

《華爾街日報》：美稀土需依賴中國精煉加工

香港文匯報訊 美國總統特朗普希望通過與烏克蘭、格陵蘭以至俄羅斯達成協議，來確保美國獲得從智能手機到戰機所需的一切礦產。然而即使特朗普政府通過與烏克蘭討論的礦產開採權交易等協議，為美國公司獲得更多礦產，仍可能不得不將很大一部分礦產運往中國加工，尤其在稀土精煉方面，中國已在全球佔據主導地位。

稀土是一種用於國防系統的礦物，特朗普曾表示這是他與烏克蘭進行交易的關注重點。《華爾街日報》指出，事實上美國已擁有豐富的稀土供應，但卻依賴中國進行精煉，原因是美國已失去大部分加工礦產的能力，而中國已成為全球主要的稀土、鈷、銅和許多其他金屬的精煉國。

報道稱，美國喪失精煉能力並由中國接棒，再次說明美國的「去工業化」進

程最終使中國受益。美國幾乎已停止生產貨櫃船、某些藥物成分和部分機床等關鍵產品，而在國外尤其在中國，生產這些產品卻變得愈來愈便宜，效率也愈來愈高。

中國礦產精煉主導地位穩固

據美國地質調查局的數據，美國開採全球約12%稀土，僅次於中國。大部分稀土來自加州的豐富礦藏，但美國需要將其約三分之二的稀土出口到中國。中國承擔了全球約85%稀土精煉業務，中國企業將礦石加工成最終產品稀土磁鐵，並將磁鐵出口回美國。此外，美國也將大量銅材運往中國進行加工。

科羅拉多礦業學院佩恩研究所所長巴茲利安說，將礦石加工和提煉成化學品和金屬的所謂「中游環節」，實際上非常關鍵，這一環節現在是由中國主導。

據業內人士估計，在中國建設一家精煉廠的成本是美國的三分之一。

在過去數年，中國的主導地位進一步穩固。全球排名前五的鈷精煉企業都是中國企業，據鈷交易公司Darton Commodities的數據，去年中國在全球精煉鈷市場的份額，已從2018年的65%增至83%。在全球最大的鎳礦產國印尼建立大型工廠後，中國企業現在也主導着鎳加工業。



●中國承擔全球約85%稀土精煉業務。 資料圖片

美：俄烏同意黑海停火

香港文匯報訊 美國和俄羅斯代表團周一（3月24日）在沙特阿拉伯舉行長達逾12小時的會談，俄外長拉夫羅夫周二表示，雙方在會談中討論了黑海航行安全問題，俄方支持以各方更可接受的方式，恢復黑海糧食外運協議。美方其後表示，俄烏代表分別與美官員會談期間，均同意避免襲擊黑海的能源基建設施和船隻。

白宮發聲聲明稱，俄烏分別同意確保黑海船隻航行安全、消除使用武力，以及阻止使用商用船隻進行軍事目的。美俄烏均同意制訂措施，落實禁止攻擊俄烏能源設施的協議，三方將繼續努力實現持久和平。烏克蘭防長烏梅羅夫在X平台發文概述該協議，包括確保黑海航行安全的承諾，並呼籲盡快進行技術磋商，就安排的實施、監督和控制的所有細節和技術方面達成一致。

俄願恢復黑海糧食外運協議

拉夫羅夫周二較早時稱，如果恢復黑海糧食外運協議，俄方將需要明確的保證，這種保證只能來自美國對烏克蘭當局所下的命令。克里姆林宮發言人佩斯科夫說，俄美將繼續會談，但目前沒有具體細節。他又表示俄、美及烏克蘭的代表還沒有三方會晤計劃，目前也沒有俄總統普京與美國總統特朗普之間的會談計劃。參與會談的俄上議院議員卡拉辛稱，「我們討論了所有事務，這是一場激烈且具挑戰的對話，但對我們和美國人都非常有幫助。」他表示會談將持續下去，聯合國及其他國家也會參與相關討論，但他未指明是哪些國家。

香港文匯報訊 中國大型汽車製造商比亞迪受惠於插電式混合動力汽車的強勁需求，去年銷售額首次突破1,000億美元（約7,775億港元），並超越美國電動車生產商Tesla。



