doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

欧盟智库对“新能源汽车问题”研究认知的评析

开放科学（资源服务）标识码（OSID）

万正艺[1] 张心志[2]

1. 江苏警官学院国家安全学院 南京 210031
2. 中共上海市委党校上海发展研究院 上海 200233

摘要：[目的 / 意义] 分析欧盟智库对“新能源汽车问题”的研究内容，有助于在国际经济受关税战影响的背景下更好地研判欧盟新能源汽车政策，打破贸易壁垒，并探索新的知识对话路径。[方法 / 过程] 选取 10 家欧盟主流智库的 34 篇文献作为样本，运用内容分析法，梳理欧盟智库对于新能源汽车问题的主要议题和认知，分析这些认知的总体特征、背后的原因与潜在影响。[结果 / 结论] 欧盟智库研究“新能源汽车问题”的议题主要围绕欧盟自身实力、产业战略价值、对华倾向三个方面，相关认知具有客观全面、易受美国影响且呈现逐利性特征。这与现实产业情况、美国舆论引导以及智库研究者个人经历有关。这些认知将对欧盟新能源汽车战略认知、战略政策、战略合作等方面产生多元影响。我国应重视有差别的常态化智库外交，聚焦欧盟《汽车行业行动计划》，并在“全球南方”的新能源建设中推进中欧互信共赢。

关键词：欧盟智库；新能源汽车；战略认知

中图分类号：G359

Cognitive Analysis of EU Think Tanks on the Research of “New Energy Vehicle Issues”

WAN Zhengyi[1] ZHENG Xinzhi[2]

1. School of National Security, Jiangsu Police Institute, Nanjing 210031, China;
2. Shanghai Development Research Institute of the Party School of the Shanghai Municipal Committee of the CPC, Shanghai, 200233, China

Abstract: [Objective/Significance] Analyzing the research of EU think tanks on New Energy Vehicle Issues contributes to better assessing EU policies on new energy vehicles against the backdrop of a tariff war-affected international economy, breaking down trade barriers, and exploring new avenues for intellectual dialogue. [Methods/Processes] The article selected 34 articles from 10 mainstream EU think tanks as samples, and used content analysis to sort out the main topics and perceptions of EU think tanks

基金项目 江苏高校哲学社会科学研究一般项目“中国电信网络诈骗犯罪主体构成研究”（2022SJYB0483）。

作者简介 万正艺（1991-），通信作者，博士，讲师，主要研究方向为公共政策、国家安全战略，E-mail: kellywan1991@163.com；张心志（1993-），博士，助理研究员，主要研究方向为数字产业政策研究。

引用格式 万正艺 , 张心志 . 欧盟智库对“新能源汽车问题”研究认知的评析 [J]. 情报工程 , 2026, 12(3): 46-58.

on the issue of new energy vehicles. The overall characteristics, underlying reasons, and potential impacts of these perceptions were analyzed. [Results/Conclusions] The topic of the EU think tank’s research on the “new energy vehicle issue” mainly revolves around three aspects: the EU’s own strength, industrial strategic value, and China orientation. The relevant cognition has objective and comprehensive characteristics, is easily influenced by the United States, and presents a profit-oriented feature. This is related to the think tank’s consideration of the real industry situation, the guidance of American public opinion, and the personal experiences of think tank researchers. These perceptions will have diverse impacts on the EU’s new energy vehicle strategy, policies, and cooperation. China should attach importance to differentiated and normalized think tank diplomacy, focus on the EU’s Action Plan for the Automotive Industry, and promote mutual trust and win-win cooperation between China and Europe in the construction of new energy in the Global South.

Keywords: EU Think Tank; New Energy Vehicles; Strategic Perception

引言

全球新能源汽车产业已基本形成中美欧三方领先的竞争态势，这一竞争态势的形成在很大程度上受到国家行为体若干举措的影响。上述三方陆续出台诸多政策以推动本土新能源汽车产销的扩张，并不断加大政策工具的力度[1]。同时，欧盟是我国新能源汽车最大的出口市场。欧盟自 2023 年以来对中国车企开展反补贴调查并加征关税，加上欧美碳关税的实施，这对中国新能源汽车产业出口产生较大影响。面对这种情况，我国出台《关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意见》，旨在营造良好贸易环境，帮助企业积极应对国外贸易限制措施。而欧盟刚出台《汽车行业工业行动计划》，可能会推动施行更严格的技术标准和法规、提高市场准入门槛，进而在多个方面对我国新能源汽车出口产生更为深远的影响。鉴于此，仔细研究欧盟新能源汽车相关问题既是落实我国政策的需要，也是我国新能源汽车产业稳步发展的现实需求。

综合来看，对欧盟新能源汽车问题研究主要聚焦三个方面：第一，欧盟新能源汽车产业发展的推进策略。这包括财政激励、基础设施建设和碳税等产业政策[2]，强调本土动力电池产业链的建设[3]。第二，全球能源供应链的角度。全球产业分工逻辑逐步由效率主导向安全主导转变[4]，美欧塑造清洁能源供应链本质是发达资本主义国家进行绿色殖民主义的扩张[5]。第三，中欧新能源汽车产业合作与竞争。中欧新能源产业合作的制度化程度提升[6]，围绕新能源汽车供应链和基础设施等方面展开竞争[7]。目前，从智库视角出发的欧盟新能源汽车问题的研究还不丰富。欧盟智库是欧盟政治系统的重要决策咨询机构，分析其对新能源汽车问题的研究认知可以更好地理解欧盟新能源汽车政策的深意，更全面地提出应对举措，助力我国新能源汽车突破贸易壁垒。因此，本文立足智库视角，从欧盟智库对新能源汽车问题研究的议题和认知出发，进行总体特征、原因及影响等维度的评析。

