

中国新能源汽车“入场”欧洲方式改变

■张梦婷

近来,欧洲新能源汽车市场在保持增长的同时,不断调整对华新能源汽车的市场规则。不过,对中国车企而言,欧洲市场并没有关上大门,只是进入这扇门的方式正在发生变化。

欧洲加速电动化 需要中国新能源汽车

欧洲并不是不需要新能源汽车,恰恰相反,欧洲正在加速电动化。欧洲汽车制造商协会数据显示,今年前8个月,欧盟纯电动汽车注册量达到164.13万辆,占新车市场的21.7%,远高于去年同期的15.8%;法国、德国、丹麦等主要市场均明显增长。与之形成对照的是,汽油和柴油汽车合计市场份额已经降至29%。电动汽车从政策推动逐步走向规模化市场,欧洲汽车市场的产品结构正在发生显著变化。

与此同时,中国品牌正在成为欧洲市场不可忽视的供给力量。Dataforce数据显示,截至8月底,中国品牌汽车在欧洲市场份额已达到11.7%,创历史新高;8月中国品牌汽车销量同比增长111%,而欧洲整体汽车市场仅增长4.6%。比亚迪、奇瑞在欧洲销量快速增长,零跑增长超过3倍。这表明,在欧洲新能源汽车市场扩容的同时,中国品牌正在凭借产品价格竞争力、供应链效率以及智能化等方面的综合能力扩大

市场份额。

欧洲的电动化转型,单靠本地供给难以按期完成,客观上仍然需要中国企业参与。欧洲对中国新能源汽车的需要,与其说是短期的市场选择,不如说是转型期的结构性依赖。

从“产品出海”到“生态出海”

欧洲对华新能源汽车的政策变化,正在从单一的贸易限制向更加综合的市场规则调整。第一层是贸易防御。欧盟对中国电动汽车征收反补贴税,比亚迪、吉利、上汽的税率分别达17.0%、18.8%和35.3%,措施有效期至2029年10月,直接抬高了进入成本。第二层是市场准入方式变化。今年2月,欧盟委员会接受大众安徽生产的CUPRA Tavascan价格承诺方案,在满足最低进口价格、进口量等条件后,可免征相应反补贴税,同时企业需在欧盟开展投资。10月初,中欧贸易投资磋商机制第二次例会,双方就继续电动汽车反补贴案企业价格承诺和复审相关程序达成共识。第三层是投资和产业链规则趋严。欧盟持续强化外国直接投资审查,并通过产业政策推动关键产业扩大本地生产能力,电动汽车、电池、关键原材料等领域都成为政策关注重点。

关键在于,这三层措施指向的并非把中国汽车挡在门外。价格承诺和本地化投资的逻辑,恰恰是把中国企业纳入欧洲本

地产业体系——以就业、技术和本地供应链换取市场准入。

中国车企正从“产品出海”走向“产业链出海、技术出海、生态出海”。中国新能源汽车“出海”的方式正在发生根本性转变:从把车卖到欧洲,转向把生产、投资、供应链甚至研发服务嵌入欧洲。比亚迪已经在匈牙利开始生产,并计划在欧洲建设多个组装厂和电池厂;奇瑞、零跑、东风、吉利等企业正通过合作或接管闲置工厂进入欧洲;西班牙、法国成为中国车企重点布局的生产基地。这正是“中国研发+中国供应链+欧洲生产+欧洲销售+欧洲服务”乃至“中国企业+欧洲企业+欧洲工厂+欧洲供应链”的产业合作新形态。从产品出口到产业链、技术和服务体系同步进入,实际上也为中国新能源汽车进一步输出智能化能力创造了条件。

这种转变的意义在于,把原本容易被关税工具打断的跨境销售,升级为关税难以穿透的本地扎根。当中国企业成为欧洲本地就业、税收和产业升级的贡献者,所谓“去风险”的叙事便失去了“最锋利的刀”。从这个意义上说,欧洲的本地化要求,反而倒逼中国新能源汽车从单一的产品输出走向产业链、技术和生态的“整体出海”。

竞争核心 从价格转向智能化能力

今年10月,问界亮相巴黎车展,继续

拓展欧洲市场。问界在欧洲市场面对的不再是单纯的价格竞争,它的核心竞争力也并不止于整车制造,而是“智能驾驶+智能座舱+高端品牌+整车制造”叠加而成的综合能力。问界M9累计交付已超30万辆,赛力斯上半年研发投入70.07亿元、同比增长34.8%。

