



# 比亚迪在印尼投资的挑战

■ 本报评论员: 余凡

印度尼西亚盛产镍矿, 一年前, 特斯拉(Tesla)表态要在印尼建电池厂, 但却空雷无雨。所幸, 印尼CNN网去年12月26日称, 中国电动汽车制造商比亚迪(BYD)计划前来建厂, 企业也表明将带来一系列的产业设施及完整的供应链, 以便支持电动汽车的生产。

比亚迪的亚太汽车销售事业部总经理刘学亮表示, 有关投资计划还在等候并了解印尼政府对电动汽车生态系统发展的承诺。他在中国广东省深圳市比亚迪总部大厦对记者说: “如果印尼政府公布了相关条例措施, 我们有信心在印尼投资建厂。与其和别的企业合作在印尼生产, 我们更着重建立自己的整套生产线, 不但是制造电动汽车, 我们也计划把整套供应链带进来, 当然, 这些措施必须得到当地政府优惠政策以及投资法规的支持。”

最近, 政府出台2023年第79号总统法规(Per-

pres)以取代2019年第55号总统法规。新法规安排了对“运用国内原材料”(TKDN)在国内组装生产的电动汽车制造商给予特别的优惠补贴。这段时间, 比亚迪方面还在观望、等待印尼政府对相关法规的技术性指导。

显然, 比亚迪有独特的投资策略, 与同样来自中国的吉利(Chery)、哪吒(Neta)电动汽车不同, 后者选择与印尼现有的车厂合作生产。不过, 也已有五菱(Wuling)和东风(DFSK)自己建厂。比亚迪目前正在泰国建厂, 按计划能于明年投产, 并供应当地的国内市场。

另一方面, 印尼比亚迪摩托公司总经理赵先生(Eagle Zhao)表示, 企业相信印尼将成为比亚迪在东南亚地区的生产中枢。因此比亚迪考虑投资建设电动汽车生态系统, 从原材料、蓄电池到电动汽车的系列生产线。“正如刘学亮先生所提的, 我们边走边看, 投资计划已完成, 不过, 企业还等待政府公布对日后建厂生产电动汽车所给予的

承诺及优惠。”

比亚迪是中国传奇人物王传福于1995年在深圳创办的科技及生产厂商。对印尼市场来说并不陌生, 早在2018年, 雅加达巴士公司(Transjakarta)就采用了比亚迪的电动大巴, 而蓝鸟(Blue Bird)计程车也已经运营了比亚迪的两款电动汽车, 都广受好评。估计今年3月份起, 印尼的汽车市场将涌入比亚迪大量各种款式、高性价比的电动汽车。

今年1月上旬, 国际车企公布2023年第四季的销售量, 意外的是, 比亚迪居然超过特斯拉, 成了全球销量最高的纯电动车企, 引发不少海外业者及媒体的“反思”。马斯克却很淡定地回应: 特斯拉是一家AI和机器人公司, 而比亚迪只是一家车企, 根本没有可比性。

但马斯克的说辞难以服众, 因为大家都看到, 比亚迪站起来了, 而特斯拉已经显露颓势。有不少人仍相信特斯拉的创新科技要高于比亚迪, 专家则建议以实际数据做个比较。首先对比电池技术,

比亚迪和特斯拉都有自研自产电池的能力。比亚迪的磷酸铁锂(LIP)电池的“刀片”改变了传统电芯的圆柱和方壳结构, 让相同尺寸的电池能塞进更多电芯, 有更高的容量, 车子的续航里程、充电速度和电池寿命也就能得以提高。虽然其能量密度不如三元锂电池(TLB), 但是价格便宜、安全性高, 这是厂商和用户同样喜欢的优点。

特斯拉和西方阵营通用的是圆柱电池, 比方壳电池好; 其充电速度、续航里程一度领先。但中国最新研制成功的刀片、短刀电池, 其功效毫无疑问已超越了“圆柱电池”。

此外, 比亚迪选择生产广大人民群众喜爱的“买菜车”, 兼顾大空间、大扭矩、多类型功能和低价格的方针。而特斯拉至今生产不过5款车型, 全是“贵族车”。比亚迪不仅车型更多、价格更亲民、配套设施更完备, 产品做工也明显更好, 更能讨好多数消费者的欢心。比亚迪能在销量上超过特斯拉, 除了科技能媲美, 更多还是

