

美国电动汽车补贴政策引众怒

欧盟、日韩指责其“损人不利己”

■本报记者 王林



事实上，即便美国汽车制造商都感到忧虑。福特汽车日前表示，补贴机制应该是确保更多电动汽车有资格获得税收抵免，从而鼓励电动汽车、充电设施及其相关领域的有序发展。

■欧洲不满情绪高涨

据悉，欧盟已经向美国正式提交了一份文件，要求美方提高电动汽车税收抵免条款的透明度。欧盟委员会发言人米里亚

姆·加西亚·费雷尔强调：“我们对这一贸易壁垒深感关切，这是歧视性的，是对他国汽车制造商和美国车企海外业务的歧视。”

有分析师指出，俄乌冲突引发的能源危机在欧洲大陆愈演愈烈，在此背景下，美国一边要求欧盟“与自己看齐”，一边却在搞贸易保护主义，这种“背后捅刀”的行为引发了欧盟强烈反感。

法国财政部长布鲁诺·勒梅尔表示，美国的举措危及欧美企业之间的公平竞争环境，这一争端下，欧洲汽车产业的未

来岌岌可危。“能源价格高企加上美电动汽车补贴政策令欧洲承压过重，我们必须予以反击。”

多家德法汽车制造商表示，美国的补贴政策将至少伤害该国70%电动汽车消费者的利益。

欧盟贸易专员瓦尔迪斯·东布罗夫斯基则表示，美《通胀削减法案》歧视了欧盟的汽车、可再生能源、电池和能源密集型行业。“我个人赞成通过谈判来解决问题，但作为最终解决手段，欧盟也可以向

世贸组织提出申诉。”

法国总统马克龙和德国总理朔尔茨日前达成一致，如果美国固持己见，欧洲也会推出类似的对抗措施。

为了安抚欧洲国家的不满情绪，美国于10月下旬与欧盟设立了行动小组，旨在解决美电动汽车补贴政策可能引发的一系列问题，甚至派出了贸易代表赴欧洲寻求“理解”，但直至11月初首次会议结束，双方谈判仍然没有取得实质性进展。

■日韩强烈要求公正对待

除欧盟以外，日本、韩国也表示，美国对电动汽车的补贴措施“损人不利己”。日本政府发表声明称，如果美国采取“歧视性的”激励措施，日本汽车制造商对于继续投资美国电动汽车及其相关产业会有所犹豫，这将给美国就业和经济带来负面影响。

9月，日本产业省大臣西村泰敏在洛杉矶的一次会议上向美国商务部长吉娜·雷蒙多表达了担忧，并强调这一机制违反国际法。日本主要汽车游说团体日本汽车工业协会对此表达了明确关切。

在日本看来，美国对本国电动汽车制造商的援助计划是“歧视性且偏颇的”，并不利于电动汽车行业的可持续发展。

眼下，日本已向美国财政部和美国国税局提出相关诉求，要求美在电动汽车最终组装、用于汽车的关键矿物和电池组件的要求方面，应给予贸易伙伴国家“不低于优惠的待遇”。

韩国也多次向美国表达抗议，要求该国放宽补贴限制。韩国外交部公开表示，美国应给予至少3年的缓冲期，让韩国汽车制造商在此期间继续享受美国的电动汽车补贴优惠。韩国政府表示，接下来将继续与相关部门及业界进行沟通和交流，扶持进入美国市场的韩国企业，保证其不受歧视性待遇。

油市洞察

■潘翔

欧盟禁运临近，俄罗斯卖油更难了

目前，原油价格维持区间震荡格局，基本面与宏观面互相制约的局面还在延续。

站在基本面角度，原油供应偏紧的矛盾仍未缓和。尤其是欧盟对俄罗斯石油禁运时间点临近（原油禁令今年12月5日生效，成品油禁令明年2月5日生效），制裁落地后石油市场受到的影响值得关注。

对欧盟而言，替代俄罗斯原油进口并非难事，欧盟将从美国和中东增加进口，尤其是美国。中东产油国由于减产以及长合约属性强，能够增加对欧盟出口的量级有限。考虑到美国现有抛储节奏将延续到12月底，且抛储力度降低，未来大概率将通过消耗商储的方式来维持对欧洲的高出口量，因此虽然美国在量级上能够满足欧洲制裁兑现后的俄罗斯原油的缺口，但代价将会是去库加速同时油价上涨。

对俄罗斯而言，应对制裁的挑战要大得多：一方面需要找到买家，目前，欧洲每天仍进口约100万桶至150万桶的俄罗斯原油，其中欧盟制裁豁免保留约30万桶/日，因此仍然需要对剩余的俄罗斯原油进行再定向，扩大非欧盟买家的市场份额。另一方面，由于保险禁令与油轮禁令生效，俄罗斯需要打通使用非G7国家控制下的油轮公司，另外也需要解决买家如何采购油轮保险的问题。由于在租船、保险与付款等问题上的不便，俄罗斯石油贸易难度大幅增加。

