

當地時間11月21日，瑞典電動汽車電池製造商「北伏」(Northvolt)在美國正式申請破產保護，該公司行政總裁兼聯合創始人卡爾森宣布辭職。「北伏」一直被歐洲寄予希望，希望在歐洲建立獨立電動汽車電池供應鏈，挑戰外國電池製造商在歐洲的主導地位。分析指出，「北伏」破產標誌着歐洲在電動汽車轉型道路上遭遇挫折，未來仍舊障礙重重。



▲「北伏」所生產的電池模型。

法新社

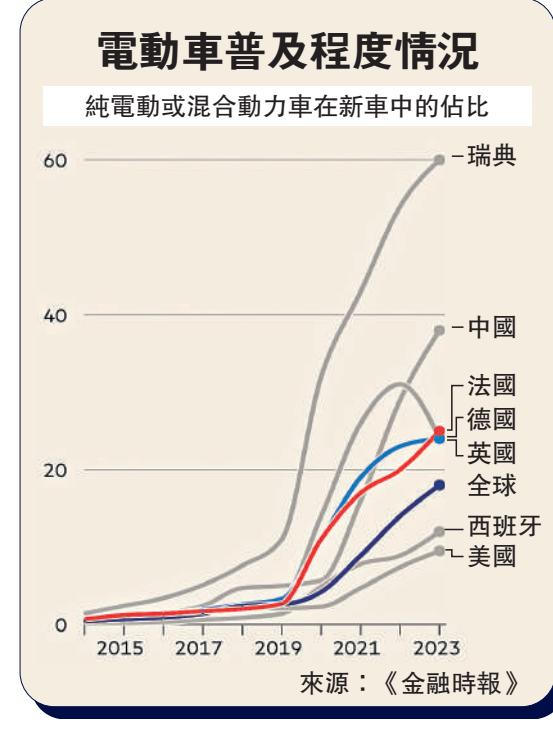
「北伏」(Northvolt)發展歷程

- 2016年，兩名前特斯拉員工創立新電池公司，當時名為SGF Energy，目標是生產地球上最環保的電池，與中國和美國競爭。
- 2017年，公司更名為「北伏」(Northvolt)，獲得1.2億美元的投資，並宣布40億美元的鋰電池巨型工廠計劃。
- 2019年，「北伏」集資10億美元，投資方包括德國寶馬、德國大眾和美國高盛等，其中大眾持股20%，為最大股東。汽車電池廠預計2023年投產。
- 2020年，寶馬與「北伏」簽署20億歐元的電池訂單。
- 2023年，「北伏」位於瑞典謝萊夫特奧接連發生意外，導致多人受傷和兩人死亡，生產幾乎完全停頓。
- 2024年6月，「北伏」在謝萊夫特奧工廠3名員工在家中離奇死亡，瑞典警方啟動刑事調查。同月，由於「北伏」產能不足，寶馬取消了電池訂單。
- 2024年9月，「北伏」宣布大規模裁員，並停止Northvolt Ett電池擴建專案。
- 2024年11月，「北伏」在美國申請破產保護。

來源：路透社

瑞典電池巨頭「北伏」申請破產保護

歐洲自建供應鏈夢碎 電動車轉型遇重挫



「北伏」位於瑞典北極圈小鎮謝萊夫特奧的超級工廠。

路透社

【大公報訊】「北伏」21日表示，根據美國《破產法》第11章，在美國申請破產保護，聯合創始人卡爾森宣布卸任行政總裁。據悉，「北伏」的資金狀況非常糟糕，賬面僅剩約3000萬美元(約2.34億港元)現金，只能維持運營約一周時間，而負債高達58億美元(約452.4億港元)。據彭博社統計，「北伏」成為今年美國申請破產的公司中負債最多的一家。破產申請顯示，「北伏」在7個國家和地區擁有約6600名員工，公司預計將在明年第一季度完成重組。

