

خبر



آلمان در حال از دست دادن نیروی کار

یک بررسی جدید مؤسسه اقتصادی آلمان (IW) نشان می دهد که با وجود افزایش روند مهاجرت به آلمان، این کشور با کاهش نیروی کار روبه‌روست. این مطالعه پیش بینی می کند تا سال ۲۰۴۰، تعداد افراد بالای ۸۰ سال حدود ۴۰ درصد افزایش یابد. این بررسی همچنین، با استفاده از داده‌های سرشماری سال ۲۰۲۲، ضمن پیش بینی وضعیت بازار کار در ایالت‌های مختلف آلمان بیان می کند که کدام ایالت‌ها همچنان به لحاظ جمعیتی رشد خواهند کرد و در کدام مناطق، کمبود نیروی کار تا سال ۲۰۴۰ به‌طور خاص چشمگیر خواهد بود.

این گزارش با اشاره به اینکه جمعیت آلمان در آینده‌ای نزدیک، افزایش خواهد یافت، می نویسد که به موازات این روند، تعداد افراد در سن کار کاهش خواهد یافت. بر اساس این پیش‌بینی، جمعیت آلمان تا سال ۲۰۴۰ حدود ۲.۳ درصد افزایش خواهد یافت و به حدود ۸۵ میلیون نفر خواهد رسید. در عین حال، پتانسیل نیروی کار (افراد در سن کار) در این زمان، در حدود شش درصد کاهش خواهد یافت و به حدود ۵۲ میلیون نفر خواهد رسید. دلیل اصلی این موضوع، بازنشستگی نسل پرنوزاد و کاهش قابل‌توجه زاد و ولد در نسل‌های جوان‌تر عنوان شده است.

طبق این بررسی، افزایش جمعیت بیشتر به دلیل مهاجرت به آلمان است. جنگ اوکراین در سال ۲۰۲۲ به تنهایی منجر به مهاجرت خالص بیش از ۱.۴ میلیون نفر به آلمان شد که بالاترین میزان ثبت شده تاکنون است. بر اساس این مطالعه، افزایش جمعیت تنها در ایالت‌های غربی آلمان رخ خواهد داد، به‌ویژه در هامبورگ، هایسرن و برلین. در تمامی ایالت‌های شرقی آلمان و همچنین در زارلاند، کاهش جمعیت پیش‌بینی شده است. ایالت باکسن-آنهالت نیز، هم‌از نظر جمعیت و هم از نظر پتانسیل نیروی کار در انتهای این فهرست قرار دارد. این بررسی تأکید می کند که پیش‌بینی‌های جمعیتی یاد شده، به‌خصوص در مورد مهاجرت با عدم قطعیت روبه‌رو هستند. با این حال، این پیش‌بینی‌ها برای برنامه‌ریزی زیرساخت‌ها ضروری اند. به عنوان مثال، برلین تنها در صورتی می تواند به شهری با چهار میلیون نفر جمعیت تبدیل شود که تا سال ۲۰۴۰ در آن تعداد کافی مسکن، مراکز نگهداری کودکان و پزشکان در دسترس باشد. در همین راستا برنمای یک نظرسنجی از مؤسسه Ifo، شرکت‌ها در شرق آلمان هم‌اکنون نیز به‌طور ویژه با کمبود نیروی کار متخصص مواجه شده‌اند. با توجه به موفقیت‌های اخیر احزاب مخالف مهاجرت مانند حزب راست‌گرای آلترناتیو برای آلمان در ایالت‌های شرقی، کارشناسان اقتصادی و اقتصاددانان هشدار می دهند که این امر ممکن است جذب نیروی کار خارجی را دشوارتر کند.

فراگیری کامیون‌های الکتریکی

یک پژوهش می گوید باید در انتظار تغییرات گسترده در صنعت حمل و نقل بود. کامیون‌های الکتریکی در ۱۵ سال آینده تقریباً به‌طور کامل دست بالا را خواهند داشت. با این حال این امر مستلزم تحقق یک پیش شرط مهم است.