欧盟联合研究中心最新政策简报特别指出,中国汽车在欧洲经济区的注册量虽然目前仍不到5%,但过去5年持续增长,其竞争力不仅来自成本,更来自联网、自动驾驶等数字化创新能力。报告称,如果欧洲制造商无法缩小这一数字创新差距,中国汽车在欧盟的存在可能进一步扩大。换句话说,中国车企给欧洲带来的压力,正在从价格层面转向技术层面。

值得注意的是,今年的巴黎车展将人工智能、软件定义汽车、全球竞争等作为重要议题,并设置“汽车竞争力与人工智能时代”等相关专题。这些议题本身就在提醒欧洲同行,汽车产业的竞争坐标正在移动,从传统的发动机、底盘、机械制造,转向智能驾驶、软件、算法、算力和用户生态。谁能在这一层建立优势,谁就握有下一阶段定价权与定义权。

与此前的本地建厂、制造本地化不同,问界眼下走的是以技术方案和高端品牌切入欧洲的路子。两条路线恰好构成应对“去风险”的两种打法——前者押注本地制造,后者押注技术溢价。

价格可以被关税抬高,但软件、算法和

生态难以用海关估价的方式去加税,欧洲真正能够设限的,是数据、安全与标准。从这个意义上说,中国车企应对“去风险”的最大底气,正在从成本优势转向技术溢价,而技术溢价恰恰是关税工具最难以触及的部分。更关键的是,欧洲“去风险”无论怎样加码,都没有改变汽车产业竞争从电动化走向智能化的大趋势。

不过,这条路上同样布满了代价与边界。本地化投资意味着真金白银建厂、并购与供应链重建,投入大、回收慢,而欧盟投资审查中“技术知识转移”“本地内容”等条件,稍有不慎就可能演变为对核心技术的变相索取。价格承诺方案以“控制进口量”换取关税豁免,短期看换来入场资格,长期看却可能成为增长的天花板。更要紧的是,智能化优势并非无懈可击,软件定义汽车恰恰最容易撞上数据合规、网络安全与安全审查,这些隐性壁垒比一纸关税更难对付。反补贴税措施要持续到2029年,投资审查新规2028年才全面落地,政策窗口与政策风险始终并存。

综合来看,欧洲“去风险”并不能简单理解为阻断中国新能源汽车进入欧洲,而是在持续重塑其进入方式。真正值得关注的,不是如何绕开关税,而是中国车企如何通过本地投资、技术合作和生态建设,把产品优势转化为长期的市场竞争力。

(作者系宁波大学中东欧经贸合作研究院研究员、博士生导师)

霍尔木兹海峡危机持续 全球煤炭需求悄然复苏

■本报记者 王林



今年以来,受霍尔木兹海峡危机影响,天然气价格飙涨间接推动部分国家和地区煤炭需求重新“抬头”。国际能源署发布最新报告指出,全球煤炭市场正经历中东地缘危机带来的连锁反应,多个国家更加依赖煤炭,预计今年全球煤炭需求有望创历史新高。

今年全球煤炭需求、发电量双增长

美以伊冲突爆发之初,全球煤炭运输并未受到干扰。然而,通过霍尔木兹海峡的液化天然气(LNG)出口量显著下滑,推高气价,导致拥有闲置煤炭产能的经济体开始增加燃煤发电,公用事业公司也在加大燃煤机组运行力度。此外,对能源安全的重新评估也促使部分经济体重新转向煤炭,尤其是本国生产的煤炭,以减少天然气市场波动带来的影响。

在此背景下,国际能源署预计,今年全球煤炭需求将增长1.2%,达到创纪录的89.4亿吨,同时全球燃煤发电量将增长1.4%。如果2027年大部分时间霍尔木兹海峡仍处于关闭状态,全球煤炭需求还将进一步攀升。今年全球煤炭产量预计将有所下降,但仍将连续三年保持在90亿吨以上。

与此同时,今年厄尔尼诺现象来势很猛,目前多家权威机构已经判定为超强厄尔尼诺,强度大概率会打破历史纪录,影响预计要持续到2027年。这直接推动制冷需求上升、水力发电量下降,给包括印度、越南在内的部分亚洲主要煤炭消费国煤炭需求复苏带来支撑。

