

《金融時報》：中國在歐電動車電池產能到2031年遠超韓國居首



中國車企將在歐洲汽車市場擔當主導角色。網上圖片

中國在電動車電池領域大躍進，逐步成為「全球電池工廠」。資料圖片

歐洲在過去數十年一直是全球汽車引擎的生產中心，不過隨着電動汽車產業迅速發展，中國在電動車電池領域大躍進，逐步成為「全球電池工廠」。英國《金融時報》引述統計顯示，到2031年，中國在歐洲的電動車電池產能將居全球首位。歐洲是全球僅次於中國的第二大電動車市場，中國的電池產業在當地日益重要，有助國產電動車在歐洲繼續發展，甚至可能在歐洲汽車市場擔當主導角色。

道引述電動車供應鏈專業信息供應商Benchmark Minerals報統計，到2031年，中國在歐洲電動車電池產能可達322吉瓦時，遠超排名第二的韓國的192吉瓦時。考慮到比亞迪、長城和蔚來等中國汽車企業已先後進軍歐洲市場，日後歐洲不論是汽車零部件組裝還是電池生產，預計都會用上更多中國技術。

富士：電動車市場由電池成本話事

富士汽車技術總監馬爾解釋，電動車的價值約40%源自電池，能夠供應電池的國家，勢必能贏得巨大市場份額，「電動車市場將由電池成本話事。」馬爾希望歐洲同業能投入更多資金進行研發，「（中國電池技術進步）對我們當然有風險，但也會帶來機遇。」

中國企業如今為多個歐洲汽車品牌供應電池。全球最大電動車電池生產商寧德時代，便擁有富士和平治等客戶。比亞迪也藉着自產自銷的電池，與跨國汽車製造商Stellantis簽約。由中企遠景能源注資的電池科技公司遠景動力，已成為日產汽車的英國生產線電池供應商，還計劃在法國和西班牙設廠。

歐電池工廠起跑線「落後中國100英里」

富士汽車近年在歐洲和北美分別興建5間和1間電池工廠，希望減少對外部供應商的依賴。不過馬爾坦言，歐洲車企在該領域還需奮起直追，「我們的起跑線較他們（中國車企）落後100英里，我們要跑得更快。如果你留意中國對手進步有多迅速，就能明白我們的發展速度要超過他們是相當困難。」

歐洲多國政府都有提供豐厚補貼，致力提振本地汽車業產能。馬爾認為如今在歐洲設廠，保障能源供應最為關鍵。法國電動車電池初創企業Verkor聯合創辦人迪富爾稱，公司選定法國北部設廠，就是看中其滿足客源和場地條件，也有成本合適的可再生能源。考慮到一間工廠需要1,200名熟練技工，人力資源儲備也會決定設廠選址。

部分歐洲汽車產業從業者擔憂使用中國電池會形成供應依賴，但不少業界人士表示，與其技術問題上爭議不休，歐洲更需要在電動車領域爭取投資。德國亞琛工業大學研究歐洲大型企業生產狀況的專家海梅斯就稱，「在歐洲擁有強大的電池產能，對我們非常重要。」

◆綜合報道



富士汽車技術總監指歐洲電池工廠起跑線落後中國企業100英里。資料圖片

中國將成全球電池工廠 主導歐汽車業

全球10大佔6席 市場份額近六成

中國電動車電池生產在全球保持領先。韓國市場調查機構SNE Research近期的報告顯示，截至今年10月，全球電動車電池市場佔有率前10名企業中，有6間都是中國企業，佔據全球約58.6%市場份額。分析估計就現有技術發展和產業布局而言，該市場形勢未來數年還不會有明顯變化。

寧德時代拋離韓國LG

報告顯示，全球電動車電池10大企業集中在中國、日本和韓國。其中居榜首的中國企業寧德時代表現亮眼，全球市場佔有率在10個月內從28.6%增至35.3%，與排名第二的韓國LG公司差距由一年前約4.8個百分點，擴大至21.5個百分點。排名第三的中國車企比亞迪的市場佔有率，也從一年前的6.8%升至今年的13.2%。

投資者普遍看好電動車電池市場前景，估計其規模自2019年起的10年間，將由170億美元（約1,322億港元）攀升至950億美元（約7,389億港元）。報告強調，「以寧德時代和比亞迪為代表，許多中國企業都引領電池市場發展。排名前10的所有中國企業，今年上半年產能增幅都超過100%。」