分析指出，「北伏」過去數年的履歷光鮮亮麗，但面臨工廠產能低、工廠管理不善等方面的難題，最終只能申請破產保護。

擴產嚴重落後 工廠事故不斷

2016年，北伏由兩名前特斯拉高管在瑞典創立，被視為歐洲電池製造業自主化的希望，要與來自亞洲和美國的電池巨頭進行競爭，曾有歐洲「寧德時代」之稱。該公司的口號「讓石油成為歷史」，足以彰顯其野心。背靠德國大眾汽車、寶馬汽車和

美國高盛的北伏，自誕生以來已融資了150億美元，是歐洲創業公司中最多的一家，當中包括股權、債務融資和政府支援，並從歐洲主要汽車廠及製造商獲得了超過500億美元的訂單。大眾成為其最大股東，持股比例為21%，高盛為第二大股東，持股為19%。

「北伏」在瑞典北極圈小鎮謝萊夫特奧建立了一家電池生產超級工廠，並在2021年底生產了首塊電池。該工廠預計年產能為16吉瓦時，但到了2023年，該工廠的年產能遠低於1吉瓦時(即可為1.7萬輛電動車提供電池)。

今年年初，卡爾森曾向《金融時報》透露，瑞典工廠產能年底要達到5倍以上，才能完成年產量1吉瓦時的目標。這樣的擴產速度，連北伏的投資者寶馬汽車都無法接受。今年6月，寶馬取消了一筆價值20億美元的「北伏」電池訂單，轉手給了韓國三星。

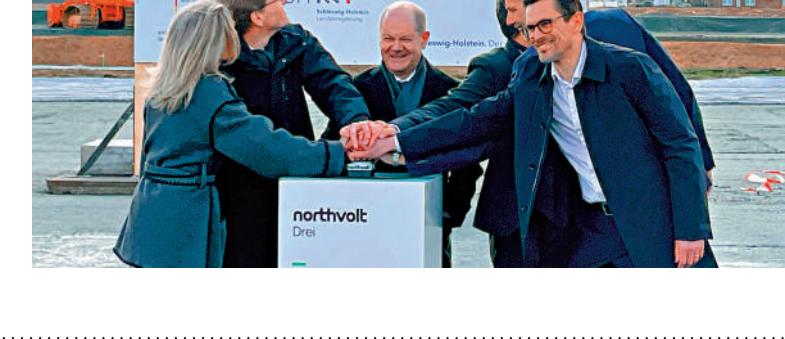
另外，「北伏」工廠去年因為安全事故頻發，造成兩名工人死亡，導致生產幾乎完全停頓，尤其影響其向瑞典卡車製造商斯堪尼亞的交付計劃。今年，還發生了三起看似健

康的「北伏」工人離奇死亡事件。瑞典警方正對事件進行調查，但「北伏」強調，沒有發現當中存在聯繫。

在擴產進展不順的情況下，「北伏」此前還公布了在德國、加拿大和瑞典建設多家新電池工廠的計劃。如今這些項目可能都需要延期。但「北伏」強調，德國和加拿大建廠將繼續進行，因為這相關資金是獨立運作的，其中包括兩國政府提供的近40億美元的補貼。

