

美国：汽车电动化路上磕绊多

本报记者 林子涵

环球热点

为加强电动汽车本土制造，美国政府近期用上了赏罚两手：一面为汽车和电池制造商发放补贴和贷款，一面不断收紧汽车排放和能耗规定，促使汽车业向电动化转型。然而，美国汽车业内普遍表示，政府当前制定的政策目标“不切实际”，忽略了美国汽车业发展现状。同时，美国政府以所谓“安全”为由干预电动汽车供应链，也给产业发展带来更多困扰。



图为近日在美国加利福尼亚州拍摄的特斯拉充电桩。
新华社美联

“胡萝卜加大棒”

在电动汽车领域，美国政府近来“砸钱”不断。白宫方面近日表示，将依据去年《通胀削减法案》拨款20亿美元，加快国内电动汽车制造并救助濒危车企。6月底，美国能源部还宣布为福特汽车与韩国SK On合资的企业提供92亿美元政府贷款，用于生产电动汽车电池，这是美国能源部贷款项目办公室迄今为止最大的一笔贷款。

美国还通过有条件的补贴政策，鼓励车企加强“美国制造”。4月，美国财政部发布电动汽车补贴新规，要求制造商如想获得价值7500美元的税收抵免，必须在北美组装电动汽车，同时，电池中有一定比例的关键矿产也需在美国或与美国有自由贸易协定的国家提取或加工。

与此同时，美国不断收紧排放规定，“倒逼”车企转型。不久前，美国交通部下属的美国国家公路交通安全管理局公布一项提案，要求汽车制造商提高汽车燃油效率。2027年至2032年销售的新车中，乘用车的燃油效率每年须提高2%，轻型卡车的燃油效率每年须提高4%，否则将面临巨额罚款。路透社称，该提案可能会迫使车企大幅转向电动汽车，以避免惩罚。

此前，美国环境保护署还提出了被誉为“史上最严”的汽车尾气排放标准。该机构表示，2027年起，美国新销售的乘用车和轻型卡车，温室气体排放量必须年均减少13%，到2032年实现减排至少56%。美联社报道说，这意味着到2032年，美国销售的新车中约67%必须是电动汽车。

“美国政府正在使用‘胡萝卜加大棒’的手段发展电动汽车。”斯坦福大学经济政策研究所日前发布报告称，美国一方面以《通胀削减法案》《两党基础设施建设法案》规定的补贴政策刺激电动汽车制造，一方面通过更严格的燃油效率和排

放限制，迫使车企向电动化转型。一系列政策的目的在于扶持本土电动汽车制造业、加强供应链、提高美国竞争力。

“电动汽车梦遭遇了现实”

美国的“胡萝卜加大棒”在电动汽车产业产生了一定效果。近期，有电动汽车和电池制造商等获得政策优惠后开始在美投资设厂。然而，分析指出，美国电动汽车产业发展面临多重掣肘。

首先是上游原材料供给问题。《纽约时报》报道称，美国在关键矿产及电池组件等方面高度依赖进口。美国的关键矿产加工和精炼效率较低，原材料本土化供应步履维艰。美国地质勘探局2023年矿物商品总结报告指出，包括石墨在内的美国100%净进口的矿物约有10种。美国咨询公司高德纳分析表示，电动汽车供应链不可能在未来几年完全转移到美国手中。

中国社会科学院美国研究所经济室主任罗振兴对本报记者表示，除了原材料供应链制约，美国汽车产业自身的竞争力也影响了转型进度。

“当前，特斯拉在美国电动汽车市场‘一家独大’，其他车企在电动汽车领域大都起步相对较晚、技术水平相对较弱、品牌认知度相对不高、竞争力和发展规模相对有限。随着赛道内竞争越来越激烈，许多车企还面临盈利和再生产的压力，难以持续扩大投入。”罗振兴说，“此外，由于美国在投资建厂方面的法律法规和审批流程繁复，一座厂房的建设周期往往需要2—4年甚至更长时间。而且，近年来，美国制造业‘用工荒’和频繁罢工也拖慢了工厂投产进度。”

高昂的转型成本也是问题。包括通用、福特、丰田等汽车制造商在内的美国行业组织“汽车创新联盟”日前表示，政府的排放新规会大幅提高厂商成本。据预测，新标准将使2027年车企平均每辆车的达标成本增加633美元，2032年每年车

的达标成本增加1200美元。

中国现代国际关系研究院美国研究所所长助理李峥对本报记者表示，美国电动汽车产业制造成本本就相对较高，导致美国电动汽车售价居高不下。近期美国激进推行本土化制造，可能导致制造成本进一步上升，影响美国电动汽车的价格竞争力。

充电基础设施不足和电网薄弱也给美国电动汽车发展“拖了后腿”。

据国际能源署数据，目前全美约有13万个公共充电桩，车桩比高达23:1，存在巨大需求缺口。另据市场调查机构J.D. Power的报告，美国公共充电桩有不少存在软硬件故障，2022年美国电动汽车车主充电失败率高达20%。此外，英国《卫报》称，美国电网设施不足也导致电力难以实现远距离传输。

