

美媒：不專注自身車企發展 圖靠人為設限注定失敗

歐盟貿易壁壘

難阻中國電動車起飛

香港文匯報訊 歐盟日前宣布將對中國電動汽車發起反補貼調查，更不排除日後「揮舞關稅大棒」，試圖動用單邊經貿工具提高中國電動汽車產品在歐發展成本。不過《華爾街日報》分析稱，中國正在電動汽車賽道上加速前進，中國汽車品牌及其產品已經具備全球競爭力，歐盟若不專注自身車企發展，僅試圖依靠人為設限，料將遠不足以讓歐洲汽車製造商避免落後，更不能兌現為外企提供公平公正營商環境的承諾。

歐盟近期宣布調查中國電動汽車製造商進入歐洲市場時，是否透過政府補貼獲得了不公平的優勢。《華爾街日報》坦言，歐盟的做法實則是貿易保護主義抬頭的縮影，鑒於汽車行業對歐洲的重要性，以及中國作為競爭對手，在過去數年迅速崛起成為了全球領軍者，歐盟此舉不足為奇，這種趨勢（貿易保護主義浮面）在電動汽車、鋰電池等高科技領域更加明顯。

加徵關稅理由站不住腳

投資諮詢公司聯博資產管理的統計顯示，歐洲純電力電動汽車銷量中，約有15%源自中國進口。報道分析稱，得益於持續增長的中國市場，中國電動汽車製造商獲得巨大的規模優勢。現時在中國售出的汽車中，約三分之一是電池驅動的電動汽車或插電式混合動力汽車，主要車企除美國的Tesla之外，其他所有最暢銷車型都來自中國品牌。

聯博統計還發現，實際上不少歐美車企也熱衷在中國設廠。例如Tesla就從上海工廠出口其生產的電動汽車，寶馬和平治等歐洲老牌汽車製造商，也在歐洲銷售其於中國製造的電動汽車。中國龐大的供應商群體，以及在電池等領域完善的供應鏈，都有助降低生產成本，讓在華設廠對車企更具吸引力。

《華爾街日報》指出，歐盟試圖以「中國車企獲得政府補貼」為由加徵關稅，但這一說法恐怕站不住腳。由於許多中國電動汽車製造商多數已經自力更生，地方政府為它們提供的建廠補貼等資金，僅佔它們全年營收不足1%。加上中國生產的電動汽車在歐洲售價一般都較在中國國內更高，所謂「價格戰」的說法也不攻自破。

歐車企警告「自食其果」

瑞銀則估計，若要應對歐盟加徵關稅的做法，中國電動汽車製造商不排除安排轉移生產線，整體成本不會明顯增加。也有多間歐洲車企負責人警告，若歐盟的人為設限措施引來中方反制，反而是歐洲汽車製造商將深受打擊。《華爾街日報》最後提醒，歐盟試圖依靠人為設置貿易壁壘的做法，阻礙中國電動汽車在歐洲發展，效果會相當有限，「歸根結底，歐洲車企要加快自己的發展步伐，而非寄望於通過政府給外來競爭施加額外阻力，就認為能解決問題。」

◆ 歐盟對鋰電池、燃料電池和電解槽的需求可能增長10倍至30倍。

資料圖片



香港文匯報訊 路透社日前援引一份歐盟會議文件顯示，歐盟到2030年將高度依賴中國生產的鋰電池和燃料電池，甚至形容其依賴程度，或堪比俄烏衝突爆發前對俄能源的依賴。

撰寫報告的歐盟輪任主席國西班牙承認，鋰電池和數碼技術等都是歐盟「脆弱的領域」。歐盟領導人將於10月5日在西班牙格拉納達舉行會議，今次文件將成為討論歐洲經濟安全問題的基礎。路透社援引文件內

歐盟到2030將高度依賴中國電池

容稱，為解決太陽能、風能等清潔能源的間歇性問題，歐盟需找到儲存能源的方法，以實現2050年二氧化碳淨零排放的目標。文件中估計，歐盟對鋰電池、燃料電池和電解槽的需求將在未來數年內飆升，可能增長10倍至30倍。

類似以往依賴俄能源

報道稱，歐盟在電解槽的製造中段和組裝階段佔據強勢地位，擁有全球市場約半數份額，但歐盟在燃料電池和鋰電池方面高度依賴中國，「若不採取強而有力措施，到2030年，歐洲能源生態系統對中國的依賴程度，可能與對俄能源的依賴相似，儘管兩者性質有所不同。」

文件還稱鋰電池和燃料電池並非歐盟唯一脆弱的領域，「數碼技術領域可能出現類似情況。預測表明，歐盟對傳感器、無人機、數據服務器、存儲設備和數據傳

輸網絡等數碼設備的需求，將在未來數年間急增。」歐洲一直是中國電池產品出口的主要市場，單是今年第一季，中國鋰電池出口額排名前五的國家中，德國和荷蘭就分列第二及第四，中國出口至兩國的總金額，已超過對排名第一的美國同期出口額。