1 研究样本选择及样本概述

1.1 研究样本选择

为了采集有代表性的欧盟智库新能源汽

doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

车问题研究文章，本文参照《全球智库报告2020》中的智库排名，选择了10家智库作为研究对象，分别是法国国际关系研究所（IFRI）、卡内基欧洲中心（CEIP）[①]、中欧亚洲研究中心（CEIAS）、瑞典国家中国问题研究中心（SNCC）、西班牙埃尔卡诺皇家学院（Elcano Royal Institute）、比利时埃格蒙特皇家国际关系研究所（Egmont Institute）、荷兰克林根达尔研究所（Clingendael）、欧洲外交关系委员会（ECFR）、欧盟安全事务研究所（EUISS）、意大利国际事务研究所（IAI）。

选择这10家智库基于以下考虑：第一，上述智库在欧盟及全球范围内具有一定的影响力。这些智库研究能够影响欧洲的大众舆论及民众认知，并具备一定的政策影响力，为欧盟决策提供建议。第二，上述智库都对新能源汽车有过专门的研究。这些智库撰写了关于新能源汽车行业全面且有价值的文章。第三，上述智库的选择考虑到多样性和代表性。这些智库包括欧盟多个成员国，汇集了政治和经济决策者、研究人员和国际知名专家。

1.2 样本概述

截至2025年5月10日，笔者在上述10家智库的官方网站上，以“New Energy Vehicle”“Electric Vehicle”“Supply Chain”和“Import Tariff”等为关键词进行检索，在进行深入数据筛选和信息对比后，共得到35篇与欧盟新能源汽车问题高度相关的研究文章，如表1所示。

欧盟智库从2010年开始关注到了新能源汽车产业的广阔前景，并进行了竞争态势的预测；接下来的几年，欧盟智库关注的重点主要为盟内该产业的情况；2022年后，中国成为欧盟智库进行新能源汽车研究的重点对象，相关研究报告主要集中在2024年发布。在此过程中，2018年，受贸易紧张局势、经济增长放缓等因素影响，全球汽车整体销售额下降，而其中新能源汽车的销售份额则在上升，且销量增长速度极快，智库敏锐地捕捉到新能源预示了全球汽车市场的发展方向。2021—2022年间，欧盟智库对新能源汽车的关注并不算多。2023年开始，地缘政治对汽车行业的影响加大，受美国《通胀削减法案》和欧盟《净零产业法案》等两项法案出台以及欧盟于2023年对中国新能源汽车开展反补贴调查举措的影响，尤其是俄乌战争引发燃料和矿产原材料价格的上涨，使得欧盟智库对新能源汽车等绿色技术研发、中国新能源汽车发展的关注度明显提升。中国是欧盟智库研究新能源汽车问题非常关注的对象。围绕中国新能源汽车发展，欧盟智库进行了多维度的深入探讨。

2 欧盟智库研究“新能源汽车问题”的议题与认知

通过对上述欧盟智库关于新能源汽车问题研究成果的整理、归纳，可以发现：欧盟智库关于“新能源汽车问题”的议题与认知主要聚焦在以下三个方面：对新能源汽车产业战略价值的思考、对欧盟新能源汽车产业的建议以及对中国相关产业发展的关注。

①卡内基欧洲中心（Carnegie Europe）是美国卡内基国际和平基金会在布鲁塞尔的分支机构，专注于欧洲和跨大西洋事务的研究，提供政策建议和分析，旨在促进国际合作和解决全球挑战。

