

商務部：加稅擾亂中歐電車互利合作

中企為歐盟帶來技術及就業 成員國爭落戶機會

歐盟委員會12日發布關於對華電動汽車反補貼調查的初裁，擬從7月4日起對自中國進口的電動汽車徵收17.4%至38.1%不等的臨時反補貼稅。13日的商務部例會上，商務部新聞發言人表示，歐方此舉擾亂中歐新能源車互利合作，涉嫌違反世貿組織規則，中方保留向世貿組織提起訴訟的權利，敦促歐方立即糾正錯誤做法。有美國智库表示，歐盟成員國相互競爭中國電動汽車投資落戶，因為中企為歐洲帶來急需的技術，並創造了就業機會。



▲2月2日，在瑞典斯德哥爾摩的電動車展，人們在一款中企電動車上用中文寫下「技術」一詞。

【大公報訊】綜合點新聞、中新社、第一財經報道：商務部新聞發言人何亞東表示，歐方裁決披露中的認定，缺乏事實和法律基礎，此舉不僅損害中國電動汽車產業合法權益，擾亂中歐新能源車互利合作，也將扭曲包括歐盟在內的全球汽車產業鏈、供應鏈，歐方的做法，涉嫌違反世貿組織規則，是赤裸裸的貿易保護主義行為，中方保留向世貿組織提起訴訟的權利，並將採取一切必要措施，堅定捍衛中國企業合法權益。外交部發言人林劍13日在外交部例行記者會上說，「這起調查是典型的保護主義行為，無視客觀事實，罔顧世貿規則，違背歷史潮流，只會損人害己。」

奇瑞率先落戶西班牙建廠

中國電動汽車在全球市場上既面臨關稅壁壘的考驗，也同時成為許多經濟體競爭奪其建廠「落戶」權的對象。

去年3月，土耳其對從中國進口的純電動汽車徵收40%的額外關稅。本月8日，土耳其宣布從7月7日起，將對從中國進口的傳統和混合動力乘用車徵收額外關稅，每輛至少7000美元。與此同時，土耳其政府公開表示歡迎中國車企到當地落戶建廠。今年5月，土耳其工業和科技部部長卡希爾透露，已和比亞迪以及奇瑞「進行很長時間的談判」，與上汽集團和長城汽車的單獨談判也在進行中。卡希爾稱，土

耳其與歐盟達成關稅同盟，因此是向歐盟出口的理想基地。

土耳其並不是唯一向中國車企敞開大門的歐洲國家。匈牙利、波蘭、西班牙、意大利等歐盟成員國政府也紛紛出台激勵措施，吸引中國汽車製造商來歐洲建廠。在西班牙，奇瑞汽車於今年4月與該國車企埃布羅簽署協議，成立合資企業在西班牙生產汽車。據商務部網站消息，這是中國汽車企業開拓歐洲市場、實現本地化生產的一次積極嘗試，也是中國企業首次與西歐發達國家簽署汽車本地化生產協議。

「發展成豐田一樣的跨國企業」

據美國榮鼎集團今年發布報告，預計2024年中國在海外的電動汽車投資將保持強勁勢頭，投資會從電池轉向在歐洲、拉丁美洲和亞洲的電動汽車製造。「(歐盟成員國)它們迄今為止一直熱衷於接受中國的電動汽車投資。事實上，它們正在相互競爭，為中國企業提供激勵措施。畢竟，中國電池廠為歐洲汽車製造商帶來了急需的技術，創造了就業機會，提高了當地附加值。」報告表示。

奧維諮詢董事合夥人、奧維論壇亞太區主席貝哲民此前表示，中國電動汽車製造商生產業務很可能擴展到境外，在歐美建立重要生產設施和工廠，發展成像福特或豐田一樣的跨國企業，這也是一種很好的模式。



中國電動車企來「投」 歐洲求之不得

比亞迪

2017年在匈牙利科馬羅姆市的工廠投產，主要生產零排放純電動公交車和叉車；2023年12月宣布將在匈牙利建設新能源乘用車工廠，在三年內建成並投入運營，設計年產能大於10萬輛。