کارشناسان انتظار دارند فروش جهانی کامیون‌های برقی تا سال ۲۰۳۰ به ۶۰۰ هزار دستگاه برسد و ۱۰ سال بعد این رقم به ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت. انتظار می‌رود در

بر پایه تحلیل این شرکت، تا سال ۲۰۳۰ یک پنجم کل کامیون‌ها و اتوبوس‌های جهان از باتری برقی استفاده خواهند کرد. این رقم تا سال ۲۰۴۰ می‌تواند به ۹۰ درصد برسد. کارشناسان انتظار دارند فروش جهانی کامیون‌های برقی تا سال ۲۰۳۰ به ۶۰۰ هزار دستگاه برسد و ۱۰ سال بعد این رقم به ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت. انتظار می‌رود برد مسافت کامیون‌های برقی تا پایان دهه حاضر (یعنی تا پایان ۲۰۳۰) ۵۰ درصد افزایش یابد و از ۶۰۰ به ۸۰۰ کیلومتر برسد. سرعت شارژ حتی سه برابر می‌شود و قیمت دستگاه رانش الکتریکی نیز ۱۰ درصد کاهش می‌یابد. در نتیجه، کامیون‌ها و اتوبوس‌های برقی می‌توانند از لحاظ اقتصادی در حمل‌ونقل طولانی و در مسیرهای برنامه‌ریزی شده مورد استفاده قرار گیرند. هزینه کل آن‌ها حتی ارزان‌تر از خودروهای دیزلی تمام می‌شود. با این حال، پیش‌نیاز این روند گسترش مداوم زیرساخت‌های شارژ است. این امر مستلزم سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی در سال‌های آینده خواهد بود که هم باید از سوی دولت و هم به‌ویژه از سوی خود صنعت لجستیک مورد حمایت قرار گیرد، به‌طوری که پایگاه‌های شارژ بیشتری را در مراکز و ترمینال‌های خود ایجاد کند.



گزارش

چین وارد مرحله جدیدی از توسعه و گشایش بازارهای خود در جهان شده است. شرکت‌های فناوری چینی که در ارتباط با گذار سبز (green transition) فعالیت می کنند شروع به کاشت بذره‌ای اقتصادی خود در مناطق بی‌شماری از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه کرده‌اند. بر این اساس هر چندوقت یک‌بار، توافقی اعلام می‌شود که زمینه را برای تأسیس یک کارخانه تولیدی چینی فراهم می‌کند که وسایل نقلیه الکتریکی، باتری، الکترولیزهای تولید هیدروژن سبز یا پیل‌های خورشیدی را در کشوری دیگر تولید کند. این اتفاق در سراسر جهان از جمله در اسپانیا، برزیل، آلمان، ویتنام، مکزیک، ترکیه و مجارستان در حال وقوع است و این کشورها تبدیل به کارگاه‌های تولیدی گذار سبز چینی می‌شوند. روند جدید از جهان‌بینی و حرفه‌ای‌گری بین‌المللی پکن صحبت می‌کند که به دنبال رهبری آن بخش از اقتصاد است که در آن خود را یک قدم جلوتر از دیگر رقبای خود می‌بیند. علت ایجاد چنین دیدگاهی در سیاست‌مداران چینی، ظرفیت تکنولوژیکی و قدرت تولیدی بالای چین است.

جمهوری خلق چین می‌خواهد به تمام گوشه‌های کره زمین برسد تا به بازارهای کلیدی نزدیک شود. این گسترش که مدتی است جریان دارد در جهان پس از کرونا سرعت گرفت. از نظر اقتصادی نیز این مسئله را می‌توان بخشی از ریسک صنعتی‌ای دانست که توسط این کشور در مواجهه با اقتصاد آسیب دیده ناشی از ترکیدن حباب عظیم املاک و مستغلات در این کشور انجام شده است. اگر تقاضای داخلی سرمایه‌گذاری در چین احیا نشود، باید برای جلوگیری از ایجاد یک بحران کلان آن را به خارج از کشور برد؛ بحرانی که در سیستم‌های سرمایه‌داری متداول است، از طرف دیگر سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به واکنش غول آسیایی برای دور زدن دیوار رو به رشد محدودیت‌های تجاری در برابر صادرات عظیم و به‌شدت یارانه‌ای این کشور تبدیل شده است. این دیوار توسط اتحادیه اروپا، ایالات متحده و تعداد انگشت‌شماری از کشورهای دیگر در حال ساخته شدن است؛ کسانی که نگران دسترسی چین در همه بخش‌های صادراتی هستند. جذابیت در حال گسترش شرکت‌های چینی در خارج از کشور، هم ابزار مذاکره پکن برای تلاش جهت کاهش تعرفه‌های سنگین بر کالاهای چینی است و هم به سلاحی برای نفوذ ژئوپلیتیکی با پتانسیلی برای طراحی مجدد نقشه اتحاد‌های استراتژیک تبدیل شده است. از دیدگاه اقتصاددانان این امر به ویژه در جنوب جهانی صادق است.

