

—— 欧盟向美国出口的多样化及其对中国出口的影响



目录

简介.....	2
欧盟与美国和中国的经济合作.....	3
欧盟与中国贸易和经济关系的演变和制度框架.....	3
欧盟与美国贸易和经济关系的演变和制度框架.....	5
目前的出口数字.....	7
对欧洲出口多样化机会的分析.....	13
实用性结论.....	16

简介

欧盟、中国和美国是国际贸易中作为供应商和市场的三个最大参与者,它们的贸易关系在很大程度上决定了国际运输系统中的物流走向。这三个经济体之间的贸易交流强度由各种因素决定,从市场因素到基础设施因素,如运输和物流能力以及现有路线的能力。

这些联系是基于地理、政治和经济因素的最佳平衡。此外,以广泛的双边国际协议为基础的长期机构互动也是决定性的。两种合作形式,即《全面投资协定》(欧盟和中国之间)和《跨大西洋贸易及投资伙伴协议》(欧盟和美国之间),已进入最后的拟定阶段,但在最后阶段尚未生效。

目前,欧洲与西方和东方的贸易和经济联系十分紧密。2021年,欧盟对美国的出口总额达到近4000亿欧元,而对中国的出口总额为2234亿欧元。按实物计算,这些数量分别为7380万和5160万吨。

两个方向的贸易都有一定的特殊性。欧盟对美国和中国的出口具有不同的结构。与美国的主要贸易是燃料和能源部门(占总量的35%)和农业(11%),而与中国的合作则是林业产品(39%)、农业和食品加工(25%)。就价值而言,主导产品是高附加值产品(如药品、机动车和零部件、电子产品等)。还应注意美国和中国作为出口目的地之间出口量的国家差异。

因此,这项调查旨在揭示欧洲出口的性质,并回答欧盟对美国的出口增长对欧盟对中国的出口有什么影响,以及这些目的地之间是否存在对欧洲出口的竞争。

欧盟与美国和中国的经济合作

欧盟与中国贸易和经济关系的演变和制度框架

欧盟和中国之间的贸易和政治关系的基础是在1970年代和1990年代奠定的。1975年，欧洲经济共同体与中华人民共和国建立了外交关系，并开始就从贸易和经济到技术和教育等问题进行谈判。他们的努力在1978年缔结的《贸易和经济协定》和1985年缔结的《贸易和合作协定》中得到实际体现。对贸易和经济合作的新的质的推动力来自于1992年建立欧洲联盟的《马斯特里赫特条约》和欧盟委员会发表的两份文件：《迈向亚洲新战略》（1994年）和《中欧关系的长期政策》（1995年）。

在建立对话方面的一个明确的突破是欧盟委员会在1998年发布了《与中国建立全面对话》的决议，随后在2001年宣布签订全面伙伴关系协议，然后在2003年宣布建立全面战略伙伴关系。

2013年《中国-欧盟2020年前战略合作计划》的发布，2014年，中华人民共和国主席习近平宣布建立一个促进和平、增长、改革和文明的中欧伙伴关系，承认发展是这一关系的驱动力，但也指出了文明和全球视野在中欧关系中的重要性。2020年12月30日，欧盟和中国领导人通过视频会议举行会谈，结束了关于《中欧全面投资协定》（CAI）的漫长谈判，该协定取代了欧盟个别成员国和中华人民共和国之间现有的26个双边投资条约。

通过《中欧全面投资协定》，欧盟寻求建立新的贸易和投资规则，特别是通过消除欧洲在中国投资的障碍，确保进入中国市场和开放补贴，并促进欧洲和中国的可持续互动。换句话说，外国投资者的权利和利益在国际上受到《中欧全面投资协定》的保护，使得其他利益相关者能够在中国的新环境中运作。从欧盟的角度来看，《中欧全面投资协定》应该有助于向欧洲投资开放相对封闭的中国市场。然而，目前该协议还没有得到批准或执行。

到2020年，中国和欧盟之间的双边直接投资（FDI）**超过了**2700亿美元大关（二十年的累计总额），欧洲在中国的投资主导了中国在欧盟的投资，双向FDI的最大部门是汽车工业。相比之下，中国与美国之间的双边投资达到了**4600亿美元**。

