

特别关注·世界新能源汽车

美国：曾经引领行业 面临政策变数

本届政府领导人的“喜好”令电动汽车发展前景充满不确定性

□ 汤先普

美国在新能源汽车技术研发和政策支持上一直走在世界前列。前总统奥巴马上任后，更是不遗余力推动新能源汽车的发展。作为其能源政策的重要组成部分，美国的汽车企业也迎着这股“春风”，将发展插电式电动汽车作为重大战略目标。美国联邦和州政府给予生产新能源汽车企业诸多扶持政策，带动了美国新能源汽车市场的蓬勃发展，比如造就了引领行业改革方向的特斯拉。

随着本届美国政府上台，美国的新能源行业包括新能源汽车的发展均面临“重新洗牌”的命运。众所周知，本届美国政府领导人青睐传统石化能源，质疑温室气体排放对全球气候变暖的影响，对于奥巴马政府力推的清洁能源“不屑一顾”。美国众议院前议长、共和党人保罗·瑞安称，电动汽车购置税抵免“是在失败者身上浪费钱”。

瑞安所说的电动汽车购置税抵免指的是2009年美国政府施行的电动汽车激励政策，即美国联邦税务局针对每

一辆新购入并在美国使用的电动车给予2500美元~7500美元不等的税收抵免，税收抵免的额度与汽车的大小和电池的容量有关。美国的电动汽车消费者一直享受着这一优惠措施。据《光明日报》报道，2017年11月，众议院共和党人提出的税改法案曾考虑废除这一优惠政策，引发汽车市场一番动荡，但参议院的税改法案并没有废除这一优惠政策。作为全面税改妥协的一部分，当年12月美国国会通过并经总统签署的税改法案同意保留电动汽车税收抵免政策。

不过，美国电动车企并未对这一政策欢呼雀跃。据《纽约时报》报道，即便新能源车企幸免于难，但是像特斯拉和通用汽车这样的电动汽车制造商，在与“凯觐”美国市场的外国同行的竞争中会处于劣势。因为根据电动车税收抵免政策，汽车制造商销售的前20万辆电动汽车才可以享受税收抵免，而特斯拉和通用汽车都在2018年达到这一税收优惠门槛。根据现有政策，一旦20万辆的门槛限制被突破，抵免政策的优惠

幅度将在15个月内逐步减少直至完全取消。

特斯拉和通用都是在电动汽车市场起步较早的企业，但现在却面临率先“用尽红利”的尴尬。因此，两家企业都在游说立法机构取消20万辆的门槛限制。今年4月，有美国议员曾提出法案，欲将这一门槛提升到40万辆，目前该法案仍在国会审议阶段，但遭到美国政府和部分共和党议员的反对。据媒体报道，本届美国政府领导人对发展电动汽车不够重视，甚至对无人驾驶汽车持怀疑态度。白宫在今年3月就曾提出要取消电动汽车税收抵免优惠，称这在未来10年会为美国政府节省25亿美元的支出。

近年全球电动汽车发展迅猛，大型汽车制造商纷纷将电动汽车列入重要发展战略。但本届美国政府领导人却背道而驰，其“喜好”令美国电动汽车的发展前景充满不确定性。但毕竟新能源汽车的发展是世界各国和汽车业界的大势所趋，越来越多的美国汽车企业宣布要进入电力时代。据美国媒体报道，价格高昂、性

能卓越的插电式电动车仍是美国消费者的优先选择。根据“电动车销售”网站公布的数据，今年上半年美国电动车累计销量达148,704辆，占新车总销量的1.8%。从制造商排名来看，特斯拉继续在同行业中领跑，占据56%的市场份额，紧随其后的是雪佛兰和丰田。通用汽车对电动汽车热情不减，期待到2023年推出20种新款电动汽车。特斯拉首席执行官埃隆·马斯克更是预测，未来10年美国逾半新车将是电动汽车。可以预见，美国汽车企业对于美国政府的游说和“施压”将继续下去。

对于马斯克来说，他已不仅仅期待美国电动汽车市场的蓬勃发展，更是把目光投向了充满机会的中国。今年1月，上海特斯拉工厂破土动工，成为该公司在美国以外建造的第一家电动汽车工厂。有经济专家曾指出，中国是世界上最大的电动汽车市场，也是特斯拉仅次于美国的最大市场，因此特斯拉希望接触到庞大的中国消费群体。据媒体报道，特斯拉上海超级工厂的建设迅速推进，有望在年内投产。



土库曼斯坦举行里海创新技术展和国际汽车展

为期两天的里海创新技术展和国际汽车展近日在土库曼斯坦巴尔坎州港口城市土库曼巴希举办。本次展览展示总面积超过1300平方米，展示内容包括工业、农业及能源领域的创新解决方案、先进机械设备及工艺技术、智慧城市模型和无人驾驶汽车等。图为展会现场。