◀▶ 比亞迪去年純電動車銷量176萬輛，若連同其他混能車型，總銷量達427萬輛。 資料圖片

比亞迪周一（3月24日）公布去年全年業績，去年營收增加29%，增至7,770億元人民幣、折合約1,070億美元（約8,319億港元），超過分析師預期的7,660億元人民幣，並超越Tesla全年977億美元（約7,596億港元）的銷售額。集團去年淨利潤逾400億元人民幣，按年上升34%，同樣好過市場預期。

總銷量427萬輛 全球第五

銷量方面，比亞迪去年純電動車銷量176萬輛，若連同其他混能車型，總銷量達427萬輛，按年增長41%，全球銷量排名第五，前四名分別為豐田、福士、現代，以及Stellantis集團。展望未來，比亞迪預計今年汽車銷量將介乎500萬至600萬輛之間。去年研發投入增加近36%，達到542億元人民幣。

比亞迪董事長王傳福表示，在全球汽車業的智能化浪潮中，中國汽車品牌不再是跟隨者，而是站在潮流的最前線，攜手更多中國汽車品牌「走出去、走上去」，將繼續強化核心技術的自主可控，持續提升產品競爭力，助力中國汽車引領新能源車變革，目前汽車銷售已遍及超過100個國家和地區。

推出「兆瓦閃充」技術 充電5分鐘續航400公里

香港文匯報訊 比亞迪上周舉行超級e平台技術發布會期間，集團董事長王傳福宣布，將推出電動車的「兆瓦閃充」技術，只要充電5分鐘就能續航400公里。

王傳福表示，該技術擁有全球量產最高電動車充電電壓1000V，最大充電電流1000A、最高充電倍率10C以及全球量產最大充電功率1MW，可實現全球量產最高峰值充電速度1秒兩公里。此前行業最高充電5分鐘續航達到255公里，而「兆瓦閃充」技術可以充電5分鐘，暢行超過400公里，充電時間和加油時間一樣短。

突破超快充多個障礙

英國《金融時報》報道，該技術的發布意味着比亞迪已突破超快速充電的多個障礙，包括安全風險、更短的電池壽命，以及安裝超快速充電器所

英國《金融時報》指出，比亞迪在國內市場佔據主導地位，並大力推動海外擴張。在中國這個全球最大的電動車市場經歷數年的價格戰後，比亞迪開始從旨在贏得市場份額的激進定價策略，轉向專注於提高獲利能力的策略。標普全球汽車分析師沈佳慰表示，包括比亞迪在內的市場領先企業，已放棄「以價換量」的策略。相反，他們試圖透過創新和更新模型來提高零售價格。

此外，比亞迪也在海外積極擴張，押注能夠以低於德國福士和日本豐田等傳統汽車製造商的價格，在從歐洲以至東南亞的市場上競爭。

馬斯克曾指無法威脅Tesla

美國有線新聞網絡(CNN)評論稱，早在2011年，Tesla創辦人馬斯克就嚴重低估比亞迪，當時他駁斥彭博社記者關於這家中國車企對Tesla構成威脅的問題。但10多年後，比亞迪憑藉創新技術而蓬勃發展，年銷售額已超越Tesla，並顛覆全球電動車市場，相反Tesla面對股價和銷售下滑。由於美國為保護本土製造業徵收關稅，Tesla仍是美國最暢銷的電動車，如果沒有這些貿易壁壘，比亞迪很快便會成為馬斯克的噩夢。

產生的額外成本。私募基金Mobility Impact Partners合夥人納塔拉詹表示，與西方汽車製造商相比，比亞迪採用了更複雜的電池冷卻系統，這可讓電池更快地達到峰值充電功率，並在充電周期內更長時間維持峰值功率。

《金融時報》指出，Tesla的超級充電系統是目前全球最大的充電網絡之一，這也是該公司在電動車領域長期佔據領先地位的原因之一，可讓Tesla汽車充電15分鐘續航320公里，但其網絡的充電能力明顯不及比亞迪的「兆瓦閃充」技術。至於其他汽車製造商中，德國平治最近推出全新全電動CLA型轎車，使用快速充電站在10分鐘內可充電行駛325公里。寶馬生產的新型電池也承諾將充電速度提高30%，但充電10分鐘也只能續航300公里。