表 1　欧盟智库关于新能源汽车问题的代表性研究报告

智库名称	报告中文标题	发布年月
法国国际关系研究所（IFRI）	电动汽车：东方与西方	2010.1
	气候变化竞赛中的电动汽车：野兔还是两者兼而有之？	2011.1
	电动汽车：欧洲能源和交通政策处于十字路口	2016.9.2
	欧洲电池联盟正在向前迈进	2019.5
	锂离子电池的回收利用：欧洲电池联盟的战略支柱	2020.3
	汽车工业：德国经济的阿喀琉斯之踵？	2021.3
	如何应对法国和欧洲电动汽车的工业挑战	2023.11
	电动汽车：强劲但仍然低调的表现	2024.3.1
	关键原材料价值链重组的困境——欧洲去风险政策评估	2024.9
卡内基欧洲中心（CEIP）	如何在不引发气候灾难的情况下降低中国绿色技术供应链的风险	2024.8
瑞典国家中国问题研究中心（SNCC）	中国网联汽车的安全问题：简要概述	2024.12
中欧亚洲研究中心（CEIAS）	充分利用欧盟的中国去风险政策	2023.8
	中国备受争议的 73 亿欧元电动汽车电池投资：中匈关系的游戏规则改变者	2023.11
	中国媒体观察：脱钩还是去风险？中国官方媒体认为没有什么不同	2023.12
	中国在中欧的电动汽车主导地位面临韩国挑战	2024.12
	在中欧的社交媒体上讨论中国电动汽车	2024.12
	中国媒体观察：对欧盟电动汽车关税的反应使补贴调查名誉扫地，放大了中国和欧洲利益相关者的反关税声音	2024.7
	附带损害：斯洛伐克陷入中欧交火	2024.6
	欧盟反击：反补贴税对中国电动汽车进口的影响	2024.6
	中国在欧盟的“特洛伊木马”？不仅仅是匈牙利	2024.5
	简报：欧盟与中国的贸易关系、斯洛伐克驻印度代表团、捷克与蒙古的关系	2025.3
	新生的跨大西洋漂移使欧盟与中国的合作方式陷入混乱	2025.4
西班牙埃尔卡诺皇家学院（Elcano Royal Institute）	经济和气候安全的地缘政治：跨大西洋趋势	2023.5
	电动汽车的经济和地缘政治：欧洲视角	2024.4
比利时埃格蒙特皇家国际关系研究所（Egmont Institute）	欧盟对中国电动汽车征收的关税：从贸易到投资	2024.1
	迈向地缘政治绿色协议	2024.4
	欧洲对中国补贴的长征	2024.5
	超越关税和补贴 - 中国的电动汽车主导地位如何塑造欧盟贸易战略	2024.11
荷兰克林根达尔研究所（Clingendael）	欧盟的绿色转型：避免新的依赖陷阱	2024.7
欧洲外交关系委员会（ECFR）	信任与权衡：如何管理欧洲对中国绿色技术的依赖	2024.5
欧盟安全事务研究所（EUISS）	以下是如何保护欧盟免受中国电动汽车和风能的影响	2024.6
	没有中国就走向绿色？	2024.5
意大利国际事务研究所（IAI）	锂电池的兴起：一种新的能源依赖形式？	2018.3
	欧洲对中国的去风险化：一开始就注定失败？	2024.7

doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

2.1 新能源的产业前景广阔，契合国家利益需要

对新能源汽车产业的战略价值感知是欧盟智库进行新能源汽车问题研究的重要内容。新能源汽车产业是当前大国竞争的重要领域，也契合了全球绿色转型的目标。同时，该产业已经呈现数字化、融合化的发展方向，能够和国家其他领域相结合共同发展，从而对一个国家产生更为系统全面的影响。该产业在具备极大战略价值的同时，形成了潜在的安全威胁。具体来说：

其一，绿色转型和大国竞争关乎国家利益，同时推进了该产业的发展。“碳达峰、碳中和”的全球目标和能源安全的需求使得远期可降低碳排放的新能源汽车逐渐替代内燃机汽车。汽车产业本身具有极强的产业关联和产业拉动效应，是国民经济的支柱；而新能源汽车的诞生重塑了全球汽车工业格局，形成了国家间新能源产业竞争的“新赛道”[2]。欧盟智库认为该产业可应对重大的工业、社会、地缘政治和金融挑战[8]，并观察了中国、美国以及东亚国家在新能源汽车方面的发展，分析欧盟在追求绿色转型过程中参与国际竞争的方式[9]。因此，在欧盟智库看来，新能源汽车产业有潜力巨大的产业利益链，能够串联起国家经济中的诸多项目，进而影响国家金融、社会与政治状况；国际竞争状况又影响到国家话语权。现在，各个国家都想在新能源汽车产业原材料、技术、供应链等方面寻求突破，既满足绿色发展需要，也是国际竞争的现状。国际竞争状态事实上是各国争夺国家利益的外在表现。

其二，该产业数字化、融合化的发展趋势使得其融入更多国家战略领域。目前，新能源汽车领域技术日新月异，越来越智能化，可以实现数据的远程传送，更好地与交通基础设施、司机等产生关联，从而“简化交通”[10]；欧洲外交关系委员会大胆预测该产业可以与机器人技术、自动化、人工智能等创新技术密切结合，从而使得具备产业优势的国家对其他国家经济、能源、气候乃至安全产生影响[11]。新能源汽车产业仍然处于一个快速发展的状态，有巨大的创新空间，更具备与其他产业融合发展的巨大潜能。该产业技术、供应链本身的发展对国家的影响是全面且多元的。

其三，新能源汽车产业可与互联网相结合，生成潜在的国家安全威胁。技术的发展就像双刃剑，既会为社会造福，也具有潜在风险。新能源汽车领域也不例外。瑞典国家中国问题研究中心指出：本质上是联网计算机的新能源汽车会带来数据收集、黑客漏洞、制造商对车辆的最终控制等网络安全风险，甚至可能会上升到国家安全层面[12]。此外，新能源汽车的发展还会造成岗位减少[12]，电池的生产有可能对环境、人的健康产生不利影响[13]。这些欧盟智库注意到的威胁本身也需要其立足新能源汽车产业的发展与完善来降低安全风险。