新华社发 奥斯潘诺夫 摄

环球一线

印尼政策红利营造良好发展环境

通过为电动汽车制造商和购买者减税，降低了相关技术和原材料进口关税，下调了行业增值税

□ 卞晨光

为从根本上改善和提高印尼的行业竞争力，促进汽车产业进一步发展，同时减少对进口石油的依赖，降低全国碳排放水平，印尼政府对产业政策实行了大幅度改革。将电动汽车确立为优先发展领域，出台了一系列优惠政策和激励措施，努力吸引国外汽车制造商前来投资建厂，多方鼓励本国消费者购买电动汽车，大力推广电动汽车，希望到2030年时，电动汽车产量能够占其整个汽车产量的1/4，从而赶超新加坡和泰国，成为东南亚最大的电动汽车生产和出口基地。

目前，印尼加速发展电动汽车产业拥有诸多优势。首先，印尼是东南亚最大的经济体，人口数量超过2.6亿，劳动力资源丰富，成本低廉；其次，

印尼人均汽车拥有量相对较低，市场开发潜力巨大。根据印尼官方统计数据，2018年印尼国内的新车销售量达到115.1万辆，已连续5年成为东盟第一大汽车市场；再次，印尼镍红土矿储量丰富，盛产制造电动汽车电池所需的矿物原料，且已经与其他电动汽车需求量较高的国家建立了优惠贸易关系，具有极强的生产制造和出口竞争力。

今年8月上旬，成功连任的印尼总统佐科签署了一项有关加快发展电动汽车产业的总统令，通过一系列政策上的调整为电动汽车制造商和购买者减税，降低了电动汽车及相关技术和原材料进口关税，下调了电动汽车行业增值税，同时要求地方政府给予价格补贴，为电动汽车车

主提供免费停车位，力求将印尼打造成为全球电动汽车产业链上的重要一环。

印尼工业部希望电动汽车生产能够在2022年时全面铺开，根据其公布的相关战略规划，新的改革措施还将对购买纯电动汽车、燃料电池汽车和插电式混合动力汽车给予免税优惠，同时改变对汽车销售的征税方式，即以汽车燃油消耗和碳排放水平征税，而非依据汽车的车型和发动机规格确定纳税额，从而为电动汽车在印尼的推广普及创造良好市场环境。另外，新法规亦要求电动汽车生产商逐步提高零部件本地化水平，到2030年时，制造电动汽车所需零部件中要有80%以上能够在印尼国内生产。同时，电动摩托车生产也要在2026年前达到相同要求。

市场分析人士认为，印尼

政府推出的新法规雄心勃勃，堪称迄今对其汽车产业实行的最大力度改革，相信相关措施将有利于外商投资，为印尼电动汽车生产制造带来巨额国际资本，并带动相关基础设施建设，使整个供应链生态系统得以快速发展。目前，日本和韩国汽车制造商已闻风而动，丰田汽车公司计划在未来5年内向印尼投资20亿美元，其中一部分将用于电动汽车生产，现代汽车也计划投资10亿美元在印尼设立2个汽车生产基地，其中一个将用于生产电动汽车，并预计于2021年投产，年产量将达到25万辆，所产电动汽车40%将供应出口市场。此外，本田、日产和三菱汽车公司也对印尼电动汽车行业表现出了很大兴趣，正在探索投资电动汽车及其电池生产的商业机会。

观 察

美国“长臂管辖”为何失灵了

□ 胡 冠

7月初被英国海外领地直布罗陀当局扣押的伊朗油轮本月18日离开直布罗陀驶向国际水域。在施压英方谋求继续扣留未果之后，美国国务卿蓬佩奥19日表示，释放伊朗油轮“格蕾丝一号”是“非常不幸”的决定。

本以为盟友会在打压伊朗的关键时刻提供支持，结果多年的“交情”却输给了盟友基于自身利益的盘算。蓬佩奥一句“非常不幸”，难掩其失望，同时也委婉表达了对盟友的不满。

直布罗陀当局于8月15日宣布释放其扣押的伊朗油轮“格蕾丝一号”。美国哥伦比亚特区联邦地区法院8月16日紧急发出传票，以该油轮关联伊朗伊斯兰革命卫队为由寻求继续扣押。

这一次，美国惯用的“长臂管辖”却失灵了，直布罗陀当局也给出了自己的理由。

在拒绝美方的声明中，直布罗陀当局说，“欧盟对伊朗的制裁与美国制裁存在根本上的不同”。美方先前认定伊斯兰革命卫队是恐怖组织，而声明则指出，直布罗陀、英国乃至欧盟都没有认定伊斯兰革命卫队是恐怖组织。