比亞迪去年銷售額超越Tesla 首度突破千億美元

營收增29%淨利潤逾400億人民幣 分析：棄「以價換量」策略



「天神之眼」或免費標配 威脅競爭對手「搖錢樹」

香港文匯報訊 英國《金融時報》指出，比亞迪正將高級駕駛輔助系統「天神之眼」，作為其大部分車型的免費標準功能，對其競爭對手帶來重大壓力。汽車製造商多年來一直將駕駛輔助軟件，視為抵銷硬件利潤率下滑的關鍵，有望成為車企的「搖錢樹」，例如Tesla在美國推出的駕駛輔助軟件收費8,000美元（約6.2萬港元），平治和通用汽車等車企亦希望將輔助駕駛技術商業化。

高級駕駛輔助系統提高安全

與仍有爭議且尚未大規模驗證的完全自駕技術不同，高級駕駛輔助系統已證明其價值，可顯著提高道路安全。美國公路安全保險協會的研究表明，配備這

些功能的汽車，可以將追撞率降低達50%。英國研究則顯示更廣泛採用這技術，可使事故發生率降低約四分之一。假設採用率為30%，每輛車的費用為5,000美元（約3.88萬港元），每年銷售1,000萬輛汽車的製造商，單憑自動駕駛功能，每年就可能創造150億美元（約1,166億港元）收入。一些車企已推出訂閱模式，有助於汽車售出後很長一段時間內產生經常性收入。然而比亞迪透過在整個產品線中配置高級駕駛輔助系統，正挑戰競爭對手的定價策略。若比亞迪的舉措迫使競爭對手大幅降低軟件價格甚至完全放棄收費模式，汽車業由人工智能(AI)推動的高利潤前景，可能永遠無法完全實現。

傳計劃在德建歐第三家工廠

香港文匯報訊 路透社引述知情人士表示，比亞迪正考慮在德國設立其在歐洲的第三家組裝廠，冀在7至8個月內確定選址。

比亞迪副總裁李柯早前表示，比亞迪正考慮在未來兩年內建立第三家工廠，以服務歐洲市場，但她並未透露具體地點。比亞迪目前在匈牙利和土耳其建設兩家工廠，消息人士稱，德國是比亞迪設立在歐洲第三家工廠的首選，儘管集團內部對德國的選址存有疑慮，因當地勞動力成本和能源成本高、生產效率低及靈活性低。

消息人士指出，比亞迪之所以考慮在西歐設立第三家工廠，是希望在歐洲客戶中建立品牌認知度和接受度。比亞迪

不會投資支持進口關稅的國家，這意味着排除對意大利和法國等支持關稅的歐盟成員國的投資，而德國是歐洲最大經濟體和汽車市場，也反對歐盟對中國生產的電動車徵收關稅。不過，比亞迪最終是否設立第三家工廠，還取決於在歐洲的銷售業績，以及匈牙利和土耳其工廠的產能利用率。比亞迪位於匈牙利的工廠將於10月投產，而土耳其工廠將於明年3月投產，全面投入營運後，總產能將達到每年50萬輛。除電動車外，比亞迪還押注混合動力技術作為歐洲擴張戰略一部分。標普全球汽車估計，比亞迪今年在歐洲的銷量將從去年的8.3萬輛增至18.6萬輛，預計到2029年將進一步增至近40萬輛。

馬斯克負面形象趕客 Tesla歐銷量大跌49%

香港文匯報訊 美國電動車企業Tesla行政總裁馬斯克與美國總統特朗普關係密切，更領導政府效率部(DOGE)大幅裁減聯邦僱員及刪支，引起各界不滿，連帶Tesla亦受到拖累。歐洲汽車製造商協會表示，今年1月至2月間，Tesla在歐洲市場的電動車銷量僅約1.9萬輛，按年大幅下降49%，同期歐盟電動車整體銷量卻增長28.4%。英國廣播公司(BBC)的分析更指出，除了受馬斯克負面形象影響外，Tesla還面對其他更多挑戰。

面臨車型過時等挑戰

BBC指出，Tesla目前的車型系列曾經走在尖端，但現在看來卻毫無新意，Model S和Model X分別於2012年及2015年開始銷售，即使是較新的Model 3和Model Y，在競爭日益激烈的市場中也開始顯得過時。汽車產業行銷和軟件公司Cox Automotive的產業洞察總監斯特雷蒂說，「如果你看看Tesla的產品線，你會發現最近他們沒有任何新車型，除了Cybertruck，但這款車真的很小眾。」

此外，馬斯克表明其優先事務是發展無人駕駛汽車，他1月聲稱公司將於6月在得州推出自駕的士服務，但部分評論員指出，馬斯克不斷作出承諾卻未見兌現。



●加拿大民眾抵制Tesla。 美聯社