

[以下原文源於 REUTERS 報導](#)

免責聲明：以下轉載文章，所發內容不代表本平台立場。

芯片和電動汽車助力拜登押注美國產業政策

俄亥俄州新費城，2 月 23 日（路透社）——位於俄亥俄州一個運氣不佳的小鎮的一家擁有 77 年曆史的工廠開足馬力生產新的電動垃圾車系列。驅車不遠，一座耗資 200 億美元的工廠開工建設，該工廠將採用比薩大小的矽晶圓，將其製成計算機芯片，用於從數據中心到汽車的各種應用。

俄亥俄州的兩家工廠——利基卡車製造商 **Battle Motors** 和全球巨頭英特爾公司([INTC.O](#)) ——表明美國總統拜登政府已準備好協同努力向電動汽車和半導體等戰略行業提供補貼和其他激勵措施幫助美國企業在全球經濟中競爭。

特斯拉公司([TSLA.O](#))週三表示，將把部分汽車電池生產從德國轉移到美國。

儘管拜登政府的推動（被經濟學家描述為一項產業政策）為一些公司帶來了機遇，但仍存在重大障礙。

路透社參觀了俄亥俄州的兩個工廠，並與十幾位外部專家和政治領導人就這些挑戰進行了交談，其中包括潛在的工人短缺以及外國政府對急於提振競爭公司的強烈反對。

曾經被保守派批評為“挑選贏家和輸家”，被進步派批評為企業福利，美國的產業政策得到了罕見的兩黨共識，即使在像俄亥俄這樣堅定的共和黨州也是如此。

俄亥俄州共和黨副州長 **Jon Husted** 在英特爾 1,000 英畝的場地上推土機在他身後隆隆作響時說，像英特爾這樣的項目是美國培育關鍵產業的方法“按下重啟鍵”的機會。

俄亥俄州國會代表團的 12 名共和黨代表中有 8 名投票贊成聯邦對半導體生產的補貼，其中包括將用於英特爾的資金。

“一旦你解釋了它並就這些問題對人們進行了教育，它就變得更容易獲得跨越政治界線的支持，”**Husted** 說。

2022 CHIPS 和科學法案為半導體生產和研究提供了 527 億美元的聯邦補貼。

其中有多少流向了英特爾尚不清楚。英特爾首席政府事務官布魯斯·安德魯斯 (Bruce Andrews) 在接受採訪時表示，該公司希望這筆錢不要分散在許多項目上，因為那樣會削弱其影響。

對於巴特爾而言，拜登政府的工業推動意味著根據去年通過的《降低通貨膨脹法案》，聯邦將為購買大型電動卡車提供高達 40,000 美元的補貼，此外俄亥俄州還提供 250 萬美元的稅收抵免。

雖然這兩個項目都面臨勞動力短缺和供應鏈方面的直接挑戰，但布魯金斯學會產業政策研究人員馬克穆羅表示，更大的問題是美國是否會維持這一最新推動。

他說：“這些項目現在變得引人注目，必須被視為長達十年的運動的一部分，以提高美國在全球供應鏈中的地位——以及改善美國國內的生產分配。”

從特朗普政府發起的貿易戰開始，美國開始逐步推行一項產業政策——其重點是幾十年的全球化導致外國生產商失去的工作崗位。

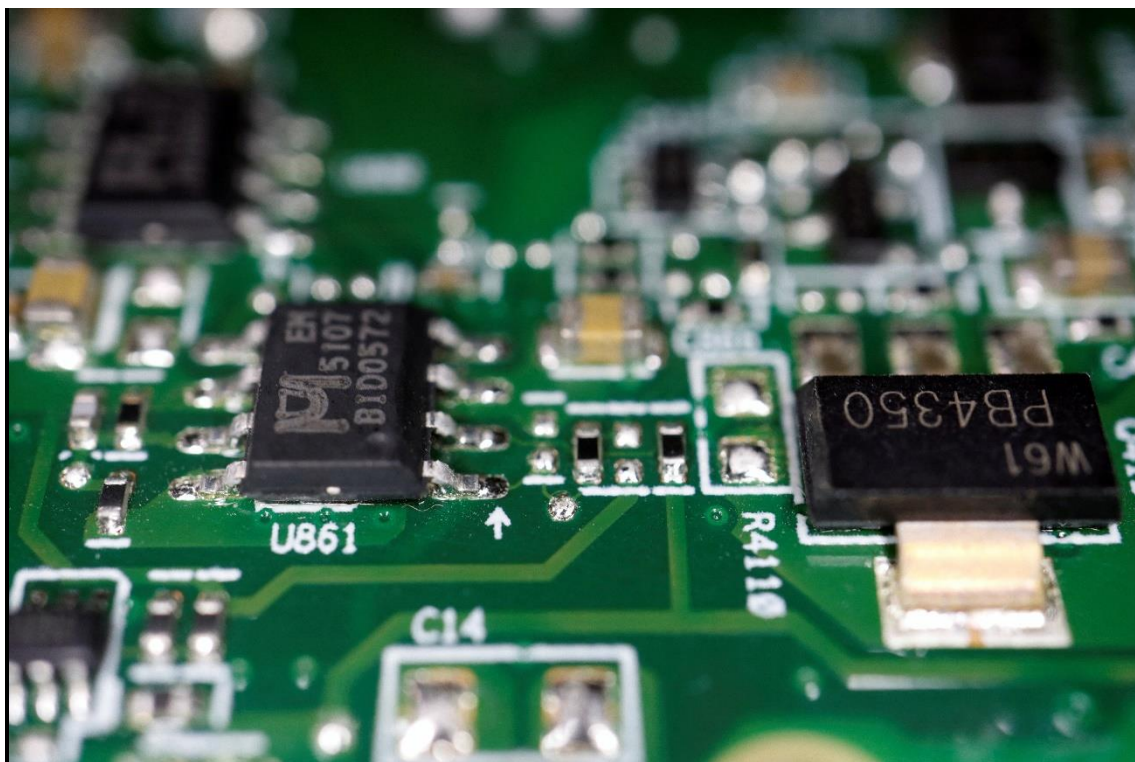
對中國崛起和大流行的日益擔憂凸顯了依賴進口必需品的風險。在過去的兩年裡，由於半導體和其他短缺，美國製造商難以生產從汽車到洗衣機的所有產品，而抗擊 COVID 所需的多種安全和健康設備卻很稀缺。