2.2 欧盟跌落汽车强国神坛，对外依赖亟待转型

在所选取的样本报告中，欧盟智库普遍意识到欧盟原先在汽车领域的强势地位不适用于新能源汽车领域。相反，欧盟在新能源汽车领域对外存在技术依赖。基于此，欧盟需明确本

土化建设的目标。具体来看：

第一，汽车市场绿色转型的趋势使得欧盟跌落汽车强国神坛。很长时间以来，欧盟凭借在内燃机汽车领域的优势，牢牢占据汽车强国地位。这种情况可能会发生改变：因为汽车产业已呈现从内燃机向新能源转型的整体趋势。早在 2010 年左右，欧盟智库研究员曾预测欧盟可能会失去新能源汽车领域的领先地位 [14]，当时，欧盟相关产业从业者基于成本考虑，选择电池外包的方式，延缓了欧盟电池行业的建设 [15]，并对新能源汽车未来十年的减排效果以及普及度产生怀疑 [16]。目前，受汽车数字化及电气化转向、技术依赖与中美脱钩等的影响，德国多个标志性品牌车企发展放缓，出现销量下降 [12]。伴随着全球绿色脱碳目标的推进以及新能源汽车在全球汽车销量份额的增加，欧盟在汽车领域的强势地位可能会出现改变。

第二，欧盟新能源汽车相关政策仍未改变其外部依赖的状态。早在 2010 年，欧盟就制定了支持电动汽车发展的国家计划，随后的“欧洲低排放交通战略”“净零时代绿色产业计划”《绿色协议工业计划》《欧洲经济安全战略》等一系列政策以及自下而上组建的欧洲电池联盟等行业组织都没能改变欧盟在新能源汽车领域的被动状态。欧盟安全事务研究所注意到：目前，欧盟新能源汽车领域中的关键材料几乎完全依赖进口，不论是电池生产所需的石墨、锂、镍和钴，还是电机生产所需的永磁体等 [17]。目前来看，欧盟的相关政策不能从根本上促进其在新能源汽车产业的发展。

第三，欧盟新能源汽车产业转型发展应立足本土化建设目标。正如上文所说，欧盟新能源汽车的生产存在较高的外部依赖性。欧盟制定的多项政策也呈现出“圈子化”发展模式 [18]，呈现本土化发展趋势。国际事务研究所关注到：多个欧盟成员国政府致力于邀请中国车企在欧盟领土范围内投资设厂，促进电动汽车和绿色技术的生产 [19]。欧盟对中国新能源汽车关税的提高更会促进这种本土化建设。目前，中国在德国有三家电池厂，在波兰有一家电动汽车厂，在匈牙利有两家电动汽车厂和两家电池厂，在西班牙有一家电动汽车厂 [20]。未来在欧盟本土将有更多围绕新能源汽车供应链建设的工厂，合资建厂将是近期欧盟本土化发展的重要方式。

2.3 中欧竞合关系较为复杂，去风险中走向合作

“中国”是欧盟智库相关文章中出现的高频词汇。在新能源汽车领域，欧盟智库对华态度较为复杂，总体上呈现合作共赢的姿态。在欧盟智库看来，欧盟对华加征关税并非脱钩的信号。欧盟智库对华在新能源汽车领域的态度可以通过以下一些认知观点分析得出，具体来看：

第一，卡内基欧洲中心等欧盟智库对中国在该领域的成功有正向的认知，可借鉴学习。欧盟智库承认并关注中国在新能源汽车领域的成功。正向的认知体现了一种欣赏与认同，以及效仿的可能。欧盟安全事务研究所等欧盟智库认为中国在绿色技术领域的主导地位与政府战略支持、规模经济支持的创新、整合供应链以构建未来产业密切相关 [21]，高效的制造生态系统、较低的劳动力成本和较宽松的环境法规 [19]、中国激烈竞争市场的形成 [22] 等都发挥了

doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

重要作用。当然，中欧亚洲研究中心等智库有遭受贸易武器化威胁的担忧[23]。

第二，欧盟智库认为邀请中方企业到欧盟领土范围内设厂等形式的中欧合作符合本土化建设目标。欧盟对华新能源车企加征最高35%左右的关税既给了中国车企压力，又不同于美国和加拿大100%加征关税的影响，一些成员国政府积极为中欧合作敞开大门。国际事务研究所关注到意大利在减少与中国联系后，又于2024年7月和中国签订工业合作谅解备忘录，助力意大利成为中意联合生产意大利汽车的平台[21]。欧盟的一些成员国都非常欢迎中国车企在家门口设立工厂，这有助于欧盟绿色技术和相关产能的提升，还能帮助中国车企规避关税影响。欧盟本土化目标与中欧合作之间并不冲突。

第三，欧盟举措的真正意图是降低自身对中国的依赖，谨防潜在风险，而非决意与中国脱钩，并未排除合作可能。当下，欧盟去风险计划未必能够成功。欧盟对中国的态度是复杂的，其与中国既是合作伙伴，也是竞争对手。各成员间对中国又采取不同的态度和措施，增加了复杂性。在欧盟智库看来，“去风险”是必要的，一方面与美国保持了政策的一致性，另一方面又能够减少相关贸易“武器化”[24]带来的供应链或经济胁迫的风险。但客观上，在新能源汽车的关键材料，诸如石墨、稀土等，欧盟高度依赖中国，这也使得欧盟的本地公司、地方政府和民间社会团体倾向于与中国增强联系，以期降低生产成本。同时，邀请中国车企到欧盟本土设厂也可能增加对中国的依赖，与“去风险”目标相背离[21]。

