

General Motors chce ceł na chińskie elektryki

7 sierpnia 2024

Szef General Motors w Kanadzie z zadowoleniem przyjmuje możliwość wprowadzenia ceł na import chińskich pojazdów elektrycznych, gdyż główny producent BYD zamierza wejść na ten rynek.

„Jesteśmy zadowoleni z tego, że rząd zajął się tymi kwestiami” – powiedział Kristian Aquilina, prezes GM Canada. „Ponieważ silna konkurencja i uczciwe warunki gry zachęcają nas do dużych inwestycji i intensywnego zatrudniania”.

Rząd federalny zakończył w zeszłym tygodniu 30-dniowe konsultacje na temat tego, czy pójść śladem Stanów Zjednoczonych i Unii Europejskiej i nałożyć wysokie cła w celu przeciwdziałania importowi z Chin. Rząd federalny ogłosił konsultacje, stwierdzając, że kanadyjski sektor motoryzacyjny zmaga się z „nieuczciwą konkurencją” ze strony chińskiej polityki nadwyżki mocy produkcyjnych oraz szerokiej gamy nierynkowych polityk i praktyk.

Aquilina wyraził podobne obawy. „Niesprawiedliwe warunki gry mogą mieć bardzo szkodliwe skutki, dlatego słuszne jest, aby rząd przyjrzał się tym kwestiom i wziął pod uwagę wszystkie fakty” – stwierdził. Poprosił Canadian Vehicle Manufacturers' Association o bardziej szczegółowy komentarz na temat taryf. Grupa ta mocno naciskała na dostosowanie do polityki USA, aby ponad 40 miliardów dolarów kanadyjskich inwestycji w przemysł EV ogłoszonych w ciągu ostatnich czterech lat miało szansę powodzenia. „Ta transformacja jest realizowana, ale wymaga czasu i musimy zadbać o odpowiednie wsparcie, które umożliwi realizację tych inwestycji i uruchomienie nowych obiektów” – powiedział prezes Brian Kingston.

Kingston stwierdził, że współpraca ze Stanami Zjednoczonymi

byłaby również dobrym sygnałem przed rozmowami handlowymi w Ameryce Północnej, zaplanowanymi na 2026 rok. „Teraz jest czas. Wprowadźmy te zasady, pokażmy Amerykanom, że będziemy stać ramię w ramię z nimi w tym podejściu do Chin”.

Poparcie wyraziły również takie grupy jak Unifor, Global Automakers of Canada i Kanadyjska Izba Handlowa, podczas gdy stowarzyszenia zajmujące się ochroną klimatu, takie jak Clean Energy Canada, sprzeciwiły się tej decyzji, obawiając się, że posunięcie to doprowadzi do ograniczenia tańszych opcji pojazdów elektrycznych.

Potencjalne cła mogą być znaczne. W maju USA podniosły cła z 25 do 100 procent, podczas gdy UE ustaliła cła, które mogą wynieść ponad 38 procent.

Na razie jedynymi pojazdami elektrycznymi wyprodukowanymi w Chinach importowanymi do Kanady są wyprodukowane przez amerykańskiego giganta technologicznego Teslę w fabryce firmy w Szanghaju, które objęte zostały sześcioprocentowym cłem importowym. Istnieje jednak potencjał, aby chińska firma BYD, największy producent pojazdów elektrycznych na świecie, weszła do Kanady.

Z rejestracji lobbystów z 24 lipca wynika, że [] firma zatrudniła konsultanta, który miał doradzać w „sprawach związanych z oczekiwanym wejściem BYD na rynek kanadyjski” oraz w sprawie stosowania taryf na pojazdy elektryczne. BYD zadebiutowała w zeszłym roku swoim Seagull EV w cenie początkowej odpowiadającej około 14 600 dolarów kanadyjskich za wersję o zasięgu 305 kilometrów.

Tymczasem General Motors wycofało ze sprzedaży podstawowy model Chevrolet Bolt EV w zeszłym roku, ale planuje w przyszłości wznowić produkcję tego modelu. Termin powrotu Bolta, a także jego potencjalna cena nie zostały jeszcze ustalone, ale firma planuje wprowadzić go na rynek pod koniec przyszłego roku, powiedział Aquilina. Na razie firma skupia

się na wprowadzeniu na rynek nowego modelu Chevrolet Equinox EV, którego cena detaliczna wynosi około 50 000 dolarów. Według niego, dzięki temu GM staje się najtańszym samochodem elektrycznym w Kanadzie, którego zasięg wynosi około 500 kilometrów.

Mimo że dla wielu taki przedział cenowy nadal pozostaje poza zasięgiem, odzwierciedla on również ogólny wzrost cen samochodów. Średnia cena nowego pojazdu w Kanadzie wynosiła około 68 000 dolarów w czerwcu, w porównaniu z 55 000 dolarów dwa lata temu, według „Auto Tradera”. Tymczasem Canadian Black Book podaje, że średnia cena pojazdu elektrycznego przekroczyła 73 000 dolarów w zeszłym roku.

Wzrost cen pojazdów elektrycznych nastąpił, gdy producenci zaczęli produkować większe pojazdy z większymi akumulatorami, co przekładało się na większy zasięg (i potencjalne zyski). GM twierdzi jednak, że widzi chęć klientów, aby zrezygnować z części tego zasięgu. „Na początku, gdy obawy dotyczące zasięgu były największe, klienci chcieli tego bardziej niż czegokolwiek innego” – powiedział Aquilina. „To, co Bolt udowodnił, to to, że klienci są skłonni dokonać kompromisu między zasięgiem a ceną, ponieważ oczywiście istnieje między nimi związek i to naprawdę zachęciło nas do ponownego wprowadzenia Bolta”.

Debata na temat cen i taryf pojawiła się w momencie, gdy sprzedaż pojazdów elektrycznych spada, a producenci ograniczają oczekiwania i ambicje związane z przejściem na nową technologię. W kwietniu Ford opóźnił o dwa lata planowaną produkcję pojazdów elektrycznych w swojej fabryce w Oakville w Ontario, ale już w czerwcu ogłosił, że zamiast produkować pojazdy elektryczne, zajmie się produkcją swoich pickupów Super Duty.

Tymczasem, jak wynika ze statystyk Kanady, pojazdy bezemisyjne, w tym hybrydy zasilane wyłącznie energią elektryczną i hybrydy typu plug-in, stanowiły 11,3 proc.

wszystkich rejestracji samochodów w pierwszym kwartale, w porównaniu z 12 proc. w kwartale poprzednim. Mimo niewielkiego wycofania liczba rejestracji pojazdów elektrycznych zasilanych bateriami wzrosła w pierwszych czterech miesiącach 2024 r. o 57 procent w porównaniu z ubiegłym rokiem, podczas gdy liczba rejestracji hybryd typu plug-in wzrosła o ponad 75 procent, zgodnie z danymi S&P Global Mobility.

Aquilina powiedział, że wzrosty i spadki pokazują, że transformacja nie będzie przebiegać w linii prostej. „GM zrozumiało, że trzeba być elastycznym i podatnym na adaptację, ponieważ zmiany są czymś, co ma swoje wznosy i upadki”.

Autorstwo: Andrzej Kumor

Na podstawie: CBC

Źródło: [Goniec.net](https://goniec.net)