在欧洲国家中，鉴于德国在欧盟出口中的主导作用，德国在对华贸易中的参与度最高。根据中华人民共和国海关总署的数据，2021年德中贸易额达到2351亿美元。根据德国联邦统计局（Destatis）的数据，2022年2月，德国对华出口**增长**6.4%至105亿美元，中国自2015年以来一直占据德国主要对外贸易伙伴的位置。

中华人民共和国正在积极发展“一带一路”倡议，这是西部方向对外贸易和运输及物流活动的旗舰项目，包括铁路运输。根据中国国家铁路集团有限公司的数据，中国-欧洲货物列车的数量同比**增长了**22%，在2021年达到15,000次。它们在73条线路上行驶，连接中国和23个欧洲国家的175个城市。

这导致了贸易的创纪录增长，双边贸易从24亿美元（1975年）上升到8000亿美元（2021年），中国成为欧盟最大的贸易伙伴，甚至将美国甩在身后。

从欧盟的角度来看,与中国贸易的主要问题是对外贸易的不平衡。从中国进口的产品在对中国的出口中**占主导地位**。这一事实给包括铁路在内的货物流动的平衡带来了问题。

—— 欧盟与美国贸易和经济关系的演变和制度框架

欧盟和美国之间的关系也同样深刻而细致。1990年代初欧盟成立后,人们提出了需要发展跨大西洋贸易的想法。1990年,签署了《跨大西洋宣言》,宣布需要建立自由贸易区。欧盟和美国之间随后的倡议寻求促进对话和创造汇合点,这体现在1998年建立的跨大西洋商业对话(TABD),创建的跨大西洋经济伙伴关系咨询委员会,后来在2007年转变为跨大西洋经济理事会,聚集了来自参与国的主要公司代表。这些形式的目的是为发展各种形式的合作和消除贸易壁垒制定建议。

《跨大西洋贸易与投资伙伴关系协定》(TTIP)原本预计在2014年底前签署,但最后阶段随后被多次推迟,2016年秋季签署TTIP的计划被取消。2019年4月,欧盟理事会承认TTIP谈判的指导方针是«过时的和不相关的»。

然而,国家之间的贸易交流数字显示了它们对整个世界贸易体系的关键影响。美国和欧盟共占全球GDP的约60%,占全球货物贸易的三分之一,占全球服务贸易的约40%。

美中竞争使欧盟与这两个国家的关系进一步复杂化。一方面,拜登总统的政府专注于用自己的产品取代中国的产品;另一方面,由于欧盟的多成分性质,所有成员国在与中国的经济交往形式上没有一致的立场。在大多数情况下,欧盟对中国的态度是由主要成员国的经济利益驱动的,这些国家是欧洲一体化的「火车头」。同时,较小的国家可能会面临来自中国的反对,立陶宛的情况就清楚地表明了这一点,它因台湾在维尔纽斯开设代表处而受到中华人民共和国的限制性措施。

此外,在平衡中国和美国的过程中,欧盟一直采取「战略自主」的立场,使其与两极的重心等距,根据在某一领域的经济利益,与每一方的接触程度多样化。另一方面,等距离的立场不允许欧盟完全加入美国与中国的对抗,因为这将使欧盟从目前与中国的关系中失去一些利益。在当今不断恶化的国际环境和经济条件下,欧盟的回旋余地正在缩小,随着《全面投资协定》的批准被搁置,欧盟可能会放弃其等距离战略,加强与美国的接触。

上述的法律和制度框架,以及三国之间互动的历史和逻辑,决定了各国目前在彼此的外贸和经济中的地位。欧盟与中国、欧盟与美国之间既定的相互依存关系在很大程度上决定了未来合作的前景。显然,尽管有种种动荡,欧盟与中国的贸易仍将继续,包括违背与美国关系缓和的政治逻辑。至少在分歧达到极端程度之前。这就提出了需要研究欧盟对美国和中国贸易流动的结构特点和差异——了解这两种出口流动的互补或互换程度。

目前的出口数字



资料来源：[全球基础设施连接联盟\(GICA\)](#)。

根据欧盟统计局的数据，欧元区6月份的外贸逆差为308亿欧元，出口额按月下降0.1%，按年增长20.1%；进口额按月增长1.3%，按年增长43.5%。欧元区从每季度300亿欧元的外贸顺差，转为每季度900亿欧元的负差。就整个欧盟而言，对外贸易逆差增加到每月414亿欧元，2022年第二季度为1230亿欧元。欧盟对美国的出口总额几乎达到4000亿欧元，而对中国的出口总额为2234亿欧元。按实物计算，这些数量分别为7380万和5160万吨。

表1.

