

李強：中澳互惠互利 打造有競爭力新能源產業鏈供應鏈

香港文匯報訊 據新華社報道，當地時間6月18日，正在澳大利亞訪問的國務院總理李強在珀斯參觀天齊鋰業奎納納氫氧化鋰公司。李強在澳資源部長瑪德琳·金和西澳州州長庫克陪同下，聽取公司負責人介紹企業有關情況，並參觀鋰精礦庫和產品包裝車間。李強表示，中國的新能源汽車、鋰電池等產業有技術積累，澳大利亞在鋰等關鍵礦產方面有豐富資源，雙方可以發揮互補優勢、挖掘各自潛能，在互惠互利的基礎上打造有競爭力的新能源領域產業鏈供應鏈，既服務兩國低碳發展，又助力全球綠色轉型。希望天齊鋰業繼續回饋當地社會，

造福當地民生。也希望澳方繼續為中國企業投資經營提供良好營商環境。

公開資料顯示，天齊鋰業是中國最大的鋰電新能源核心材料供應商，公司位於澳大利亞的奎納納工廠（一期電池級氫氧化鋰項目），是澳大利亞首個在產氫氧化鋰項目，也是中國企業首個在海外運營的氫氧化鋰生產線。

在福特斯克金屬集團未來產業中心，李強聽取集團負責人介紹，並參觀集團研發的氫能重卡、液氫移動加注車和電池電力機車。李強表示，近年來，綠色低碳轉型成為全球經濟發展的大趨勢。福特斯克金屬集團積極向綠色能源和資源公

司轉型，這與中國積極推動綠色產業發展高度契合。期待福特斯克金屬集團在中澳綠色發展合作進程中發揮積極作用。中國將繼續推進高水平對外開放，進一步擴大市場准入，為澳大利亞等各國企業來華投資經營提供市場化、法治化、國際化一流營商環境。歡迎更多澳方企業投資中國、扎根中國，推動中澳關係不斷發展。

中澳經濟優勢互補 是天然合作夥伴

另據新華社報道，當地時間6月18日上午，國務院總理李強在珀斯同澳大利亞總理阿爾巴尼斯共同出席第七屆中澳工商界首席執行官圓桌會並

致辭。約30位中澳商會和企業負責人出席。

李強指出，要將中澳經貿合作置於兩國全面戰略夥伴關係中，以全面視角和戰略眼光加以審視，從而更好地把握大勢。中澳發展彼此受益，是緊密的利益共同體。中澳經濟優勢互補，是天然的合作夥伴。中澳合作前景廣闊，是穩定產業鏈供應鏈、促進經濟增長的重要力量。希望兩國企業家持續深耕傳統領域合作，着力拓展新的合作領域，積極布局人工智能、量子科技、生命科學等未來產業，把中澳合作共贏的蛋糕做大，同時為推動中澳廣泛領域的交流合作貢獻力量。

國家發展改革委批歐盟「打着公平競爭名義破壞公平競爭」

中方堅決反對歐對華電動車加關稅

香港文匯報訊（記者 海巖 北京報道）歐盟計劃從7月4日起對進口自中國的電動汽車加徵臨時關稅，國家發展改革委新聞發言人李超18日再次表態，歐盟此舉「打着公平競爭的名義破壞公平競爭」，也將擾亂和扭曲全球汽車產業鏈供應鏈，中國對此堅決反對。「開放帶來進步，封閉導致落後。」李超進一步表示，中國積極歡迎全球汽車企業共享中國超大規模市場紅利。她並強調，實踐充分證明，短視的貿易保護主義不是出路，溫室裏的花朵經不起風雨。

5月14日美國宣布對中國電動汽車加徵100%關稅後，6月12日歐盟發布反補貼調查初裁結果，計劃於7月4日開始對中國產電動汽車加徵臨時反補貼稅，中方已多次表態反對並嚴正交涉。國家發展改革委新聞發言人李超18日在例行發布會上指出，「這一調查罔顧事實、漠視規則、預設結果，實際是將調查工作武器化、政治化，打着公平競爭的名義破壞公平競爭，對此我們堅決反對。」