依靠更广泛的产品线,

《亚洲周刊》新闻主题为《印尼透露比亚迪计划设厂 当地经销商被爆反华背景》的评论称: “中国电动汽车制造商比亚迪于1月18日在印尼雅加达‘缩影公园’(TMID)举行新车发布会。同一天, 印尼经济统筹部长艾尔朗加(Airlangga Hartarto)透露, 比亚迪计划在印尼投资13亿美元, 建造一座产量15万辆汽车的工厂。”语气显得很自豪。

其实, 比亚迪早在2020年开始就同印尼VK-TR技术有限公司合作, 继而在2022年合作组装电动大巴, 供应首都雅加达市政府的交通系统。VK-TR公司董事长兼总经理阿宁迪亚(Anindya Bakrie)曾表示, 印尼的汽车市场潜力巨大, 而VKTR公司旗下企业Bakrie Autoparts公司是汽车配件供应商, 有47年行业经验, 可能配合比亚迪进行建厂。

文章分析, 印尼VKTR公司属印尼巴克利兄弟(Bakrie Brothers)集团的子公司。其前任掌舵人阿布利

萨(Aburizal Bakrie)是阿宁迪亚的父亲。阿布利萨是前总统苏哈多所倚重的原住民商人, 有反华的历史背景, 于1998年主张对印尼华商进行“再分配”。他于2009至2014年担任从业集团党总主席, 也在前总统苏西洛内阁担任过统筹部长。其集团涉嫌2006年西多阿佐(Sidoarjo)毒泥案, 2008年的操纵偷税案, 在国内声誉不佳。

《商务网》(Bisnis.com)于23日报道, 针对比亚迪计划在印尼设厂生产电动汽车的消息, 美国摩根大通(JP Morgan)投资公司提出了一些“莫名其妙”的警示和评估。由此反证, 美国方面对比亚迪在印尼投资建厂的计划是十分顾忌的。我们相信比亚迪一定能克服各种困难和挑战, 让印尼生产的比亚迪走向市场、走向东南亚。



■ 南海之声

1月30日, 中国海警发布信息, 4名菲方人员在28日非法闯入中国黄岩岛礁盘活动。根据中国海警公布的现场执法视频, 我海警人员以中英双语喊话, 对菲方人员予以警告驱离, 现场处置专业规范。

中国南海研究院研究员丁铎对此表示, 中方在黄岩岛行使主权管辖, 拥有充足的历史和法理依据, 菲律宾的非法主张不仅站不住脚, 其背弃双方在南海问题上业已达成的和平稳定共识, 反倒以南

## 屢在黃岩島製造事端, 菲律賓何理之有?

海争议来搅动地区安全, 这种做法只会增加中菲间的海上摩擦, 中方也势必采取坚定的维权手段, 维护国家主权和海洋权益。

**菲方所谓黄岩岛主张, 无理非法**

丁铎在接受南海之声专访时指出, 在上个世纪90年代以前, 菲律宾并没有对黄岩岛提出过领土主张的诉求。甚至1990年时任菲律宾驻德国大使在回复德国无线电爱好者的信函中, 明确表示“据菲国家地图和资源信息部, 黄岩岛不在菲领土主权范围以内”。但是在1997年前后, 菲律宾政府却突然改变立场, 对黄岩岛提出主权诉求, 并通过发表官方文件、修订国内法等一系列操作, 去寻求和制造一些所谓的法理上的依据。

丁铎进一步解释, “菲律宾领土组成和范围是由一系列国际条约确定的, 其中无一将黄岩岛纳入菲领土范围。而菲律宾单方面以黄岩岛在地理上更靠近菲律宾, 在其专属经济区范围之内, 从而宣称对黄岩岛拥有主权, 这也不符合包括《联合国海洋法公约》在内的任何国际法。”

根据《联合国海洋法公约》, 沿海国允许建立200海里专属经济区, 但无权因此而损害他国的固有领土主权。而黄岩岛海域自古就是中国渔民的传统渔场, 中国历代政府出版的官方地图均将黄岩岛标为中国领土。在1935年、1947年、1983年, 中国政府三次对黄岩岛进行定名, 并在1983年公布的“我国南海诸岛部分地名”中, 将

黄岩岛作为标准名称, 一直沿用至今。

丁铎指出, 除了对黄岩岛进行定名, 中国政府还前后4次批准境内外的无线电爱好者登上黄岩岛进行科学考察活动, 这也是彰显中国政府对黄岩岛行使领土主权管辖的方式。而菲律宾方面, 不仅对黄岩岛的主权认定前后不一, 甚至相互矛盾, 其所谓对黄岩岛进行管辖的所谓事实也语焉不详, 很难自圆其说, 更没有国际法理依据。

