

电动汽车驶向“去补贴”时代

2024年的脚步正在走近,但并不是每个人都期待新年的到来。不少电动车制造商正在忧虑,因为欧美多个国家已经或即将开始收紧电动车补贴政策。他们或出于削减财政开支,或出于对其他国家供应链的限制。市场担心,这将对电动汽车的销售业绩产生严重影响,甚至影响到全球减碳的电动化进程。



多国收紧政策

德国经济部表示,该国针对电动汽车的补贴计划在12月18日提前终止,该补贴原计划实施到2024年底。据了解,目前已经申请的补贴将会发放,然而,从12月18日开始,德国政府将不再接受新的补贴申请。

在通过修订后的2024年财政计划后,这是德国紧缩开支的最新迹象。德国宪法法院裁定,德国新一年的财政计划将削减600亿欧元的预算,这迫使政府搁置一些旨在加快德国绿色转型的计划。

德国财政部发言人对消费者表示歉意,承认对于那些希望利用补贴购车的消费者而言,这是一个“不幸的情况”。然而,他强调德国政府“由于资金不足而别无选择”。根据德

国经济部的数据,自2016年以来,该计划已为约210万辆电动汽车支付了总计约100亿欧元的补贴资金。

德国不是唯一一个新能源车补贴变动的国家。早在6月14日,英国宣布取消对电动汽车1500英镑补贴的政策,意味着英国于2011年开始的电动汽车补贴计划正式结束。此前,英国已经逐步退坡补贴。从2500英镑变成1500英镑,可以享受补贴车型的最高售价也从3.5万英镑下降到3.2万英镑。

与此同时,法国也正在收紧对电动汽车补贴的限制。截至12月15日,法国限制了对欧洲制造的电动汽车的最高7000欧元的补贴。

此外,根据美国《通胀削减法案》,从明年起由于美国对电池采购的严格限制,美国国税局最新发布的指引,自2024年1月1日起,若电动车装上含有来自受关注国家实体

(FEOC)的矿物和材料的电池,其将无法享受7500美元的联邦电动汽车税收抵免。而中国、俄罗斯、伊朗和朝鲜被列为受关注国家。

Atlas Public Policy咨询机构的创始人Nick Nigro表示,汽车行业一直在努力跟上《通胀削减法案》中电动汽车发展的指引,但新规则意味着人们将很难在美国境内找到一款可以获得完整7500美元税收抵免的汽车。

削弱买车意愿

突如其来的消息对特斯拉、大众、宝马等汽车公司来说是一个打击。汽车研究中心的分析师Ferdinand Dudenhoeffer警告称,这一决定可能会产生严重后果,“汽车制造商的竞争力将受到严重损害”。

在美国,新政实施后特斯拉的基础版后

轮驱动和长续航版Model 3将失去7500美元的税收抵免。中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示,政策变化可能会导致特斯拉Model 3在明年第一季度销量的下降,并推动今年第四季度销量的上升。但目前来看,特斯拉明年卖出230万辆汽车的目标仍有机会实现。

此外,福特最近已经向其美国经销商发出通知称,从明年1月1日开始,任何野马Mach-E都不太可能获得美国的联邦税收抵免。日产的Leaf和大众的ID.4车型也在受影响之列,他们也在各自的网站上呼吁,买家应在2023年12月31日前完成提货,以享受税收抵免。

根据业内统计,明年美国大概只有20款现有电动车车型有资格享受联邦电动汽车税收抵免,这极大限制了消费者明年的购买热情,并可能在短期内造成电动车销量的疲软。不少公司表示,他们正在北美建造新工厂,包括建立采矿流程。但这些工厂和采矿矿山至少需要数年才能投产,这意味着近几年可以申请税收抵免的电动汽车将大大减少。

除了汽车制造商,电池生产商也难免受到影响。Canaccord Genuity分析师George Gianarikas指出,目前为止,尽管特斯拉竭尽全力在美国生产电池,但他们的一些车辆仍使用来自中国宁德时代时代的电池。

不过,和美国不同,有业内人士表示,德国补贴取消对宁德时代出货量的影响不到1%,宁德时代在海外市场的增长潜力依然强劲。据了解,本次德国取消的是4.5万欧元以下的私人端的电动车补贴,对公司端的电动车补贴此前已取消,而宁德时代在欧洲主要以中高端车型为主,该事件对宁德时代出货量的整体影响不足1%。

电动化遇阻?