این گسترش جدید چینی حکایت گر جنگ بزرگ دیگری با غرب و اختلافات تجاری جدیدی خواهد بود. اگر دونالد ترامپ دوباره در کاخ سفید پیروز شود، می‌تواند به میدان جنگ تجاری دوم (Second Trade War) برسد. رئیس‌جمهور سابق ایالات متحده در مناظره تلویزیونی خود به معاون رئیس‌جمهور فعلی، کامالا هریس هشدار داد که اکنون در مکزیک بغل گوش ایالات متحده، کارخانه‌های بزرگ خودروسازی ساخته می‌شوند و در بسیاری از موارد این کارخانه‌ها متعلق به چین هستند. ترامپ ادامه می‌دهد: «آن‌ها در حال ساخت این کارخانه‌های عظیم هستند و فکر می‌کنند که می‌توانند اتومبیل‌های خود را به ایالات متحده بفروشند.»

نشانه‌های متعددی از کاربرد استراتژی جدید توسط چین وجود دارد. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در پروژه‌های مرتبط با حوزه الکترونیک، انرژی‌های تجدیدپذیر، تجهیزات اصلی خودرو و بخش‌های مواد شیمیایی در سال ۲۰۲۴ به اوج خود رسیده است و ارزش مجموع آن به بیش از ۷۸,۳ میلیارد دلار می‌رسد. چنین سرمایه‌گذاری‌هایی در بخش فلزات و مواد معدنی نیز در سال گذشته با حدود ۳۷,۸ میلیارد دلار، همه رکورد‌ها را به نفع چین شکسته است. FDI (یک نشریه دو ماهانه

خبری و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی که به بررسی به‌روز از فعالیت‌های سرمایه‌گذاری جهانی می‌پردازد)، می‌نویسد: «چین با توجه به اهمیت این بخش‌ها برای توسعه فناوری‌های جدید نهفته در خودروهای الکتریکی، فتوولتائیک، محصولات انرژی بادی و ذخیره‌سازی انرژی، به دنبال ایمن‌سازی منابع حیاتی خود است. چنین وضعی با استراتژی گسترده‌تر چین برای استفاده از منابع طبیعی و فناوری‌های انتقال انرژی برای رشد اقتصادی و نفوذ بین‌المللی نیز سازگار است.»

این تغییر زمانی رخ می‌دهد که دومین اقتصاد بزرگ جهان خود را به‌عنوان صادرکننده خالص سرمایه برای ایجاد



تسهیلات جدید (به اصطلاح سرمایه‌گذاری در میدان سبز) تثبیت کرده است. چین تا اواسط دهه گذشته واردکننده چنین تجهیزاتی بود اما از آن زمان تاکنون، این کشور بیش از آنچه در زمینه انرژی سبز وارد می‌کند، در خارج از کشور سرمایه‌گذاری کرده است. به گفته FDI، در سال ۲۰۲۳ تمام رکوردها در این زمینه توسط چین شکست. بزرگ‌ترین پروژه‌ای که تا به امروز در سرمایه‌گذاری انرژی سبز اعلام شده است، یک مرکز فناوری برای غول خودروسازی چینی با نام جیلی (Geely) در مالزی است که در آن مدل‌های هیبریدی ماشین پلاگین تولید خواهد شد. ارزش کل این پروژه ۱۰ میلیارد دلار برآورد شده است.

خودروی الکتریکی محصول شاخص این سرمایه‌گذاری‌های جدید است. همگام شدن با سرعت اعلامیه‌های کرین‌زدایی دشوار است اما انگار یک بسیج واقعی در جریان است. شرکت چینی اتومبیل‌سازی (BYD) که با تسلا به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای هیبریدی پلاگین در جهان رقابت می‌کند، در حال تکمیل کارخانه خود در مجارستان است. این شرکت قصد خود را برای ساختن یک کارخانه دیگر در مکزیک تأیید کرده و قصد دارد تا قبل از پایان سال ۲۰۲۴ تولید خود را در برزیل آغاز کند. BYD یک کارخانه در ازبکستان در ژوئن و یک کارخانه دیگر در تایلند در ماه ژوئیه افتتاح کرده است، گفته که یک کارخانه دیگر در اندونزی تأسیس خواهد کرد. شرکت اتومبیل‌سازی چری (Chery) نیز یک تولیدکننده دولتی چینی که فعالیت خود را در کارخانه سابق نیشان در بارسلونا آغاز کرده است - در حال برنامه‌ریزی برای استقرار یک مکزیک است. همچنین این شرکت تا سال ۲۰۲۶ یک کارخانه در ویتنام راه‌اندازی خواهد کرد. این شرکت سال گذشته، پیشبرد طرح سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری در آرژانتین را برای ساخت یک کارخانه خودروسازی، با حمایت صنعت استخراج لیتیموم محلی در آرژانتین را، که بخش بزرگی از آن را چین رهبری می‌کند، اعلام کرد. این دو شرکت با نقش‌های تعیین‌کننده تنها دو نمونه از بازوهای سرمایه‌گذاری چین هستند اما بسیاری از برندهای دیگر نیز وجود دارند که در خارج از چین در حال پیشرفت و یافتن بازار هستند مانند شرکت‌های GAC، SAIC و NIO.

