

世经述评

□ 蔡淳

欧洲动力电池为何难产

近日，总部位于瑞典斯德哥尔摩的欧洲动力电池“领头羊”企业北伏宣布将调整业务模式，裁减约1600名员工，暂停生产阴极活性材料，并推迟新建电池超级工厂计划。

北伏的近况令曾看好其长期前景的业界人士叹息不已，同时也引发了人们对欧洲动力电池行业未来的深刻担忧。电池供应链研究和咨询领域分析师安迪·莱兰表示：“北伏是欧洲电池行业的标杆，如果他们无法生产，就表明欧洲将长期保持对外依赖。”

过去几年间，立志跻身全球动力电池行业头部的北伏公司一度风头甚劲。早在成立之初，北伏就自带“明星企业”的光环。据统计，成立近8年来，北伏融资总额高达150亿美元，是欧洲创业公司中融资最多之一，投资者中不乏贝莱德、高盛、欧洲投资银行、瑞典养老基金等知名机构。不仅如此，北伏还吸引了欧洲一线汽车品牌争相下单，宝马、斯堪尼亚、沃尔沃和大众等车企与其陆续签署了总额达550亿美元的电池供应合同。

除了资本的支持和客户的青睐，北伏也得到了欧盟及欧洲各国政府的鼎力支持。2017年，欧盟成立电池产业联盟工作组，部分欧洲官员寄希望于北伏成为“欧洲电池空客”，因此其持续获得欧盟政策资金支持。2024年1月，欧盟委员会批准了德国一项总额为9.86亿美元的国家援助计划，支持北伏在德国建立电动车电池厂。

然而，现实却是骨感的。2023年，北伏业绩亏损12亿美元。

北伏“熄火”，暴露出其从生产到运营各环节的问题。首先是产能。2021年年底，北伏位于瑞典谢莱夫特奥的首座超级工厂正式投产，按照计划，工厂要在2023年达到16吉瓦时设计产能。然而，该工厂目前的产能利用率极低，年出货电池不到1吉瓦时，满产目标也推迟到了2026年。公司首席执行官卡尔森承认，北伏“在扩张计划上有点过于激进”。

产能滞后，随之而来的问题是客户流失。2020年宝马和北伏签下20亿欧元的合同，但拖了足足两年始终未能交货，宝马在今年6月不得已宣布撤销订单。斯堪尼亚今年5月也对外表示，北伏去年的交付问题对公司数千辆电动卡车的生产配送造成了阻碍。

安全和环境问题也困扰着该公司。调查显示，自2019年以来，北伏工厂发生了至少26起严重事故。出于对工作条件的担忧，丰田已禁止其技术人员在北伏工厂工作。瑞典工作环境管理局和瑞典化学品管理局已就一起涉嫌气体泄漏事件展开调查。当地政府正在起诉北伏，指控其在韦斯特罗斯的实验室中不安全地储存化学品，废水中的金属含量超过了最高允许值。



北伏公司位于瑞典谢莱夫特奥的电池工厂。(视觉中国)

北伏自身发展的瓶颈，也折射出整个欧洲动力电池行业正面临的严峻挑战。事实上，欧盟对此也一直保持着清醒认识。早在去年6月，欧洲审计院在一份名为《欧洲面临锂电池竞赛的风险》的报告中，即对欧委会的“电池战略行动计划”提出了不少批评和警告。

报告提出，首先，由于补贴差异的问题，电池制造商可能会放弃欧盟，转而选择其他地区，尤其是美国，因为美国为他们提供了巨大的激励。与欧盟不同，美国直接补贴矿物和电池的生产，以及鼓励消费者购买在美国制造并使用美国零部件的电动汽车。

其次，原材料严重依赖进口。原料中，87%的锂进口自澳大利亚，80%的锰进口自南非和加蓬，68%的原料钴进口自刚果(金)，40%的天然石墨进口自中国。然而，目前的合同安排通常只能确保未来两年到三年的原材料供应。尽管欧洲拥有几处矿藏，但从发现到投产至少需要12年至16年，因此无法快速应对需求增长。拥有欧盟内部最大锂储量的葡萄牙，预计要到2026年才会开始生产。

最后，原材料和能源价格上涨可能会危及欧盟电池生产的竞争力。截至2020年年底，电池组的成本已达每千瓦时200欧元，为计划成本的两倍多。仅在此前两年中，镍价就上涨了70%以上。

欧洲审计院审计人员警告称，如果欧盟电池生产能力未能按预期增长，可能会出现两种情况。其一，欧盟可能被迫将其对内燃机汽车的禁令推迟到2035年以后，从而无法实现其碳中和目标。其二，为了在2035年前



