

日媒：中國收緊輸日稀土審查

要求日企追加更詳盡材料 或致日年經濟損失超千億

香港文匯報訊 據觀察者網引述日媒報道，多名貿易消息人士透露，中國已收緊對日稀土及其他稀有金屬的出口審查。關於銷售對象企業、所生產產品等供應鏈信息，中方要求企業追加提交比以往更為詳盡的材料。

消息人士稱，這項審查強化舉措，是繼中國商務部1月6日宣布加強對日本軍民兩用產品出口管制，制止日「再軍事化」和擁核企圖後，採取的又一監管動作。一些人擔心，此舉將導致日本電動汽車、半導體等高科技產品所需關鍵礦產的運輸周期大幅延長，進而影響相關工業產品生產。

消息人士表示，根據申報要求，企業提交的材料必須真實準確，具體涵蓋稀土採購企業資質、相關礦產最終製成品信息、運輸路線規劃；最終銷售對象企業及中間商信息；日方擬用這批礦產生產的產品是否會出口第三國。

導火索是高市不當言論

此次中方收緊出口管控，導火索是日本首相高市早苗去年11月初就台灣問題發表的不當言論。本月初（6日晚），《中國日報》援引消息人士的話放風，中方正考慮進一步收緊2025年4月起實施的中重稀土出口管制。

彼時，中國商務部會同海關總署發布關於對鈿、釷、鈾、鐳、鐳、釷、釷等7類中重稀土相關物項實施出口管制。共同社10日報道，相關人士表示，銷售稀土的中國國有企業已通知一部分日本企業不再簽訂新的合同。據稱，中方還在考慮終止現有合同。日媒報道，這是首次確認有日本企業購買稀土被拒。

日稀土進口71.9%來自中國

有「工業維生素」之稱的稀土，是各國改造傳統產業，發展高新技術和國防尖端技術不可缺少的資源。其應用範圍覆蓋冶金機械、石油化工、輕工農業、電子信息、能源環保、航空航天、國防軍工等多個領域，也是支撐新能源、新材料產業發展的關鍵性礦產。

儘管日本自2010年以來一直在尋求稀土供應多元化，但日本金屬能源安全機構的數據

顯示，2024年日本稀土進口總量中，仍有71.9%來自中國。另有分析人士稱，對於部分重稀土，例如用於電動汽車和混合動力汽車電機磁體的稀土，日本幾乎完全依賴中國。

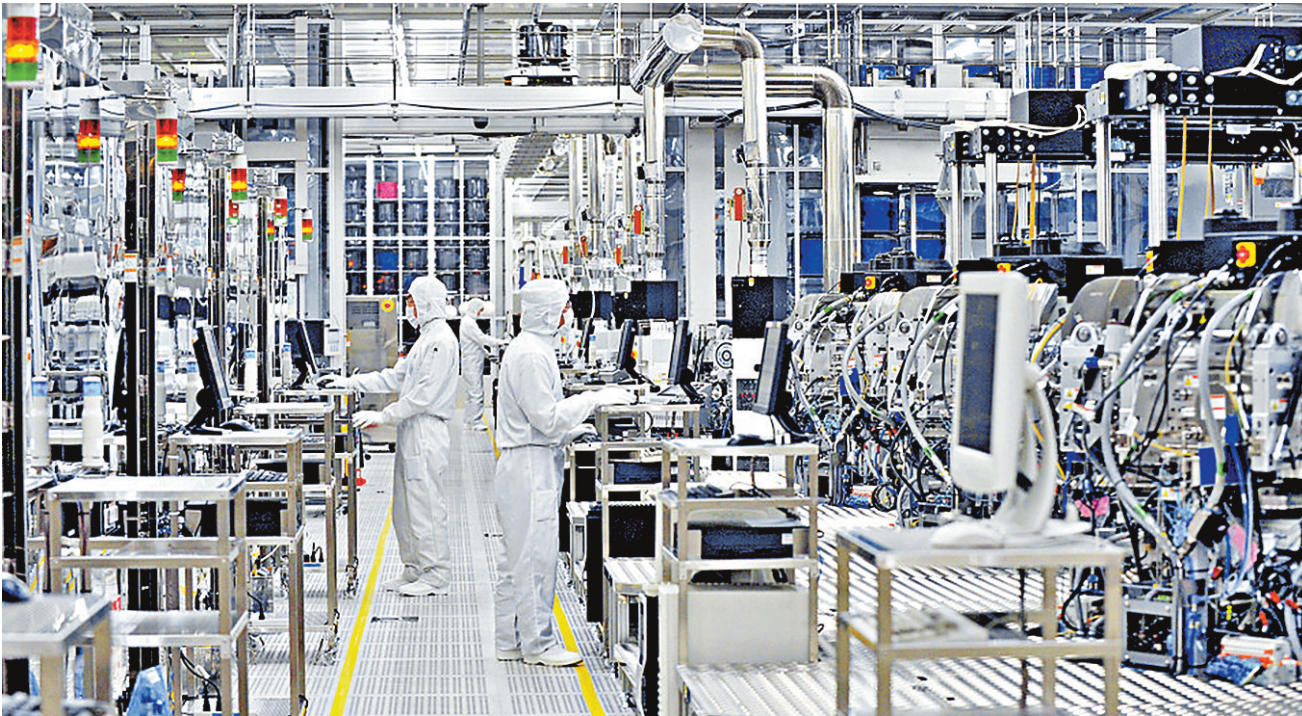
野村綜合研究所經濟學家木內登英近期在一份報告中測算，若中國的稀土出口管制持續3個月，其結果是造成6,600億日圓（約港幣325億元）左右的損失，促使年名義和實際GDP下降0.11%。如果持續一年，損失額將攀升至2.6萬億日圓（約港幣1,282億元）左右，年名義和實際GDP跌幅將擴大至0.43%。