欧盟对中国的商品出口, 2021 年

国度	百万欧元	中国在欧盟额外出口中的百分比
德国	104 655	16.5
法国	24 028	10.7
荷兰	15 906	7.3
意大利	15 691	6.4
爱尔兰	11 006	11.1
西班牙	8 659	7.1
上比利时	8 029	5.2
瑞典	6 654	9.0
月帮	5 963	11.9
奥地利	4 869	9.2
芬兰	3 639	12.0
波兰	3 064	4.3
捷克	2 462	6.6
斯洛伐克	2 185	12.8
匈牙利	1 643	6.2
保加利亚	1 116	9.8
罗马尼亚	908	4.6
希腊	712	3.9
葡萄牙	686	3.8
斯洛文尼亚	448	2.9
立陶宛	228	1.6
卢森堡	224	8.3
爱沙尼亚	195	3.2
拉脱维亚	162	2.5
克罗地亚	89	1.5
马耳他	61	4.5
塞浦路斯	52	2.2

资料来源: [欧盟统计局](#) (在线数据代码: ext_st eu27_2020sitc 和DS-018995)

然而,在与美国的贸易中,情况恰恰相反:只有在少数国家,美国作为非欧洲外贸伙伴的出口占比低于10%。爱尔兰保持着这一记录,其一半的出口都流向美国。东欧和地中海东部地区的表现最低。相比之下,这里的决定因素是最高和最低排名国家的地理位置。

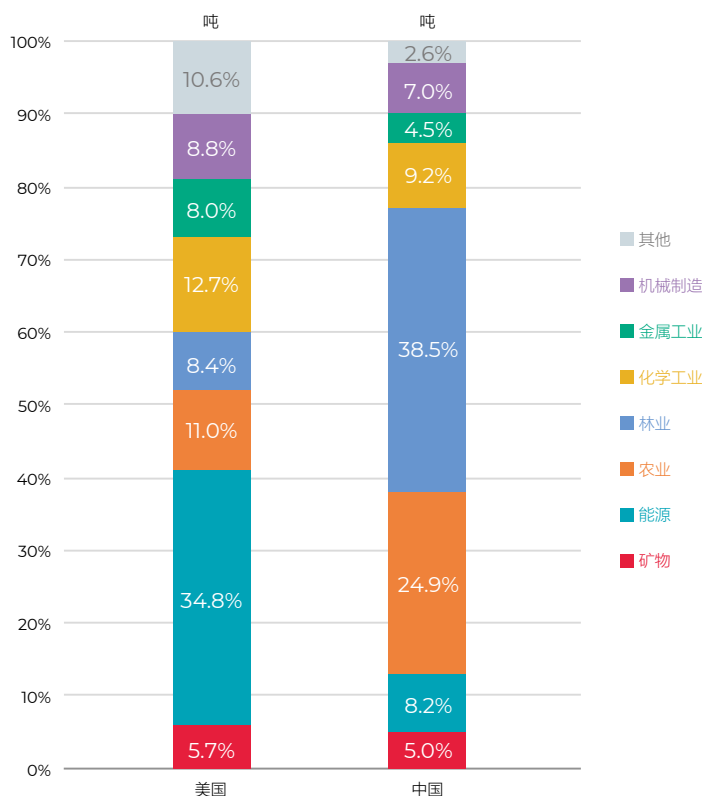
表2.