瑞典政府拒絕援手

歐洲計劃在2035年前停止銷售燃油車，因此，歐盟委員會將電池行業列為其優先發展的產業之一，這對於支援傳統汽車行業向電動車轉型至關



德國今年3月，德國總理朔爾茨出席「北伏」新工廠奠基儀式。

法新社

歐洲不同地區電動車普及率參差

【大公報訊】據《金融時報》報道：歐洲正努力爭取在2035年前停止銷售燃油車，這給汽車製造商帶來了壓力，隨着歐盟更嚴格的排放規定即

將生效，歐洲電動汽車的大規模普及之路仍然充滿障礙。

最近幾個月形勢尤為嚴峻，歐洲電動汽車銷量連續攀升的勢頭出現了



歐洲多國電動車情況

挪威
電動車普及率全球最高，2024年10月登記的新乘用車中，94%為電動汽車。挪威政府除了提供稅收減免，還大力投資充電基礎設施，並允許電動汽車使用專用車道。

丹麥
政府大力推動電動車購買補貼與基建投資，今年10月份，電動汽車在丹麥市場份額提高到62%。丹麥電動汽車免稅補貼政策將在2025年繼續實施。

瑞典
今年10月，瑞典電動汽車佔新車登記達62.2%，比去年同期的60.6%略高。

德國
由於德國政府一度提前取消電動車購買補貼，導致今年1-8月德國電動車新車登記量大幅下降，只佔全部新車的18.6%。當局在9月已恢復部分補貼措施。

愛爾蘭
截至2024年10月，電動汽車銷量同比下降了25%，並已連續9個月下降。該國在2025年預算引入了新的補貼措施。

大公報整理

使在法國，該國充電站數量大約是西班牙的四倍。

歐洲大陸和英國都在採用策略，限制高污染、排放量大的燃油車進入部分地區，從而促使民眾轉向購買電動車。但是，在歐洲部分城市，密集的公寓樓和層層審批手續，使得安裝必要的充電基礎設施變得更加複雜。

民眾擔心充電方面的麻煩和電池壽命。有法國花店店主說，歐洲牌子的電動車，仍然存在續航問題，「如果我去尼斯進貨，回來後送三次貨，就沒電了。」相比而言，中國品牌汽車有900公里左右的續航里程。

銷量低迷 日產汽車擬縮減泰國工廠規模

【大公報訊】綜合路透社、共同社報道：因汽車銷量下滑，日本第三大汽車、日產汽車(Nissan)在本月初宣布裁員近萬人，並計劃在2025年秋季前，縮減在泰國工廠的生產規模，預計將對當地約1000名員工進行裁員或調整工作崗位。

11月7日，日產公布截至9月30日的2024財年上半年財報，盈利為329億日圓，較2023年同期減少了90%，淨利潤也比去年同期減少94%，僅為192億日圓。同時，日產宣布將在全範圍內裁員約7%，即9000人，並削減全球產能20%。日產社長兼CEO內田誠從本月起，月薪自願減少50%。

據悉，日產將停止年生產量約22萬輛的第一工廠的生產，並在明年9月之前將其業務合併到年生產量約15萬輛的第二工廠。日產於21日還表示，預計到今年年底，該公司在美國約有6%的員工(約1000人)將提前退休。此外，包括本田汽車和鈴木汽車等日本車廠，都在進行泰國工廠的關廠或整合事宜。

德國大眾汽車工人擬下月大罷工

【大公報訊】綜合路透社、《金融時報》報道：德國大眾汽車(Volkswagen，也稱福士)的關閉工廠和裁員計劃，再次面臨難題。代表德國大眾工人的德國金屬工會(IG



▲德國汽車工人在大眾汽車沃爾夫斯堡的總部外示威。

Metall)22日表示，由於勞資雙方未能就薪資和關廠問題達成協議，工會將於12月1日舉行大罷工。

受成本高企、競爭力下滑以及汽車需求下降等影響，大眾汽車於9月份公布大規模「瘦身」計劃，包括關閉至少三間德國工廠，裁減數萬名員工，並將剩餘工人的工資削減10%，以削減經營成本。這是德國大眾87年來首次計劃關閉本土工廠，遭到工會和工人的強烈抵制。

11月21日，勞資雙方就大眾管理層提出的降薪、裁員和關廠的方案，進行第三輪談判。在談判之前，來自德國各地的約6000名工人在大眾位於沃爾夫斯堡的總部外進行示威。工會反對關閉工廠，表示可以接受削減工

時以保留崗位，並將部分原定增加的工人工資和獎金納入一項「未來基金」，以幫助企業應對風險，工會同時呼籲削減股東分紅。據工會測算，這些措施可以讓大眾削減15億歐元(約121億港元)的生產成本。工會談判代表格勒格表示，資方除了質疑工會的提議外，並沒有提出新建議，雙方分歧依然巨大，準備在12月9日再次談判。

據悉，工會在12月1日進行的罷工，最初是持續數小時的「警告性罷工」，而工會成員可以投票決定是否將罷工升級為24小時或更長時間的罷工。大眾汽車是歐洲最大的汽車廠，在德國約有30萬名員工，其中12萬名員工受僱於六家工廠。