扣有扣的理由，放也有放依据。当下，一艘英国油轮被伊朗扣留，双方如陷入以牙还牙的恶性循环，损害的是双方的利益，况且英国面临“脱欧”乱局，

能源是民生关键给养，如此时再刺激伊朗，无疑将加大英国的外交和经济负担。更何况，在伊核协议问题上，英国也并非完全同美国一个鼻孔出气。

灵敏的国际嗅觉和务实主义是英式外交传统。目前，英国首相为“脱欧”设定的时间表已经启动，欧洲在伊核协议存续问题上同美国存在明显分歧，英国此刻对伊朗软化立场有助于缓解紧张局势，容易被解读为“英国在欧美之间的站位稍稍向着欧盟的方向移动一些”，这对英国脱欧开展脱欧谈判也是有利的。

实际上，把此次美英分歧放在美欧疏离的大背景下审视也不难理解。欧美之间不仅在对伊朗制裁上存在区别，在美方退出气候变化《巴黎协定》、美对欧盟钢铝等产品加征关税等问题上均存有严重分歧。此外，对于美国近来主导建立的所谓维护海湾地区航行安全的“护航联盟”，其欧洲盟国也是应者寥寥。

一直以来，美国习惯于对所谓“对手”挥舞大棒，对盟友颐指气使，把单边主义、霸权主义奉为主臬，无视国际法和国际规则，频频依据美国国内法打压、制裁外国公司、个人等。新华社评论认为，越来越多事实表明，无论是美国盟友还是其他国家，在维护本国核心利益问题上，它们越来越不会屈从美国的压力，美国的“长臂管辖”正在丧失市场。

国际动态

德国可再生能源发电全球领先

本报讯 德国政府日前发布公报说，2018年德国可再生能源发电（不含水电）装机容量仅次于中国和美国，位居全球第三，且人均装机容量也居世界前列。

德国联邦经济和能源部援引国际组织“21世纪可再生能源政策网络”发布的相关报告说，2018年全球可再生能源发电（不含水电）总装机容量为1246吉瓦（1吉瓦等于1000兆瓦），其中中国、美国、德国位列前三，装机容量分别为404吉瓦、180吉瓦和113吉瓦。另外，全球人均可再生能源发电（不含水电）装机容量为0.2千瓦，而德国达到1.4千瓦，紧随冰岛和丹麦之后。

据德国联邦外贸与投资署介绍，德国成功发展可再生能源，主要是政府和企业共同参与的结果。另据德国联邦统计局8月22日公布的数据，2017年德国所有商业投资中，有10%的资金流向了环保领域。

德国联邦外贸与投资署能源专家托比亚斯·罗塔赫日前表示，随着德国逐步淘汰核电与煤电，可再生能源发电所占比重将越来越大，这会促进对能源网络、智能电网以及能源储存领域基础设施的投资，也为外国企业提供了商机。

德国发展可再生能源还得到了民众的广泛支持。德国复兴信贷银行8月22日发布的一份最新报告显示，超过一半的德国家庭愿意使用更多可再生能源发电。（朱 晨 张毅荣）

巴基斯坦胡布燃煤电站日前竣工

本报讯 日前，中巴经济走廊框架下的胡布1320兆瓦燃煤电站完成交付前试运行，巴基斯坦负责电力集中采购和销售的中央电力购销局证实，试运行获得圆满成功，同时还布置国家电力控制中心制定针对胡布电站的输配电方案，标志着该项目正式竣工并进入商业运营阶段。

由于胡布电站的发电用煤靠进口，与电站一同竣工的还有配套进口煤矿卸货码头，每年卸载进口煤能力420万吨，以满足电站的需求。

胡布电站并网发电后，每年能向巴电网输送90亿千瓦时电，将极大缓解巴基斯坦全国性电力短缺的问题。由于电站采用了超临界技术，污染

物排放将远低于巴国内现有燃煤电站的平均水平。与中巴经济走廊框架内其他能源电力项目相比，胡布燃煤电站最大特点是其处于巴基斯坦发展水平最低的俾路支斯坦省。巴基斯坦政府高度重视该省发展，但能源短缺一直是限制其经济活动和工业化进程的重要瓶颈。此次胡布燃煤电站竣工投入运营，对于该省未来经济发展，尤其是能源密集型工业发展具有重大促进作用。

项目建设过程中，还针对周边地区发展水平低的情况，建设了学校、渔民码头等一系列民生项目，并为附近地区青年群体提供了多样化的技能培训。（梁 桐）