冀歐方聽取產業界呼籲 糾正錯誤做法

「實踐充分證明，短視的貿易保護主義不是出路，溫室裏的花朵是經不起風雨的。」李超表示，歐盟對自華進口電動汽車加徵關稅，不僅損害了中國企業合法權益，也將阻礙歐盟企業長遠健康發展，還將擾亂和扭曲包括歐盟在內的全球汽車產業鏈供應鏈；不僅損害歐盟消費者自身利益、加重歐盟石化能源對外依賴，也將破壞歐盟自身綠色低碳轉型進程和全球應對氣候變化大局。「希望歐方深思慎行，尊重基本經濟規律和世貿組織規則，聽取歐盟產業界呼籲，糾正錯誤做法，盡快回到開放合作、綠色發展的正道上來。」

特斯拉大眾寶馬等紛紛在華布局投資

李超還稱，「中國積極支持各國汽車企業公平參與競爭，維護全球汽車產業鏈供應鏈穩定。」中國汽車產業在深度參與全球產業分工合作中發展壯大，同時也沒有把中國超大規模國內市場圈起來讓中國企業獨享，而是積極歡迎全球汽車企業共享中國超大規模市場紅利。2018年，中國取消了新能源汽車整車製造外資股比限制，將整車進口平均關稅進一步調降至13.8%，其中零部件平均關稅僅為6%，2022年進一步取消了乘用車外資股比限制。在中國優質營商環境、高素質勞動力、完整產業鏈供應鏈等助力下，特斯拉、大眾、寶馬等車企紛紛在華布局投資建設電動汽車生產。

今年以來中國汽車出口增勢不減，前五個月，出口量達231萬輛，同比增長31%，但電動汽車出口受到打擊，同比小幅下降。歐洲是中國電動汽車出口最大的目的地市場，2023年近一半出口電動汽車在歐洲銷售。歐美特別是歐盟對中國電動汽車出口加徵關稅，國際評級機構標普最新分析認為，中國相關車企能夠承受住這一衝擊。「這些車企對歐洲的純電動汽車出口敞口較小，能夠承受在現有10%關稅基礎上最高達38.1%的稅率提升。」

標普：加徵關稅對中國汽車影響有限

標普全球評級信用分析師陳智豪分析，一方面，從總量看，加徵關稅恐將抑制中國對歐洲的純電動汽車出口增長，不過2023年中國對歐洲的純電動汽車出口量僅佔中國汽車出口總量的不到10%，因此加徵關稅的總體影響有限。

另一方面，與5月美國宣布加徵關稅至100%的舉動相比，歐盟此次行動相對克制，不同車企面臨的臨時加徵關稅稅率不同。受影響的車企中，特斯拉對歐純電動汽車出口敞口最大，估算2023年特斯拉出口至歐洲的中國產純電動汽車約佔其當年汽車總銷量的10%。但特斯拉與歐盟單獨協商的加徵關稅稅率可能低於其他車企。而浙江吉利、北汽、比亞迪等車企對歐洲出口的純電動汽車規模有限。

將生產基地分散至歐洲和東南亞

另外，「我們預計，未來幾年車企會將生產基地進一步分散至歐洲和東南亞地區以降低潛在的地緣政治因素影響。」陳智豪表示，例如，比亞迪已宣布計劃在泰國、匈牙利和印度尼西亞設立電動汽車工廠以推動全球業務拓展；奇瑞汽車股份有限公司也正在泰國設立工廠以供應本土和出口市場；電池供應商寧德時代可能在未來幾年利用其德國工廠和即將建成的匈牙利大型工廠來實現歐洲電池生產的本土化。



◆歐盟計劃從7月4日起對進口自中國的電動汽車加徵臨時關稅，國家發展改革委新聞發言人李超18日再次表態，歐盟此舉「打着公平競爭的名義破壞公平競爭」。圖為在港口等待出口的比亞迪電動汽車。資料圖片

可關注非洲和東盟市場

國家信息中心正高級經濟師徐長明近日在北京出席中國汽車藍皮書論壇時也指出，歐美對中國電動汽車加徵關稅，並不意味着中國汽車出口整體形勢會出現逆轉。「中國品牌汽車在中低價位段具有高性價比優勢，在海外增量市場中更具競爭力，在歐美受到加徵關稅的同時，中國車企可關注非洲和東盟市場。」

徐長明介紹，目前中國汽車出口企業呈現兩強加多個骨幹企業的格局。兩強是指上汽集團和奇瑞汽車，其他乘用車出口在20萬輛以上的企業還有吉利汽車、特斯拉中國、長安汽車、長城汽車和比亞迪。單個企業波動，其他企業也會補上。中國汽車出口目的地市場也較為多元，這是避免風險的保障。

