

# 美電動車市場發展力不從心

## 拜登病急亂投醫 勢擾亂供應鏈

在美國電動車市場發展不如預期的情況下，美國總統拜登再度以所謂「國安威脅」為藉口，日前指示美國商務部，就中國製造的電動車軟件等展開調查。分析指，面臨競選連任壓力的拜登，這一做法背後的動機有多個，包括關鍵州密歇根的支持，遏制中國電動車行業的發展等，但這無疑將造成全球供應鏈混亂加劇，最終反噬美國自身。

美國企業  
近期暫緩發展電動車

【大公報訊】在拜登聲稱中國電動車可能造成所謂「安全威脅」不久前，美國科技巨企蘋果2月27日對內宣布，放棄發展了10年的電動車項目，轉而集中研究生成式人工智能。蘋果做出這個決定的背景是，美國電動汽車銷量的增長速度大不如前，多家車企放緩了「電動車擴張」計劃。就連利潤率曾經創下行業奇跡的特斯拉，盈利能力也在萎縮。

華府智庫「戰略暨國際研究中心」中國事務專家甘思德說，他也擔心拜登此舉是基於「言過其實的國安疑慮」的保護主義，這可能造成全球供應鏈混亂，反噬美國自身產能。

### 美國車企暫緩電動車計劃

實際上，自去年10月以來，美國多個汽車廠家以及相繼宣布放緩電動車發展計劃。去年10月，由於面臨低於預期的需求和不斷變化的市場條件，美國通用汽車、本田宣布，取消共同開發平價電動車計劃。同月，美國福特汽車宣布電動車部門Model e在2023年在第三季度虧損13.3億美元，同時推遲其120億美元的電動汽車投資計劃。今年2月22日，生產電動貨車的新興車企Rivian預期，今年產量為5.7萬輛，遠低於市場估計的8萬輛。該公司也因應市況前景不明，將裁減10%人手。

中國乘用車市場信息聯席會的數據則顯示，包括插電式混合動力車在內的中國電動汽車銷量從2022年的570萬輛猛增36%，至2023年的770萬輛。在去年中國售出的2170萬輛新車中，電動汽車佔三分之一以上，而2022年這一比例為28%。

儘管去年美國包括插電式混合動力車在內的電動汽車銷量大增，但市場規模較小。2023年，美國的銷量增長了58%，達到150萬輛，僅佔總量的9.6%。

報道指，美國汽車製造商已表明很擔心，甚至恐慌未來必須在國內與中國電動車競爭。特斯拉(Tesla)創辦人兼行政總裁馬斯克今年1月曾表示，中國汽車公司是「最具競爭力的」，「如果不設置貿易壁壘，它們將摧毀世界上大多數其他汽車公司」。



根與UAW成員會面。(右一)上月在密歇根州與UAW成員會面。法新社

### 中國車賣得好是因為車好

拜登在制定電動汽車政策時面臨各種相互衝突的政治目標。2022年，美國國會通過《通脹削減法案》(IRA)，計劃投資3690億美元，重點支持電動車、光伏等清潔能源產業的發展。拜登的目標是，在2028年前，美國國產電動車佔到全新車銷售額的50%以上。去年12月，美國能源部(DOE)發布「敏感外國實體(FEOC)」的解釋指南規定，2024年起，消費者購買的電動車如果含有非自貿國家如中國生產的電池，將無法享受高達7500美元的聯邦稅收抵免政策。同時，指南還取消了此前針對汽車製造商20萬輛補貼上限限制。

拜登原本希望於汽車製造商展開合作，進一步刺激美國市場電動車銷量。然而根據最新統計，法案生效後符合補貼條件的電動車型數量(包括純電和混電)由2023年的25款減少到13款，其中符合補貼要求的純電動車減少一半，由原來的17款減少到8款，包括底特律三大汽車公司的一些產品。

全球最大的電池材料製造商之一優美科(Umicore)行政總裁米德雷奇則表示，美國汽車製造商在銷售電動汽車方面遇到困難，而中國市場則蓬勃發展，這是因為與美國產品相比，中國電動汽車的銷售因為效能更出色和更具價格優勢而急劇成長。他在談到中國汽車時說：「它們就是好車，所以人們買它們。美國的(生產商)似乎很難把好的電動汽車(推向市場)」。

全球最大的電池材料製造商之一優美科(Umicore)行政總裁米德雷奇則表示，美國汽車製造商在銷售電動汽車方面遇到困難，而中國市場則蓬勃發展，這是因為與美國產品相比，中國電動汽車的銷售因為效能更出色和更具價格優勢而急劇成長。他在談到中國汽車時說：「它們就是好車，所以人們買它們。美國的(生產商)似乎很難把好的電動汽車(推向市場)」。

(綜合報道)

### 蘋果

2月27日，美國科技巨企蘋果對內宣布，放棄發展了10年的電動車計劃，轉為專注生成式AI研究。

### Rivian

2月22日，美國電動汽車企Rivian預期今年產量為5.7萬輛，遠低於市場估計的8萬輛。該公司也因應市況前景不明，將裁減10%人手。

### 通用汽車

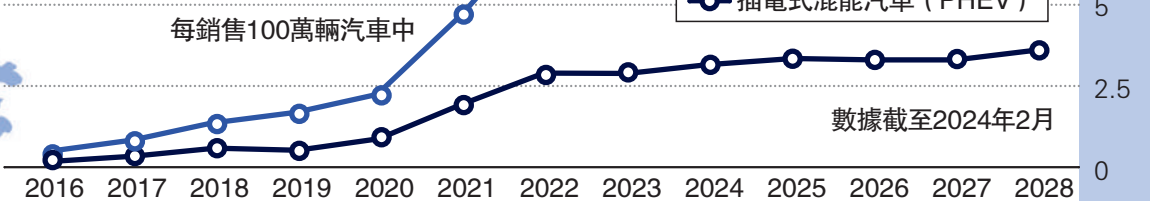
去年10月，由於面臨低於預期的需求和不斷變化的市場條件，通用汽車、本田取消共同開發平價電動車計劃。通用汽車還宣布放棄其原定至2024年中期在北美生產40萬輛電動汽車的目標，轉而專注於滿足市場需求。

