

外媒：電動車熱銷海內外 推動中國告別石油紀元

資料蒐集：中央社

儘管美歐紛祭出政策遏阻，中國電動車在全球市場的競爭力仍日益增強，且在國內銷售放緩之際轉攻海外市場。外媒指若繼續按趨勢發展，電動車形同正將中國推向告別石油的紀元。

南華早報指出，據市場分析公司 **Counterpoint** 的數據顯示，中國各廠牌的純電動車（BEV）在今年第 3 季出口旺盛，外銷超過 13 萬輛是 2022 年同期的 4 倍。

中國電動車大廠比亞迪（BYD）本季純電動轎車全球市占率從去年同期的 13% 增至 17%，追上特斯拉（Tesla）；**Counterpoint** 預測比亞迪會在今年第 4 季超越特斯拉，榮登海外最暢銷純電動車廠牌。

Counterpoint 指出，雖然第 3 季中國純電動車在國內市場的銷售量相較去年同期只增加 11%，但出口量卻成長 29%。

● 擴大立足歐洲 比亞迪匈牙利設廠

面對國內因對手快速增長導致激烈削價競爭，越來越多中國電動車商轉戰海外，除比亞迪，小鵬汽車（Xpeng）、零跑汽車（Leapmotor）等大廠也紛踏足歐洲；歐洲是僅次中國的全球第 2 大電動車市場。

紐約時報指出，比亞迪 22 日宣布將在匈牙利設組裝廠，是比亞迪在歐洲的第一家電動車生產工廠，是中國業者走出亞洲以外雄心的新例證。連同插電式混和動力車，比亞迪去年賣出 186 萬輛電動車，雖大部分是在國內，但銷售量已超越特斯拉的 130 萬輛。

今年 9 月的慕尼黑車展有 7 家中國車商參展，比亞迪展出一款豪華轎車與一款運動休旅車驚豔全場，顯示中國電動車強勢崛起。憂心中國拉開差距，歐洲近期對中國電動車調查有無政府補貼，不排出祭出關稅；美國則在本月初制定電動車補助新規，對中國及海外材料設限，想在電動車供應鏈去中國化。

● 千里實地體驗 美媒一窺中國電動車發展

據彭博新能源財經（BNEF）的數據，自 2017 年起中國在國內外賣出 1800 多萬輛電動車，比美國多 4 倍，幾乎包辦全球一半的電動車總銷售量。研究人員預測到 2026 年底前，中國會有超過一半新賣出的轎車是電動車，屆時美國僅約 1/4。

為一窺中國的電動車與相關基礎設施發展，彭博新能源財經展開一場 5 天、2000 公里的道路體驗，從上海一路西行經安徽、湖北最後到江西南昌，既途經有「中國底特律」之稱的武漢，也穿梭於偏鄉山路。

美媒發現，當地加油站不僅有汽、柴油加油機，還會有十幾甚至 20 個鮮綠色的充電樁和貨櫃屋大小的電池交換站。中午時間為讓貨運司機們在給車充電時吸菸聊天，加油站得在加油區與充電區建一道混凝土牆供安全區隔。

美媒發現不同於包含美國在內的許多地方，中國目前約有 250 萬間公共充電站，全球遙遙領先，在中國不用擔心找不到地方幫車輛充電。充電站網絡密布歸功於政府強制設立和民間企業搶搭商機設置，搭配百度等導航軟體與微信支付後也讓便利性大幅提升。

唯一問題是充電在長途旅行時會增加時間成本。將汽車加滿油只需不到 5 分鐘，但通常需要約 50 分鐘才能充飽電。美媒統計這趟體驗旅程總計 2098 公里，期間充電 11 次，光充電就總共花了 5 小時 52 分鐘。好處是充電的燃料成本總共只花 68 美元，加油卻需花超過 170 美元（但能省 5 小時）。

開電動廂型車從安徽的養鵝場將鵝交到幾百公里外客戶手中的李勇（Li Yong, 音譯）說，改用電動車後省下 80% 的燃料成本，「我現在回不去了（開汽油車），電動車真是方便又省錢」。

● 中國若揮別石油 地緣政治將改觀

國內銷量激增讓中國業者在全球電動車供應鏈建立起主宰地位，然而中國在汽車發展之路上放棄內燃機、靠電動車彎道超車的影響遠不止對汽車產業，甚至可能改變石油輸出格局。

美國俄亥俄州岱頓大學（University of Dayton）研究永續發展的教授布瑞卡（Robert Brecha）說：「若中國未來十年也保持目前的電動車成長率，全球的石油消費就要大大減少了。」

中國是全球最大原油進口國，交通運輸佔近一半的中國整體石油消費，電動車成長意味汽柴油需求將下降，分析圈與產業高層等都預測中國的石油消費會提前達到峰值。國企中國海洋石油公司執行董事周心懷 8 月時指出，今年達石油消費峰值已是中國業界普遍共識。

由於像印度等需求方的財力都不如中國雄厚，中國石油消費一旦步入下行，很可能無人能頂替從而使油價出現結構性下跌，進而產生地緣政治重大轉變；俄、沙等石油大國將受衝擊，北京對運油路線易遭人掐脖子的長年隱患也可望紓緩。

國際能源總署石油市場分析師希利（Ciaran Healy）說：「中國不會再像過去十年般作為石油需求成長的保證，影響範圍將是對全世界的所有人。」