**无视中方海上善意, 诬陷舆论**

自去年以来, 菲律宾除在仁爱礁海域多次挑衅, 同时也在黄岩岛屡造事端。根据公开报道显示, 去年9月、10月、12月, 菲律宾就先后三次派

遣公务船舰闯入我黄岩岛。而就在此次“登礁”行动之前, 菲律宾还在国际舆论大肆炒作中国海警在黄岩岛驱赶菲律宾渔民, 阻止其捕捞海贝。

对于菲律宾方面屡次炒作中国侵害菲律宾渔民在黄岩岛海域的捕鱼权, 试图在国际上塑造中国“以大欺小”的“霸凌”形象, 丁铎表示, 这是菲律宾在用所谓的曝光策略等“灰色地带”手段, 来诬陷舆论。

实际上, 中国和菲律宾确实早在2017年杜特尔特政府时期, 就菲律宾渔民赴黄岩岛附近相关海域捕鱼做出了妥善安排。

“但前提是, 菲律宾渔船不能进入潟湖内, 而且不得违反中国的法律法规, 不得捕捞珍稀海洋生物, 不得破坏附近海域的

生态环境, 同时菲方海警等执法力量也不得冲闯黄岩岛海域, 不得对中国渔民进行驱逐扣抓等。”

丁铎指出, 这些前提限定首先体现出中方对黄岩岛的主权和管辖权, 同时也是向菲方释放出善意, 但是菲方无视中方的善意, 说一套做一套, 且挑衅行动步步升级, 显然已经不再遵守这种共识了。

丁铎最后表示, 如果菲律宾继续不断制造摩擦, 甚至放弃共同管控分歧的意愿, 中方将对此别无选择, 势必将采取更为坚定、坚决、果断的海上措施, 维护中国的领土主权, “在维护南海领土主权和维护南海和平稳定方面, 中国的立场和政策是一贯的、连续的, 对此菲律宾要有清醒认识”。

## 莫让“小黑屋”阻碍中美人文交流

■ 新华时评

新华社北京1月31日电 新华社记者许苏培 近期, 多名中国留学生自华盛顿杜勒斯国际机场准备入境美国时, 遭美边境执法人员无端盘查、滋扰并被注销签证遣返回国。这些持有合法有效证件和签证的留学生被带进“小黑屋”接受盘问, 有的甚至被限制人身自由长达十多个小时。中美双方就促进人文交流达成共识, 美方如今仍“小动作”不断, 损害中国留学生合法权益, 毒化两国人文交流氛围, 中方已提出严正交涉。事实证明, 美方所谓“中国行动计划”的“寒蝉效应”还

没有消除。美国自诩开放包容和学术自由, 却滥用国家安全概念, 将学术研究政治化、武器化, 选择性、歧视性针对中国留学生, 滥施打压。被美方执法人员频繁无端盘查, 强行检查随身手机、电脑等电子产品以及进“小黑屋”, 已成为不少中国留学生的“共同经历”。据一名被遣返留学生反映, 美方执法人员甚至赤裸裸地表示: “我们不在乎你的科研, 要怪就怪你是中国人, 我们不相信你。”

美方将教育交流合作政治化、工具化, 不仅阻断部分留学生求学之路、影响他们的人生规划, 也将危害美自身的科研环境和创新活力。20世

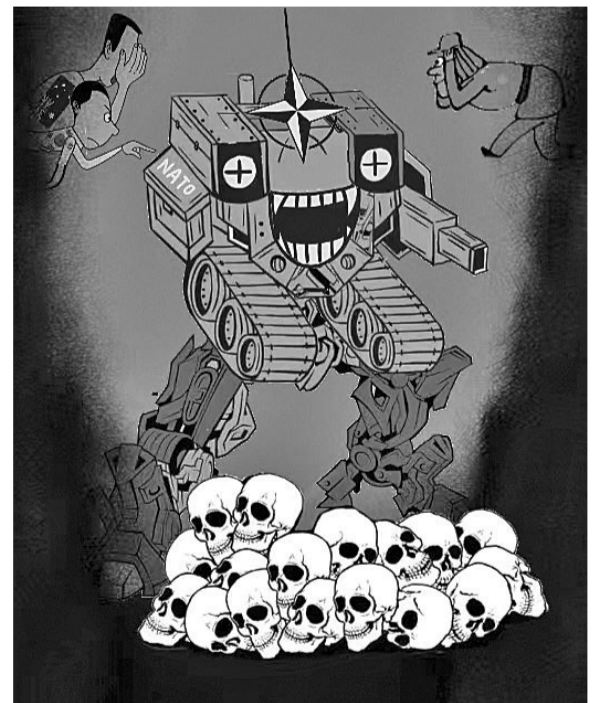
纪以来, 美国构建起科技优势的一个重要原因是其对外开放的人才交流战略, 来自世界各地的人才为美国科技事业作出重要贡献。

