛发展，欧盟应该做的并不是通过提高关税来固步自封、裹足不前，而是应该选择与中国携手合作。”在马灿看来，加税损害双方利益，而合作才能惠及各方。对于欧盟来说，与中国合作非常有必要，这样才能生产出符合市场需求的质量更高、技术更先进的电动汽车。

阻碍经济全球化进程

自由贸易和公平竞争是促进全球经济繁荣和可持续发展的关键。

强加关税只会进一步扭曲市场，进而割裂全球供应链，不仅对产业长远发展有百害而无一利，更将严重阻碍经济全球化进程。

“我们要想想过去几十年欧洲是如何实现经济繁荣的，不是依靠封闭市场，而是靠开放市场。”德国梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会主席康林松在日前举行的德国“新制造世界”大会上指出，全球各大洲和重要经济体之间贸易往来频繁，贸易保护主义不是解决问题之道，企业反对增加贸易壁垒。

德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔强调，全球汽车业转型迫切需要国际合作，特别是与中国的合作。中国汽车工业的成功并非依靠所谓的补贴，而是在于中国庞大的工业部门带来的规模经济。

德国总理朔尔茨近日在德国吕瑟尔海姆出席欧宝汽车公司125周年庆祝活动时说：“隔离措施和非法关税壁垒最终只会让一切变得更贵，让所有人变得更穷。我们不会对外国企业关闭市场，因为我们也不希望自己的企业被这样对待。”

在经济全球化大势中，坚持技术创新为本、产品质量至上，是中国电动汽车产业的制胜之道。包括电动汽车在内，中国新能源产品在国际市场上广受欢迎，靠的是持续的技术创新、完善的产供应链体系和充分的市场竞争，根本上是企业拼出来的，不是政府补贴出来的。

“欧盟国家和中国的汽车产业已深度融合，切断欧中之间的贸易纽带既不可能，也毫无益处。”欧亚中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨说。

新华社北京6月17日电



6月17日，在印度尼西亚雅加达哈利姆站候车大厅，儿童与雅万高铁高速动车组模型合影。

当日，印尼雅万高铁正式开通运营8个月。根据印尼中国高速铁路有限公司数据，截至6月16日，雅万高铁累计发送旅客约354万人，发送旅客列车9936列。

新华社 发

进入单陀螺仪模式 哈勃望远镜恢复观测

新华社洛杉矶6月16日电 美国航天局日前发布消息说，此前因陀螺仪故障暂停科学观测的哈勃空间望远镜转入仅使用一个陀螺仪的工作模式后，已恢复日常的观测，设备运作总体稳定。

据美航天局介绍，哈勃望远镜在今年5月下旬由于其3个仍在运转的陀螺仪中的一个出现故障，望远镜随之进入安全模式。陀螺仪用于测定望远镜转动速度，帮助它对准并锁定观测目标。望远镜进入安全模式后，就会停止科学观测，需要等待地面控制中心发出新指令。

负责哈勃望远镜运作的团队为解决故障，将望远镜从利用3个陀螺仪的工作模式转入仅依靠一个陀螺仪的工作模式，以确保望远镜能持续观测，同时让另一个仍可运作的陀螺仪作为备

用。团队还会持续监测出问题的陀螺仪，评估未来它是否还能使用。

美航天局表示，尽管在单一陀螺仪模式下，望远镜运作会有一些限制，但大多数科学观测任务都能继续开展，并且团队会通过经验积累来逐步改善这一模式下望远镜的性能。

“高龄”的哈勃望远镜在今年4月就曾因陀螺仪故障进入安全模式，但经过一系列调整，望远镜随后恢复了科学观测。

哈勃望远镜于1990年进入太空，美国在2009年利用航天飞机运送宇航员对哈勃望远镜进行最后一次维护，为其更换了6个新的陀螺仪，但在最新的故障出现前，只剩下3个能运作。一般来说，望远镜有3个陀螺仪正常运转能维持高效的观测活动，仅一个陀螺仪也可以维持运转。