欧盟对美国的商品出口, 2021 年

国度	百万欧元	美国在欧盟额外出口中的百分比	
德国	122 724	19.4	
法国	49 584	49.9	
荷兰	49 440	20.1	
意大利	35 105	15.6	
爱尔兰	29 484	13.6	
西班牙	27 677	12.1	
上比利时	14 760	5.2	
瑞典	13 534	18.2	
丹麦	10 767	20.3	
奥地利	9 884	19.7	
雾兰	7 630	10.6	
波兰	4 756	15.7	
捷克	4 453	11.9	
斯洛伐克	3 549	19.6	
多牙利	3 224	12.3	
保加利亚	2 747	16.1	
罗马尼亚	2 161	14.8	
希腊	1 677	27.8	
葡萄牙	1 607	8.7	
斯洛文尼亚	1 491	7.5	
立陶宛	794	7.0	
卢森堡	776	4.9	
爱沙尼亚	595	9.9	
拉脱维亚	379	6.0	
克罗地亚	376	13.9	
马耳他	107	7.9	
塞浦路斯	76	3.2	

资料来源: [欧盟统计局](#) (在线数据代码: ext_st eu27_2020sitc 和DS-018995)

出口结构2021,吨



资料来源：欧盟统计局。

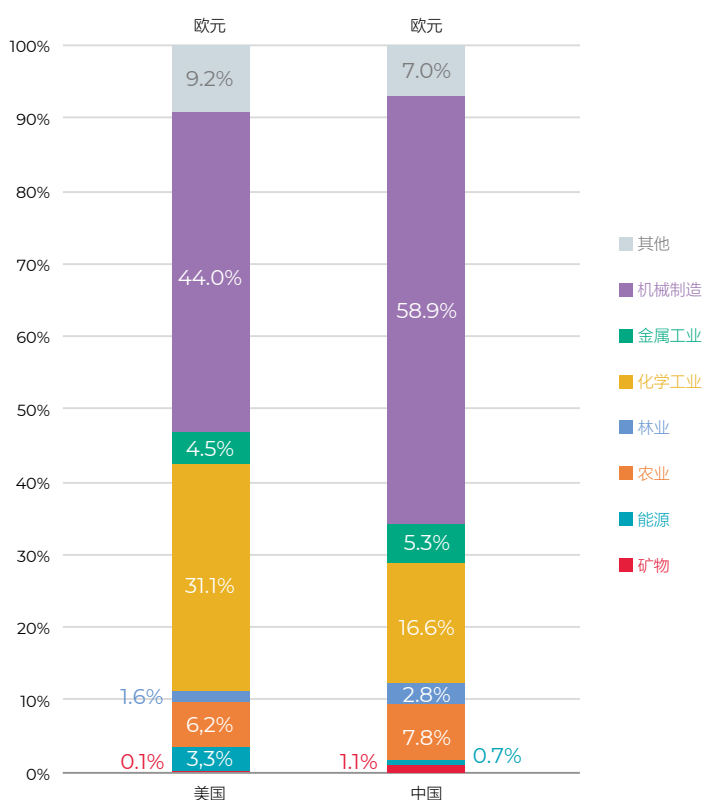
在实物方面，出口结构有许多共同之处：在欧盟对美国和中国的出口中，原材料和工程产品的份额相似。主要的区别在于原材料的性质：在美国，能源的比重最大，而对中国的出口的最大份额则是林业和农业产品的实物。对这种情况可能有几种解释。

首先，美国是一个从世界各地进口能源的大国，包括从欧洲炼油厂进口。另一方面，林业产品对中国的出口份额很大，表明该国经济对使用优质木材和木质产品以满足中国经济的需求。根据国际热带木材组织 (ITTO) 的数据，2021年上半年，中国的圆木进口量猛增，德国是中国的第二大出口国，增长95%，达到643万立方米。

其次，很明显，由于欧洲工业的先进性，占收入大部分的是现代工业的产品，因此按数量来看，所占总出口数量的比例较小。

第三，农业部门的合作长期以来显示出稳定的增长。例如，[根据 Danish Agriculture & Food Council \(丹麦农业和粮食理事会\)](#) 的数据，截至2021年底，欧盟向中国出口了3,197,540吨猪肉和猪肉制品。与前一年相比，这一数字增加了45%。