專家普遍強調，中歐經濟關係密切，只有互相增進共同利益，才有助雙方積極發展產業，維持國際合作。

亞洲專業諮詢公司JPW Asia汽車市場諮詢師西伯特指出，從電動汽車到鋰電池，歐盟試圖採取各類針對中國的調查甚至懲罰措施，但若因此與中國決裂，只會嚴重損害歐洲的汽車生產，「若中歐爆發經濟戰，大家都會深陷其中，最後很可能只有輸家。」

◆ 平治等歐洲老牌汽車製造商，也在歐銷售其於中國製造的電動車。

資料圖片



◆ 歐洲純電力電動汽車銷量中，約有15%源自中國進口。

資料圖片

戰略性遏華或放寬礦業生產 惹環團憂慮

香港文匯報訊 歐盟近期頒布連串涉及電動汽車電池行業政策，包括批准《歐盟電池和廢電池法規》於2024年生效，對在歐洲市場銷售電池的中國等地企業施加更嚴格環保限制。

歐盟還同意到2030年，成員國任何戰略原材料供應從單一國家進口不得超過65%。不過環保團體擔憂，這些措施反而會為部分坐擁礦產的國家提供便利，放寬對礦業生產的環境保護要求。

◆ 芬蘭等國擁有許多重要礦產，一旦開採或破壞環境。網上圖片 英國《衛報》



提到，芬蘭等國擁有許多重要礦產，若歐盟限制從中國進口關鍵礦產資源，料會尋求以芬蘭等國作替代。然而環保人士擔憂，這些國家不排除會讓許多監管不力的礦企加快開採速度，滿足歐盟或其他國家的需求。環保人士不滿歐盟的單一國家進口限制提案，實則加快了部分國家開採礦產的許可發放速度，卻未提升礦業公司需遵循的環保標準。

非牟利環保組織「芬蘭礦業觀察」董事會成員賈蒂尼表示，歐洲的礦業公司本可實現可持續發展，電池產業也是如此。他們唯一需要做的就是採用環保技術，但他們不想這樣做，因為這是一項額外的投資。

限制礦物來源地 美法案作繭自縛

香港文匯報訊 美國去年通過《通脹削減法案》，為電動汽車、電池和可再生能源領域提供大量補貼，並要求所涉礦產必須來自本土，又或與美國有自由貿易協定的國家，且不包含中國。不過《華爾街日報》提醒，全球對關鍵礦物需求激增，尤其歐美國家挖掘礦產審批非常遲緩，加上更多國家陸續限制關鍵礦產出口，歐美料難以迅速尋找替代選擇。

美礦產審批制度落後

標普全球2023年8月一份報告指出，隨着

《通脹削減法案》生效，全美電動汽車等產業對關鍵礦物需求激增，到2035年將較現時增加12%至15%。

屆時美國的鎳、鈷和鋰等用於電池和清潔能源的關鍵礦產消費量，更會增長多達22倍，用於發電設備的銅消耗量也會翻倍，迫使美國更加依賴進口。到2035年，非美國自貿夥伴國家的鈷產量將佔全球約90%，美國僅限自貿夥伴的供應，將很難滿足自身進口需求。

報道還提到，美國本土的銅儲量可滿足其

20年需求，然而美國對任何礦產的審批制度落後、效率低下，一處礦藏單是從發現到投產，平均就耗費15年時間，審批需時就要7至10年。

關注能源市場的「普氏能源資訊」諮詢總監德拉諾爾稱，美國從1970年代以來，甚至沒有建造過一座銅礦精煉廠。

報道也指出，印尼和智利等國都限制當地鎳、鋰等關鍵金屬出口，並將礦產國有化，美國等發達國家尋求進口替代會更困難。

歐盟伸橄欖枝

非洲拉美「熱情有限」

香港文匯報訊 據路透社披露，歐盟10月的峰會將討論向非洲和拉丁美洲伸出橄欖枝，試圖拉攏發展中國家抗衡中國。

2023年7月，歐盟、拉美和加勒比地區50多位國家元首和政府首腦，在比利時布魯塞爾舉行8年來首次歐盟-拉美和加勒比國家共同體峰會。不過德媒指出，中國對非洲和拉美影響力日增，拉美國家對歐盟提議的熱情相當有限。

德國《日報》就峰會評論稱，歐盟希望通過加強對拉美投資及推動基建計劃，從而削弱中國在當地影響力。不過歐盟

委員會主席馮德萊恩僅承諾在總額3,000億美元、圍繞能源、交通和數碼領域的全球門戶項目中，撥出10億美元資助拉美國家，「歐盟試圖重新找回對拉美的熱愛，但這些國家對歐盟的熱情有限。」

中國對拉美地區愈來愈重要

德國《商報》也指出，歐盟當中尤其西班牙和葡萄牙等殖民時期宗主國，多年來都削減對拉美的直接投資。反而中國在拉美經濟受困時期伸出援手，「在中國與拉美各國簽署的自貿協定不斷增加時，歐洲卻仍圍繞歐盟與南方共同市場貿易協定爭論不休，中國對拉美地區變得愈來愈重要。」

《商報》還強調，部分西方國家顯然沒有意識到，歐美在拉美的影響力正在下滑，「如果拉美被要求支持美國和歐盟對中國的制裁，但該地區提出自己的觀點，與美歐都不同，我們不應感到驚訝。」