需要注意的是,2027年煤炭市场仍然存在较大不确定性,关键取决于霍尔木兹海峡是否恢复通行。国际能源署预计,如果LNG通过该海峡的运输量回升、天然气价格回落,全球煤炭需求可能在2027年下降0.4%至89.1亿吨;但如果该海峡通行继续受阻,煤炭需求则可能进一步上升。

东南亚地区煤炭进口量持续增长

油价网指出,今年欧洲、亚洲地区煤炭使用量将高于预期。国际能源署预计,欧盟今年煤炭需求将达到2.76亿吨,寒潮等天气相关事件可能暂时增加煤炭使用,但工业需求疲软则从一定程度上削弱了用量。

在日本和韩国,“气转煤”已导致贸易煤炭需求增加。东南亚地区国家煤炭进口量持续增长,预计该地区今年煤炭进口量将从2025年的1.56亿吨增至1.64亿吨,其中越南进口增长显著,预计同比增长12.7%至6200万吨。

在主要煤炭消费国印度,电力需求上升将继续支撑该国电力部门煤炭用量,同时工业需求继续保持强劲,生铁、直接还原铁和水泥生产也是煤炭消费主力。国际能源署预计,今年印度

煤炭需求有望增长4.2%至13.53亿吨,煤炭产量预计将增长超过1%。印度自有煤矿和私营煤矿正在持续扩大产能,这给该国煤炭产量增长带来推动。

澳大利亚作为全球冶金煤和高热值动力煤主要供应国,受出口恢复支撑,今年该国煤炭产量预计将达到4.52亿吨。

全球最大动力煤出口国印度尼西亚收紧供应。受厄尔尼诺现象影响,印度尼西亚7月创下1991年以来最干旱月份,直接导致主要运煤河道干涸,煤炭运输严重受阻。印度尼西亚能源与矿产资源部将今年全年产量目标从2025年的7.9亿吨削减至约6亿吨,同时将国内供应比例上调至30%。根据印度尼西亚国家统计局最新数据,今年1至8月,该国煤炭累计出口2.277亿吨,同比下降9.33%,其中8月出口量为过去5年同期最低。

供需差距收窄推动煤价高位徘徊

大宗商品海运追踪服务商AXS Marine汇编数据显示,今年1至8月,全球海运煤炭贸易装船量达8.668亿吨,同比增长1.7%。其中,印度尼西亚出口2.963亿吨,同比下降5.2%;澳大利亚出口2.339亿吨,同比增长4.9%;俄罗斯出口1.295亿吨,同比增长10.1%。美国、南非、哥伦比亚出口分别同比增长9.4%、11%、12.1%。

国际能源署指出,2025年全球煤炭贸易有所萎缩,主要源于进口大国采购量回落,东南亚地区增量不足以抵消缺口。今年,动力煤贸易小幅调整,冶金煤贸易量明显增长,部分经济体铁路跨境焦煤进口规模大幅提升。展望2027年,如果天然气溢价消退,多数成熟经济体煤炭进口回归下行趋势,仅印度、东南亚国家仍保持进口增长,整体贸易量大概率回落。

随着煤炭供需差距收窄,全球煤炭库存存在大幅缩减,并传导至价格层面。路孚特汇编数据显示,9月4日,全球动力煤基准价际交易所纽卡斯尔动力煤期货次月到期交割合约价格连续9天上涨,报收153美元/吨,飙升至2023年12月以来最高水平。

世界银行指出,受地缘冲突等因素影响,今年,澳大利亚动力煤价格预计将从2025年的108.4美元/吨回升至平均每吨130美元。今年以来,澳大利亚动力煤价格节节攀升,从2月的约115美元/吨一度涨至6月的139美元/吨,8月价格回落,但仍然在130美元/吨附近徘徊。

不过,对比历史危机,本轮地缘事件带来的煤炭价格上涨幅度更为温和,欧洲煤价与天然气市场联动性较强,亚洲煤炭价格走势则相对平稳。国际能源署强调,不同来源煤炭依旧维持价差,部分煤炭依靠价格折扣维持在亚洲市场的竞争力。相较原油与天然气,煤炭期货的价格波动幅度更小,市场更多由供需基本面主导,而非短缺恐慌。

南非海上风电起步不易

■本报实习记者 王静怡

首个项目刚刚开启

据了解,Gagasi项目由瑞典浮式风电开发商与南非可再生能源企业共同组建的公司开发。2022年,项目正式对外公布,被定位为南非首个大型浮式海上风电项目。

根据公布方案,该项目规划装机容量810兆瓦,场址面积约140平方公里,拟最多安装54台风机。项目位于南非东部理查兹湾附近海域,场址距离海岸最近处约5公里,最远处约17公里。所发电量计划通过海底电缆送至陆上,再接入南非国家电网。