◆綜合報道



寧德時代全球市場佔有率增至35.3%。資料圖片

歐車企批美設貿易壁壘 不利行業長遠發展

美國今年頒布《通脹削減法案》，要求汽車製造商逐漸減少依賴中國生產的電池，不過歐洲各國暫無計劃跟隨。不少歐洲官員和汽車業代表都指出，中國是關鍵的電池供應商，針對大型經濟體製造貿易壁壘，只會同時打擊自身經濟，不利行業長遠發展。

歐盟交通專員格茨稱，全球地緣政治形勢變化可能會影響供應鏈，「我們的目標是盡量在歐洲建立生產線，不過要讓供應鏈完全獨立自主並不容易，畢竟產品的原材料也需要從全球各地採集。」富士汽車技術總監

馬爾也強調，與其人為設置貿易壁壘，不如透過規範市場競爭規則，更好激發企業競爭力，「否則長遠而言，客戶要承擔更高成本。」

平治汽車向中國供應商採購部分電池，公司行政總裁謝勒紐斯強調，兩間企業展開跨國合作，與彼此的總部所在地無關，部分國家奉行貿易保護主義政策，很可能帶來意想不到的後果，「我認為如果圍繞全球主要經濟體築起貿易壁壘，那將是非常大的錯誤，只會阻礙經濟增長。」

◆綜合報道

中國品牌無懼美打壓 高檔SUV車款受追捧

美國現時對中國汽車徵收25%進口關稅，還將使用中國製汽車電池的車企排除在稅收減免政策之外。部分中國車企近年正嘗試打開美國市場，有車企負責人表示，中國生產的汽車電池性能良好，零部件供應穩定，相信在美擴展市場不會因貿易壁壘嚴重受阻。

美經銷商：市場供應應多元化

中國吉利汽車旗下的富豪汽車推出高檔SUV品牌「Polestar」打入美國市場，截至今年9月共售出約6,900輛。該公司營運總監諾貝利斯稱，Polestar使用中國製電池，不符合美國稅收減免，但相信不會影響該車型的銷量，「我們是一款高檔汽車，可以提供客戶需要的獨特屬性，所以市場需求依然可觀。」Polestar還計劃從2024年起，在南卡羅來納州一間富豪汽車旗下工廠生產新款「Polestar 3」。

美國多名Polestar車主表示，在



富豪汽車的「Polestar」系列成功打入美國市場。網上圖片
全球半導體供應受困下，這款汽車在維修方面一直非常便捷，對他們有很大吸引力。車主哈里森稱，「只要汽車本身製作精良，它的原產地對我（買車）的決定影響不大。」三藩市電動車經銷商保羅也認為，Polestar性能良好，易於操作，「汽車產地並非購買時的主要考慮因素，反而覺得支持不同的電動車製造商、鼓勵市場供應多元化才更重要。」

◆綜合報道

匈國成中企進歐門戶 寧德時代斥600億建廠

作為全球最大動力電池製造商的中國動力電池企業寧德時代，早前宣布在匈牙利東部城市德布勒森建設電池工廠，投資額達73.4億歐元（約600億港元），是匈牙利至今獲得的最大一筆項目投資。廠房落成後將是歐洲最大的動力電池工廠，業務遍及寶馬、平治和富士等汽車製造商巨頭。

兩國經貿往來合作交流密切

匈牙利外交與對外經濟部長西雅爾多表示，「通過這筆巨額投資，我們進一步加強全球領先電池生產基地之一的地位。」匈牙利是歐洲首個與中國簽署「一帶一路」合作諒解備忘錄的國家，多年來兩國經貿往來及各領域合作交流密切。藉着許多優惠政策，匈牙利吸引一批中國企業尤其新能源企業投資建廠。今年7月，蔚來汽車宣布在匈牙利建設海外第一座工廠，成為其充換電站產品的歐洲製造、服務和研發中心。路透社指出，在歐洲汽車製造商加速本土市場向電動化轉

型時，寧德時代在匈牙利建廠的計劃，將填補歐洲市場對動力電池需求的需求。對中國企業來說，找到進入歐洲市場的「接口」尤為重要，有專家稱在「一帶一路」倡議下，匈牙利扮演著中國進入歐洲市場門戶的關鍵角色。

寧德時代相關負責人提到選擇投資匈牙利的理由，「首先，匈牙利有悠久的汽車製造業歷史，產業配套良好，周邊地區原材料豐富。其次，匈牙利地處歐洲中心地帶，區位優勢突出。第三，匈牙利尤其德布勒森投資環境優越，擁有良好的基礎設施和人才儲備，為寧德時代投資建廠提供發展助力。」

◆綜合報道

寧德時代在匈國的新工廠開始動工。網上圖片

