



这是4月2日在美国加利福尼亚州圣布鲁诺一处停车场拍摄的电动汽车。——新华社发

美国自打『死结』

诸多因素纠缠困住电动汽车发展

政府政策转向

早在20世纪70年代,美国开启能源转型进程,然而进展缓慢。2021年1月就职的民主党籍总统拜登将能源转型重点定为普及电动汽车和促进电动汽车电池生产,相较往届美国政府,其能源转型计划全面深入。然而,今年以来,拜登政府的相关政策出现较大调整,不仅延缓汽车全面电气化步伐,还允许汽车制造商以油电混合车、更节油车等电动汽车以外的技术途径替代。

美国电动汽车2022年占新车销量份额仅5.8%,2023年小幅升至7.6%。拜登政府原本希望电动汽车新车销量份额到2032年能达到67%,但这一目标势必触及汽车行业传统利益集团的核心利益,因而在推进过程中遭到强烈反对。总部位于密歇根州底特律的美国汽车工人联合会警告,快速向电动汽车转型将以牺牲汽车工人薪资待遇乃至就业岗位为代价。

进入大选年,谋求连任的拜登不得不平衡环保、贸易和劳工权益等优先政策方向,保住集中于密歇根、威斯康星和宾夕法尼亚等关键“摇摆州”的汽车工人选票。有分析指出,白宫以中国联网汽车“威胁美国国家安全”为由启动调查,意在平复美国车企与中国车企竞争时的忧虑情绪,并在密歇根等“摇摆州”拉票。

据统计,美国十大锂电池制造商中的八家、前十二位光伏企业中的八家、新能源汽车行业三巨头中的两家都来自拜登在2020年大选的胜选州。这些企业所属的工会,如美国汽车工人联合会、北美劳工国际联盟均出现在支持拜登再次竞选的名单上。这些州的民意和相关行业的支持对拜登竞选连任的重要性可想而知。

或许更重要的一点是,在保

近来,美国拜登政府大肆打压、抹黑中国电动汽车等新能源产业。事实上,分析此前美国汽车行业相关新闻和数据不难发现,美国电动汽车发展之路目前遭遇“死结”。在大选年背景下,拜登政府很难采取切实办法打开这一“死结”、推动绿色转型,只能以国家安全为名行保护主义之实,用转嫁矛盾的权宜之计赚取政治加分。

护主义大行其道的当下,拜登政府的政策本身就包含过多政治元素,即便主推能源转型也不忘以国家安全为由“去风险”“脱钩断链”,实施针对特定国家的歧视性贸易政策,哪怕这些政策明显与进步规律、发展大势逆流而动,哪怕这些政策一定程度上也对美国经济发展利益形成“反噬”。

拜登政府2022年出台的通胀削减法案要求,只有达到一定“美国含量”的产品才能获得政府补贴。买家若要获得电动汽车最高7500美元的联邦税收抵免,就必须购买在北美地区组装生产的电动汽车。从今年起,符合税收抵免条件的在美销售电动汽车就不得包含中国企业等“受关注外国实体”制造或组装的电

池组件。

供需两端受阻

业内人士从供需两端分析美国电动汽车的发展后指出,政府政策与生产成本、产品性能、配套基础设施和消费者习惯等因素相互缠绕,像是给美国电动汽车发展打上了“死结”。

一是美国电动汽车溢价严重。考克斯咨询公司3月发布的报告显示,美国市场的电动汽车价格比主流车型高出近19%。溢价严重加之可享受联邦税收优惠的车型受限,电动汽车销售前景难言乐观。电动汽车供应链企业、优美科公司首席执行官(CEO)米德赖希认为,仅靠税收优惠政策刺激消费显然不够,“你依然需要好的产品”。

生产电动汽车对车企而言也不划算。鉴于关联电动汽车电池生产的采矿、提炼和零部件制造多在中国进行,美国不少车企需重新调整自身的电池供应链结构,导致成本攀升。美国《汽车新闻》网站日前一则报道援引波士顿咨询公司的数据指出,即便计入税收优惠,美国车企每卖出一辆5万美元的电动汽车,仍要亏损6000美元。