理查兹湾是南非重要港口和工业区,周边分布有矿产加工、铝冶炼等用电量较大的产业。项目方此前提出,该项目除向当地电网供电外,还可为沿海工业用户提供清洁能源,并带动浮式基础制造、设备组装和港口服务等相关产业发展。

2024年,Gagasi项目进入环境影响评价阶段,评估内容涉及海洋生态、渔业活动、航运安全以及陆上输电设施等。按照南非相关规定,大型海上能源项目需要完成环境评估、公众咨询和项目许可等多项程序,才能进入后续开发环节。

南非海上风电长期停留在资源调查和前期研究阶段,目前尚无商业化项目投入运行。公开资料显示,除Gagasi项目外,南非还有企业研究在西开普省和东开普省沿海开发海上风电,但相关项目大多尚处于概念或可行性研究阶段。Gagasi是目前南非少数启动正式环评程序的海上风电项目,其推进情况受到当地风电行业关注。

专项政策仍待落地

一直以来,南非作为非洲最大的经济体之一,经济发展较为平稳,但电力供应长期高度依赖煤炭。数据显示,南非超过80%的电力仍来自煤电。老旧煤电机组运行不稳、电力短缺频发,让南非加快寻找新的电源。

风电是南非重点发展的清洁能源之一。2011年,南非启动可再生能源独立发电商采购计划,通过公开招标吸引社会资本。截至2025年底,南非并网风电装机376万千瓦,已成为非洲最大的风电市场。不过,已投运项目全部是陆上风电,海上风电仍停留在前期开发阶段。

事实上,为推动能源转型,南非政府近年来作出不少努力。去年3月,南非政府批准《可再生能源总体规划》,提出每年新增300万至500万千瓦可再生能源装机;10月,南非政府公布总投资达1280亿美元的综合资源计划,推动南非能源系统从以煤炭为主向多元、清洁、低碳并重的格局转变。该计划提出,要大幅降低南非对煤炭的依赖,到2039年新增超过105吉瓦的发电装机容量,其中包括34吉瓦风电和25吉瓦太阳能光伏,风电、储能、天然气发电和核电也被纳入建设安排。

南非总统气候委员会执行主任克里斯皮安·奥尔夫表示,南非正在通过引入竞争寻找成本较低的电力,而风电和光伏已经成为最具成本优势的电源,扩大应用“既符合经济规律,也有利于减少排放”。

不过,上述政策主要面向陆上风电和光伏,尚未延伸至海上风电。世界银行指出,南非目前没有专门的海上风电发展目标,相关项目也未被纳入可再生能源采购机制。海域划定、开发权授予和电价形成等规则仍待明确。

多重制约有待破解

不仅是专项政策和电网问题,港口改造、产业链基础、项目融资等因素,也给南非海上风电发展带来挑战。

电网接入速度过慢是部署风电项目的头号障碍。路透社报道称,输电能力不足影响,南非约2000万千瓦可再生能源项目难以接入电网。该国计划未来10年新建1.45万公里输电线路并扩充变电容量,预计投资250亿美元。

南非风能协会高级技术顾问文森特·科克指出,破解电网拥堵,既需要扩大输电容量,也要采用电网优化技术,并完善相关监管规则。世界银行指出,南非现有主要港口虽然能够承担部分海上风电运维工作,但要开展浮式基础制造、风机组装和批量拖航,仍需扩建码头、增加起重设备。随着开发规模扩大,南非还需形成能够持续支撑项目建设的港口体系。

除此之外,海上风电项目前期开发时间长、资金投入大,而南非政府和国有电力企业的投资能力有限。路透社报道称,南非电网扩建同样面临较大资金缺口,部分国际资金以贷款为主,也增加了相关项目融资安排的复杂性。

全球风能理事会认为,电网瓶颈、许可积压、供应链受限和招标延迟,正在拖慢南非海上风电项目进度。对于新兴市场,稳定的长期目标、连续的项目招标以及提前布局的电网和港口设施,是吸引投资的重要条件。

对此,世界银行建议,南非可先开展海域调查和前期勘测,并同步推进港口、电网和人才建设,为首批项目落地创造条件。