

以公平竞争之名行贸易保护之实，不仅扰乱双边和多边互利合作，还将拖累全球气候行动和能源转型进程——

“发难”中国新能源，西方国家搬石砸脚

■本报记者 王林 李丽昊

“中国产品走向世界依靠的从来不是所谓的补贴，而是一代又一代中国企业家的勤奋、创新和竞争意识。”中国驻欧盟使团经济商务处公使彭刚4月8日在欧盟媒体上发表署名文章称。这是针对欧盟日前先后对我国光伏企业、风机制造商发起最新调查的强力反击。

近年来，西方国家屡屡向我国新能源产业“发难”，但始终未能扰乱我国发展脚步，我国太阳能、风能等新能源产业蹄疾步稳。国际舆论普遍认为，以美欧为首的西方经济体将经贸问题政治化、工具化、武器化，大搞贸易保护主义，不仅扰乱双边和多边互利合作，还将拖累全球气候行动和能源转型进程。

**以公平竞争之名
损害公平竞争环境**

4月3日，欧盟委员会宣布，将对参与罗马尼亚110MW太阳能发电园区公开招标的隆基绿能德国子公司隆基太阳能科技有限公司、上海电气的两家子公司上海电气英国公司和上海电气香港国际工程公司展开反补贴调查，以评估他们在公开招标中是否违反了欧盟《外国补贴条例》规定。

《外国补贴条例》于去年7月12日开始实施，旨在帮助欧盟委员会应对外国补贴造成的不当竞争。根据该条例，当招标合同价值超过2.5亿欧元且竞标者在发布通知前3年内从他国获得400万欧元以上的财政捐款时，该公司有义务通知其在欧盟的公共采购招标方。

对此，隆基绿能相关负责人对《中国能源报》记者表示，已经注意到该调查事宜，公司正在积极跟进和应对。欧盟委员会此次调查旨在评估隆基绿能在公共采购招标中是否存在外国财政补助及其产生的影响。预计在调查期间，隆基绿能在欧洲市场的业务运营和交付能力不会受到实质性影响，各项业务将保持正常。

宣布将对我国光伏企业展开调查6天后，欧盟针对我国风电行业的调查也随之到来。4月9日，欧盟委员会宣布，对在西班牙、希腊、法国、罗马尼亚、保加利亚的中



图为广西杨村风电场。视觉中国

国风力涡轮机供应商展开调查。

4月10日，中国商务部贸易救济局主要负责人在布鲁塞尔会见欧委会贸易防御司司长马丁·卢卡斯，第一时间就欧盟对中国光伏等绿色能源产品出口采取的措施，其中包括加征关税。

4月8日，中国财政部副部长廖岷就耶伦访华情况向媒体吹风并答记者问。他表示，中方明确表达了对美方制裁限制中国企业、对华加征关税、对华投资限制等措施的严重关切，指出这些措施损害中国企业和民众的正当权益，也不利于美国企业和民众的福祉。中方欢迎美方关于无意寻求对华脱钩的表态，希望美方采取切实行动，停止制裁限制中国企业。

据了解，自2011年11月遭遇美国“双反”以来，中国光伏产品共遭受美国、欧盟、印度、澳大利亚、加拿大、土耳其等国家和地区的15起贸易救济调查。其中，美国分别于2011年11月、2014年1月启动“双反”调查，2017年5月启动“201调查”。

作”。美国CNBC新闻网4月8日报道称，美国财政部部长耶伦暗示将采取措施保护本土太阳能制造业，不排除对中国光伏等绿色能源产品出口采取的措施，其中包括加征关税。

4月8日，中国财政部副部长廖岷就耶伦访华情况向媒体吹风并答记者问。他表示，中方明确表达了对美方制裁限制中国企业、对华加征关税、对华投资限制等措施的严重关切，指出这些措施损害中国企业和民众的正当权益，也不利于美国企业和民众的福祉。中方欢迎美方关于无意寻求对华脱钩的表态，希望美方采取切实行动，停止制裁限制中国企业。

据了解，自2011年11月遭遇美国“双反”以来，中国光伏产品共遭受美国、欧盟、印度、澳大利亚、加拿大、土耳其等国家和地区的15起贸易救济调查。其中，美国分别于2011年11月、2014年1月启动“双反”调查，2017年5月启动“201调查”。

