

中国新能源产业发展助力全球绿色低碳转型

□ 金轩

应对气候变化是全人类面临的共同挑战,关乎人类未来。近年来,中国大力推进美丽中国建设,强化生态环境保护治理,加快发展方式绿色低碳转型,同时认真履行国际公约,主动承担同国情、发展阶段和能力相适应的环境治理义务,展现了负责任的大国担当。中国新能源汽车、风电、光伏等绿色产业的发展壮大,正是主动回应全球绿色低碳转型要求,承担大国减碳责任的结果和体现。当前,全球绿色低碳发展任务艰巨且紧迫,实现2030年减排目标仍存在巨大绿色产能缺口,需要世界各国发挥各自比较优势,分工协作,共同努力,中国新能源产业将是不可或缺的中坚力量。

近年来,气候变化对各国经济、社会、生态等领域的影响日益凸显,高温、干旱、洪涝、台风等极端天气事件频发。世界经济论坛今年1月发布的《2024年全球风险报告》中,将“极端天气事件”列为未来两年全球面临的第二大风险,以及未来十年的首要风险。

为应对全球气候变化,国际社会采取了一系列政策与行动,并取得了一定的进展。去年底举行的《联合国气候变化框架公约(UNFCCC)》第二十八次缔约方大会(简称COP28)上,为实现全球温控目标,东道主阿联酋和有关国家发起倡议,到2030年将全球可再生能源装机容量增加两倍,并将全球能源效率的年均提高率翻一番。

国际可再生能源署发布的《可再生能源发电能力统计2024》数据显示,2023年全球可再生能源发电能力新增473GW,而每年所需的可再生能源产能接近1100GW。目前的装机容量与到2030年新增1.1GW的目标仍相去甚远。同时,2023年全球交通电气化进展也未达标,要实现全球温控目标,当前的电动汽车无论从保有量还是从增量来讲都还有巨大的提升空间。

中国是履行应对气候变化承诺的坚定践行者,持续不懈用实际行动和实实在在的进展和成效书写绿色发展这道题的“中国答案”。过去十年,中国已经发展成为全球最大的新能源装

备制造和新能源利用大国。根据国际可再生能源署的数据,2023年,全球可再生能源新增装机容量中,中国的贡献超过一半,为全球可再生能源发电增长作出了巨大贡献。同时,中国风电、光伏产品已经出口到全球200多个国家和地区,帮助这些国家和地区特别是广大发展中国家获得清洁、可靠、用得起来的能源。

面对全球绿色产能存在的巨大缺口,中国现有的新能源产能不是像有些人说的过剩了,而是远远不够。为应对全球气候变化这一人类的共同挑战,中国有能力有责任发挥新能源产业方面的优势,在大力推动自身清洁能源发展的同时,为全球贡献更多的中国技术、中国产品和中国方案,为全球清洁能源发展作出更大贡献。

为全球提供可负担的优质绿色产品。中国超大规模市场和完整的工业体系为相关生产企业提供了良好的条件,中国新能源产业为全球尤其是广大发展中国家提供大量优质高效的产品,加速全球绿色转型。

为全球能源效率提升提供技术助

力。中国多项新能源技术和装备制造水平全球领先,建成了世界上最大、最完整的新能源产业链,新能源汽车、锂电池和光伏产品受到国际市场的广泛欢迎。2023年中国量产先进光伏电池转换效率达到25.5%。兆瓦级风电整机已形成达到国际先进水平的多条成熟技术路线。新能源车用动力电池在电池能量密度、寿命和安全性等技术指标上位居世界前列。中国面向全球提供高质量的服务和技术支持,显著提升了新能源技术的可及性,有助于实现到2030年将全球能源效率年均提高率翻一番的目标。

为全球绿色产业链稳定贡献力量。中国在大力推动国内新能源产业发展的同时,不断加强国际合作。中国企业海外新能源投资涵盖风电、光伏发电、水电等领域,有力支撑了相关国家和地区绿色转型和绿色产业发展。在装备制造方面,目前中国已培育出一批国际一流能源装备制造企业,全球前5家风电整机企业中有4家中国企业,前10家电动汽车电池制造商里有6家中国企业,成为稳定全球清洁能源产业链供应链的重要力量。

