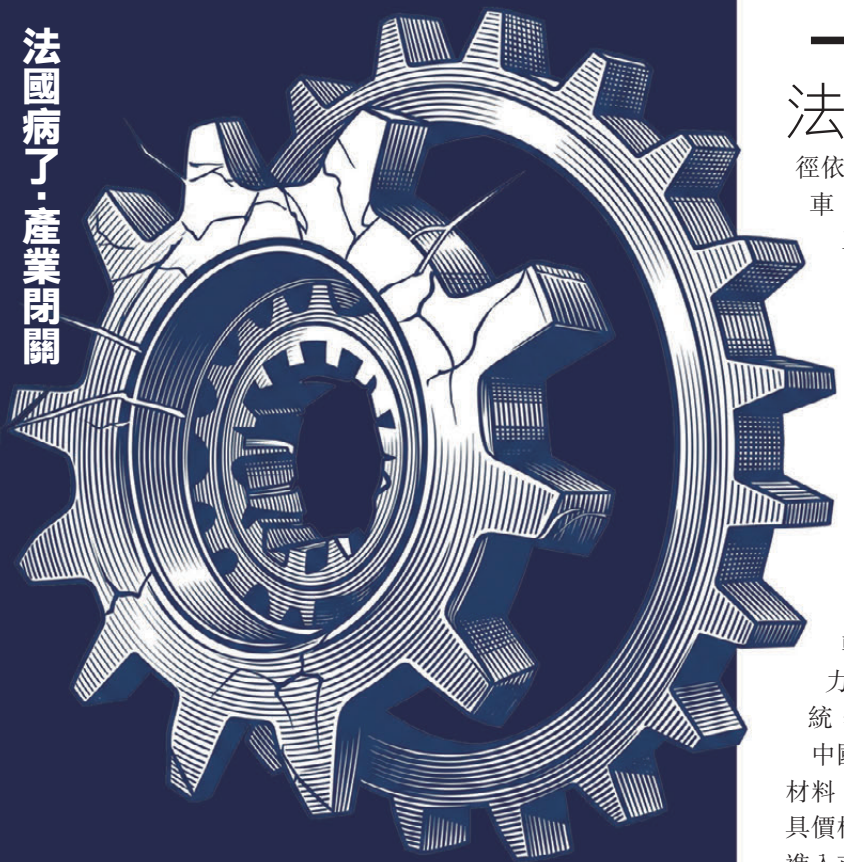


法國病了，產業閉關



**地緣解碼**

全球產業競爭進入新一輪技術更迭周期，新能源、人工智能（AI）成為決定未來產業的兩大主戰場。不少傳統工業強國面對變局，選擇以價值觀敘事作為產業決策的核心考量，法國正是典型樣本。長期以來，法國擁有完整工業根基、精密製造積澱與科研體系，本可在新技術浪潮中尋找新的增長支點，與不同技術體系的產業力量互補共生，但過度理想化的價值觀敘事逐漸主導產業選擇，將技術合作、市場互通綁定價值立場，最終演變成產業層面的自我封閉。這種產業閉關，並非單純貿易政策調整，而是思維層面的偏移：把價值觀口號置於技術規律、產業演化邏輯之上，以所謂安全、主權作為理由關閉外部合作窗口，在隔離外部競爭的同時，也隔開低成本方案、市場通道與技術交流機會，令產業升級步履遲緩。英國《金融時報》《經濟學人》亦警示：合作過度綁定價值立場、戰略自主（strategic autonomy）敘事將損害產業效率。

●香港文匯報記者 裴軍運

# 產業綠色轉型 法錯失合作窗口 靠價值觀過濾合作對象 搞政治小圈子架空發展決策

●10月22日，法國巴黎，示威者參加由學生團體和工會組織的抗議活動。資料圖片

法國產業困境並非一朝一夕形成，傳統工業優勢在數字化、綠色轉型衝擊下持續弱化，舊有產業路徑依賴已顯露疲態。綠色轉型本是一次產業換軌的機遇，新能源車、儲能、智能製造等新賽道強調開放協同，供應鏈跨區域分工、技術場景互鑒、規模化降本，是新興產業天然的屬性。新興產業不同於傳統重工業，它高度依賴大規模市場驗證、完整零部件供應鏈與快速迭代的商業化能力，任何單一國家很難獨立完成全鏈條的高效搭建。開放協作本是這一輪技術變革的通行邏輯，但法國的產業決策卻逐步背離這一規律。