日本正加速探索替代路徑

面對供應鏈壓力，日本開始加速探索替代路徑。據日本產經新聞報道，日本深海鑽探船「地球號」12日上午9時從日本靜岡市清水港出發，前往距東京約2,000公里的南鳥島海域，開展含有稀土的海底泥漿進行鑽探試驗。據此前報道，日本於2012年在南鳥島近海海底發現了高濃度的稀土泥層。

該實驗項目負責人石井正一表示，「我們正在考慮將稀土採購來源多元化，減少對特定國家的過度依賴，其中一項措施是努力實現稀土國產化」，並透露若實驗成功，日本有望於2027年2月啟動商業採礦。

針對中方相關管制措施，外交部發言人毛寧12日在例行記者會上表示，中方此舉是為了維護國家安全和利益，履行防擴散等國際義務，完全正當合理合法，「中方維護關鍵礦產全球產供鏈穩定與安全的立場沒有變化，同時我們也認為各方都有責任，為此發揮建設性作用。」



●據日媒報道，中國已收緊對日稀土及其他稀有金屬的出口審查，要求企業追加提交比以往更為詳盡的材料。圖為日本一間晶圓製造廠。

防日軍事化用途 降華國安風險

專家解讀

據日媒稱中國已進一步收緊對日稀土及其他稀有金屬的出口審查，這是繼中國商務部1月6日宣布加強對日軍民兩用產品出口管制、遏制日本「再軍事化」及擁核企圖之後推出的又一項監管動作。商務部研究院研究員周密對香港文匯報分析指出，中方強化出口審查的相關要求，並非旨在實施更多限制性措施，而是為了讓出口管制更精準、更有效地落地見效。

鑒於日方當前相關動向，周密認為，中方需通過細化監管舉措落實既定目標，降低國家安全風險，規避日本企業將相關稀有金屬用於軍事化用途的可能性。

周密提到，從本質來看，中國出口管制制度正處於持續完善的進程中，制度的優化調整始終基於外部環境的動態變化，並非針對日本企業的正常貿易需求。中方加強稀土出口審查的核心目的，是防範稀土類產品流入軍事化應用領域，避免加劇地區安全風險，這也是出口管制制度細化落實的必然過程。而日方近期一系列對華相關表態帶來的外部壓力，同樣促使中方

以更為審慎的態度處理相關貿易監管問題。

日企需進一步提升合規能力

周密還指出，日本相關企業需進一步提升合規能力，主動響應中方的審查要求，充分理解中方出口管制的核心目標，嚴格依照規定開展相關工作。「這既是日本企業適應當前國際環境變化的客觀需要，也是其保障自身貿易活動順利開展的必要舉措。」