第四，欧美间出现的关系裂痕间接推进了中欧在该领域合作的可能性。汽车是欧盟重要的出口商品之一，汽车工业对欧盟的GDP以及就业都有较大贡献。美国是欧盟的第二大出口市场。最近，美国对进口汽车征收25%的关税，这对欧盟成员国的相关汽车制造商将造成较大影响，尤其是依赖美国市场的德国出口商。同时，美国将欧洲排除在俄乌停战谈判桌外、对欧盟加征与其他国家同样的多项关税等做法，使得美欧间关系出现裂痕。正如中欧亚洲研究中心注意到的一样，在跨大西洋联盟的可靠性受到质疑的时候，欧盟主席冯德莱恩改变了以往态度，呼吁为中国的产能过剩和贸易失衡找到互惠互利的解决方案，并取消此前与中国有关的限制性政策[25]。总之，欧盟在经贸领域的政策曾追求对华态度与美国一致，而特朗普再次上台后的做法，影响了欧盟汽车产业，并使得欧盟在相关领域的做法和态度出现变化。

3 对欧盟智库“新能源问题”认知的评析

通过以上欧盟智库对“新能源汽车”问题的研究分析，可以发现欧盟智库的相关认知具有相对客观、易受美国影响、对华关注度较高的特点。结合最新的国际形势，可以发现欧盟智库未来在新能源汽车领域的相关政策可能会有新的变化。

3.1 欧盟智库认知的总体特征

欧盟智库研究新能源汽车问题的认知主要呈现以下三方面的特征：

一是欧盟智库对于新能源汽车相关问题的看法基本从欧盟立场出发，能够相对客观地看待。整体来看，欧盟智库对于欧盟自身新能源汽车产业发展状况、新能源汽车产业整体战略价值、中国新能源汽车产业的发展以及美国新能源汽车相关政策等有相对全面且辩证的思考。如欧盟智库既看中了新能源汽车产业本身的战略价值和发展前景，对其发展可能带来的环境、健康、社会方面的负面影响也有清醒的认识。再比如，欧盟智库对欧盟针对中国新能源汽车征税的做法能够辩证看待，既能够看到其中对欧盟汽车制造商有利的地方，也能够察觉到潜藏的隐患。欧盟智库能在更广泛的意义上，突出加强欧盟自身创新的重要性。

二是美欧绿色技术政策具有相似性和连续性，使得欧盟智库的认知容易受到美国政策的影响。2022 年 8 月，美国推出有史以来最大规模的气候法案《通胀削减法案》，而欧盟于 2023 年 3 月推出《净零产业法案》，以增加国内绿色技术的生产。双方都关注新能源汽车制造关键矿物的问题，美国建立矿产安全伙伴关系，欧盟则出台关键原材料法案，旨在建立全球联盟，使矿产供应链多样化。此外，欧盟和美国都在采取措施限制从中国进口 [23]。卡内基欧洲中心认为中欧间还要加强经贸、气候合作来应对中国在该领域的领导地位与气候变化的双重挑战 [23]。可见，美欧在相关领域关注的重点相同、相似政策接续出台，并且有共同的政策针对对象，这使得本以为欧盟提供政策建议为自身职责的欧盟智库在研究相关问题时容易受到美国政策的影响。

三是欧盟智库关于新能源汽车问题的认知基调发生转变：从以价值观为合作基础转向谋求现实利益。例如，此前，虽然国际事务研究所等智库意识到美国相关法案会对欧盟新能源汽车生产产生不利影响，但在面对中欧合作的潜在风险时，仍会基于欧美共同的价值观等原因，建议欧盟与美国、北约共同应对中国风险 [21]。如今，中欧亚洲研究中心等智库能够迅速捕捉到欧盟及其成员国领导者对“独立于美国”的渴望，对“战略自主”的期待，并认为中欧关系将出现转机 [27]。由此可见，美国将中国视为最大威胁的定位曾对秉持价值观一致的欧盟智库产生影响，而今，在意识到美欧交往使得欧盟利益频频受损时，欧盟智库开始追求欧盟内部利益的最大化，并以此来捕捉政治、经济信号，作为政策建议的基础。

3.2 欧盟智库认知背后的原因

欧盟智库对于新能源汽车问题的认知受到多元因素的影响。一方面，欧盟智库具备外脑属性，擅长使用数据分析、政策模拟、实地调研等科学研究方法来分析公共问题。这决定了其科学、客观、全面的认知基调。另一方面，意识形态偏见会影响欧盟智库对中美的研判。欧美间在政治制度、殖民历史、宗教等方面的相似性以及长期的捆绑关系增强西方对华偏见。此外，欧盟智库认知还受欧盟新能源汽车产业发展状况、美国舆论引导以及智库研究者个人经历的影响。

第一，欧盟新能源汽车产业发展状况影响欧盟智库的认知。欧盟智库对此问题的关注源于欧盟有相关的产业。一方面，欧盟新能源汽车产业对外依赖较为严重，才会使得欧盟智库

doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

关注其他国家新能源汽车产业的发展情况；另一方面，欧盟迫切地想要重回汽车强国的地位，才会使得欧盟智库对新能源汽车产业前景进行更为全面及整体的思考，并冷静客观地判断当下欧盟举措对该产业真正的效果。这些情况使得国际事务研究所在意识到邀请中国车企到欧盟领土设厂可能会增加对华依赖后，仍谨慎支持[21]。因此，欧盟新能源汽车产业自身的发展情况是影响欧盟智库新能源汽车问题认知的关键因素。