“拜登政府的电动汽车梦遭遇了现实。”《华尔街日报》称，“美国的电网无法应对电动汽车制造的强行推进。”美国能源联盟近日也发文称，“拜登政府的电动汽车梦是工薪家庭的噩梦”，美国消费者不仅要面对高昂电价，还要忍受缺乏充电桩和充电桩损坏的情况。

“拜登政府虽然对加强充电桩和电网等基础设施建设作出了承诺，但由于审批和建设效率问题，电力供应等预计仍将是美国电动汽车发展的短板。”罗振兴说。

“既不合理也不可行”

分析普遍认为，美国的电动汽车梦短期内难以实现。

“美国政府雄心勃勃的燃油车削减计划正面临着现实性考验。”美联社报道说，目前，美国市场上近80%的车辆使用汽油或柴油。按此速度，9年后预计只有约22%的车辆是电动汽车。2022年，美国的新车销量中电动汽车占比仅为5.8%，距离美国政府67%的目标相距甚远。

“受原材料供应链制约及美国电动汽

车产业自身竞争力条件所限，美国的电动汽车制造能力短期内难有很大提升。”罗振兴说。

美国电动汽车的销售情况也难言乐观。“美国消费者对电动汽车的热情可能正在放缓。”美国《连线》杂志报道称，美国经销商库存的电动汽车数量目前已超过9.2万辆，其中，新车库存比1年前增加了74%。美国考克斯汽车公司分析师表示，“即使美国制造商生产更多电动汽车，可能也没有足够的消费者来到这个领域”。

“政府提出到2032年电动汽车占美国市场约67%的目标，既不合理也不可行。”“汽车创新联盟”方面日前表示，政府低估了制造电动汽车的成本和难度。除了促使厂商转型，美国在充电基础设施、供应链、电网弹性、燃料和关键矿物供给以及市场培育等方面还有很多问题需要解决。

美国政府近期针对供应链实施的保护主义政策，给自身的“电动梦”增添了更多不确定性。

路透社称，7月底，美国众议院两个委员会表示要调查宁德时代与福特汽车的在密歇根州的电池合作项目，确定是否存在“就业机会和美国资金流向中国的问题”。5月，美国能源部撤销了对电池制造商Microvast提供的2亿美元拨款，理由是该公司或与中国存在业务往来。

“美国执意将供应链相关经济议题政治化，将进一步推高原材料成本，使上游关键矿产供应链更加不稳定，给美国自身电动汽车制造业带来一系列负面连锁反应。”罗振兴说。

“美国以经济安全为由，力推供应链‘去风险’，短期内不能压低电动汽车制造成本和售价，对发展和推广电动汽车来说成效并不明显。”李峥说。

“电动汽车领域的开放合作，有望加快产业进步、推动技术共享、促进国际统一标准形成。然而，如果美国执意挑起竞争，就可能造成技术分割，拖累美国自身电动汽车发展和能源转型进程。”罗振兴说。

巴西多措并举促进农业增产

本报记者 宋亦然

巴西农业部近日发布的报告显示，今年1月至5月，巴西农业出口总额为673亿美元，较去年同期增长5.8%。巴西农业综合企业5月份出口额增长显著，达到167.8亿美元，同比增长11.2%，首次实现单月出口额超过160亿美元。

巴西是全球主要农产品出口国，大豆、牛肉、糖和咖啡等是重要出口农产品。2022年，巴西农业总产值达到1.189万亿巴西雷亚尔（1美元约合5巴西雷亚尔），为近34年来第二高产值。巴西农业部预计，2023年农业总产值有望增长6.3%，达到1.263万亿巴西雷亚尔。

为促进农业增产，巴西政府不久前启动了2023—2024年度农业支持计划。这是该国规模最大的农业支持计划之一。该计划鼓励发展低碳和可持续农业，将为生态农业和有机生产提供更低息的农业贷款，对从事可持续农业的生产者进行奖励等。巴西还计划在亚马孙地区实施一项大型农林业计划，推动重新造林。“我们有能力在不砍伐树木、不破坏雨林的情况下让农业产量翻番，以可持续的方式生产更多、更优质的农产品。”巴西农业部部长卡洛斯·法瓦罗说。

小规模农户是巴西政府近年来的重点扶持对象。根据近期发布的2023—2024年度家庭农业作物计划，巴西政府将划拨716亿巴西雷亚尔专门用于加强家庭农业计划下的农村信贷，较去年增长34%。政府表示将恢复粮食生产最低价格政策，并在丰收情况下收购剩余粮食。巴西众议院此前还投票通过了修订版的粮食收购计划，允许政府在符合条件的情况下直接收购家庭农场产品，并将每个家庭农场的采购额由原来的1.2万巴西雷亚尔提升至1.5万巴西雷亚尔。政府还决定采取措施鼓励家庭农场购置特定的农业机械和农具，以提高机械化程度和生产效率。

