

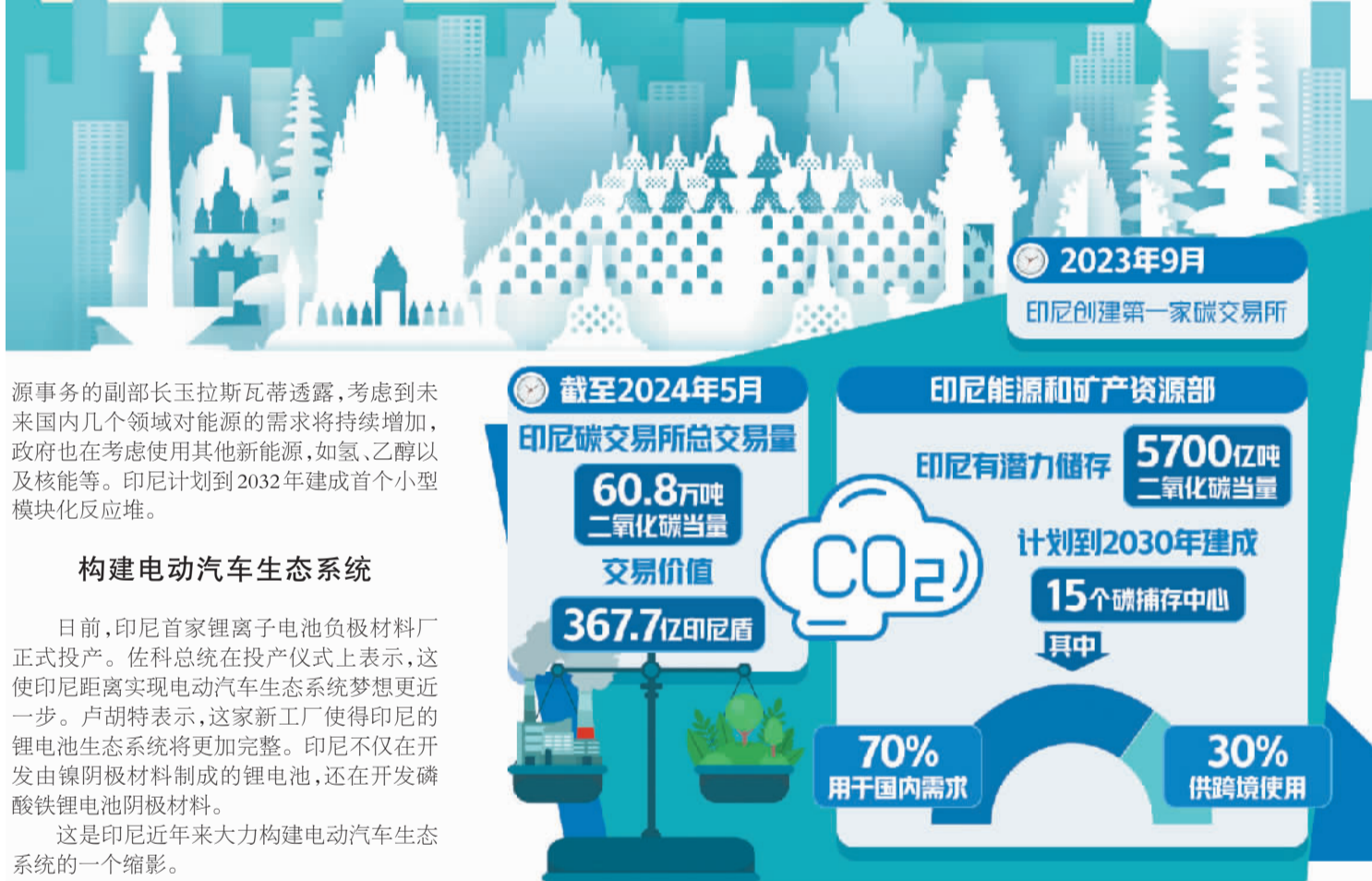
# 印尼利用资源优势发展绿色经济

本报驻雅加达记者 陈小方

印尼充分利用自身资源优势,大力发展绿色经济,在开发碳捕获和储存中心、发展可再生资源 and 构建电动汽车生态系统等方面重点发力。整体来看,印尼的绿色经济转型仍处于初级阶段,面临着许多困难和挑战,主要的挑战包括政策法规缺乏或不健全、资金不足等,绿色转型仍有巨大空间。