第二，美国的舆论引导做法影响欧盟智库的认知。美国在全球范围内营造“技术威权”舆论氛围，激化西方对华传统偏见。事实上，欧盟智库相关研究认知不仅受到美国《通胀削减法案》等政策的影响，还受到美国刻意营造的全球舆论氛围的影响。美国利用全球民主峰会塑造“技术民主”和“技术威权”的对立，使得意识形态偏见进入技术领域[26]。此外，欧盟智库也会受到美国智库相关言论的影响。例如，中欧亚洲研究中心在分析宁德时代在匈牙利建设电池工厂受到当地人、非政府组织和学术专家的排斥时，引用了美国智库的研究，认为宁德时代在中国全球技术扩张战略中扮演重要角色，可能会迫使欧盟对其产生经济依赖，生成安全风险[15]。这种带有意识形态偏见的认知可能会增加中欧在欧盟本土合作的困难，对中欧双方都会造成不利影响。

第三，欧盟智库研究者的个人经历影响欧盟智库的认知。欧盟智库的研究者普遍具有多元工作经历，政府从政、高校任教、行业协会任职等经历会使得其在进行智库研究时非常务实，观察敏锐且细致。现以法国国际关系研究所为例进行说明。该智库汇集了政治和经济决策者、研究人员和国际知名专家。戴安娜研究员在加入该智库以前，是欧盟电力行业协会可再生能源顾问，领导制定了“2030 年欧洲能源和气候框架”，还曾在一家跨国能源公司担任政策官员负责欧洲绿色协议[27]。这些经历使得她敏锐地预判：到 2030 年，全球新能源汽车产业对关键原材料需求将至少翻一番，并认为中国连续的出口管制政策体现了中国将关键原材料武器化的趋势[28]。戴安娜的研究认知受到她长期从事欧盟相关政策制定的影响，长期的相关宏观政策制定使得她早已对该产业前景有了前瞻性认知，也习惯在国际竞争局势下，将欧盟利益内化于心。

3.3 欧盟智库认知的潜在影响

欧盟智库已经清醒地认识到新能源汽车终将取代燃油车，以及新能源汽车产业对国家安全的重要性。欧盟新能源汽车产业的发展对欧盟的汽车产业、经济安全以及整体的国家安全都有重要的意义。结合最近国际竞争局势来看，欧盟智库对于新能源汽车问题的认知可能会对欧盟产业战略认知、战略政策、战略合作等方面产生影响。

第一，在战略认知方面，促进欧盟转变自身汽车强国的刻板印象，并明确利益优先的原则。汽车行业领域出现了新赛道。在新赛道上，所有选手都有赢的机会，至少目前欧盟还不是领跑者。欧盟已逐渐转变传统内燃机汽车时代形成的汽车强国认知，承认中美等国在新能源汽车领域的强势地位。同时，利益优先逐渐成为欧盟进行产业合作和发展过程中奉行的重要

原则。在价值观外交观念的影响下，欧盟对美长期有较强的依附心理，这从具有相似性和连续性的欧美经贸政策中可得到验证，但在美国实施一系列对欧盟不利举措之后，在利益优先原则的激励下，欧盟更加追求战略自主性，并于近期对美提出相关反制举措，包括对美国苹果及元宇宙公司进行共计 7 亿欧元的罚款 [29]。

第二，在战略政策方面，推进欧盟跳出保护主义陷阱，专注创新和比较优势。依靠贸易保护主义的方式，欧盟似乎帮助本土企业降低了竞争压力，殊不知国家间的自由竞争本是激励创新的最好方式。更何况，在绿色技术领域仍有许多未曾突破的挑战，比如高矿产需求、生产过程对环境和就业的负面影响、能源储存能力等 [23]。欧盟于 2025 年 3 月刚出台的《工业行动计划》将解决的第一个关键事项就是创新，将加速自动驾驶、汽车 AI 驱动等领域的创新 [30]。通过将欧盟内的资源聚焦在该领域的创新而非一味地进行贸易保护，欧盟逐渐找到了在这一新赛道加速前进的正确方式。

第三，在战略合作方面，引导欧盟以更加务实的态度来选择潜在的“伙伴与对手”。欧盟智库在谨慎、全面地分析中国新能源汽车市场后，总体对华呈现合作的态度。在特朗普对全球发起“对等关税”的背景下，欧盟委员会主席冯德莱恩对华态度发生明显变化：从向来秉持跨大西洋联盟政策统一的宗旨并对华主张“去风险”政策以减少依赖，转变为频频向华释放友好合作的信号，取消议员和中国官员见面的限制，并重提《中欧全面投资协定》，期待中欧领导人会晤 [31]。美国对欧盟利益的侵蚀催化了中欧双方沟通交流的加深，建立在切实的利益共赢基础上的谈判进一步促成了中欧在新能源汽车领域的紧密结合。

4 启示和结语

在新能源汽车领域，中国相对于欧盟享有鲜明的技术优势。这也是当前欧盟希望中国车企到欧盟成员国投资的原因。在这一领域，中欧间的技术地位真正意义上发生了转换。在欧洲逐渐与美国产生利益分歧的当下，在深入了解欧盟智库的认知逻辑后，我国可以立足欧盟智库的相关研究结果来深化中欧间新能源汽车产业的合作，既促进我国的新能源汽车海外市场的长期稳定，也能够推进我国新能源产业全球产业链供应链的进一步发展。具体来看，我国可以从以下方面入手：