### 福特汽車

去年10月，宣布電動車部門Model e在2023年在第三季度虧損13.3億美元，同時推遲其120億美元的電動汽車投資計劃，並減少了部分福特野馬Mach-E的產量。

大公報整理

### 全球電動車銷售佔比走勢圖



數據截至2024年2月 來源：Statista



▲美國車企Rivian宣布減產並裁員。法新社



▶中國比亞迪海豚電動車近期再度降價。路透社

### 《通脹削減法案》電動車補貼規定

2022年8月16日，拜登正式簽署《通脹削減法案》(IRA)，投資3690億美元用於應對氣候變化，將重點支持電動車、光伏等清潔能源產業的發展。

- 申請資格：在北美進行組裝的新車，消費者最多可獲7500美元補貼。
- 電池關鍵礦物規定：2023年，40%以上的電池原料金屬必須來自美國或通過自由貿易協定採購，並逐年增加10%。到2027年，佔比為80%。符合該要求的新車可獲得3750美元的優惠。
- 電池組件規定：2023年，電池在北美製造或組裝的組件佔比50%，並逐年增加10%，到2029年達到100%，其電池中不可包含在「敏感外國實體」所組裝或生產的組件。符合該要求的新車可獲得3750美元的優惠。
- 2023年12月，美國能源部宣布補貼新規定：2024年起，從中國、俄羅斯、朝鮮、伊朗等外國實體生產的電池組件出口美國，購買相關電動汽車消費者不再享有優惠補貼；2025年起，上述外國實體生產的關鍵礦物出口美國，購買相關電動汽車消費者不再享有優惠補貼。

### 拜登特朗普爭搶汽車工人選票

【大公報訊】據《紐約時報》報道：美國密歇根州是大選中少數關鍵搖擺州之一，也是傳統的汽車工業重鎮。特朗普和拜登因此就電動汽車的問題頻頻隔空交火，瞄準的是當地汽車工人的選票，兩人都試圖表現出對中國更強硬的態度。在2016年的大選中，特朗普曾在密歇根州打敗希拉里；2020年大選，拜登在該州以微弱的優勢勝出。蓋洛普去年的民調顯示，71%共和黨人不考慮購買電動車。

來自工會的選票，一直是拜登票倉的重要組成部分。去年，針對拜登政府出台的尾氣排放新規定，美國汽車工人聯合會主席費恩宣稱，工會出於「對電動汽車轉型的擔憂」，將不再支持拜登連任。美國汽車工人聯合會一直對電動汽車持謹慎態度，因為組裝電動汽車

所需的工人較少，無疑會導致失業。去年秋天，美國三大車企工人大罷工，部分原因是擔心汽車行業向電動汽車過渡，將影響就業。

拜登當時急赴密歇根州，成為第一位與罷工汽車工人站在一起的在任總統。幾個月後，到了今年初，美國環保署宣布對汽車排放規則作出了新的修訂。幾周後，該工會宣布支持拜登連任。

特朗普多次抨擊拜登的「全電動汽車騙局」，批評拜登迫使汽車製造商轉向生產電動汽車，他在社交網站Truth Social上稱，生產電動車所需的工人更少，「但更重要的是，消費者並不需要大量電動汽車，而且所有電動汽車都將在中國製造。」

### 充電樁數量杯水車薪 司機易陷里程焦慮

【大公報訊】綜合《紐約時報》、《華爾街日報》報道：受電池續航能力影響，純電動汽車的續航里程在100至400英里(160至640公里)之間，司機在長途駕駛時，容易出現所謂的「里程焦慮」，因此充電樁的數量和分布非常重要。

數據顯示，去年美國消費者購買了119萬輛純電動汽車，同比增長46%。美國總統拜登的目標是到2030年，能安裝好50萬個地面公共充電樁。

▶美國電動車充電樁不足，司機容易出現里程焦慮。美聯社

但是，根據美國能源部最新數字，全美目前僅擁有6.57萬個充電站，共有18.1萬個充電樁。專家指出，美國到2030年需要超過200萬個充電樁，才能滿足國內電動汽車增長的需求。

除了數量嚴重不足，美國的公共充電樁另一個大問題是分布存在不平衡。在人均收入最高的州，比如，內華達

州、科羅拉多州、華盛頓特區、佛羅里達州和加州，每萬人擁有的充電樁數量最多。而在收入最低的州中，60%的地方並沒有電動汽車充電樁。在密西西比州、阿肯色州、肯塔基州、亞拉巴馬州和路易斯安那州，每萬人只擁有不到兩個充電樁。白人社區每萬人擁有3.03個充電設備，這一數字比在非裔美國人社區多兩倍，比在印第安人和阿拉斯加原住民佔多數的縣的數量多出近2.7倍。

調查公司JD Power電動汽車情報執行董事特羅普指出，在加州，公共充電樁平均相隔9英里，而在北達科他州，充電樁之間的平均距離可能超過800英里。消費者購買電動汽車時，最普遍的擔憂是周圍缺乏便利的充電設施。