以“产能过剩”之名行贸易保护之实损害全球经济

□ 金轩

一段时间以来,有的国家部分官员、媒体大肆指责中国新能源产品“产能过剩”,为其搞单边主义、实施贸易保护政策铺垫造势。事实上,无论从国际分工、全球供需还是市场规律看,所谓中国新能源产品“产能过剩”不过是有的国家精心炮制的话题陷阱,试图以此为由推行贸易保护措施,其结果不仅不能让自身获利,反而会破坏全球产业链供应链稳定畅通,损害世界经济和贸易增长,拖累全球经济绿色转型步伐。

所谓中国新能源产品“产能过剩”难以立论

对中国新能源产品“产能过剩”的指责,既不符合客观事实,也不符合经济规律。

一是要尊重国际产业分工合作的基本规律。有观点认为,中国新能源产品“过剩产能”在国内难以消化,只能以低价向全世界销售。事实上,各国依据要素禀赋、发展路径等形成不同产业领域的比较优势,相关产品通过国际贸易互通有无,是国际分工合作的现实。美国高端芯片80%用于出口,美国是全球最大的液化天然气出口国,美国五分之一的农产品销往中国,而美国并未因此受到相关产品属于“过剩产能”的指责。以外销占比看,当前中国新能源产品主要满足国内需求,2023年中国新能源汽车出口仅占总产量的12.5%。

二是要以发展的眼光看待全球供需关系。有观点认为,中国新能源产品产能规模已超过全球市场需求,世界其他国家根本无法吸收这些产能。事实上,据国际能源署(IEA)测算,2030年全球新能源汽车需求将达4500万辆,是2023年全球销量的3倍多,是2023年中国产量的近5倍;2030年全球

动力电池需求量将达3500GWh,是2023年全球出货量的4倍多,是2023年中国产量的5倍多;据国际可再生能源署(IRENA)测算,为实现巴黎气候协定目标,2030年全球光伏累计装机容量需超过5400GW,是2023年全球累计装机量的近4倍,是2023年中国累计装机量的约9倍。显而易见,当前新能源产品的全球产能还不能满足未来市场需求,中国的新能源产品为全球企业和消费者提供了绿色、智能的生产生活体验,为应对全球气候变化和绿色低碳转型作出了巨大贡献。

三是要客观看待中国新能源产业的发展成绩。有观点认为,中国新能源产品的产能优势和价格优势是中国政府大规模补贴的结果。事实上,中国新能源产品的优势是在市场机制作用下,依托庞大国内市场和完备产业体系,通过市场竞争和技术迭代创新而形成的,是中国企业自身不断努力的结果。同时也要看到,支持新能源产业发展和经济绿色转型,是国际社会的一致倡议和共同实践,世界各国通过各种方式鼓励和支持相关产业发展。有些国家更是通过立法对新能源产业提供大量补贴,如美国《基础设施和就业法案》安排75亿美元资金支持电动汽车充电设施建设,《通胀削减法案》规定对最终在北美组装的电动汽车提供每辆最多7500美元的税收抵免。

以“产能过剩”为由推行贸易保护主义损人不利己

历史和现实都已经证明,大肆推行贸易保护主义不仅有害于世界经济和贸易增长,对推行保护主义的国家自身也是弊大于利。

一是不利于世界贸易增长和经济恢复。国际货币基金组织(IMF)预测今年世界经济将增长3.2%,明显低于2000—2019年平均3.8%的水平;近期世

贸组织(WTO)将今年全球贸易量增速预测从3.3%调降至2.6%。在此背景下,以“产能过剩”为借口将经贸问题泛政治化、泛安全化,既无助于解决其自身产业发展面临的问题,也将进一步拖累全球贸易增长和世界经济恢复。特别是会严重扰乱全球新能源产业链供应链稳定运行,给世界经济大循环设置“梗阻”“堵点”“断点”,影响经济运行效率,甚至诱发各类潜在风险。

二是拖累全球应对气候变化、推进绿色低碳转型的进程。近年来,中国新能源产品在满足国内需求、推动实现“双碳”目标的同时,也为全球应对气候变化、实现绿色低碳发展作出了积极贡献。2023年全球可再生能源新增装机容量达到5.1亿千瓦,其中中国的贡献就超过一半;中国与100多个国家和地区开展绿色能源项目合作,有效解决了用电难、用电贵等问题。有专家评论,如果有的国家和企业能以更加低廉的成本来帮助其它国家和地区加快实现绿色转型的步伐,难道我们不应该感谢他们?那种一方面口口声声把应对全球气候变化作为自身的“崇高使命”,另一方面又以“产能过剩”为由采取保护主义措施,打压别国新能源产业发展,限制别国新能源产品出口的行径令人不齿,也是对全球应对气候变化努力的严重损害。