补贴退坡,对不少国家的电动化转型也提出了挑战。在美国电动汽车销售增长创造

历史纪录的另一面,是当前美国消费者对于电动汽车的热情在消减,需求疲软。整体来看,截至今年11月,电动汽车占美国汽车总销量的7.5%,距离拜登政府设定的“到2030年,电动汽车应占到新车销售量的一半”的目标仍有很大差距。

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔表示,只有引进全球最先进的车参与市场竞争,才能促进企业发展。但美国采用了一个关门的政策,除了中国,甚至不允许一些日本和欧盟的车领取补贴,先进的新能源车技术不能得到普及,最终会影响到美国能源转型速度。

根据国际能源署的分析,美国几乎没有锂、镍和钴等矿物的开采或加工能力,该国的电池正负极材料产量也不到世界的5%。已有多家经销商表示,因为缺少配套的基础设施,且购买电动车的价格要比油车贵出20%到30%,美国消费者更不会进入电动车市场。

相似的,在大力补贴下,欧洲主要国家的电动车市场份额由2020年的6.7%提升到2021年的11.2%。有业内人士指出,当前欧洲电动汽车的销量繁荣只是政府补贴刺激下的产物,一旦补贴退出,这种依靠高额补贴吹起的需求泡沫就会随即破裂。

同时,在全球经济疲软和需求低迷的背景下,德国汽车行业一直在努力向电动化转型。Dudenhoeffer表示,“中国正在迅速扩展他们的汽车产业,这得益于他们庞大的客户群体,而与此形成鲜明对比的是,我们的制造商却面临着客户流失的挑战”。

还有批评者认为,此举会导致德国在面向美国和中国电动化的挑战上,将会一败涂地,彻底丧失汽车制造领头羊的优势。德国《商报》也警告称,取消该计划可能危及德国到2030年让1500万辆电动汽车上路的目标。“此前,这个目标已经被认为极其不现实。而现在看来,该目标完全是幻想。”

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦 Focus

印尼纸业大亨收购维达

瑞典护理巨头Essity和创始人李朝旺,终于与本土纸巾巨头维达国际分道扬镳。12月18日,维达股价延续涨势,收于22.7港元/股。

上周五,据维达国际在港交所公告,印尼大亨陈江和(Sukanto Tanoto)的家族提出以每股23.5港元的价格收购维达国际股票,若要约全数接纳,应付的最高总额将为261.28亿港元。交易完成后,Asia Pacific Resources International(亚太资源集团,以下简称“APRIL”)将持有维达国际约72.6%的股份,而此前的大股东Essity清仓出局,将不再持有维达的任何股份。

APRIL隶属于新加坡金鹰集团(RGE),该集团由陈江和于1973年创立。金鹰集团官网介绍称,旗下业务覆盖纸浆及造纸、棕榈油、纤维素纤维、能源以及液化天然气等。

据彭博引述知情人士消息报道,早些时候,金鹰集团已是竞购维达国际股份的积极参与者。另据港交所股权披露,陈江和的女儿陈昱廷(Belinda Tanoto)还在今年10月9日,透过一家名为Beaumont Capital Fund的公司增持维达国际至7.03%。陈昱廷目前也是金鹰集团中国的董事长。

在造纸业务板块上,金鹰集团此前重心多在纸浆和办公用纸等领域,生活用纸业务涉及较少。以在中国市场为例,它透过旗下的亚太森博集团开展浆纸业务,并具备年产15万吨生活用纸的能力。

业务板块的扩充及对中国市场生活用纸的看好,是这家集团有意投资维达国际的重要原因。

陈江和接受全球森林产品行业信息提供商(Fastmarkets RISI)采访时表示,在浆纸行业,中国是全球最大的浆纸产品生产国和消费国。中国人均生活用纸年消费量约为9.5公斤,而成熟市场是20公斤,这意味着中国市场未来增长潜力巨大。