清華大學國際關係學系教授劉江永發文指出，日本首相高市早苗宣稱，「台灣有事」可能構成「存亡危機事態」，暗示可能武力介入台海局勢。作為現任日本首相和自衛隊最高指揮官，高市早苗狂言將台灣問題與集體自衛權行使掛鉤，是對中國發出的武力威脅，性質極其惡劣。日本如果在錯誤道路上越走越遠，可能給東亞乃至世界和平造成嚴重破壞。面對這種危險傾向，包括日本人民在內的世界各國人民都應警醒，明確發出反對聲音。

●香港文匯報記者 朱輝

專家料中國電動車輸歐年均增速20%

香港文匯報訊（記者 郭瀚林 北京報道）近日，中國在電動汽車出口領域與歐盟及加拿大的貿易磋商均取得積極進展。業內人士預測，2026-2028年，中國電動車對歐盟出口將保持20%左右的年均增速。國際關係領域專家表示，該成果基於部分西方國家認識到相對於特朗普政府，與中國開展合作更具戰略確定性，因此選擇從經貿領域入手，逐步



●1月14日，在山東港口煙台港，國產汽車從商品車班列中駛出到碼頭集結等待裝船出口。新華社

減少對美依賴。

2023年10月，歐盟委員會對中國產電動汽車發起反補貼調查。2024年10月，歐盟正式對中國產進口電動汽車徵收最高35.3%的反補貼稅，此後雙方多次進行相關談判。今年1月12日，中歐雙方分別宣布就歐盟對華電動汽車反補貼案達成共識，歐盟發布了關於價格承諾的指導文件。歐方將秉持非歧視原則，根據世貿組織規則有關規定，對每一項價格承諾申請，適用相同法律標準，並以客觀和公正的方式進行評估。

加方予中方每年4.9萬輛配額

中國乘聯會秘書長崔東樹對此表示，中歐以價格承諾替代高額關稅的磋商成果，是雙方務實共贏的重要突破。隨著車企適應新規則、本地化產能釋放及產品競爭力提升，中國電動車在歐盟市場的銷量將逐步回升。他預計，2026-2028年，中國電動車對歐盟出口將保持20%左右的年均增速，成為全球電動車市場增長的重要引擎。

2024年8月，時任加拿大總理特魯多追隨美國政策，宣布對從中國進口的電動汽車加徵100%的關稅。今年1月14日至17日，加拿大總理卡尼應邀對中國進行正式訪問。卡尼表示，中國的電動汽車兼具性價比、能效與創

新優勢，在全球首屈一指。為了打造具有競爭力的本土電動汽車產業，加拿大要向中國學習並開展合作，與中國協同共建供應鏈。據悉，加方將給予中國電動汽車每年4.9萬輛的配額，配額內享受6.1%的最惠國關稅待遇，不再徵收100%附加稅，配額數量將按一定比例逐年增長。

專家：與中國合作更具戰略確定性

上海環太國際戰略研究中心副理事長劉強對香港文匯報記者表示，中國與歐盟、加拿大的貿易磋商近期取得積極進展，是全球地緣政治變局的結果。特朗普重返白宮後，作為長期盟友的歐洲國家同樣受到關稅戰的嚴重衝擊。特朗普還重申「門羅主義」，把美洲國家看作自家後院，多次公開表示讓加拿大成為美國的「第51州」。這種背景下，部分西方國家逐步認識到與中國合作更具戰略確定性。

「美國無差別揮舞關稅大棒、推行貿易制裁的蠻橫做法，讓一度參與圍堵中國的西方盟友產生了動搖。歐盟不願淪為美國貿易戰的犧牲品，加拿大也需平衡對華關係以避免經濟受損，故而選擇容易達成共識的經貿領域入手開展對華合作，逐步擺脫對美國的高度依賴。」他說。

補貼稅，中國車企「加價賣車」也能獲取更大的利潤空間，一定程度上緩解產業「內卷」壓力。

白明談到，相對於歐洲出於保護本土產業考慮而對中國電動汽車徵收反補貼稅，加拿大此前對中國電動汽車加徵關稅的行為，主要出於對美國政策的「追隨」。加拿大宣布加稅政策後，中國商務部也果斷發起反歧視調查，隨後對從加拿大進口菜籽油、豌豆等農產品加徵關稅，使加拿大承受了一味「追隨」美國的壓力。「我們要利用好相關經驗，在遭受不公正的貿易待遇時，果斷以對方在華利益作為談判籌碼，讓其認識到搞單邊主義、貿易保護是要付出代價的。」