三是推行贸易保护主义会形成反噬,终将搬起石头砸自己的脚。历史反复证明,贸易保护主义损人不利己,没有赢家。1930年,为减少进口、清国内积压产品,美国胡佛政府出台斯穆特—霍利关税法,大幅提高超过2万种外国商品进口关税,这一举措遭到贸易伙伴国纷纷反制,导致美国对外贸易急剧下降。穆迪公司报告显示,美国对中国产品大幅加征关税,而美国进口商承担了自中国进口产品加征关税成本的90%以上。彭博社也指出,过去10年美国采取的钢

铁保护主义措施,并未阻止美国金属制造业的就业岗位减少,反而增加了其他领域成本,降低了行业竞争力。现在,有的国家又试图以“产能过剩”为名对别国新能源产业构建贸易壁垒,也很可能再次伤害其国内企业利益和民众福祉。保护主义导致全球要素资源和产品供需错配,无疑将进一步增加有关国家国内物价压力、延缓通胀进程。

坚决反对以“产能过剩”为名搞保护主义

当今时代,经济全球化是大势潮流,各国是相互依存、彼此融合的利益共同体,开放包容、合作共赢是唯一正确的选择。

一方面,各国应携手践行真正的多边主义。坚持从经济规律出发,客观、辩证看待产能问题,积极探讨和加强合作。充分尊重国际产业分工的客观规律,坚定不移推进贸易和投资自由化便利化,不断提升全球产业链供应链的稳定性。坚定维护以WTO为核心的多边贸易体制,推动经济全球化朝着更加开放、包容、普惠、平衡、共赢的方向发展。反对将经贸问题泛政治化泛安全化,坚持拆墙而不筑墙、开放而不隔绝、融合而不脱钩,推动构建开放型世界经济。

另一方面,中国将坚定不移推进高水平对外开放。改革开放40多年来,中国在开放中发展了自己、惠及了世界。现在中国已经是140多个国家和地区的主要贸易伙伴,关税总水平已降至7.3%,接近世贸组织发达成员水平。不管世界形势如何变化,中国都将坚持对外开放的基本国策,开放的大门只会越开越大。中国将持续打造市场化、法治化、国际化一流营商环境,进一步深化重点领域和关键环节改革,稳步推进制度型开放,与各国在相互尊重的基础上,照顾彼此核心利益,坚持对话协商,做大共同利益的“蛋糕”,不断以高水平的开放链接世界。

“五一”小长假旅游消费旺



“五一”小长假旅游市场持续升温,各地都在深度挖掘地方旅游市场中的文化特色,古迹古建、非遗文化、诗词歌韵,让假日旅游市场供给丰富。

上图:在太原市晋源区晋祠镇北大寺村的稻田里,小朋友和家长们体验插秧。

新华社记者 廖彦摄

下图:游客在浙江省桐庐县富春江镇荪坪村游玩。

新华社记者 黄宗治摄

《1版

开局经济积极因素增多 高质量发展扎实推进

二是开展妨碍建设全国统一大市场问题线索核查整改,推进工程建设和招标投标等重点领域专项整治。三是推动有关方面对现行有效的涉及经营主体经济活动等规章制度进行梳理,修订或废止了一批妨碍统一市场和公平竞争的政策举措。

经过各方共同努力,建设全国统一大市场的工作效果正在逐步显现。下一步,国家发展改革委将深入落实党中央、国务院决策部署,会同有关方面开展建设全国统一大市场促进高质量发展系列行动,持续推动全国统一大市场建设走深走实。一方面,抓紧完善制度。制定建设全国统一大市场标准指引,报请出台实施《关于完善市场准入制度的意见》《社会信用建设法》,把有利于全国统一大市场建设的各项制度规则立起来。另一方面,抓紧破除障碍。构建问题举报核查及整改通报长效机制,深入开展重点领域市场分割、地方保护等突出问题专项整治,持续通报典型案例,发挥镜鉴作用,把不利于全国统一大市场建设的各种障碍掣肘破除掉。

今年3月,郑栅洁主任在2024年中国电动汽车百人会高层论坛上表示,国家发展改革委会同有关方面采取更多务实举措,为新能源汽车产业高质量发展提供支撑。我们正抓紧研究完善有关政策措施,重点推进三方面工作。

