

擔憂本土車企，歐洲對中國電動汽車開啓補貼調查 | Whatsnew

有分析認為，歐洲汽車企業的未來取決於中國車企的國內價格戰如何進行下去。



2023年9月6日，德國慕尼黑舉行的IAA Mobility 2023國際汽車展上，參觀者觀看中國汽車品牌上汽MG名爵的Cyberster電動汽車。攝：Leonhard Simon/Getty Images

端傳媒國際組刊登於 2023-09-19

[#中國電動車](#) [#德國汽車工業](#) [#電動車](#) [#貿易戰](#) [#新能源汽車](#) [#歐盟](#) [#中歐關係](#)

9月13日，歐盟委員會主席馮德萊恩（Ursula von der Leyen）在向歐洲議會發表年度演說時拋出了一項新議程：調查中國電動汽車是否受益於補貼並因此以更便宜的價格出口到歐盟。如果調查結果認為這一結論成立，那麼歐盟就有機會考慮向中國電動車徵收懲罰性關稅。

中國商務部立刻就此表達了強烈不滿。在次日的[回應](#)中，商務部表示「歐盟擬採取的調查措施是以公平競爭為名行保護自身產業之實，是赤裸裸的保護主義行為，將嚴重擾亂和扭曲包括歐盟在內的全球汽車產業鏈供應鏈，並將對中歐經貿關係產生負面影響」。

儘管目前看來，馮德萊恩的計劃尚未有實質結果，但不少分析認為，這一舉動一旦成功，將有可能帶來北京方面的強烈反擊報復，從而在中歐之間出現一場真正的貿易戰爭。其強度有機會超過十年前歐洲和中國之間圍繞太陽能電池設備的貿易爭端。[（延伸閱讀：《歐洲的下一個能源考驗：擺脫對中國太陽能板的依賴》）](#)

電動汽車是中國近年來快速發展並大力推動的核心產業之一。在全球減碳的背景下，中國企業掌握了這一新業態的部分核心技術、資源產能和產業鏈上下游。中國電池製造商寧德時代（CATL）的出貨量近年來佔據全球汽車電池市場的三分之一以上。其歐洲首家汽車電池工廠也於2023年初在德國[投產](#)。

2023年第一季度，中國汽車出口量甚至超越了日本，躍升為世界第一大汽車出口國。[官媒指](#)這一數據背後是電動汽車帶來的「工業換道」優勢。歐洲一旦打擊中國電動車進口，將意味着中國企業巨大的潛在利潤損失。

值得注意的是，這一調查針對的不僅僅是中國品牌，也包括中國生產的電動車，意即特斯拉（Tesla）等外國品牌在中國生產的電動車也將被納入調查範圍。[最新報導](#)顯示，擁有超過2000名工人、佔地面積超過85萬平方米的特斯拉上海工廠自2020年交付以來已經生產了超過200萬部汽車，佔特斯拉全球總產量的2/5。[（延伸閱讀：《中國與特斯拉究竟是否相愛？》）](#)

對歐盟汽車企業來說，來自中國和美國的電動汽車競爭壓力極大，最關鍵的問題之一是電動車的價格形成和傳統汽油車截然不同。管理諮詢公司科爾尼（Kearney）的合夥人馬洛爾尼（Christian Malorny）在接受德國[《經理人》（Manager-Magazin）雜誌](#)採訪時表示稱，電動汽車的成本中，電池佔到40%。而歐洲企業幾乎不控制電池的上下游產業鏈和原材料。

他還計算稱，和德國福士（台譯：福斯）工廠相比，比亞迪的同類車型在中國生產的成本要低近一半。

歐盟委員會則稱中國政府的補貼和企業貸款在電動汽車銷售中扮演了重要角色，從而涉及到不正當競爭。



2023年1月2日，美國電動汽車製造商Tesla在柏林勃蘭登堡超級工廠。攝：Patrick Pleul/picture alliance via Getty Images

德國《明鏡週刊》和其他媒體的[報導](#)都指出，馮德萊恩的計劃背後有來自法國商界和德國政府中的綠黨的支持。綠黨的政策一向試圖降低汽車業——尤其是燃油車行業在德國經濟中佔據的比重；而法國車企相比德國車企在中國佔據的市場份額要小得多，更有動力遊說歐洲提供貿易保護。據[媒體《Politico》分析](#)中國乘用車市場聯席會的統計數據：截至8月份，法國汽車在中國市場中份額已降至0.4%，而德國汽車則達17%。

在九月初舉行的慕尼黑車展上，中國參展商幾乎佔到了一半。這令德國車企感到了明顯的[競爭壓力](#)。但在商業上，德國企業更不支持限制貿易。因其在中國仍然佔據龐大的市場份額，德國車企很可能會在補貼調查和隨後的爭端中受到損失。[（延伸閱讀：《德國大眾汽車的中國「依賴」：加速容易減速難》）](#)

在此前接受德國《商報》[採訪](#)時，寶馬（BMW）汽車的CEO齊普策（Oliver Zipse）就表示稱，希望歐盟政府認真考慮是否要大力推行電動汽車。他指這一政策沒有考慮歐洲的實際情況，即歐洲自己不擁有電動汽車的主要原材料——電池所需的鎳、鋰等金屬，而這些金屬在全球的礦區已經被包括中國在內的其他國家大舉投資。

他指歐洲應該為燃油車提供更長的過渡期，並加大對氫能等新技術的研發，以符合歐洲的資源現狀。

但上文提到的馬洛爾尼分析認為，歐洲汽車企業仍然有五年左右的窗口期。這是因為中國市場很大，中國的諸多電動車企業正在為了搶奪國內市場而大打價格戰。價格戰對企業會造成傷害。他預計不少中國車企會在價格戰中落敗退出市場，最終勝利者才會有精力大力布局在歐洲的業務，從而為歐洲車企留出喘息時間。

但他還預計，就算如此，歐洲車企也很可能要加大工時、降低人力成本，才能夠獲得在主場的競爭優勢。這些無不意味着，關稅壁壘、提高准入門檻、供應鏈合規審查等議題會在未來更多出現在歐洲和中國的汽車相關貿易和消費領域。儘管過度的保護主義亦有減弱企業競爭力的惡性後果。

不過，馮德萊恩推動的調查需要數月時間才能有初步結論。而今年年底之前，預計將會舉行例行的由中國總理和歐盟領導人共同出席的中歐峰會。亦有分析指歐盟方面可能也想在貿易問題上增加談判籌碼。

[#中國電動車 #德國汽車工業 #電動車 #貿易戰 #新能源汽車 #歐盟 #中歐關係](#)

本刊載內容版權為端傳媒或相關單位所有，未經[端傳媒編輯部](#)授權，請勿轉載或複製，否則即為侵權。

端傳媒八週年 | 另一個世界仍然有可能

訂閱端傳媒，期待改變的你，
與亟待突破的我們，共同撐起另一個世界。

8週年尊享會員 特別優惠 **20%OFF**

立即訂閱 →

端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)