欧盟制裁兑现后，欧盟从俄罗斯进口原油量将大幅压缩，这部分原油大致有以下几种解决路径：1、通过水水中转、混兑转变产地证的方式转换为其他油种品名进行出口，类似此前的委内瑞拉原油以及伊朗原油；2、部分销售困难的俄罗斯原油将会转化为浮仓；3、俄罗斯将租用更多“影子油轮”，使用俄罗斯保险公司以及CFR贸易条款的方式应对贸易端的挑战。

对于亚洲地区的国家来说，是否增加采购俄罗斯原油目前还不能明确。虽然从经济性上来看俄罗斯原油性价比依然非常高，但考虑到政治影响以及俄油贸易难度，可能买家将会有一段观望期。比如，印度国家石油公司和巴拉特石油两家的炼厂目前都已经暂停购买俄油。因此，在欧盟制裁兑现后，采购俄油的买家可能以贸易商为主，亚太炼厂在前期偏向谨慎观望。

整体来看，欧盟禁运令落地后，俄罗斯石油销售将面临巨大挑战，其供应或难以保持现有水平，保守估计下滑幅度在50万桶/天-100万桶/天，未来需要持续跟踪。

国内原油期货方面，近期价格呈现震荡走势，波动率较高，市场整体平稳运行，成交保持活跃，SC盘面与国际原油价差维持在相对合理区间。

（作者供职于华泰期货研究院）

美柴油供需严重失衡推高价格 美欧汽柴油供应争夺愈演愈烈

全球成品油市场紧张局势加剧

■本报记者 王林

截至11月第一周，美国柴油库存量出现1951年以来的最低水平，包括柴油和取暖油在内的成品油库存正在加速耗尽。事实上，美部分炼油产能在2020年新冠肺炎疫情暴发之后被迫永久性关闭，但随着疫情缓解，需求迅速回暖，供给侧难以跟上需求的增长，导致该国成品油供需失衡的局面愈演愈烈。

随着年底欧盟对俄原油和石油产品禁令正式生效，2023年，以汽柴油为代表的成品油市场将面临更大竞争。当前，美欧围绕柴油供应的争夺已经开始，业界普遍认为，随着成品油供应缺口进一步扩大，全球经济可能在明年某个时候陷入进一步衰退。

■美柴油库存达70年来最低

美国CNBC新闻网指出，美国70多年来首次出现冬季柴油库存位于最低水平，包括纽约和新英格兰在内的东北部地区的柴油短缺最为严重。这导致美国柴油价格激增，11月交货的柴油价格上涨了33%。

美国利波石油咨询公司的数据显示，纽约/新英格兰市场的柴油库存正面临严重危机，自去年以来下降了50%以上，处于1990年以来的最低水平。

值得关注的是，密西西比河干旱、铁路大罢工等因素正在进一步给美国柴油供应带来冲击，市场呼吁美联邦政府进行干预以维持供需平衡。密西西比河的干旱迫使更多产品转向铁路和卡车运输，而当前发生的铁路大罢工则导致可

用路线减少，柴油供应速度赶不上需求增速，进而导致价格激增。

为了尽快填补供应缺口，美东海岸的炼油厂已经开足马力，尽可能多地生产柴油。美国能源信息署(EIA)指出，东海岸4座炼油厂6月和7月的开工率为100%，截至10月最后一周开工率甚至高达102.5%，但目前已无法提供更多石油产品。

美国大豆运输联盟执行主任迈克·史迪恩诺克表示：“拥有一条连接成品油供需的可靠供应链，对能源、农业乃至整个美国经济都至关重要。”

■全球争夺汽柴油在所难免

柴油需求恢复速度比汽油等其他成品油更快、更强劲。随着欧盟对俄罗斯原油和成品油的禁令年底正式实施，全球争夺汽柴油等成品油的竞争将进一步加剧。

波罗的海国际航运公会首席航运分析师尼尔斯·拉斯姆森表示，欧盟将于2023年2月5日开始对俄罗斯成品油实施制裁，届时柴油出口将引起特别关注，欧盟90%的进口量都是柴油。

事实上，美国和欧洲的竞争已经开始。随着美国本土柴油价格飙升，贸易商正将油轮从欧洲转向美国以赚取更大利润。全球船舶追踪服务网海洋交通的信息显示，截至11月初，在中东装载约65万桶柴油的一艘油轮原计划开往荷兰，但最终驶向了纽约；在新加坡地区装载了类似规模柴油的一艘油轮也

驶向了纽约。

国际能源署估计，为了满足供暖需求，欧盟今冬对成品油的需求将增加30万桶/日至50万桶/日。

■成品油短缺让经济加速衰退

眼下，全球大部分炼油厂进入季节性维修，加上法国持续不断的大罢工，全球中间馏分油短缺日渐加剧。中间馏分油主要用于货运、制造、农业、供暖、采矿等多个行业，鉴于其库存远低于正常水平，柴油和取暖油价格居高不下，导致消费品和取暖费更加昂贵，从而加剧通胀规模。

成品油短缺可能会让全球经济陷入更深度衰退。EIA的数据显示，截至11月初，美中间馏分油库存比5年同期平均水平低20%左右。与去年冬季相比，美国东北部依赖取暖油供暖的家庭今冬取暖费用将增加27%。