实现零排放，欧盟可能被迫严重依赖非欧盟生产的电池和电动汽车，这将损害欧洲汽车行业和劳动力。

除了报告中所提到的多重困境，技术瓶颈也是欧洲电池业界应正视的问题。尽管欧洲在研发上投入了大量资源，但突破性技术成果似乎仍未如预期，主要是在设计、工艺流程等方面存在欠缺，影响其产品的可靠性。

更无奈的是，电池行业还不得不面对欧洲电动汽车市场需求放缓的趋势。9月19日，欧洲汽车制造商协会发布的最新

数据显示，8月，电动汽车在欧洲的市场份额从去年的21%下降至今年的14.4%。这是今年连续第四个月下降，与去年几乎持续的环比增长形成了鲜明对比。其中，德国8月电动汽车销量大幅下滑近70%，位列欧盟第二大电动汽车市场的法国电动汽车销量也下降了33%，意大利和西班牙同样出现负增长。德法意西四大市场的全线“暴跌”使得8月全欧洲仅有92627辆纯电动汽车注册，较去年同期的注册量为165204辆，降幅高达43.9%。

不过，虽然北伏当前陷入低潮，但随着欧洲在绿色能源转型方面的持续政策支持以及对电动汽车市场的长远发展期望，欧洲电池产业仍有机会迎来复苏和突破。展望未来，欧洲应更加稳扎稳打，加大对前沿电池技术的研发投入，构建更加稳定的供应链。



日前，东盟与中日韩宏观经济研究办公室(AMRO)发布的三季度经济展望报告显示，东盟与中日韩经济2024年将增长4.2%，2025年将提升至4.4%。对外贸易和旅游业的持续复苏以及强劲的国内需求仍将是增长的关键驱动力。

最新预测较2024年7月预测的4.4%略有下调。东盟与中日韩宏观经济研究办公室预计，随着金融环境趋于宽松，在稳定的外部需求和强劲的国内需求预期下，东盟与中日韩地区2025年的增速将提升至4.4%。

东盟与中日韩宏观经济研究办公室首席经济师许和意说：“全球越来越多的央行开始放松货币政策，中国最近也实施了一系列措施支持经济，这些举措将对东盟与中日韩地区产生积极的溢出效应。不过，外部和地缘政治不确定性的增加，凸显了该地区继续增强韧性和加强合作的必要性。”

从东盟与中日韩二季度的整体表现来看，国内投资强劲，再加上外部需求增加，促进了工业活动，大多数经济体的制造业采购经理指数(PMI)有所改善。

上半年，在全球前景改善和科技产品出口强劲的推动下，东盟与中日韩的出口同比增长4%。同时，人工智能推动的全球半导体上行周期进一步提振了出口，出口总体呈现复苏趋势。通胀方面，该地区大多数经济体的核心通胀继续缓和，通胀预期保持稳定。另外，区域货币走强进一步缓解了输入型通胀的压力。消费方面，在多数东盟经济体中，得益于有利的就业状况和温和的通胀，私人消费依然强劲。

东盟与中日韩宏观经济研究办公室预计，东盟经济在2024年将增长4.7%，主要由外贸持续复苏、国内需求具有韧性以及旅游业提升推动。中日韩三国今年将平均增长4.1%，同样较为强劲。报告指出，受强劲的国内需求和出口回升的推动，东盟与中日韩上半年增长稳健。

数据还显示，东盟(不包括老挝和缅甸)与中日韩的通货膨胀率2024年预计为1.9%，略低于7月预期的2.1%。

展望报告同时指出，全球金融市场动荡以及美国大选可能导致的贸易保护主义升级等风险，正改变东盟与中日韩地区的外部环境。

东盟与中日韩宏观经济研究办公室是由东盟10国和中日韩共同发起成立的区域性国际组织，总部位于新加坡，其宗旨是维护区域经济和金融稳定。

本报驻新加坡记者

蔡本田

世贸组织发布《全球贸易展望与统计报告》10月更新版指出——

全球贸易复苏动能趋弱

本报驻日内瓦记者 梁桐

全球贸易是世界经济发展的重要动力和关键指标，在2023年因遭受高通胀、高利率冲击持续低迷后，全球贸易终于在今年迎来拐点重新走上增长轨道。但复苏之路并非坦途，全球贸易仍面临严峻挑战。日前，世界贸易组织发布《全球贸易展望与统计报告》10月更新版(以下简称“报告”)指出，全球贸易正在逐渐复苏，但同时面临突出的下行风险。各国应加强合作，并且加大新技术应用，才能有效应对相关风险挑战，推动全球贸易健康发展。

