

美製造業重振無期 外企業紛紛棄建廠計劃 成本高昂企缺勞動力 松下LG本田打退堂鼓



◆外企業考慮成本高昂問題，以及對美經濟前景感到憂慮，凸顯美重振製造業的困難。
網上圖片

香港文匯報訊 據《華爾街日報》報道，美國電動汽車巨企Tesla的電池供應商日本松下公司，近日宣布經過慎重考慮，放棄在美國俄克拉何馬州新建電池工廠的計劃。事實上這並非單一個案，今年以來已有多家國際知名企業紛紛放棄或推遲在美建廠的計劃，主要考慮到成本高昂問題，以及對美經濟前景感到憂慮，這凸顯美國重振製造業的困難，也打擊總統拜登政府「再工業化」的施政重點。

在美國政府推出一系列刺激措施和補貼政策，試圖吸引企業投資建廠下，部分大企業卻選擇「打退堂鼓」。韓國LG今年1月「無限期擱置」與美國通用汽車合作在美建設電池工廠的計劃。到了7月，中國台灣的台積電宣布因缺乏熟練工人，將在美投產時間推遲至2025年。日本本田車廠10月宣布退出與通用汽車合作生產廉價電動車的計劃，福特與韓國SK On合資公司也推遲在肯塔基州的電池生產。

重挫「再工業化」政策

對企業來說，在一個地方投資建廠，要考慮成本效益，考慮當地市場和宏觀大環境，還要看產業配套、要素配置等，是經過綜合研判後的慎重決策。在投產成本方面，根據松下的說法，目前在堪薩斯州在建工廠的成本高於預期，很難在俄克拉何馬州再建一家。本國行政總裁三浦敏宏也坦言，成本是公司放棄在美建廠的重要因素。

專家指出，這情況反映美國電動產業鏈的現狀。美國在電池原材料開採和加工方面依賴進口，加上能源、土地、勞動力等因素成本高昂，都推高企業投資支出。而台積電因美國缺乏熟練勞動力，機器安裝面對困難，這在一定程度上反映當下美國製造業勞動力短缺的困境。

為提振製造業，多屆美國政府都把「再工業化」作為施政重點，希望把就業帶回美國，拜登政府更推出一系列補貼和稅收減免政策。然而分析指出，美國成本處於劣勢、產業政策缺乏連貫性、經濟結構過度向金融業傾斜等，都加大重振製造業的難度。

經濟議題政治化「趕客」

至於投資收益方面，企業想獲豐厚回報，當然希望有一個強大的消費市場。然而松下10月稱北美對高端電動車的需求正放緩，並把生產汽車電池的能源部門本財年利潤預期下調15%。更重要的是對企業投資而言，希望擁有穩定、有利長期發展的宏觀經濟和營商大環境。據美媒報道，韓國LG高管對美國宏觀經濟前景感到擔憂，聯儲局近期已將明年經濟增長預期下調0.1個百分點。美債務負擔創新高、通脹仍處高位，以及製造業頻繁罷工，都使企業對美國營商環境存在擔憂。而美貨幣政策急轉彎、突發性政治事件等種種不確定性，更令企業望而卻步。

此外，美國還把經濟議題政治化，在相關政策中加入種種「護欄」條款，打擊企業信心和積極性，例如《芯片與科學法案》規定相關企業在赴美建廠時須作出排他性選擇；《通脹削減法案》新規定，明年起在美生產的電動車不能包含中國等製造或組裝的電池組件。目前中國的電動車電池佔全球市場一半以上，部分電池材料的供應可滿足90%需求，跟中國「脫鉤斷鏈」談何容易。

PMI三個月最低水平 或致經濟進一步陷衰退

香港文匯報訊 金融分析公司標普全球公布的報告顯示，美國11月份製造業採購經理人指數(PMI)初值，從10月份的50降至49.4，是近三個月以來最低水平。有製造商表示，指數下滑與需求疲弱、利率攀升、經濟不確定性和通脹率持續高企有關，或令美國經濟進一步陷入衰退風險。

PMI是衡量行業發展狀況的「晴雨表」，反映未來經濟變化趨勢。指數通常以50為臨界點，高於50代表某領域處於擴張狀態；低於50則處於萎縮狀態。根據該項調查，製造業PMI從10月份的50.0降至11月的49.4，服務業PMI則從10月的50.6升至11月的50.8。然而服務業就業人數自2020年6月以來首次下降，製造業就業人數也連續兩個月萎縮。報告稱，企業普遍提及裁員的原因，是因需求狀況減弱和成本壓力上升。

標普全球市場情報公司首席經濟學家瓊斯在報告中指出，由於對經濟前景的擔憂，企業近三年來首次出現裁員，這一現象不僅出現在製造業，服務業公司也表示正尋求節省成本。媒體分析稱，美國就業增長一直是經濟的關鍵，勞動力市場持續疲軟，可能重新引發對明年經濟衰退的擔憂。

3任總統接力推動 「再工業化」成效不彰

香港文匯報訊 美國曾經歷「去工業化」時代，為應對相關的後遺症，近十多年來美國持續推動「再工業化」，但成效並不明顯，製造業在經濟結構中的佔比並無明顯提升。

分析指出，自2008年金融海嘯以來，美國多屆政府均致力吸引製造業回流，例如前總統奧巴馬時期先後推出「購買美國貨」、「製造業促進法」等多項政策。前總統特朗普(圖)2017年明確將發展美國製造業，擴大製造業就業規模等作為施政綱領。總統拜登上任後簽署《通脹削減法案》，還要求建立供應鏈的長期彈性，擴大小型製造商獲得資金的渠道，以加強美國製造業。