美国大豆运输联盟指出，以柴油为首的成品油短缺，不仅限制了大豆和谷物产出能力，而且也限制了获得所需燃料和化肥的能力。“对农业经济相对发达的美中西部地区而言，成品油成本是影响盈利的最重要因素之一。”迈克·史迪恩诺克坦言，“成品油短缺不缓解，经济衰退的预期也会更加走强。”

EIA指出，美国目前炼油产能低于疫前水平，去年，可用炼油产能连续第二年下降，截至今年初，可用炼油产能则仅为1790万桶/日。美国大部分炼油厂在2020年因疫情而被迫关闭或转型成生

物燃料工厂，这使得该国炼油产能出现大规模“断层”。

■成品油供应紧张短期难缓解

国际能源论坛和标普全球普氏日前联合发布报告指出，2020年和2021年，全球炼油产能连续两年下降，这是20年来的首次下降，加剧了成品油市场的紧张和价格波动。由于新产能增加需要时间，而能源需求前景趋于稳定，预计全球成品油市场将在未来几年保持紧张状态。

由于疫情削弱了利润率，加快了炼油厂关闭，并鼓励炼油厂转向生物燃料或分销终端。2020年至2022年，关闭的原油蒸馏能力达到创纪录的380万桶/天。今年炼油利润一度飙升至创纪录的35美元/桶-50美元/桶，而正常情况下为10美元/桶。

尽管炼油利润率很高，但行业布局新炼油项目的速度却很慢，因为绿色转型和脱碳政策的推动，导致对未来汽柴油需求的预期普遍看衰，投资者宁愿花钱帮助炼油厂转型也不愿建设新产能。

显然，无论短期还是中期，全球成品油市场维持平衡的能力都较为脆弱，因此需要保持充足的库存和应急计划。“当前的经济大环境促使投资者在新炼油产能投资方面更加谨慎。”国际能源论坛秘书长约瑟夫·麦克莫尔表示，“全球炼油行业已经捉襟见肘，各国政府亟待审查应急计划，以确保能够应对不可避免的断供情况。”

土耳其光伏产业在全球“占四望三”

本报讯 记者董梓童报道 日前，土耳其太阳能组件制造商 Smart Solar Technology 表示，公司将在土耳其第三大城市伊兹密尔建设一个总装机规模达200万千瓦的垂直一体化光伏制造基地。所谓垂直一体化光伏制造基地，即产线覆盖硅片、电池片、组件光伏制造端主要环节。预计该工厂投产后，将成为土耳其境内规模最大的光伏制造基地。

据 Smart Solar Technology 透露，该项目获得了土耳其政府的大力支持。土耳其政府承诺将拨款4.009亿美元用于一体化工厂的建设。建设工期约4年，项目正式投产后，所需进口原材料也将免除缴纳增值税和关税。

据了解，为达成碳中和目标，近年来，土耳其越发注重以光伏为代表的可再生能源产业发展。而在今年国际地缘政治风险加剧的情况下，土耳其希望进一步加速光伏产业发展进程，为此还出台了一系列利好政策，比如，鼓励投资建设组件等光伏主要制造环节产线、放宽分布式光伏电站安装标准、给予相关项目财政补贴等。

清洁能源智库 Ember 指出，近期，受全球范围内天然气价格总体呈现上升趋势影响，土耳其电价飙升。2021年，该国天然气总消费量达616亿立方米，创下新纪录。而加大可再生能源的利用可以减少对化石燃料的依赖，降低其进口规模和使用。土耳其需要加快对光伏等可再生能源的投资和部署。

而扩大光伏产品产能正是土耳其政府的主要目标之一。土耳其能源和自然资源部长法提赫·登梅兹表示，2002年以来，土耳其可再生能源发电装机容量快速增长，光伏产业从2014年开始迅猛发展，装机规模从4000千瓦增长至800万千瓦。成绩是明显的，但土耳其的目标不仅是增加可再生能源发电占比，还有将光伏制造技术本土化。目前，土耳其已经成为欧洲最大的太阳能电池板制造商，也是全球第四大太阳能电池板制造商。土耳其希望可以进入世界电池板制造规模前三甲。

为达到这一目标，土耳其的可再生能源政策越来越激进。今年，土耳其政府组织了两次可再生能源发电项目



的招标工作，根据要求，相关项目开发商要从土耳其境内采购一定比例的可再生能源电力电子设备。加之土耳其政府对招标项目给予了可观的补贴，这不仅将激励企业对可再生能源发电项目的投入，还将扩大企业在制造端的投入。

打出一套组合拳后，土耳其可再生能源产业迅速崛起。7月，土耳其光伏发

电量和风力发电量分别达到20.7亿千瓦时和42亿千瓦时，占土耳其总发电量的21.6%，创历史新高。

不过，也有业内人士认为，短时间内，上述一系列举措也无法帮助土耳其抵御对化石能源的依赖。有外媒援引能源分析机构的预测称，今年土耳其天然气消费量较去年将继续增长，有望达到620亿立方米至630亿立方米。