●香港文匯報記者 郭瀚林 北京報道

「一帶一路」合作轉向法治化 香港作用凸顯

香港文匯報訊（記者 任芳韻 北京報道）2026絲路方舟論壇18日在京舉行。外交部前副部長樂玉成在會上表示，中央經濟工作會議已明確高質量共建「一帶一路」是「十五五」開局之年高水平對外開放的關鍵路徑，如今這條合作之路正從建碼頭、修鐵路等基建合作為主，轉向靠規則、技術等要素配置支撐的高質量發展新階段。他特別提到，中國香港地區在「一帶一路」建設中的作用愈發關鍵。

國際調解院落戶香港成重要平台

「過去我們主要是搞工程、搞建設，建碼頭、建鐵路，投入大量的資金。但現在，這種模式可能要改變，要轉向規則規制的對接、標準設置、運營管理以及綜合績效的提升。」樂玉成提到，現在的合作要轉向規範化、法治化。前不久在香港設立的國際調解院，能為沿線國家提供專業的爭議解決服務，成為規則對接和法治保障的重要平台。與此同時，「硬聯通」的道路、管線等基礎設施持續築牢物理基礎，「心聯通」的文化交流、學生培訓凝聚民心，規則聯通、硬聯通、心相通三者協同讓合作根基更穩。

中國AI的領先優勢，正成為「一帶一路」合作的新引擎。樂玉成表示，中國有超過1,500個大模型、幾十萬的機器人產能，還有十大算力中心和遍布各地的基站，從算力芯片到雲計算的完整產業鏈一應俱全，「而且中國大模型多是開源的，不像美國那樣封閉，各國用着更順手。」

這份技術實力恰好精準匹配了海外的迫切需求。「『一帶一路』國家想發展，但缺算力、缺數據、缺大模型」，樂玉成舉例說，科特迪瓦的代辦都直言，當地現在什麼都想跟中國對接，人工智能、智慧城市建設都需要中國企業。這些國家搞電商、做社交軟件、建智慧城市，還有醫療診斷、基礎教育等需求，都盼着中國的AI技術來幫忙。

「我們的合作是平等互利的，不像美國搞孤立」，樂玉成強調。他鼓勵中國企業大膽「走出去」，在「一帶一路」的廣闊海洋中把握機遇，讓高質量合作之路越走越寬。



●2026絲路方舟論壇18日在京舉行。圖為外交部前副部長樂玉成在會上發言。香港文匯報記者任芳韻 攝

特稿

商務部研究院研究員白明對香港文匯報記者表示，美國政府近年發動的關稅戰，極大破壞了基於WTO規則的多邊貿易體制。而中國一直主張通過平等磋商和對話解決貿易分歧，並獲得了積極成效，向全世界釋放了穩定的信號。未來，中國在機器人、芯片等領域的出口規模會繼續擴大，屆時可能遭遇類似的貿易壁壘。近年來通過雙邊磋商對話來處理摩擦和爭端的經驗，將為新興產業打造良好出海環境，提供可參考的樣板。

白明指出，此次中歐達成電動汽車出口的「價格承諾」，一定程度上借鑒了此前中歐光伏爭端的解決經驗。以價格承諾申請作為反補貼稅的替代形式，兼顧了中歐汽車產業

的各自關切：中國車企獲得打入歐洲市場的機會，歐洲車企也擁有了進行自我調節的空間，雙方在世貿組織規則框架內找到了利益平衡點。

中國「加價賣車」緩解「內卷」

「中國電動汽車的競爭力源於技術創新以及規模化成本優勢，政府會給一些扶持政策，但不能等同於補貼。」他認為，歐盟要實現2030年溫室氣體減排55%等目標，就必須大規模推廣電動汽車。

中國車企在歐洲的快速發展，雖引發產業競爭焦慮，但歐洲國家也應認識到，其汽車產業轉型與綠色目標的實現離不開中國的參與。此外，相較於向歐洲國家繳納高額的反