欧盟出口结构，欧元，2021年

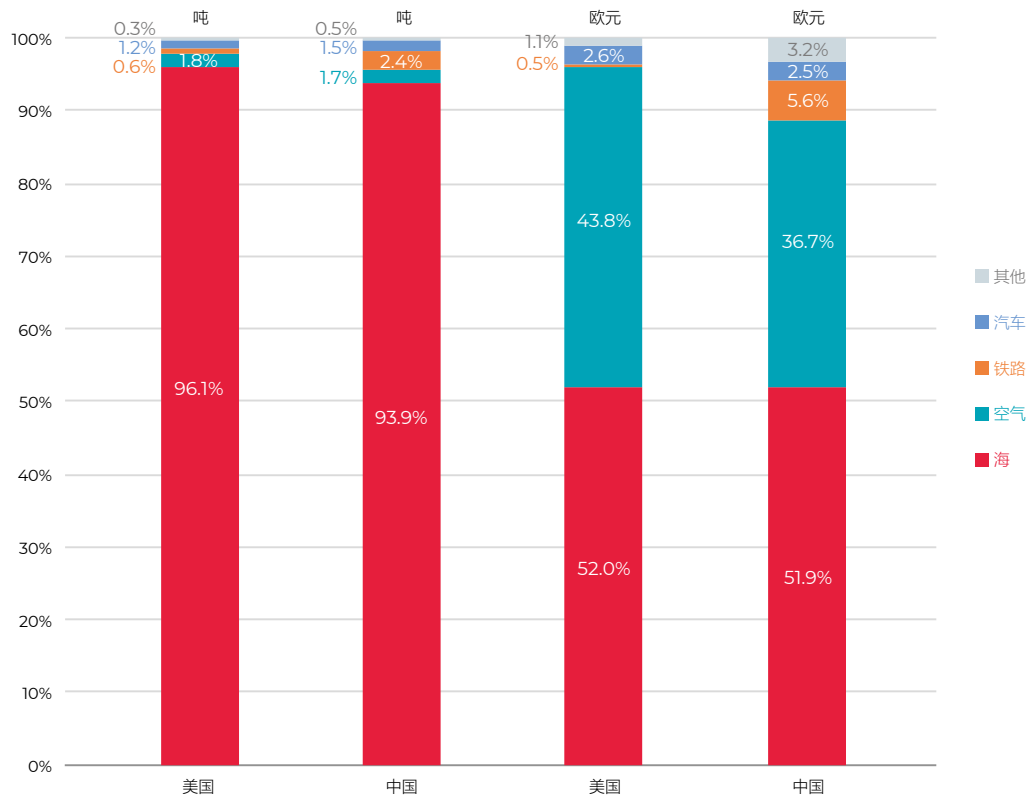


资料来源：欧盟统计局。

欧盟流向美国的实物货物中的很大一部分--矿物燃料和原材料--按价值计算占总出口的比例不超过3%。这是由于出口中存在高附加值的商品，主要是化学品和工程。欧洲的药品、医疗设备、汽车和汽车零部件的单位重量价格远远高于原材料和石油产品。欧盟对中国的出口也富含高附加值产品，这解释了工程产品在出口价值结构中的主导地位：汽车和汽车零部件、电子、飞机、各类设备。

贸易流动的既定比例反映在按货物离开欧盟的运输方式的出口结构上。

欧盟按运输方式划分的出口结构，2021年



资料来源：欧盟统计局。

欧盟统计局的数据显示，大部分货物流是通过海上运输的，而航空是成本最密集的，可回收的。值得注意的是，欧盟按运输方式对美国和中国的出口模式在实物和价值方面都非常相似：以实物计算，海运在对美国和中国的出口中的份额约为95%，而以价值计算则为52%。陆路运输的份额在两个方向上都很小：按价值计算，铁路占欧盟对中国出口的不超过6%，而公路运输占2%，按实物计算分别占2%和1%。从欧盟到美国的陆路出口量不大，是因为统计数据只反映了供应链上的第一种运输方式，即货物离开出口欧盟国家领土的方式。