俄羅斯對烏克蘭的入侵加劇了這種焦慮，促使歐洲天然氣管道關閉以及烏克蘭的全球穀物出口減少。

工廠規模擴大三倍

兩家企業的規模之大：英特爾是道瓊斯工業平均指數的成分股，在全球擁有 121,000 名員工，年銷售額：790 億美元。

還有 **Battle Motors**，這是一家擁有數十年歷史的重型車輛利基製造商的新面孔，擁有 300 名員工，日產量：6 輛。



[1/2] 在 2023 年 2 月 17 日拍攝的這張插圖照片中，可以在印刷電路板上看到半導體芯片。REUTERS/Florence Lo/Illustration

1 個 2 個

一個旨在幫助美國在日常生活核心產品的國內生產中取得領先地位，另一個是在黑暗中將不斷發展的技術應用於類似垃圾車的東西。

對於 **Battle** 來說，聯邦和州的激勵措施是將工廠選址在俄亥俄州的主要吸引力。

“最初的想法是我們可以在亞利桑那州或加利福尼亞州做這件事，”公司首席執行官邁克爾帕特森在工廠裡閒逛時說。

然後，他看到了購買一家已經生產垃圾車的工廠並將其改造為使用電池供電的一個關鍵優勢。其他電動汽車公司一直在努力從頭開始生產汽車。

該工廠在 2021 年被 **Patterson** 位於加利福尼亞的公司收購後規模擴大了兩倍，繼續專注於內燃機和天然氣動力卡車，但創建了一條單獨的電動裝配線。

“當 **Battle Motors** 成立時，（當地居民）有一點懷疑，因為這是一家生產電動汽車的公司，這在俄亥俄州的這個地區是全新的，”俄亥俄州市長喬爾·戴說。 **Battle** 所在的新費城小鎮。

戴說，自那以後，許多居民都接受了綠色技術，因為它是更廣泛的先進製造業浪潮的一部分，這波浪潮為更廣泛的工業復興帶來了希望。

但新電動垃圾車的推出受到零部件短缺和為卡車的大型電池開發充電基礎設施方面的故障的阻礙。

洛杉磯衛生部門的車隊經理羅恩科爾即將開始測試 **Battle** 和其他兩家公司的五輛電動卡車，他說，在某些情況下，城市可能需要建造新的電力線，以提供足夠的電力。

英特爾工廠位於一個閃閃發光的工業園區，距離環繞哥倫布的環城公路僅幾分鐘路程，靠近其他大型科技公司，包括 Facebook、亞馬遜和谷歌。

在遠離亞利桑那州和俄勒岡州等美國芯片中心的地方建立一個半導體製造中心，需要開發附近的供應商網絡和旨在培養具有專業技能的工人的教育計劃。

英特爾的安德魯斯說，當亞洲國家幾十年前建立半導體製造業時，他們受益於專注於建設生產設施和供應鏈的協調政府戰略。

“他們在 30 年前就決定建立自己的芯片產業，”安德魯斯說，並指出政府出台了政策來吸引生產工廠以及整個供應鏈。

產業政策仍有批評者。自由主義者 **Cato Institute** 的一般經濟學主任 **Scott Lincicome** 表示，產業政策往往會導致項目失敗和成本超支。

“有各種更加以市場為導向的改革可以實現我們的政治階層想要的目標類型，而不會產生產業政策的意外後果，”他說。“這些都沒有剪彩儀式。”

麻省理工學院教授伊麗莎白·雷諾茲 (Elizabeth Reynolds) 表示，目前的努力旨在促進行業發展，而不是個別公司。直到 10 月，雷諾茲擔任拜登的製造業和經濟發展特別助理。

對於零排放車輛，“任何技術都可以獲得稅收抵免——所以我們讓市場來決定，”她說。

安德魯斯承認，依賴政府支持會帶來風險。未來的政府可能會撤回需要數年才能建成的項目。

在俄亥俄州和其他地方興建新工廠的熱潮可能會在這些工廠最終開始生產時造成供過於求。

“這是我們所有人都必須管理的事情，”他說。

Timothy Aepfel 報導；丹尼爾伯恩斯和蘇珊娜戈登堡編輯