## 對華電車徵稅築貿易壁壘

新能源汽車是綠色轉型最具代表性的產業，也是普通民眾最能直接感知技術紅利的領域。燃油時代，法國本土汽車工業曾經輝煌，擁有成熟的整車製造體系。但在電動化轉型階段，行業競爭規則發生根本改變：電動車的核心競爭力不再只是發動機、底盤調校，而是電池、電控、智能化系統，以及大規模生產帶來的成本下降。

中國新能源產業經過多年市場驗證，形成完整供應鏈，在電池材料、整車集成、智能駕駛場景落地方面積累規模優勢，產品兼具價格與技術成熟度。對普通消費者而言，更多高性價比電動車進入市場，意味着出行選擇增多，換車成本下降，綠色出行的普及速度也會加快。

但法國積極推動歐盟對華電車加徵關稅，純電車稅率上限達45.3%，還針對混合動力車限制進口配額，在產業層面築起貿易壁壘。這一決策並非完全基於產業競爭的技術層面分析，而是混入價值立場的判斷，將正常的產業競爭賦予額外屬性。同時，壁壘直接抬高本土市場的產品價格。

法國產業閉關的影響，並不局限於汽車行業本身，電池、充電基礎設施、車載軟件等上下游配套，都會受連帶影響。綠色轉型是系統工程，單靠關起門來保護，很難完成全產業鏈的同步升級。

## AI生態搭建須靠跨主體協同

如果說新能源是綠色轉型的實體產業賽道，人工智能則是這一輪科技革命的底層賦能賽道。AI並非單一產品，而是橫向賦能製造、交通、醫療、科研、公共服務的通用技術，它的發展高度依賴算力基礎、開發者生態、海量場景驗證、商業化落地反饋。全球AI競爭呈現明確格局：美國掌握底層算力和基礎大模型的早期技術積累，中國則快速推進場景落地，把AI技術嵌入製造業、城市服務、工業檢測等真實生產場景，依靠大規模應用反哺模型優化，形成研發—落地—迭代的循環。

法國並非沒有科研實力，高校、國家科研機構在基礎算法、理論研究方面具備積澱，但整體產業生態與商業化速度明顯落後。《金融時報》和《經濟學人》均指出，法國存在明顯商業化瓶頸（commercialisation bottleneck），規模化落地（scaling）速度落後中美。AI產業和傳統科研體系差異巨大，它不僅需要論文與基礎研究，更需要大量企業、初創團隊、數據場景、算力資源形成生態網絡，需要快速試錯、快速產品化，容忍商業化階段反覆迭代。法國的產業決策同樣受價值觀敘事影響，在AI領域的對外合作上，習慣優先審視立場屬性，彰顯自己是西方價值觀的代言人，歐盟領頭羊的角色，而非評估技術互補價值。

這種產業思路直接影響AI生態搭建。AI開發者社群、跨國技術交流、聯合研發項目，是產業生態活躍的關鍵。如果以安全、價值立場為由，限制與其他技術體系企業的合作，本土初創團隊可選擇的技術夥伴、算力方案、場景資源就會收窄。AI技術迭代速度極快，技術路線半年就可能發生變化，一旦合作通道收窄，本土團隊難以及時接觸前沿應用案例，商業化落地的節奏就會滯後。基礎研究可依靠國家投入維持，但商業化生態不能單純依靠科研院所，必須依靠市場活力、跨主體協同。

## 反覆強調技術主權切斷外部交流

技術主權是法國在AI領域反覆強調的目標，這一目標本身可以理解，任何工業強國都希望掌握關鍵技術自主能力。但技術主權不等於完全獨立閉關，真正穩健的技術主權，是在開放合作中掌握核心能力，保留自主選擇權，而不是主動切斷外部技術交流，在封閉環境裏單獨搭建整套生態。這樣搞的成本極高，且很難追上全球快速迭代的節奏。

AI產業的競爭本質是生態競爭，不是單一實驗室的技術比拼。當全球主要玩家都在推動跨區域場景合作、供應鏈協同的同時，法國選擇以價值觀判斷過濾合作對象，產業生態的活力自然被削弱。科研積澱無法自動轉化為產業競爭力，中間必須經過商業化落地、市場驗證、產業鏈配套這一環節，而這一環節恰恰需要開放的外部合作窗口。