报告预计，全球商品贸易将在2024年增长2.7%，2025年增长3.0%，两组数据较4月发布的版本分别上调0.1个百分点和下调0.3个百分点。后者的下调显示了贸易复苏的动能后劲不足。报告指出，下调未来发展预期，一定程度上是对今年上半年贸易表现不及预期的真实反映。

全球贸易复苏除了速度上有所放缓之外，在地理上也分布不均。报告称，各地区对于贸易商品的需求有所不同，其中欧洲比原来预期的更弱，而亚洲则比预期的更强。报告还预计，2024年经济增速最快的区域将是亚洲，经济产出有望增加4.0%；而欧洲经济增长可能最慢，增速将仅有1.1%，可见贸易需求很大程度上与经济发展正相关。

近30年来，全球贸易帮助广大发展中国家大幅提高收入水平，缩小了与发达国家之间的差距。但发展中国家和发达国家在贸易中受益不均衡的现象仍然突出，全球贸易距离实现公平尚有很长的路要走。

尤其是近年来，随着绿色商品贸易增加，以及绿色商品制造对关键矿产等原材料的需求增加，中低收入甚至最不发达国家向中高收入国家出口矿产原材料，而后者出口绿色商品制成品的贸易格局有加速形成之势，该贸易格局下发展中国家受益比例不足的问题将更加凸显。在近期于世贸组织总部举办的“环境周”活动期间，发展中国家代表对自身在贸易中受益不足表达了顾虑，“发展中国家通过贸易帮助发达国家发展，而自身承担环境、社会等成本”的问题再次成为各方关注重点。此次发布的报告也指出，尽管发展中国家在全球贸易中的份额不断提高，对全球经济增长作出了贡献，但当前许多发展中国家仍处于全球贸易的边缘，难以实现快速增长。未来需要采取更多措施促进发展中国家参与全球贸易，实现贸易的包容性增长。

当前世界的不确定性、不稳定性因素增多，随着世界地缘政治紧张加剧、贸易保护主义抬头、极端自然灾害频发、供应链受扰动甚至断裂，贸易复苏面临着巨大的下行风险。报告指出，中东等地区的冲突有可能进一步扰乱航运并推高能源价格；地缘政治的紧张也可能导致贸易碎片化和供应链断裂，进而增加贸易成本；各国经济政策的不确定性可能导致金融市场波动和经济放缓；通胀压力的持续存在可能推高利率进而抑制消费和投资，最终影响贸易增长；此外，自然灾害的发生也会导致贸易基础设施受损和供应链断裂。报告称，供应链断裂是当前全球贸易面临的重要挑战，

可能对全球贸易和经济增长造成严重影响。

解决当前面临的诸多危机，推动全球贸易走上包容性、可持续增长之路，既要依靠各国之间加强协调合作，也要加强对新兴科技手段的应用。既要主动破除贸易保护主义藩篱，降低关税和非关税壁垒，提升贸易自由化和便利化程度，也要依托人工智能、数字技术等新手段加强现代化贸易能力建设，提升应对战争、灾害等非主观因素影响的能力。同时，随着技术发展孕育出新的贸易增长极，要把握机遇为复苏疲软的全球贸易注入新动能。针对发展中国家在贸易中受益不足的情况，要有针对性地提升发展中国家的贸易能力。对于在全球贸易中依赖初级产品程度较高的发展中国家，要加强投资和培训，帮助其向价值链更高端延伸。

报告指出，要建立更加开放、可预测、透明的贸易环境，帮助发展中国家更好融入全球贸易体系，要帮助发展中国家发展数字贸易和绿色技术以提高其竞争力，还要帮助发展中国家提升贸易谈判能力，更好地维护自身利益。针对影响贸易复苏的风险因素，报告指出，要建立风险预警机制，加快发展多元化供应链，避免过度依赖单一供应链。报告还强调了加强贸易基础设施建设的重要性，提出要以更加完善的交通和物流基础设施提高供应链韧性。

绿色贸易的发展以及数字技术等新科技的普及为全球贸易发展带来了新的机

遇。报告指出，随着全球对于可持续发展的关注日益增强，环境技术贸易也随之增长。可再生能源商品贸易自2005年以来增长了5倍多，远超其他商品和服务出口的增长速度。报告指出，全球贸易有助于绿色技术的广泛应用和传播，有助于应对全球可持续发展的挑战，并促进向更加可持续的绿色经济转型。报告认为，要抓住绿色贸易的机遇，需要加强国际合作，促进发展中国家采取数字和绿色技术，并制定监管框架，确保全球贸易中最有活力的领域能让发展中国家更多受益。



多艘船只行驶在埃及苏伊士湾。

新华社记者 隋先凯摄