奇瑞

今年4月，奇瑞與西班牙埃布羅公司簽約在當地設立合資工廠，計劃今年第四季投產，是中企首次與西歐發達國家簽署汽車本地化生產協議。



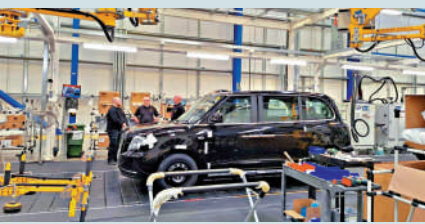
▲4月19日，奇瑞與埃布羅在西班牙巴塞隆那簽署合作協議。

上汽

去年MG品牌年銷量突破20萬輛，啟動工廠選址。

吉利

2010年收購沃爾沃，已具備歐洲本地產能的能力；2022年，吉利宣布與波蘭首個國產汽車製造商EMP達成合作，將其模塊化電動汽車平台SEA浩瀚架構授權給EMP使用。



▲英國考文垂是一家由中國吉利集團投資後轉型生產電動汽車的工廠。

長城

2023年已開始推進歐洲工廠選址工作。

蔚來

從2021年進軍歐洲市場以來，蔚來已在歐洲布局43座換電站、46根充電樁、接入超50萬根第三方充電樁；以及7家蔚來中心、8家蔚來空間、55家蔚來服務中心。2022年9月，蔚來在匈牙利比奧托爾巴吉投資建設的首個海外工廠投入運營。



▲1月26日，在匈牙利比奧托爾巴吉，一名工人在蔚來能源歐洲工廠工作。

零跑

將與法意合資車企斯泰蘭蒂斯(Stellantis)合作在波蘭蒂黑工廠生產電動汽車。

▲2023年9月5日，人們在德國慕尼黑國際車展的城市公共展示區參觀比亞迪汽車。

中國電車出口歐洲Q&A

Q: 歐盟進口多少中國電車?

A 歐盟是中國電動汽車的最大進口國。2023年，中國出口了155萬輛電動汽車，40%銷往歐洲。

Q: 中國車廠更具競爭力?

A 據汽車零部件供應商佛瑞亞計算，憑藉更低的研發成本、資本支出水平和勞動力成本，中國汽車製造商生產一輛小型電動汽車的成本比歐洲汽車製造商低1萬歐元。

Q: 如何應對加關稅衝擊?

A 中國汽車工程學會、中國汽車人才研究會名譽理事長付于武表示，做好各方面的準備，打好陣地戰和持久戰。陣地戰意味著在當地建廠，避免或避開各種壁壘；持久戰則需中國車企在國際市場深耕細作，不斷提升產品美譽度和市場競爭力。

中國貿促會：中企將拿起法律武器維權

西方雙標

6月12日，歐盟委員會發布關於對華電動汽車反補貼調查初裁結果，擬對進口自中國電動汽車徵收臨時反補貼稅。對此，中國貿促會新聞發言人發表談話表示，歐委會濫用世貿組織貿易救濟規則，肆意採取貿易保護措施，嚴重破壞全球電動汽車產業鏈供應穩定與安全。中國貿促會、中國國際商會代表中國工商界呼籲歐方切實遵守世貿組織規則，立即取消對華電動汽車反補貼徵稅措施。

「在歐盟電動汽車行業未遭受任何損害，也未主動申請調查，並多次表示反對情況下，歐委會依然一意孤行採取徵稅措施。與此同時，歐盟向其電動汽車和電池行業提供了大量補貼，這是典型的雙重標準。」中國貿促會指出，歐委會在本案調查中，明顯違反世貿組織規則，調查程序顯失公平公正，中國應訴企業根本無法正常完成調查程序，歐委會因此以所謂「可獲得事實」規則裁定中國企業高額補貼幅度，中國行業企業將堅決拿起法律武器，在世貿組織規則項下捍衛自身合法權益。