二是美国作为“车轮上的国度”,消费者普遍偏好较大车型,对电动汽车存在一定程度“里程焦虑”,也尚未广泛接受使用电动汽车替代传统燃油汽车。美国汽车研究中心分管研究的高级副总裁普拉萨德指出,美国“更大规模中产阶层”和“中部市场”的消费者购买电动汽车“可能尚需时日”。

此外,美国油价较低,电动汽车远非“刚需”。前通用悍马副总裁沈蔚告诉记者,约三分之二美国电动汽车消费者的家里普遍有两三辆汽车,电动汽车并非他们唯一的交通工具。波士顿咨询公司分析认为,有意愿购买电

动汽车的美国消费者,要求车辆必须20分钟快速充满电,续航里程约560公里以及价格不高于5万美元。

三是美国的充电桩基础设施建设远远赶不上需求。拥有足够数量的公共充电站被认为是缓解消费者“里程焦虑”、鼓励其向电动汽车过渡的关键。然而,据美国《华盛顿邮报》报道,2021年拜登政府拨款数十亿美元以“国家电动汽车基础设施方案项目”名义在主要公路沿线构筑快速充电网络,但两年多来仅有夏威夷州、纽约州、俄亥俄州和宾夕法尼亚州在该项目下开放7家快速公共充电站,总计38个快速公共充电桩供民众使用。

拜登先前承诺2030年时全美要建成50万个公共充电桩,但按美国能源部估算,建成120万个公共充电桩才能基本满足应对气候变化的需求。目前,美国各类可供使用的公共充电桩约17.1万个。此外,充电设施还存在公共和私营充电桩质量参差不齐,充电接口不通用等问题。电动汽车产业基础建设不完善,也影响了电动汽车的销售和推广。

转型势在必行

事实上,美国电动汽车发展具备政府长期推动、产学研一体化等创新优势,但如何将创新优势规模化商用,美国政府和企业似乎办法不多。

在美国汽车行业深耕多年的万向集团北美总裁倪频以电动汽车企业特斯拉的发展为例指出,2003年成立的特斯拉在美国发展十几年一直不景气,多年没有利润,一直靠碳排放交易来维持支撑。2018年,在中国政府大力支持下,特斯拉在上海建厂,成为企业发展的“拐点”。如今,特斯拉在美国电动汽车市场可谓一枝独秀。

在沈蔚看来,对一座已经建

好的大厦进行修改,远比新建一栋大厦要难。这也是美国百年车企不愿作出改变的原因之一。不过,在石油等化石能源日益消耗、空气质量急需改善的前提下,电动汽车未来10年、20年仍会是替代燃油车的最佳选择,这将是美国汽车市场必须要面对的现实。

对外经济贸易大学中国世界贸易组织研究院院长屠新泉指出,无论从全球应对气候变化的共同利益出发,还是从遵循世界贸易组织(WTO)规则的角度来看,以及从维护中美关系稳定的大局着眼,美国政府都应及时纠正歧视性产业政策,维护新能源汽车全球产业链和供应链的稳定。

美国彭博社近日刊发专栏作家菲克林的文章说,当一个国家为保护国内产业而推出大量关税和限制措施时,最好先确定自己有没有需要保护的产业。美国将中国在清洁技术领域的领导地位当成挑起贸易战的理由。但现实情况是,美国本土的清洁技术产业正日益凋零,投资者已开始放弃在美国国内生产清洁技术产品,在自身这样的产业现状下盲目加征关税,既增加美国消费者成本,也为脱碳人为制造障碍,不管一种“经济自残”行为。

文章认为,鼓吹中国电动汽车和太阳能电池板等产业存在所谓“产能过剩”问题的美国政客应该想想,美国国内清洁能源供应链上有多少个环节正在萎缩?造成这一状况的原因众多,其中包括美国企业的“怯懦”、政府支持力度不够、缺乏清晰发展目标、官僚主义的阻碍等。

文章指出,如果美国想推行绿色产业政策,就需要切实投入努力。但目前的情况是,美国正忽视那些能够使其成为未来清洁技术超级大国的东西,反而将注意力集中在“已经输掉的战斗上”。

综合新华社消息