因此, 尽管地理环境截然不同, 但就所使用的运输方式而言, 出口结构几乎是相同的: 无论是对美国还是对中国, 欧洲的出口都主要是通过非陆路运输。在美国, 这是由于自然原因, 而在中国, 这是由于物流和基础设施的原因。尽管在疫情之后, 欧洲和亚洲之间的铁路运输有所增加, 但陆路货运的份额仍然很低, 在3-4%之间。然而, 就价值而言, 它已经占到了欧盟对中国出口的至少8%。因此, 欧洲供应商完全退出欧亚大陆对中国的货物转运, 将产生切实的经济影响(除非货物被及时调整到其他运输方式或其他市场)。

—— 对欧洲出口多样化机会的分析

为了评估欧洲出口产品从中国市场 «溢出» 到美国市场的可能性, 需要对两个方向的主要货物流动量进行分析。在产品层面上比较欧盟对华出口和美国出口的产品结构, 显示出高度的一致性: 在欧盟出口到中国的1177种产品中, 有1166种也供应给美国市场。

按商品和运输方式来看欧盟对中国的实物出口结构, 可以看出货物流动的构成, 以及它们在多大程度上依赖于欧洲和亚洲的陆路连接。将运往中国的货物量与运往美国的货物量相比较, 可以看出美国和中国对欧洲货物的需求有重叠之处, 以及可以从中国市场转到美国的潜在货物量。

表3.

按运输方式划分的欧盟流向中国的主要货物和对美国的出口实物量

HS	命名	海运	铁路	公路	空运	其他	对中国的总量,千吨	对美国的总数,千吨
	所有产品	94%	2%	2%	2%	1%	51 662	73 146
4403	圆形木材	97%	1%	0%	1%	0%	13 189	9
1003	大麦	100%	0%	0%	0%	0%	3 602	50
4703	硫酸纤维素	100%	0%	0%	0%	0%	2 225	387
2515	大理石和其他建筑石灰石	100%	0%	0%	0%	0%	1 854	15
4407	木材	99%	0%	0%	0%	0%	1 835	2 048
1001	小麦	100%	0%	0%	0%	0%	1 819	8
0203	猪肉	99%	0%	0%	0%	0%	1 722	85
2710	石油产品	98%	0%	0%	1%	0%	1 078	22 364
2603	铜矿石和精矿	100%	0%	0%	0%	0%	847	-
8703	乘用车	75%	21%	0%	0%	0%	822	1 249
0206	牲畜副产品	100%	0%	0%	0%	0%	749	6
0401	鲜牛奶和奶油	98%	1%	0%	0%	0%	743	1
8708	汽车零部件	82%	10%	0%	6%	0%	717	692
2601	铁矿石	100%	0%	0%	0%	0%	698	918
4702	溶剂型纸浆	88%	11%	0%	0%	0%	666	8
3901	聚乙烯	87%	7%	0%	0%	0%	566	128
4810	涂层纸和纸板	84%	16%	0%	0%	0%	509	1 261
2711	天然气和其他碳氢化合物气体	46%	0%	0%	0%	54%	473	150
7225	合金宽板	95%	2%	0%	0%	0%	407	555
2203	啤酒	96%	1%	0%	0%	0%	340	762
2703	泥炭	88%	8%	0%	0%	0%	338	40
1214	饲料植物	100%	0%	0%	0%	0%	325	1
3907	聚缩醛树脂、聚醚、聚碳酸酯	75%	5%	0%	2%	0%	307	220
2306	大豆以外的油菜籽饼	100%	0%	0%	0%	0%	306	2
4410	刨花板	96%	3%	0%	0%	0%	296	281
1514	油菜籽油	100%	0%	0%	0%	0%	275	8
3105	混合肥料	96%	0%	0%	0%	0%	269	376
2713	石油焦、沥青和其他炼油厂残留物	100%	0%	0%	0%	0%	267	521

资料来源：欧盟统计局。

原木和木材的出口(主要是来自德国、捷克共和国和芬兰的软木),就实物量而言,占了流向中国货物的很大一部分。自2020年以来,欧洲供应商一直主导着中国市场(约占软木进口的30%),超过了传统木材出口国俄罗斯和北美。**这是由多种因素造成的**:中国对木材的持续需求,俄罗斯和美国的供应下降,以及欧洲的木材过剩。从目前的情况来看,欧盟在中国的市场份额不可能进一步扩大:欧洲的伐木已经达到顶峰,在国内需求上升的情况下,过剩的木材已经消失了。专家们还担心由于俄乌军事冲突导致**对中国的供应中断**,但由于欧盟对中国的圆木运输几乎都是通过海上运输,这一因素不会产生明显的影响。