اتحادیه اروپا به یکی از میدان‌های اصلی این بازی تبدیل شده است. چین می‌خواهد در یکی از بزرگ‌ترین بازارهای کره زمین حضور داشته باشد و فعالیت آن برای استقرار در این بازار شتاب بیشتری گرفته است. علی‌رغم اینکه سرمایه‌گذاری‌های چین در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۳ به پایین‌ترین حد خود رسید، بنابر گزارش مؤسسه مرکاتور در مطالعات چین، در سال گذشته سرمایه‌گذاری‌های این کشور برای کل زنجیره تأمین خودروهای الکتریکی در اروپا به میزان ۵ میلیارد دلار افزایش داشته که تقریباً برابر است با ۶۰ درصد از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در اتحادیه اروپا و از افزایش ۶۱ درصدی سرمایه‌گذاری چین در این بخش خبر می‌دهد.»

یک تکه از کیک

افراد بسیاری از اروپا تا آفریقا، از آمریکای لاتین تا آسیای جنوب شرقی یک تکه از این کیک سرمایه‌گذاری سبز را می‌خواهند. سفرهای متعدد رهبران جهان به پکن شاید بهترین نمونه از این درخواست باشد. دینا بولوارته، رئیس‌جمهور پرو، پس از سفرش به چین در ماه ژوئن، گفت: «ما فناوری‌ای که چین دارد را در نوآوری علمی آن دیده‌ایم و می‌خواهیم به تقویت این روابط دوجانبه ادامه دهیم تا حمایت مرکز علمی آن‌ها را دریافت کنیم. به این ترتیب ما می‌توانیم پروی متفاوتی داشته باشیم.»

جورجیا ملونی، نخست‌وزیر ایتالیا نیز در سفر خود در ماه ژوئیه یادداشت همکاری صنعتی با چین را امضا کرد که

راه حل چین برای دور زدن تعرفه‌های اروپایی کارخانه‌ای به وسعت جهان

الکساندر براون، تحلیلگر MERICS بر این باور است که توسعه چین به خارج، ارتباط نزدیکی با مشکلات عظیم مازاد ظرفیت آن در بخش سبز دارد که دولت به‌شدت روی آن حساب کرده است. تولید مازاد باعث کاهش حاشیه سود در چین شده است. در حال حاضر ۱۳۷ برند مختلف خودروی برقی در این کشور وجود دارند اما تا پایان دهه، تنها ۱۹ عدد سودآور خواهند بود و انتظار می‌رود که بسیاری از شرکت‌ها در مسیر سقوط قرار گیرند.

این بازار فوق رقابتی در چین نیز تحت تأثیر تقاضای ضعیف داخلی قرار گرفته است. براون می‌گوید: «شرکت‌ها به دنبال افزایش فروش خود در خارج از کشور هستند؛ جایی که می‌توانند حاشیه سود بیشتری ایجاد کنند. آن‌ها می‌توانند این کار را از طریق صادرات یا افزایش ظرفیت تولید در خارج از کشور انجام دهند.»

بر اساس گزارش کار شورای دولتی، سندی که نخست‌وزیر لی چیانگ در ماه مارس گذشته ارائه کرد، صادرات آنچه پکن «سه گانه جدید» می‌نامد یعنی خودروهای الکتریکی، باتری‌ها و محصولات فتوولتائیک در سال ۲۰۲۳ حدود ۳۰ درصد افزایش خواهد یافت. البته پس از مدت کوتاهی، ضدمحمله تعرفه‌ای آمریکا و اتحادیه اروپا به میدان آمد. براون می‌افزاید: «با افزایش موانع بر سر راه چین، ما شاهد علاقه بسیار بیشتری برای ایجاد ظرفیت تولید این کشور در خارج از مرزهای خود هستیم. بنابراین، من فکر می‌کنم تعرفه‌ها نقش زیادی در سرمایه‌گذاری خارجی چین دارند.»