「歐委會濫用世貿組織貿易救濟規則，肆意採取貿易保護措施，嚴重破壞全球電動汽車產業鏈供應穩定與安全。」中國貿促會、中國國際商會代表中國工商界呼籲歐方切實遵守世貿組織規則，立即取消對華電動汽車反補貼徵稅措施。

大公報記者任芳韻



▲5月29日，在馬耳他比爾基卡拉，一名男子坐在一輛比亞迪純電動汽車上體驗。

堅定走進去 歐洲民眾不會拒絕好產品

專家解讀

儘管在歐洲遭遇挑戰，但中國汽車出海的大勢已經不可逆轉。全國乘用車市場信息聯席會秘書長崔東樹撰文表示，自2021年以來，隨着世界疫情的爆發，中國汽車產業鏈韌性較強的優勢充分顯現，中國汽車出口市場近兩年表現亮眼。今年1~4月，自主車企海外市場總銷量72萬輛，同比增長57%，自主車企在海外市場的零售表現很好。

在崔東樹看來，中國汽車整車出口創世界性奇跡，這是跨國車企看不懂的巨大成就。歐盟對中國電動汽車的調查是中國自主電動汽車強後國外激反應現象。

雖然中國汽車在歐洲市場遭遇挑戰，但歐洲是一個非常理想的汽車市場。歐盟汽車市場發展成熟度高，產銷規模及保有量均位居世界前列。汽車保有量大，平均使用年限較長，為新車銷售提供了穩定的替換需求。在新能源汽車市場，歐洲是新能源汽車鼓勵政策最激進的市場之一，對電動汽車的接受程度較高，電動汽車生態系統也較為完

善。中國車企在電動化與智能化方面的優勢將成為撬動這一市場的關鍵支點。

在消費者偏好方面，歐洲消費者對汽車品質、性能和設計有着較高的要求，這為中國車企提供了展示其高端產品和技術的機會。中國車企通過經濟型燃油車的熱銷和電動汽車的導入，在歐洲市場的比重整體呈逐年上升態勢。

清華大學汽車發展研究中心主任李顯軍建議：「中國車企對歐洲的限制政策要積極應對，還是要堅定不移地走進去，深耕核心技術，打造高性價比的產品，歐洲消費者是不會拒絕的。」

中國汽車報



▲2月2日，人們在瑞典斯德哥爾摩舉辦的電動車展上參觀吉利高端電動汽車品牌極氪的新款電動汽車。

新華社

中國龍頭車企 加速歐盟本土組裝

成本優勢

瑞銀歐洲汽車行業研究主管帕特里克·胡默爾13日表示，面對歐盟擬對從中國進口電動汽車徵收臨時反補貼稅，中國龍頭車企可能會加快在歐盟進行本土化組裝。

歐委會日前發布，擬對從中國進口的電動汽車徵收臨時反補貼稅。胡默爾對此分析認為，若這成為最終裁定，預計會產生兩個後果：一是進軍歐盟的中國整車廠群體將變得更加集中，中小企業可能受到影響，但中國行業龍頭可能繼續推進。對中國電動汽車製造商來說，全球市場的利潤率往往高於國內市場，即仍有一定降價空間來部分抵銷關稅的影響。

二是中國車企行業龍頭可能會加快在歐盟進行本土化組裝，這將獲得匈牙利、意大利、西班牙等歐盟成員國的歡迎。據測算，即使在東歐本土組裝汽車，中國龍頭企業仍將比歐盟傳統整車廠擁有25%的成本優勢。

因此，胡默爾表示，我們認為該關稅對一些歐盟大眾市場車企的「利好」，即便有也非常有限，由於利潤率走低，走量的電動汽車板塊仍將面臨激烈競爭；而該關稅對於歐盟高端整車廠無影響。胡默爾表示，7月4日，歐盟委員會將公布對詳細計算的說明，並在公布後執行該關稅。最終措施將於11月4日公布，有效期為5年。理論上講還有三周的談判窗口期。

中新社