特朗普推行大幅減稅

為推進「再工業化」進程，美國在財政、貨幣政策上也給予大力支持，在財政政策方面，2017年美國稅收制度作出30年來最大幅度修改，《減稅與就業法案》把公司所得稅最高稅率從35%降到21%，透過針對製造業的減稅政策，鼓勵美國跨國企業將資金回流美國。

然而美國製造業佔比卻沒有明顯提升。1997年美國製造業佔國內生產總值(GDP)比重為16.1%，2008年至2015年徘徊12%至12.3%，2020年更跌至11%以下，直到2021和2022年才重回11%以上。

對於美國「再工業化」的成效，英國《金融時報》專欄作家蒙紹表示，「已離開的行業不會輕易再出現，西方的再工業化戰略不太可能奏效。」分析人士認為，由於美國的工業基礎已被掏空，一家工業公司往往需數年時間才能建立生產線和供應鏈；發展工業需要基礎設施提供保障；工業投資不僅回報周期長，回報率也不高，還要受勞動力招聘和培訓、勞資關係的影響；地方政府財政有限、基礎設施破舊，很難吸引到外來投資，從而陷入惡性循環。

雖然美國政府急切推動「再工業化」，但美國商界的積極性並不高。由於歐美各主要國家在促進「再工業化」過程中，普遍加強國家對貿易的干預力度，先後推出外商投資審查、出口管控和貿易防禦機制等貿易保護主義措施，這些政策傷人傷己，也削弱美國「再工業化」政策效應。

有經濟學家指出，美國「再工業化」面對許多挑戰，首先是「再工業化」政策可能受制於美政治形勢，例如民主黨若在2024年大選落敗，拜登的產業政策未必能被落實。還有來自其他地區的製造業競爭仍在加劇，中國製造業綜合實力不斷上升，歐盟等發達經濟體也推展「再工業化」，其他新興經濟體亦可能加入競爭。此外，美元強勢或持續削弱美製造業出口。



拜登推行電動車不力 充電網絡建設緩慢

香港文匯報訊 據《紐約時報》報道，美國國會兩年前撥款50億美元(約390億港元)打造全國電動汽車快速充電網絡，然而進度非常緩慢，只得俄亥俄州和紐約州啟用了充電站，另有28個州份簽訂建造合同或開始接受投標，其餘州份更無寸進，窒礙總統拜登政府推廣電動車的計劃。

部分州份的運輸官員表示，他們在建造充電站方面完全沒有經驗，很難滿足聯邦政府的要求。田納西州花兩年時間才剛結束投標申請，該州運輸官員埃利奧特指出，使用聯邦資金的要求和限制繁多，他們須向聯邦政府提交兩份計劃，「我工作了30年，首次碰到在項目花錢前，要做如此多的計劃」。另有官員表示，即使已簽署合同，仍需花數年完成環境審查、克服其他官僚障礙，才能開始建造。

此外，充電接口不一也阻礙建設進度。得州等部分州份要求配備Tesla使用的接口，福特和通用汽車也宣布未來在汽車上安裝Tesla的充電接口。數據分析公司EVAAdoption行政總裁麥克唐納德表示，部分汽車製造商不確定是否為消費者提供適配器，這可能影響車主使用新充電站。

拜登政府設下2030年前實現半數銷售新車為電動車的目標，然而實際情況不如預期。4月一項調查顯示，80%受訪者因缺乏充電站，而放棄選擇購買電動車。



香港文匯報訊 據韓國《首爾經濟日報》報道，三星電子將位於美國得州泰勒市的新半導體工廠(上圖)的產量啟動時間，推遲至2025年，原因相信與美國政府補貼和各種許可證複雜性問題有關，美國經濟復甦的不確定性，也影響三星在該地區的投資決定。

三星電子代工業務負責人崔時榮在三藩市舉行的2023年國際電子設備會議發言時稱，三星電子將位於得州泰勒的新工廠的產量時間，從2024年推遲至2025年，而工廠到明年下半年才產出首片晶圓。這與2021年最初投資時宣布的原計劃相比，發生了重大轉變。

業內人士預計，明年泰勒工廠將進行小規模設備安裝，而不是全面營運。三星計劃明年上半年安裝一條能每月生產5,000片12吋晶圓的生產線。三星電子過去兩年在這家工廠投資了170億美元(約1,327億港元)，生產線初期將生產4納米半導體。

泰勒工廠產量時間表改變涉及許多原因，關鍵原因是美國政府延遲發放補貼。美國政府已承諾根據芯片法案，向在美國建設半導體工廠的公司提供合計527億美元(約4,115億港元)補貼。然而上月有報道稱，總統拜登政府可能向英特爾預付達40億美元(約312億港元)補貼，這引發人們對補貼分配和時機上可能優先考慮國內公司的擔憂。

三星電子美國分公司也感受到這種氣氛，他們在美國舉辦活動，敦促美方加快補貼進程。此外，美國政府的建築許可證程序也相信是導致延遲的因素之一，而市場不確定性是三星的另一個擔憂。

美延遲發放補貼添不確定性
三星推遲得州半導體廠量產