

# G7對華徵關稅分歧 法德促避免貿易戰

## 財長會議潑美冷水 法：中國是我們經濟夥伴



◆耶倫聲稱很多工業國家對中國光伏產品「過度投資」感擔憂。 網上圖片

香港文匯報訊 為期3天的七國集團(G7)財長會議，周五(5月24日)在意大利北部旅遊勝地斯特雷薩召開，對中國的貿易問題是會議核心議題之一。美國近期不斷呼籲盟友支持美方對華加徵關稅的行動，然而G7各成員對此存在分歧，法國和德國表明，應避免與中國爆發貿易戰。

美國上周宣布對一系列中國出口商品加徵高關稅，涉及電動車以及電池、電腦芯片和醫療產品等。雖然美國並未要求其合作夥伴採取類似措施，但美國財長耶倫近日表示，G7其他成員應公開表明他們在這問題與美方站在一起。她呼籲歐盟在針對中方向太陽能板、半導體和電動車製造商提供所謂巨額補貼的問題方面，結成統一戰線，共同應對。

### 德財長：貿易戰只有輸家

法國財長勒梅爾同意G7需要保護自己的工業利益表示，但強調中國是「我們的經濟夥伴」，表明應避免與中國開打任何形式的貿易戰，「貿易戰不符合美國的利益，也不符合中國或歐洲以及世界任何國家的利益。」依靠出口拉動經濟的德國，財長林德勒表明貿易戰「只有輸家，沒有贏家」。

### 中方冀各國堅持開放合作

意大利財長喬爾蓋蒂則表示，歐盟跟隨美國對華加徵關稅，可能只是時間問題，形容美方此舉亦是艱難的決定。他又指中國往後可能增加對歐洲的出口，呼籲歐盟國家必須團結，避免惡性競爭。

## 法白蘭地生產商憂成貿易摩擦犧牲品

香港文匯報訊 面對中國電動車的強力競爭，歐盟正試圖舉起「關稅大棒」。據美國政治新聞網站Politico歐洲版報道，法國白蘭地生產商正為中歐可能升級的貿易摩擦感到不安，擔心可能成為歐盟對華貿易政策的犧牲品。

法國干邑白蘭地管理局(BNIC)負責人德爾佩奇表示，「我們感覺自己被一些與我們毫無關係的事物挾持了，只需大筆一揮，我們就會被抹去。無論對法國還是對歐洲來說，這都將是貿易政策的徹底失敗。」

法國是中國白蘭地進口的第一大來源國，中國是法國白蘭地第二大出口市場，去年就有6,150萬瓶白蘭地銷往中國。報道稱，隨著歐盟準備對中國電動車加徵關稅，BNIC擔心此舉將加劇歐盟與中國的緊張貿易局勢。今年初，中國對歐盟白蘭地展開反傾銷調查，而法國白蘭地佔歐盟出口總量的99%。

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

德爾佩奇說，「遺憾的是，我們沒有採取必要的措施來保護我們免受風險影響。我們被視為一個可調整的變量，一個可以接受的附帶損失。」

## 美圖借「產能過剩」統一戰線 專家：美才是市場規則破壞者

香港文匯報訊 美國財長耶倫近日聲稱，美國和歐洲必須針對中國工業所謂「產能過剩」問題形成明確的統一戰線，「以市場為導向的國家」應對中國主導的產業政策豎起一道「反對之牆」。專家認為，美國單獨推動所謂「產能過剩」議題達不到效果，就想拉攏更多國家加入統一戰線。從市場經濟角度來看，美國正採取愈來愈多措施干擾市場，「是市場規則的破壞者。」

據彭博社報道，耶倫聲稱七國集團(G7)以外的許多先進工業國家，包括墨西哥、印度和南非，都對中國在電動車、光伏產品、半導體、鋼鐵和其他戰略產業方面的「過度投資」感到擔憂。若中國不改變政策，「市場驅動型經濟體」將面臨來自中國的大量廉價出口產品，這將威脅到其製造商的生存能力。

### 歐盟不願意完全附和美國

復旦大學美國研究中心副主任宋國友表示，美國希望在此次G7財長會議上拉攏歐盟國家、日韓及一些新興經濟體，來進一步協調對所謂「產能過剩」問題的政策和立場，但從各方近期表態來看，歐盟實際上並不願意完全附和美國，即便認同某些看法，所採取的措施規模也可能更小。而中日韓領導人會議即將舉行，屆時或將圍繞有關議題達成一些共識。美方以「產能過剩」為名試圖強拉G7成員，實際會損害相關國家的利益。