第一，重视有差别的常态化智库外交。欧盟智库的科学属性是我们能够立足智库外交实现理性共赢的前提。智库外交是消除他国对我国认知偏见、宣传我国价值观念、共商国际政策议题、培养复合型人才、构建多元知识体系等的重要方式。针对这 11 家欧盟智库，我们可以采取不同的交往方式。在面对对华有负面偏见的智库时，我们应当在智库交流过程中强化中欧共同利益：目前，欧洲传统车企的电动化转型存在资源、技术、资金等多方面的难题，中国在这些方面已然具有先发优势，且欧洲是中国新能源汽车的第一大出口地。同时，中欧都面对“美国优先”政策的阻碍，在实质上有较大的共同利益和合作基础。在面对认同中国新能源汽车产业发展、支持中欧对话的欧盟智库时，我们应当加强彼此交流的务实性以及合

doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

作的频率，比如，针对中国车企在欧洲本土设厂存在的社会难题，共同配合欧洲当局进行符合欧洲民众需要的环境监测、模型推演、政策设计等，来减少新能源汽车欧洲本土化合作的困难。

第二，聚焦欧盟《汽车行业行动计划》，着眼碳排放目标、供应链建设和技术研发更新。欧盟智库已清醒地认识到欧洲新能源汽车发展需要中国的帮助，并想逐步降低对中国的依赖。《汽车行业行动计划》表明了欧盟汽车发展的目标和重心。碳排放目标、供应链建设和技术研发更新恰巧也是中国新能源汽车进一步发展的重点。虽然我国在事实上已经走在欧盟的前面，但基于绿色低碳目标、新能源汽车全产业链供应链的巩固和深化、电池回收以及替代性电池技术研发、抵御美国经贸攻击的需要，我国需要理解欧盟智库在这些领域的研究并在沟通中加深理解，促成合作。

第三，打破贸易保护，推进多边合作。与欧盟智库一起探索“一带一路”倡议和“全球门户”计划的兼容性，在全球南方的新能源建设中推进中欧互信。在中欧已同意用最低价格取代对中国新能源汽车的高额关税的同时，可以把双方在新能源汽车领域的合作扩大，转向极具潜力的全球南方的广阔市场。以非洲为代表的“全球南方”国家是中国“一带一路”倡议和欧洲“全球门户”计划中的对象，可以利用两个项目的重合之处来加深中欧双方的战略绑定，建立在第三方基础上的项目合作可以促进两者达成互信理念、形成价值共识。这些项目既为中欧在新能源领域的技术研发提供资源、场地、环境支持，也加深了中欧新能源全球供应链的建设，扩大了双方的共同利益，同步巩固两者的经济和产业安全。

需注意的是，欧盟智库关于“新能源汽车问题”的认知并不能够完全代表欧盟新能源汽车企业的发展理念，本身存在局限。因此，我们在研究其认知影响、研判对策时，需要考虑诸如新能源汽车企业、消费者、行业协会等更多市场主体。

参 考 文 献

[1] MECKLING J, NAHM J. The Politics of Technology Bans: Industrial Policy Competition and Green Goals for the Auto Industry[J]. Energy Policy, 2019(126): 470-479.

[2] 李巍 , 邹玥 , 竺彩华 . 电动汽车革命：大国产业竞争 “ 新赛道 ”[J]. 国际经济评论 , 2023(4): 93-117.

[3] 江思羽 . 碳中和目标下的欧盟能源气候政策与中欧合作 [J]. 国际经济评论 , 2022(1): 134-154.

[4] 李伟 , 贺俊 . 基于能力视角的产业链安全内涵、关键维度和治理战略 [J]. 云南社会科学 , 2022(4): 102-110.

[5] 张锐 . 清洁能源供应链与美欧绿色殖民主义扩张 [J]. 国外理论动态 , 2023(6): 149-157.

[6] 李昕蕾 , 郝俊逸 . 碳中和态势下中欧清洁能源绿色竞合与中国应对 [J]. 国际展望 , 2023, 15(2): 116-136.

[7] 吴泽林 . 数字化和能源转型下大国供应链竞争及其影响 [J]. 国际关系研究 , 2022(6): 3-22.

[8] EYL-MAZZEGA M A, GHERASIM D P, VANNIER C, et al. How to meet the industrial challenge of electric mobility in France and in Europe[EB/OL]. (2023-11-08) [2025-04-28]. https://www.ifri.org/en/studies/how-meet-industrial-challenge-electric-mobility-france-and-europe.

[9] DEN HOLLANDER A. The EU’s green transition: avoiding a new dependency trap[EB/OL]. (2024-07-25) [2025-04-10]. https://spectator.clingendael.org/en/publication/eus-green-transition-avoiding-new-dependency-trap.

[10] KRPATA M. The automotive industry: the achilles’

heel of German economy?[EB/OL]. (2021-03-01) [2025-04-10]. https://www.ifri.org/sites/default/files/migrated_files/documents/atoms/files/krpata_automotive_industry_germany_2021.pdf.

[11] LIPKE A, OERTEL J, O’SULLIVAN D. Trust and trade-offs: how to manage Europe’s green technology dependence on China[EB/OL]. (2024-05-29) [2025-04-10]. https://ecfr.eu/publication/trust-and-trade-offs-how-to-manage-europes-green-technology-dependence-on-china/.