## 將跨國技術合作綁定地緣立場

不論是新能源還是AI領域，法國的產業限制都常常以所謂「安全」作為核心理由。安全考量本身是產業決策的正常維度，關鍵基礎設施、關鍵技術領域設置風險評估，是各國通行做法。但當安全概念被擴大化，滲透到普通產業合作、商業技術交流，把正常市場合作都納入安全審查框架，就會從風險防控轉變為自我封閉。布魯蓋爾研究機構（Bruegel）認為，所謂安全化（securitisation）趨勢是將商業技術合作植入地緣風險框架，審查邊界持續向外擴張，結果錯失真正解決問題的良方。

過度理想化的價值觀敘事疊加保護主義，拖累產業升級、損害民生，錯失與中國合作的機會。與中國的產業合作，本質是不同技術體系之間的優勢互補，中國在新規規模製造、AI場景落地方面的積累，可以和法國精密製造、基礎科研優勢形成互補，雙方在技術驗證、供應鏈優化、綠色轉型場景上存在互利空間。可惜在價值觀優先思維主導下，這類互利合作選項被壓縮，合作窗口被人為收窄。



●當地時間10月12日，2026年巴黎車展拉開帷幕。圖為長安汽車在車展期間舉行發布會介紹多款新能源品牌車型。資料圖片

# 技術主權走極端 就是自我束縛

裴軍運

## 匯觀世界

法國的危機是一連串的連鎖反應：高債務只是表徵，政治分裂是中層癥結，而脫離現實的價值觀觀念、封閉的產業思路，才是深層桎梏。產業閉關並非單一政策，它會與體系內其他難題互相強化，形成難以打破的循環。產業升級停滯、新增長點遲遲無法培育，會加重舊產業結構的壓力。在壓力之下，決策層又更習慣依靠價值觀敘事凝聚共識，令保護主義持續固化，難以轉向開放協同。

新能源、AI迭代迅速，技術窗口期短，一旦錯過，後續追趕成本會急劇抬升。法國兼具扎實科研積澱與精密製造底蘊，本有條件深度參與新一輪全球產業分工，但如今落後疲態盡顯。產業升級的關鍵，在於尊重技術演化規律：價值觀敘事可作長遠指引，但不能主導產業決策。綠色轉型與智能化落地，終究離不開開放合作、市場競爭與供應鏈協同。

技術主權、綠色轉型、風險防控本身具合理性，可一旦走向極端，以價值觀判斷取代產業規律，借安全之名切斷互利合作通道，防禦就會變成自我束縛。新興產業生態天然開放，封閉式獨立發展難以持久，跨技術體系的互鑒互補，才是創新的重要動力。

回顧整條邏輯鏈，關稅壁壘割裂新能源賽道的降本協同，封閉產業生態拖慢AI商業化，安全敘事擴張令保護主義常態化，價值觀優先的思維閉環最終束縛產業。法國產業困境不在科研能力不足，而在決策被理想化敘事牽引，背離產業客觀規律，主動收窄合作空間。在技術換軌的關鍵節點，產業閉關短期看似自主，長遠卻持續拖累升級，讓綠色與數字轉型的目標難以落地。

## 新聞鏈接

據彭博社10月10日引述歐盟內部知情方案報道，歐盟擬以關稅配額機制管控中國混動車進口，計劃把本年度預計80萬輛的進口規模壓縮至40萬輛，超出配額部分將徵收較高關稅，措施依託保障條款（safeguard measures）推動，最快今年12月生效，方案仍待歐盟內部討論定案，尚未正式簽署落地。

針對相關磋商，中國商務部於10月12日通過答記者問回應，明確中歐就混動車貿易確認三大原則：符合WTO規則、非歧視、尊重事實。商務部強調，雙方安排以2025年30.2萬輛的進口基數向上設定，保障中國出口穩定增長，任何措施不得專門針對中國產品，中方取得的配額待遇不低於其他進口來源，同時中方保留在WTO框架下啟動爭端解決、尋求補償的全部權利。發言人同時提示，市場流傳的具體配額數字僅屬外媒傳聞，並非雙方敲定的正式內容。

近年中國混動車憑成本與技術優勢，快速打開歐洲市場，成為繼純電動車之後歐盟貿易政策的新焦點。業界分析指出，歐方這套構想本質上是延續對華新能源車的限制思路，以貿易工具為本土產業提供保護。這一動向也與法國主導的歐洲產業自主敘事相呼應，在綠色轉型的框架下，通過貿易門檻收窄外部競爭空間，令跨區域供應鏈協同的難度上升。

●10月17日，法國巴黎，一名抗議者將一輛自行車扔向一輛正在燃燒的汽車。此次抗議旨在反對生活成本高漲及燃油價格上漲。資料圖片

外媒：歐盟擬限中國混動車  
年進口降至40萬輛