总体而言,每年从欧盟通过陆路(铁路和公路)出口到中国的产品数量约为200万吨。尽管所有这些产品已经以不同的数量从欧盟供应到美国市场,但它们被从中国市场«转移»到美国市场的可能性因产品类别而异。

在欧盟向中国供应的所有商品类别中,乘用车(占铁路出口的21%)和汽车零部件(占铁路出口的10%)是最依赖陆路运输的。欧盟每年通过陆路出口到中国的汽车总量约为30.9万吨。汽车工业对欧盟经济具有极其重要的意义。美国仍然是欧洲乘用车的第一大市场,而欧盟是美国的第二大供应商,仅次于日本。这一部分汽车出口重新转向美国市场的可能性,既取决于市场因素(价格/质量比,竞争力),一般来说,也取决于欧洲制造商进入这个市场的愿望,他们是否愿意创建或扩大面向美国安全标准的生产线。

纸浆和纸制品是另一个出口类别,部分由陆路运输提供。铁路出口占欧盟到中国的可溶性纸浆的11%,占涂层纸和纸板的16%。欧盟每年通过陆路出口到中国的纸浆总量约为20万吨。欧洲纸浆重新定位的前景很低:美国对这一产品类别的需求主要由巴西和加拿大的供应商来承担。纸和纸板的情况正好相反:由于欧盟是美国的头号供应商(主要是以芬兰、瑞典和德国),一些出口从东方转向西方是可能的,但在欧洲甚至欧亚市场出现盈余在短期内是不可能的。欧盟既是世界上最大的纸和纸板生产国,也是最大的消费国,尤其是质量最高、技术最先进的类型--涂层纸。涂层纸被广泛用于印刷,而涂层纸板则被用于一系列的包装应用。由于国内市场相当有限,欧盟产量中较小的份额,约22%用于出口。随着欧洲和美国的纸张生产商离开俄罗斯,以及纸张生产的关键原材料供应的中断,俄罗斯出现了严重的赤字,计划通过“替代供应渠道”来弥补这一赤字。

—— 实用性结论

总而言之,出现了几个模式,使我们能够回答调查开始时提出的问题,即欧洲出口从中国转向美国市场的可能性。

首先,欧洲到美国和中国目的地的运输绝大部分由海运组成,而近年来,通过铁路向中国出口的数量有所增加。

其次,两个目的地的最大出口项目不同:虽然到美国的主要出口类别是燃料(35%),但它只占与中国贸易的8%,相反,与中国贸易的领导者,木材,占39%,只占美国进口篮子总额的8%。欧洲对中国的木材出口在铁路货运方面有很大的潜力:在过去的一年里,在总共1550万吨的欧洲木材中,只有185.5千吨是通过铁路运输的(1.4%)。

第三,在欧洲通过铁路向中国出口的项目中,占最大份额的是汽车和零部件,以及纸浆和纸制品。有趣的是,根据ACEA的数据,在2021年底,欧盟对美国(18.5%)、英国(18.4%)和中国(15.4%)的汽车出口份额基本持平。另一方面,美国对纸浆木的需求是由美洲其他国家的运输来满足的。

应该牢记,随着2010年代电动汽车领域的出现,汽车市场的配置正在发生变化。它的快速发展带来了重大成果:2010年,全球销售的所有乘用车中已经有10%是电动汽车。欧盟制造商的发展和计划现在领先于美国和日本的竞争对手,这为欧洲电动汽车进一步扩展到中国市场奠定了基础。

因此,客观证据表明,欧洲从中国转向美国进口的重大调整目前是不可能的,因为这些市场在需求和供应方面都有所不同,包括运输:欧盟的长期低碳战略要求铁路货运增加一倍,而对中国出口的未实现的潜力和平衡贸易流量的需要仍未得到充分开发。