對於美方的表態及對華加徵關稅，歐盟方面以及一些企業反應複雜。歐盟委員會主席馮德萊恩日前表示，會採取「不同的做法」。德國福士汽車財務總監安特利茨則稱，歐盟增加壁壘的計劃可能會引發痛苦的報復行動，「目前關於關稅的討論是否朝着正確方向發展，是非常值得懷疑。」就連美國國內也有不少反對加徵關稅的聲音。

宋國友認為，從歐美各自的內部結構來看，市場行為者也不認同美國政府的做法。美國強行炒作「產能過剩」這話題具有很強的政治目的，但其實損害的是商界人士利益。因此，美國國內、歐洲內部的相關公司，會受到不必要的衝擊，就算美歐在一定程度上針對「產能過剩」議題進行協調，也會在內部面臨更多阻礙。

## 美對中國電池徵關稅「攪炒」 廉價電動車生產成本增千美元

香港文匯報訊《華爾街日報》報道，在美國總統拜登宣布的新關稅中，對中國電動車徵收100%的關稅引起廣泛關注，但對汽車業來說，更重要的變化是對中國電動車電池和零部件徵收25%新關稅的措施，遠高於目前的7.5%，這很可能影響美國電動車巨企Tesla最便宜的車型「標準版Model 3」在加州弗里蒙特的生產，因它使用的是中國磷酸鐵鋰電池。

報道稱，根據粗略計算，這一關稅上調理論上會使每輛標準版Model 3成本增加約1,000美元(約7,800港元)，這並非難以承受，但在Tesla竭力降低成本的情況下會帶來衝擊。另一美國車企福特的標準續航版馬，也使用中國的磷酸鐵鋰電池。這款車在墨西哥製造，但仍可能被加徵關稅。

磷酸鐵鋰電池比性能更強的含鎳鋰電池便宜，Tesla等公司在西方銷售的大多數電動車使用的是鎳鋰電池。松下和LG Energy等日韓公司在鎳化學領域佔主導地位，而磷酸鐵鋰技術已被中國的寧德時代和比亞迪等公司產業化。這意味着如果

製造商想用它來降低成本，使供應鏈多樣化，不再嚴重依賴在剛果民主共和國開採的鈷，他們將很難繞過中國公司。

從美國政府的角度來看，最佳解決方案是在中國生態系統之外，出現一種新的低成本電池技術。Tesla在得州的電池項目正試圖批量生產一種新型電池，該公司上月表示，預計到今年年底，該項目將在成本上擊敗鎳基電池供應商，但這表明新型電池與磷酸鐵鋰電池相比仍有一定差距。豐田汽車和其他公司一直承諾的「固態」電池將改變局面，但似乎仍需數年時間才能實現商業化。



◆美對華加徵關稅或影響在加州生產。 網上圖片

## 法拉利CEO：中國車企在歐良性競爭

香港文匯報訊 據《歐洲汽車新聞》報道，法拉利行政總裁維尼亞表示，中國電動車的出現警醒歐洲，不要過於自滿。去年10月4日，歐盟委員會發布通知，對原產於中國的新型電池電動車進口產品啟動反補貼調查，以確定是否徵收「懲罰性」關稅。今年3月，歐委會又臨時要求對從中國進口的純電動車進行海關登記，為可能徵收的「追溯性關稅」作準備。維尼亞接受彭博社訪問時表示，「中國車企的到來是歐洲行動的號角。大多數人把它定義為一場戰爭，但對我來說這是一場良性競爭。」

稱，法拉利已開始嘗試電氣化，首款插電混合動力超跑為SF90 Stradale，並準備明年第四季推出第一款全電動跑車，他稱對於純電型車的市場前景充滿信心。法拉利去年曾表示，到2026年，該車企銷售額的60%將來自混合動力和全電動型車。今年3月《金融時報》報道，德國平治集團董事會主席、行政總裁康林松認為，與中國車企競爭將有助歐洲生產更好的汽車，歐洲若選擇保護主義是「走錯路」，他主張開放的市場經濟，讓競爭結果說明一切，他期待在更開放的市場擁抱新機遇。

◆技術專家在法國西南部干邑地區酒廠工作。 網上圖片

◆中國東部山東省煙台市港口，汽車等待裝船出口。 網上圖片