[12] VON SYDOW A. Security concerns regarding Chinese connected cars: A short overview[EB/OL]. (2024-12-11) [2025-04-10]. https://kinacentrum.se/en/publications/security-concerns-regarding-chinese-connected-cars-a-short-overview/.

[13] HOMPOT S. China’s controversial €7.3 billion EV battery investment: a game changer in China-hungary relations[EB/OL]. (2023-11-20) [2025-04-10]. https://ceias.eu/chinas-controversial-e7-3-billion-ev-battery-investment-a-game-changer-in-china-hungary-relations/.

[14] DE BONCOURT M. Electric Cars: the orient and the occident[EB/OL]. (2010-10-01) [2025-04-18]. https://www.ifri.org/en/editorials/electric-cars-orient-and-the-occident.

[15] DE BONCOURT M. Will we drive electric on Asian batteries?[EB/OL]. (2010-12-07) [2025-04-18]. https://www.ifri.org/en/editorials/ will-we-drive-electric-asian-batteries.

[16] DE BONCOURT M. The electric vehicle in the climate change race: tortoise, hare or both?[EB/OL]. (2011-01-31) [2025-04-18]. https://www.ifri.org/en/papers/electric-vehicle-climate-change-race-tortoise-hare-or-both.

[17] TRAKIMAVIČIUS L..Going green without China?[EB/OL]. (2024-05-08) [2025-04-10]. https://www.iss.europa.eu/publications/ briefs/going-green-without-china.

[18] 刘金淼 , 李丽平 . 欧盟 “ 净零时代绿色新政产业计划 ” 及其影响 [J]. 环境保护 , 2023, 51(7): 65-69.

[19] CASOLARI N. Europe’s de-risking from China: dead on arrival?[EB/OL]. (2024-07-30) [2025-04-10]. https://www.iai.it/en/pubblicazioni/c05/ europes-de-risking-china-dead-arrival.

[20] FARRELL P. The EU’s approach to tariffs on Chinese electric vehicles[EB/OL]. (2024-10-08) [2025-04-10]. https://www.iiss.org/publications/strategic-comments/2024/10/the-eus-approach-to-tariffs-on-chinese-electric-vehicles/.

[21] SCHÄPE B. How to de-risk green technology supply chains from China without risking climate catastrophe[EB/OL]. (2024-08-14) [2025-04-10]. https://carnegieeurope.eu/research/2024/08/how-to-de-risk-green-technology-supply-chains-from-china-without-risking-climate-catastrophe?lang=en.

[22] DE DECKER V.EU tariffs on Chinese electric vehicles: from trade to investments[EB/OL]. (2024-10-04) [2025-04-10]. https://www.egmontinstitute.be/eu-tariffs-on-chinese-electric-vehicles-from-trade-to-investments/.

[23] DE DECKER V. Europe’s long march on Chinese subsidies[EB/OL]. (2024-05-22) [2025-04-10]. https://www.egmontinstitute.be/europes-long-march-on-chinese-subsidies/.

[24] CEIAS. CEEasia Briefing #40: EU supply chains in China, South Korea providing arms to Ukraine, Slovak Parliament Speaker visits China[EB/OL]. (2023-05-11) [2025-04-10]. https://ceias.eu/ceeasia-briefing-40/.

[25] ŠIMALČÍK M, TOETTOE B, ŠEBOK F, et al. Nascent transatlantic drift muddles EU’s approach to cooperation with China[EB/OL]. (2025-04-10) [2025-04-18]. https://ceias.eu/nascent-transatlantic-drift-muddles-eus-approach-to-cooperation-with-china/.

[26] THE WHITE HOUSE. Remarks by President Biden at the summit for democracy virtual plenary on democracy delivering on global challenges[EB/OL]. (2023-03-29) [2025-04-10]. https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/speeches-remarks/2023/03/29/remarks-by-president-biden-at-the-summit-for-democracy-virtual-plenary-on-democracy-delivering-on-global-challenges/.

[27] IFRI. Diana-Paula GHERASIM[EB/OL]. (2025-04-27) [2025-04-27]. https://www.ifri.org/en/diana-

doi:10.3772/j.issn.2095-915x.2026.03.004

paula-gherasim.

[28] GHERASIM D P. The Troubled Reorganization of Critical Raw Materials Value Chains: An Assessment of European De-risking Policies[EB/OL]. (2024-09-30) [2025-04-27]. https://www.ifri.org/en/papers/.troubled-reorganization-critical-raw-materials-value-chains-assessment-european-de-risking.

[29] EUROPEAN COMMISSION. Commission finds apple and meta in breach of the Digital Markets Act[EB/OL]. (2025-04-23) [2025-04-24]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1085.

[30] EUROPEAN COMMISSION. Questions and answers on the Commission unveiling the Action Plan to drive innovation, sustainability, and competitiveness in the automotive sector[EB/OL]. (2025-03-05) [2025-04-24]. https://ec.europa. eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_636.

[31] EUROPEAN COMMISSION. Read-out of the phone call between President von der Leyen and Chinese Premier Li Qiang[EB/OL]. (2025-04-10) [2025-05-09]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/read_25_1004.

（责任编辑：李孟秋）