數據顯示，2023年，中國向其他亞洲國家出口數量為149.7萬輛；向歐洲出口104.1萬輛；向俄羅斯出口90.8萬輛；向北美洲出口61萬輛；向南美洲、大洋洲和非洲分別出口39.3萬輛、23.7萬輛和23萬輛。另外，除了直接出口貿易，中國車企逐步走向全球化生產運營，未來肯定會出現兩到三家世界級企業，帶動中國汽車海外業務持續高速增長。

歐盟保護主義之害 業者和商界這樣說

破壞多邊貿易規則

寶馬集團董事長齊普策：

歐盟委員會擬對中國電動汽車徵收臨時反補貼稅是錯誤決策。保護主義行動勢必引發連鎖反應：以關稅回應關稅，以孤立取代合作。對寶馬集團來說，類似增加進口關稅的保護主義措施，無法幫助企業提升全球競爭力。寶馬集團堅定不移地擁護自由貿易。

歐洲消費者「最受傷」

西班牙巴塞羅那商會國際業務開發經理何塞普·戈梅斯：

對中國電動汽車加徵關稅讓歐洲消費者最受傷，無助於歐洲經濟繁榮。如果我們加徵關稅或設置其他保護主義壁壘，致使中國在這裏投資電動汽車、汽車電池或其他項目困難重重，這是「搬起石頭砸自己的腳」。

衝擊歐洲汽車產業

克羅地亞政治分析家克雷希米爾·馬傑：

加稅不會對中國電動汽車產業產生長遠負面影響，但會使歐洲電動汽車產業無法通過與外界的良性競爭取得進一步發展。針對中國電動汽車產業的迅猛發展，歐盟應該做的並不是通過提高關稅來固步自封、裹足不前，而是應該選擇與中國攜手合作。對於歐盟來說，與中國合作非常有必要，這樣才能生產出符合市場需求的質量更高、技術更先進的電動汽車。

阻礙經濟全球化進程

德國梅賽德斯-奔馳集團股份公司董事會主席康林松：

我們要想過去幾十年歐洲是如何實現經濟繁榮的，不是靠封閉市場，而是靠開放市場。全球各大洲和重要經濟體之間貿易往來頻繁，貿易保護主義不是解決問題之道，企業反對增加貿易壁壘。

德國權威汽車經濟學專家、波鴻汽車研究院院長費迪南德·杜登赫爾：

全球汽車業轉型迫切需要國際合作，特別是與中國的合作。中國汽車工業的成功並非依靠所謂的補貼，而是在於中國龐大的工業部門帶來的規模經濟。

來源：新華社

寧德時代華北首座電池工廠在京開工

香港文匯報訊 據新華社報道，18日，由寧德時代控股的北京時代電池基地項目在北京經濟技術開發區正式開工。作為寧德時代在華北地區的首座電池工廠，該項目分兩期建設，計劃2026年投產，為北汽、小米汽車、理想汽車等新能源整車企業配套，進一步完善北京新能源智能汽車產業鏈。

北京時代電池基地項目是北京市2024年「3個100」重點工程中30個先進製造業項目之一，位置緊鄰小米汽車亦莊工廠。項目佔地面積26萬平方米，按照「燈塔+零碳工廠」高標準設計，採用了先進的高節拍、高自動化率、高柔性化產線，生產新能源動力電池。該項目主體為北京時代動力電池有限公司，由寧德時代、北汽海藍芯、京能科技和小米汽車合資，其中寧德時代為控股股東。

動力電池是電動汽車的三大件之一，是車

輛系統的動力來源。寧德時代市場佔有率連續七年位居全球第一，也是全球唯一一家佔據30%以上市場份額的電池製造商，目前全球鋰電行業僅有的三座「燈塔工廠」均來自寧德時代。

北京經濟開發區是北京唯一的國家級經濟技術開發區，目前高端汽車和新能源智能汽車產業年產值超2,000億元人民幣，佔北京市汽車產業產值近60%，聚集了北京奔馳、北汽新能源、小米汽車等整車龍頭企業和海納川等近40家國內外知名零部件企業。

寧德時代有關負責人表示，下一步將持續採用領先的技術、產品和解決方案，與北京市共同推進交通電動化及充換電基礎設施建設等領域發展，打造一批綠色低碳高質量發展的「樣板」，助力北京建設具有全球競爭優勢的新能源產業集群。



◆2024年4月30日，觀眾在2024北京車展寧德時代展區參觀。資料圖片