位于印度尼西亚中爪哇省的贝特瑞新材料集团印尼工厂。  
新华社记者 徐钦摄



源事务的副部长玉拉斯瓦蒂透露,考虑到未来国内几个领域对能源的需求将持续增加,政府也在考虑使用其他新能源,如氢、乙醇以及核能等。印尼计划到2032年建成首个小型模块化反应堆。

## 构建电动汽车生态系统

日前,印尼首家锂离子电池负极材料厂正式投产。佐科总统在投产仪式上表示,这使印尼距离实现电动汽车生态系统梦想更进一步。卢胡特表示,这家新工厂使得印尼的锂电池生态系统将更加完整。印尼不仅在开发由镍阴极材料制成的锂电池,还在开发磷酸铁锂电池阴极材料。

这是印尼近年来大力构建电动汽车生态系统的一个缩影。印尼希望利用其丰富的关键矿产资源,打造全链条的国内电动汽车生态系统。印尼镍矿储量为2100万吨,约占世界储量的22%,其他金属资源如铝、锰、铜等储量也很大。这为印尼发展电动汽车生态系统提供了独特的优势和条件。

2019年,佐科签署总统令,支持电动汽车产业发展。根据规划,印尼计划到2027年成为世界第三大电池生产国,到2030年实现每年约14万兆瓦时的电动汽车电池产能,到2030年生产60万辆电动汽车,并使电动摩托车和电动汽车保有量到2030年分别达到1300万辆和200万辆。印尼还宣布将在2040年禁止销售化石燃料摩托车,并在2050年禁止销售传统燃油车。

目前,印尼交通运输部约占人为排放总量的10%。按照目前情况发展,预计交通运输业的排放量将从2020年的每年约1.5亿吨二氧化碳增加到2050年的每年约3.5亿吨。

为加速绿色出行,印尼出台措施激励民众购买电动摩托车和电动汽车。根据今年初印尼财政部发布的新税收优惠政策,自2024年起免除进口税以及降低电动汽车销售的增值税。同时,政府还拨出7万亿印尼盾补贴购买电动摩托车或改装传统摩托车。这些补贴涵盖了约80万辆电动摩托车的销售和20万辆传统摩托车的电动化改造。除了财政激励措施外,政府还计划未来6年内在全国建设至少32000个电动汽车充电站,并促进家庭电力容量升级以支持电动汽车充电。

## 转型空间巨大

尽管如此,印尼的绿色经济转型仍处于初级阶段,面临着许多困难和挑战,主要的挑战包括政策法规缺乏或不健全、资金不足等。比如,碳交易所开盘近一年来,交易量和用户的变化并不大。截至2024年5月,交易额仅增加不到30亿印尼盾,交易量增加约10万吨。同时,上市交

易的用户也只增加16家,总数为62家,而在国家气候变化控制登记系统中登记注册以及可提供的碳单位达到3788个。人们对于碳交易的兴趣不大,原因之一印尼尚未确定碳定价。在新能源和可再生资源方面,相关立法也还在审议之中。

在电动汽车方面,电动汽车的产量有明显增加,从2022年的1500辆增加到2023年的15358辆,但市场占比依然很低。2022年,印尼总共销售汽车约104.8万辆,其中电动汽车仅8562辆;2023年,汽车总销量达到105.8万多辆,电动汽车销量仅为12248辆。印尼政府预计到2024年底电动汽车的销量将达到5万辆,不过,印尼汽车工业协会预计为3万辆。长远来看,印尼绿色转型仍然有巨大空间。

# 乐见更多中企来津投资布局

——访津巴布韦信息媒体及广播服务部前副部长金德尼斯·帕拉扎

本报记者 杨海泉



当地时间8月7日,津巴布韦信息媒体及广播服务部前副部长、执政党民盟中央委员金德尼斯·帕拉扎在津首都哈拉雷接受经济日报记者采访时表示,津巴布韦认可和推崇中国的发展模式及发展成就,希望加强与中国在发展经验及模式方面的借鉴、交流。津高度期待双边进一步深化经贸合作。

金德尼斯·帕拉扎表示,津巴布韦希望吸引更多中国投资及技术,期待中国资本及企业更多关注津市场,乐见更多中资企业来津投资布局,给津带来更多发展机遇。近年来,中国民营资本积极