巴西是中国主要的农产品贸易伙伴，两国农业合作持续深化。根据巴西政府不久前发布的数据，今年上半年，巴西对华出口农产品价值达306.85亿美元，同比增长8.6%。2022年9月，两国签署《中国—巴西农业机械化与农业能源领域合作谅解备忘录》。巴西国际贸易和农贸专家亚历山德罗·罗德里格斯表示，巴中携手提升物流效率、加强基础设施建设，将助推两国农业贸易增长，实现互利共赢。“巴中两国农业合作潜力巨大，互利共赢一直是两国共同追求的发展目标。”卡洛斯·法瓦罗表示。

欧盟加快推进数字欧元

林子涵 罗婉沁

欧盟近期在数字欧元领域举措不断。日前，欧洲央行召开会议，研究用于银行间结算的分布式账本技术，探讨开展数字欧元试验。不久前，欧盟委员会还公布了数字欧元立法提案，计划通过立法，赋予数字欧元法定货币地位。不少外媒分析表示，这预示着数字欧元的脚步越来越近。

持续布局

据路透社报道，欧盟委员会近期公布的立法提案包含两项内容：一是维护现金欧元的作用与地位，确保欧元区公民和企业继续使用欧元纸币和硬币进行支付；二是设定立法框架，以便授权欧洲央行未来发行数字欧元。欧洲央行方面对此表示欢迎，并表示期待与其他欧盟组织继续合作开发数字欧元。

欧盟多年来持续布局数字欧元。2019年底，欧洲央行宣布成立数字货币工作组，开启数字欧元可行性研究。2020年10月，欧洲央行发布首份数字欧元报告，阐释数字欧元定义和技术方案。2020年10月，欧洲央行启动针对数字欧元的公众咨询，听取公众意见，评估数字欧元需求。2021年7月，欧洲央行理事会批准数字欧元研发试点项目。2022年7月至今年2月，欧洲央行实施了数字欧元原型测试，模拟数字欧元使用情况。

英国《独立报》报道称，欧洲央行预计还将在今年10月公布有关数字欧元的最新计划。

顺应趋势

中国现代国际关系研究院研究员刘明礼接受本报采访时表示，欧盟积极推动数字欧元，顺应了欧盟内部经济发展和民众生活的客观需要。

“新冠疫情以来，线上经营和消费场景增加，使得非现金支付成为全球趋势。欧盟推出数字支付手段，有望为经营活动及民众消费提供便利，应对数字化转型挑战。”

刘明礼说。

欧盟推出数字欧元，也顺应了全球数字货币兴起的趋势。美国大西洋理事会研究报告显示，目前全球有约130个国家正在考虑推出数字货币，其中，有一半国家处在数字货币研发、试点或实施阶段。对此，欧盟委员会副主席多姆布罗夫斯基日前表示，“欧盟不能落后”。

“当前，全球多国都在考虑发行法定数字货币。加密货币的崛起也给法定货币带来了竞争压力。欧盟加快推进数字欧元，意在抢占全球电子支付领域的领先地位，掌握数字货币领域的主动权。”刘明礼说，“欧盟委员会近期公布的数字欧元立法提案，旨在为数字欧元‘铺路’，为数字欧元赋予法定货币地位，方便数字欧元未来进入流通领域。”

前景可期

据英国《金融时报》报道，欧洲央行方面表示，要使数字欧元真正走进现实，还需做好数据隐私保护等方面的工作。为此，欧洲央行已经进行了相关机制设计和测试。

“隐私保护和数据安全是数字欧元能否赢得欧洲民众信任的关键。民调显示，不少欧洲民众对数字欧元最关心的话题就是个人支付信息和财务情况是否会泄露。如果这一问题能够妥善解决，预计未来数字欧元将得到更好应用和普及。”刘明礼说。

德新社报道称，预计数字欧元开发与测试阶段还将持续3年左右，数字欧元最早将在2026年前后推出。

国际信用评级机构穆迪表示，一旦数字欧元落地，或将改变欧盟支付方式、金融系统和社会运作方式，并有望减少欧盟对美国万事达卡、Visa及苹果支付、谷歌支付等非欧盟支付公司的依赖，符合欧盟长期以来的战略自主诉求。

“国际货币格局当前仍以美元为主。欧元作为第二大国际货币，若能在数字货币方面取得进展，并建立相应具有影响力的国际结算机制，将有望巩固欧元国际地位，加速去美元化探索，促进国际货币体系多元化发展。”刘明礼说。



英国布里斯托尔：热气球升空

2023年布里斯托尔国际热气球节日前在英国布里斯托尔举行。图为在活动期间拍摄的热气球。
新华社/路透

环球
掠影