一是推进产业优化升级。坚持以科技创新推动产业创新,引导企业持续加强研发投入和技术创新。促进动力电池、智能驾驶等技术研发创新,提升整车和零部件标准化集成化水平。促进新能源汽车骨干企业发展壮大,加快落后企业和产能退出,推动新能源汽车企业优化重组。同时,中国将全面取消制造业领域外资准入限制措施,欢迎全球汽车企业深度融入中国市场和产业链体系,共享新能源汽车发展成果。

二是更好满足消费需求。会同有关部门开展汽车以旧换新行动,2024年新能源汽车下乡活动,持续扩大市场规模,以高品质供给更好满足新能源汽车使用需求。近日,商务部、国家发展改革委等14个部门印发了《推动消费品以旧换新行动方案》,提出开展汽车以旧换新。我们将配合有关部门加快推动行动方案落实,依法依规通过财税等优惠政策,对符合条件的以旧换新行为予以支持,更好满足消费者对新能源汽车的需求。

三是加快基础设施建设。加强新能源汽车与能源电力、基础设施等行业的统筹协调。加快构建高质量充电基础设施体系,大力推进老旧小区、公路沿线、农村地区等重点区域充电设施建设,加快建设以快充为主的公共充电设施,提升高速公路服务区等节假日充电保障能力。推动完善技术标准,加强安全监管,提升充电基础设施运营服务水平。落实并完善峰谷分时电价政策,加大用地、融资等保障力度,为充电基础设施建设提供有力支撑。

近年来,中国新能源汽车发展取得显著成效,建立了完善的产业链体系和配套设施体系,新能源汽车也实现了从名不见经传到全球领先,从满足国内高质量发展需要到助力全球绿色低碳转型的跨越式发展。

《1版

立足比较优势 造福世界人民

中国新能源汽车产业的蓬勃发展,满足了全球广大消费者对优质产品和服务的需要,为全球汽车产业转型提供有力支撑,为应对全球气候变化、推动绿色低碳发展作出了中国贡献、展现了中国担当。

以优质产品出口,收获市场信任。国际能源署发布《2024年全球电动汽车展望》,预计未来十年全球电动汽车需求将持续强劲增长,2024年将达到1700万辆。中国新能源汽车产品已经并将继续为全球消费者提供多样化选择,凭借电动化智能化优势,以比国内更高的价格在海外销售仍广受欢迎。比亚迪ATTO3车型被英国新闻公司评选为英国2023年度最佳电动汽车,吉

利几何E车型深受卢旺达消费者喜爱,长城哈弗H6新能源车荣获巴西年度最佳动力奖项。西班牙媒体(Diari de Tarragona)报道称,中国新能源汽车质量上乘,几乎一半的西班牙人会考虑购买中国汽车作为他们的下一辆汽车。

以先进技术交流,实现行业共赢。中国新能源汽车走向世界的同时,也欢迎全球汽车企业积极融入中国新能源汽车产业链,为全球汽车产业转型注入了强大动能。奥迪一汽、大众安徽、光来汽车等一批重大外资项目在华落地,大众、奔驰等在中国设立全球研发中心,越来越多的跨国汽车企业借助中国新能源汽车产业链企业加快电动化智能化转型。2024年北京国际车展以

“新时代·新汽车”为主题,全球汽车企业携278款新能源汽车产品亮相,占展出新车型数量的比例超过80%。

以产业低碳转型,助力绿色发展。实现绿色低碳发展是全球共同愿望,2020年中国在第75届联合国大会上提出二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值,努力争取2060年前实现碳中和。碳达峰、碳中和承诺,展现了中国应对气候变化的决心,更彰显了大国担当。近年来,中国坚定不移履行承诺,加速产业结构转型,大力发展新质生产力,新能源汽车、动力电池、光伏等产业实现跨越式发展,为全球绿色低碳转型注入了新的希望、作出了中国贡献。汽车碳排放占全球碳排放总量10%左右,

新能源汽车在全生命周期的碳排放量比传统燃油汽车低40%以上。根据国际能源署测算,要实现联合国2030年可持续发展目标,2030年全球新能源汽车销量需要达到约4500万辆。作为全球最大的新能源汽车市场,中国新能源汽车持续快速发展,将为全球减排和绿色低碳发展提供有力支撑。

中国汽车产业依托超大规模市场和全产业链比较优势,顺应汽车电动化智能化变革趋势,坚持艰苦奋斗和创新发展,成功开辟了发展新领域新赛道,塑造了发展新动能新优势。中国新能源汽车也实现了从名不见经传到全球领先,从满足国内高质量发展需要到助力全球绿色低碳转型的跨越式发展。