近几个月来, 每月均有数十名包括留学生在内的中方赴美人员被美方强制遣返。美方如此霸道行径, 势必让许多有意赴美留学的中国学生望而却步。如果越来越多的留学生将美国作为留学“雷区”, 美国的创新活力和人才优势也必将受到削弱。

今年是中美建交45周年。回顾近半个世纪的交往历程, 教育合作始终是中美人民双向奔赴的生动范例, 是两国人文交流最有成效的领域

之一。去年旧金山会晤期间, 中方主动倡议, 未来5年愿邀请5万名美国青少年来华交流学习。为落实这一倡议, 中方将设立“美国青年使者来华专项奖学金”项目, 欢迎更多美青少年做中美友好的新一代使者。

与之形成鲜明对比的是, 美国说一套做一套, 虽多次表示“支持美中人文交流”“欢迎中国留学生”, 却让“小黑屋”成为部分中国留学生赴美第一站。美方行径与中美关于促进两国人文交流的共识背道而驰, 与倡导国际人才交流的时代潮流背道而驰, 不光损害美国自身国际形象, 也损害其未来竞争力, 最终只能是害人害己。



漫点南洋 战争机器 Dindin 投稿邮箱: editor@guojiribao.com

## 为比亚迪出海点赞!

万隆: 高鹰

旧中国“一穷二白”制造业名落孙山做梦都不敢想一夜之间中国新能源汽车出海飞天跃上珠峰巅成了世界环保车之冠让我们热烈欢呼点赞看啊, 深圳港湾停泊大型运输船满载7000辆比亚迪电动车出海驶往东瀛

飞赴汉堡港看! 舱里驶出的比亚迪排成五彩长龙丰田车要员90度点头哈腰向比亚迪点赞! 汉堡码头广场星印车主管神采飞扬向中企人员翘起拇指夸奖回顾历史沧桑近百年

令人落泪心寒如今时代变迁中国电动车崛起为了期待这一天长夜漫漫历经雨雪风霜走过洼洼坎坎不禁想到王传福比亚迪创业巨匠敢想敢闯胆大包天雄心万丈壮志凌云以深圳为大本营从小做起勇于变革敢于创新善于斗争不怕美霸打压刁难

无惧牛鬼蛇神作梗“敢教日月换新天”最后摆脱了重重困境王传福一跃! 跻身世界五百强! 记得2012年间比亚迪产量、销量约一万辆如今, 一翻再翻已达700万辆销量成了世界之冠真是十年磨一剑! 令人刮目相看君不见比亚迪产业链完善多样化电动车辆吉利、奇瑞、哪吒、长安

一个接着一个涌现神州大地上新能源车百花齐放比亚迪车辆一枝独秀四海红遍一些人神情忧伤怀疑比亚迪的质量其实担心是多余的中国建设已变迁再三强调产品高质量勇于创新善于创新落实创新如今核心技术不输美利坚电池、电机、电控

早已赶超“特斯拉”仅一次充电能续航700公里以上经再三较量特斯拉已败得惨时速、性能、电源早被比亚迪淘汰特斯拉已靠边站! 看啊 印尼新年喜临门千岛处处喜讯传比亚迪(byd)来了! 比亚迪来到我们身旁看! 新产品三款BYD seal BYD atto3 BYD DOLphin已在雅加达亮相

已用上刀片电池速度又快又省电你是雅加达的救星! 减少大污染送上阵阵清爽展现一片蓝天! 欢迎! 比亚迪车辆我钟情你美丽的身影我赞叹你顽强的性能让亿万百姓呼吸更清新的空气让更多驾驶员享用比亚迪的优点好啊, 比亚迪车辆我们再次为你欢呼! 我们再次为你点赞!