براون معتقد است که این می‌تواند یک گام مثبت به جلو برای اکوسیستم صنعتی اروپا در مورد وسایل نقلیه الکتریکی و باتری‌ها باشد. او توضیح می‌دهد: «این کار شغل‌های بیشتری ایجاد می‌کند و دانش و فناوری را به اروپا می‌آورد، دقیقاً در زمانی که بروکسل به از دست دادن رقابت‌پذیری خود فکر می‌اندیشد.» او با طنز اشاره می‌کند: «این کمی برعکس آن چیزی است که ۱۰ یا ۲۰ سال پیش در چین اتفاق می‌افتاد؛ زمانی که آن‌ها بسیاری از شرکت‌های خارجی دعوت کردند تا پایگاه‌های تولیدی در این کشور ایجاد کنند.» او معتقد است که انجام همین کار اکنون در اتحادیه اروپا منطقی است و جای این دو عوض شده است. بسیاری از شرکت‌های غول آسیایی اکنون در این بخش‌ها پیشرو هستند. تا زمانی که وابستگی به تمرکز بیش از حد به شرکت‌های چینی وجود نداشته باشد، دلیلی وجود ندارد که آن‌ها به توسعه صنعت در اروپا کمک نکنند.»

سایر تحلیلگران معتقد نیستند که راه‌اندازی کارخانه‌های چینی در اروپا باعث از بین رفتن خطر شود. با این حال، این اقدام می‌تواند نگرانی‌های مربوط به بیکاری را کاهش دهد و به محصولات برچسب «ساخت اتحادیه اروپا» بزند. مروگانک بوساری، دستیار مدیر مرکز ژئواکونومیک شورای آتلانتیک اخیر در مقاله‌ای می‌نویسد: «اما این تنها بخشی از مسئله را حل می‌کند و کالاهای همچنان بازارهای داخلی را اشباع می‌کنند، در حالی که سود به چین بازگردانده می‌شود.» او در مقاله خود اضافه می‌کند: «اتحادیه اروپا درباره نگرانی در مورد صادرات چین تنها نیست. ترس در چندین کشور G20 و فراتر از آن در حال گسترش است. از سال ۲۰۲۳ آرژانتین، برزیل، هند، ویتنام و اتحادیه اروپا تحقیقات ضد دامپینگ و ضدیارانه‌ای را علیه چین آغاز کرده‌اند. بر اساس مقاله بوساری، برزیل، کانادا، اندونزی، مکزیک، آفریقای جنوبی، ترکیه، ایالات متحده و اتحادیه اروپا بر برخی از کالاهای وارداتی چینی با ارزش افزوده بالا از جمله خودروهای الکتریکی، تعرفه وضع کرده‌اند. موانع تجاری یکی از نمادهای این دوره جدید حمایت‌گرایی از صنایع است. بر اساس هشدار سازمان تجارت جهانی، بیش از ۲۷ هزار اقدام مداخله‌جویانه از سال ۲۰۱۹ در چین به وقوع پیوسته است.

وانگ هوپائو، مشاور سابق دولت چین و اکنون رئیس مرکز چین و جهانی شدن می‌گوید: «شرکت‌های چینی مشتاق جهش خارجی هستند. آن‌ها دوست دارند در مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی سرمایه‌گذاری کنند. این همان کاری است که می‌خواهند انجام دهند. او همچنین می‌افزاید: «آن‌ها مشتاق هستند شغل و درآمد مالیاتی برای کشورهای محلی ایجاد کنند و فهرستی از منافع مشترک دولت چین را ارائه می‌کنند اما او محیط خصمانه و سیاست خصمانه دولت‌های اروپایی در قبال چین را محکوم می‌کند که مانع از سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی خواهد شد. او معتقد است که کارخانه‌های چینی به کشورهای دوست سرازیر خواهند شد. این نشان می‌دهد که آن‌ها می‌توانند به اسپانیا، آلمان، ایتالیا و فرانسه بروند. من فکر می‌کنم بهترین سیاست بهبود روابط و استقبال از سرمایه‌گذاری‌های چین است.»