同时,考虑到疫情后消费者对个人卫生护理产品日益增加的需求,在宣布收购维达国际股票之前,金鹰集团已在生活用纸等上开展了产能布局。

按照陈江和接受上述Fastmarkets RISI采访时的说法,在生活用纸方面,金鹰集团在中国投产了11台纸机。到2026年,待现有扩产项目完工后,金鹰集团在中国工厂(新会、日照、九江)的生活用纸总产能将会翻倍。

从未来市场前景和高端化布局来看,维达国际确实诱人。维达国际作为中国四大头部生活用纸企业之一,无论在市场份额还是知名度上都占据一定优势,虽然过去两年遭遇净利润下滑,但它仍是生活用纸领域中热门的投资标的。

而出于应对原材料价格高企,同时也顺应高端化大趋势,近年来维达国际在高端生活用纸做出了不少努力。2013年被Essity控股之后,维达国际通过收购Essity旗下3家公司的股权及相关中国资产,获得“Tempo得宝”“包大人”“多康”“添宁”等品牌产

品的非独家专利使用权及技术的独家使用权。其中,“Tempo得宝”品牌特许可使用权期限为永久使用。这让维达国际得以发展高端市场。

从商业逻辑上看陈江和的交易能够满足他对业务发展的期望,但究竟能否给他带来实际的投资回报仍未知。

作为国际性大宗原材料,生活用纸主要原材料纸浆的价格受世界经济周期的影响明显。2022年底,纸浆现货报价已飙升到7400-7800元/吨;进入2023年,纸浆价格呈现了先抑后扬的走势,截至11月24日,中国进口针叶浆现货市场均价5952元/吨。

纸浆市场价格仍存不确定性,而对于刚需的生活用纸来说,消费者对其价格敏感,价格往往保持窄幅波动,基本大型纸企很难长期通过涨价来解决成本上升问题。虽然金鹰集团在印尼管理大片森林,并拥有纸浆等上游供应链等产业资源及成本优势,但能多大程度缓解维达国际的成本压力,目前难以断言。

从财报上看,维达国际净利润已经连续下滑超过两年。根据2023年7月维达国际发布的上半年业绩报告,该公司收益实现10.1%自然增长至100.7亿港元,但净利润下降81.1%至1.21亿港元,毛利也下跌18.5%至25.27亿港元。而2022年,维达国际净利润下滑56.91%;2021年净利润下滑12.59%。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

应对人手短缺 日本一铁路试行自动驾驶



18日,日本和歌山,南开电气化铁路在和歌山市站到和歌山港站之间开通自动驾驶服务。视觉中国/图

12月18日,日本南开电气化铁路在和歌山市站到和歌山港站之间开通自动驾驶服务。当天,拥有紧急停车系统的Go A2.5列车首次向媒体公开,铁路公司运营该列车以解决火车司机短缺的问题。

一直以来,日本都是最具代表性的老龄化国家。根据世界卫生组织发布的数据,日本人均寿命排名连续多年保持世界第一。但极低的出生率和平均寿命的延长,使得国家的老年人口比例愈来愈高。最新数据显示,在日本全国总人口中,65岁以上老年人口占比达29.1%,为历史最高值,其中80岁以上高龄人口占比首次超过了总人口的10%。

老龄化与少子化也使日本劳动力短缺问题日

益严峻,由此引起的社会负担增加、劳动力人口减少、经济发展危机等问题也一直有待解决。同时,日本养老金支付、医疗看护系统都面临巨大压力,社会正常运行的维系也越来越难。

据日本瑞可利职业研究所最新预测,到2040年,日本劳动力供应缺口预计将超过1100万人。届时,由于结构性少子老龄化,除东京的所有道府县均将出现劳动力缺口;东京与地方的贫富差距可能进一步扩大。

按行业看,护理服务类劳动力不足率较高,达到25.3%;其后依次为商品销售、司机,劳动力不足率分别为24.8%和24.2%。为应对劳动力减少趋势,瑞可利建议日本全面推进机械化和自动化,同时发挥高龄劳动力的作用。北京商报综合报道