进入津市场,表明中国资本对津投资环境和未来发展抱有信心。津将继续优化营商环境,为中资企业匹配更多利好政策。在矿业领域,津欢迎在该领域具有领先优势的中国大型企业来津投资。同时,津看重中国在数字经济、人工智能、通信科技等领域的领先水平、巨大优势和发展前景,希望能更多学习中国高新技术发展经验。此外,津在电力、农业及农产品出口、铁路基础设施建设等领域,亦需加强与中国的合作。金德尼斯·帕拉扎感谢中国为津发展提供的援助,给津社会经济带来强大助力,改善了津社会民生水平。金德尼斯·帕拉扎强调,津巴布韦正在努力推进矿产资源增值战略,以实现从矿产原料到矿业体系及上下游产业链的全方位转型升级,津希望中方帮助延展矿产资源产业链。在新能源领域,津当前重点发展锂电池制造业,目标是在未来成为全球新能源汽车电池供应链的关键一环。同时,津还希望在太阳能、风能、水力等清洁能源方面获得来自中国的项目和融资,以实现清洁能源战略的多元化布局。金德尼斯·帕拉扎说,津中应加强党际交流和人文交流,包括建立和维护沟通交流机制。近年

德国是汽车工业传统强国,拥有百年汽车设计、生产历史和完善的产业供应链。不过,近年来随着汽车新能源转型趋势加速,德国这位造车“老师傅”遇到了新问题,不少传统汽车零部件厂商近期遭遇经营困难,曾经引以为傲的供应链风光不再,折射出德系车电动化转型之路面临多重挑战。

德国汽车座椅制造商雷卡罗近日申请破产。这家企业曾为宝马、奔驰、兰博基尼等知名汽车品牌生产座椅,其破产成为众多德国汽车零部件企业经营困难的最新例证。

德国咨询企业法尔肯施特格控股公司数据显示,2024年上半年,共有20家年收入超过1000万欧元的德国汽车零部件供应商申请破产,同比激增超过60%。还有部分企业为了降本增效,不得不裁员或关闭非核心业务。

分析人士表示,零部件厂商经营困难,一方面原因是经济疲软、国内产量持续缩减导致需求下降;另一方面,汽车新能源变革浪潮也对传统供应链造成较大冲击。德国汽车研究中心表示,面临经营压力的德国汽车零部件企业主要集中在内燃机领域。

与传统燃油汽车相比,电动汽车所需零部件数量大大减少。德国汉诺威中小企业应用科学大学汽车专家弗兰克·施沃佩预测,到2030年,德国汽车供应链工作岗位将由目前的27万个减至20万个,削弱德国汽车工业影响力。

新能源变革带来巨大冲击,德系车电动化之路也并不顺利。梅赛德斯-奔驰年初宣布,将其50%电动汽车销售占比目标的实现时间从2025年推迟到2030年;保时捷则宣布放弃2030年电动汽车销量占新车销量80%的目标;大众集团也在考虑关闭位于比利时的奥迪Q8 e-tron电动汽车工厂。

同时,德国联邦政府2023年12月宣布提前终止电动汽车补贴,此举加剧了消费者的观望情绪。德国联邦汽车运输管理局数据显示,7月新电动汽车注册量同比下降36.8%;上半年德国新注册电动汽车的市场份额从去年同期的15.8%降至12.5%。

鉴于市场需求发生变化,许多整车制造商今年纷纷放缓电动化进程,并继续取消或推迟订单,这进一步加剧了零配件供应商的经营困境。尽管如此,一些德国汽车零部件头部企业仍然保持着积极应对转型挑战的姿态。例如,博世今年计划启动约30个与电动汽车相关项目;大陆集团计划分析核心汽车部门并寻求独立上市;芯片制造商英飞凌则聚焦于汽车数字化,寻找新的利润增长点。

“目前市场形势不好,导致我们投入大量资金建立的电动传动装置生产线部分闲置,”采埃孚首席执行官柯皓哲表示,“但汽车工业未来属于电动汽车是确定的,企业已积极投资这一领域,并将继续大力投入。”

施沃佩也认为,德国零部件制造商需尽快调整战略以适应新竞争格局。资金有限的小型企业可以通过技术转让或共同研发的方式,与大型企业合作获取技术支持,而大型制造商则需利用其规模和研发优势探索新的增长路径。

(新华社柏林8月14日电)