منبع: ال پاییس

شامل وسایل نقلیه الکتریکی و انرژی‌های تجدیدپذیر است. او گفت: «این‌ها بخش‌هایی هستند که چین از مدتی پیش پیشگام آن بوده و در آن فعالیت می‌کند و مرزهای جدید دانش را با شرکای خود به اشتراک می‌گذارد.»

رئیس‌جمهور جدید ویتنام، تو لام، یکی از بازیگران کلیدی در استراتژی تنوع ریسک چین، بیانیه مشترکی را در ماه اوت با این کشور امضا کرد که در آن هر دو طرف، شرکت‌های خود را تشویق می‌کنند که سرمایه‌گذاری‌های خود را در فناوری پیشرفته در بخش‌های کشاورزی، زیرساخت، انرژی پاک، اقتصاد دیجیتال و توسعه سبز

افزایش دهند.

در ماه سپتامبر هم، نشست کلان چین و آفریقا با حضور بیش از ۵۰ رهبر این قاره در پکن برگزار شد. شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین، این اجلاس را با سخنرانی در جهت ترویج مدنیتراسیون سازگار با محیط‌زیست افتتاح و تأکید کرد: «چین مایل است به آفریقا کمک کند تا بال‌های توسعه سبز خود را بسازد.»

رهبران آفریقایی از او خواستند تا بخشی از زنجیره تولید چین را در آفریقا سرمایه‌گذاری کند. در همین حال، آنتونیو گوتش، دبیرکل سازمان ملل متحد - یکی دیگر از مهمانان - اعلام کرد: «مشارکت چین و آفریقا می‌تواند انقلاب انرژی‌های تجدیدپذیر را پیش ببرد. این می‌تواند کاتالیزوری برای انتقال کلیدی در سیستم‌های غذایی و اتصال دیجیتال باشد.»

دوبار تجارت چین

چین می‌داند که سرمایه‌گذاری هایش می‌تواند ابزاری برای چانه‌زنی کشورهای عضو باشد تا موانع تجاری خود را از بین ببرند. در عین حال، راه‌اندازی زنجیره تأمین در اتحادیه اروپا راهی برای اجتناب از تعرفه‌ها خواهد بود. در صورتی که در نهایت سرمایه‌گذاری‌ها کامل انجام شوند، خودروها دارای مهر «تولید شده در اتحادیه اروپا» خواهند بود و ارزش افزوده، اشتغال و انتقال دانش را پشت سر خواهند گذاشت.

چین روابط دوجانبه خود را با اعضای اتحادیه اروپا تشدید کرده است. این امر با مدیریت ضدیارانه‌ای اروپا، بر بخش‌های مختلف تولیدات اروپایی فشار وارد کرده است که می‌تواند حفره جدیدی در تراز تجاری بعضی از آن‌ها ایجاد کند. وانگ ونتائو، وزیر بازرگانی چین اخیراً برای دیدار با همتای خود در کمیسیون اروپا - والدیس دامبروسکیس - به بروکسل سفر کرد تا تلاش کنند در زمینه تعرفه‌ها و سوبسیدهای تجاری به توافق برسند؛ اگرچه هیچ کس امید زیادی به این مسئله ندارد.

ینس اسکلودن، رئیس اتاق بازرگانی اتحادیه اروپا در چین، در پاسخ به سوالات خبرنگاران در پکن گفت: «احتمالاً خطر غیر قابل چشم‌پوشی‌ای وجود دارد که اوضاع را قبل از اینکه بهتر کند به سمت بدتر شدن پیش خواهد برد.» از نظر او، مذاکرات جاری نشانه خوبی است اما اروپا نارضایتی خود را از تجارت دوجانبه آشکار کرده است. او ادامه داد: «این احساس قوی وجود دارد که چیزی باید تغییر کند. من فکر می‌کنم لازم است چین این را درک کند و بداند که اروپا ممکن است نگرانی‌های مشروعی در مورد عملکرد فعلی تجارت داشته باشد.»

مسئله این است که برای سال‌ها، چین تعرفه‌های حداکثر ۲۵ درصدی را بر صنعت خودروسازی اروپا حفظ کرده است. در حالی که بر صنایع خود این الزام را اعمال می‌کند که ۵۱ درصد از هر کارخانه چینی باید در تملک دولت باشد و از سوبسید دولتی بهرمند شود. این اقدام اگرچه توسط یک شرکت ملی و برای کشوری که در مرحله جهش صنعتی بود کارساز هستند اما در حال حاضر، اتحادیه اروپا چنین وضعی را تحمل نخواهد کرد.