**保护主义解决不了
自身存在的问题**

针对欧盟近期宣布对中国“风光”能源领域的调查，外交部发言人毛宁回应称，中国新能源相关产业的发展是技术、市场、产业链等多重优势的体现，相关产品出口为全球应对通胀、应对气候变化作出了重要贡献。希望欧方不要一边唱着应对气候变化的高调，一边损害应对气候变化的努力。保护主义解决不了自身存在的问题。

欧盟中国商会指出，《外国补贴条例》赋予了欧盟委员会过度的自由裁量权，对“外国补贴”等关键概念的定义极为模糊。“我们了解到，欧方在《外国补贴条例》调查中扩大了‘外国财政资助’概念，将很多不构成补贴的要素也认为是补贴；要求企业短时间内提供大量材料，其中很多材料涉及商业秘密及数据安全。其诸多做法都严

重影响中国企业的抗辩权利，损害中企利益。”欧盟中国商会秘书长方东葵接受《中国能源报》记者采访时表示，“相关调查涉嫌歧视中企，并在初步调查中扩大补贴概念，使中企利益受损。《外国补贴条例》正成为欧方对中国清洁能源领域企业的经济胁迫工具。”

中国现代国际关系研究院欧洲研究所助理研究员董一凡认为，当前，欧盟利用新能源产品推进能源转型的诉求与欧洲新能源制造产业的商业利益存在“温差”。“一方面，欧盟希望推动可再生能源装机目标加速落地，寻求更便宜的产品和设备价格；另一方面，出于保护本土市场、获取利润的目的，欧盟认为中国产品是对其商业利益的挑战和威胁，因此向渲染进口产品的泛政治化、泛安全化方向靠拢。”

在此背景下，欧盟借助自身创造出来的“补贴问题”“过剩产能”为依据采取行动，尤其是发布《外国补贴条例》，并非采用传统的反倾销反补贴调查，而是更多聚焦在欧盟参与能源项目招标的企业，精准针对特定项目实施所谓“产业保护”“贸易保护”的做法。

**增强产业韧性
跨越国际市场障碍**

当前，国际经济和科技竞争加剧，新能源产业作为中国的优势产业，或将面临更多挑战。对中国新能源企业而言，如何跨越国际市场障碍？受访专家普遍认为，针对商业环境的变化，企业要有所准备，通过调整市场方向、实现自身转型升级等方式，不断推动技术创新，提升自身核心竞争力和整个产业体系韧性，从而尽可能规避潜在贸易摩擦风险，保障自身利益。

“一方面，密切跟踪相关政策和市场发展动态，做好前瞻性研判，有序‘出海’；另一方面，和当地企业良性互动，形成利益共同体，并以产品和创新为优先考虑因素，不断提升产品竞争力，同时提高风险意识。”方东葵提出了自己的建议。

下转9版

重点推荐

新型储能 如何担当大任？

3

新能源成南方五省区 第一大电源

17

看更大的能源世界



微信



微博



抖音



快手

下转9版

口主编：别凡 口版式：徐政

美欧犯了中国电动汽车“焦虑症”

■本报记者 赵琼 姚美娇 杨梓

针对美欧恶意打压中国电动汽车企业，中国商务部部长王文涛4月7日表示，中国电动汽车企业依靠持续技术创新、完善的供应链体系和充分的市场竞争快速发展，不是依靠补贴取得竞争优势，美欧等关于“产能过剩”的指责毫无依据。

当前，中国电动汽车“出海”频遭“逆风”。2月底，美国拜登政府宣布，将对来自中国的智能汽车及相关零部件可能带来的风险展开调查。

近年来，中国电动汽车出口量的迅猛增长让美欧国家犯了“焦虑症”。美欧国家企图通过贸易限制政策将中国电动汽车排除在外。在业内人士看来，在美欧国家尚未形成完整成熟的电动汽车产业链之前，绕过中国，只会耽误自身的新能源汽车产业发展。

**靠加征关税等限制性措施，
无助于解决自身竞争力面临的问题**

美欧所指的中国电动汽车“产能过剩”问题与事实不符。据彭博社日前的报道，在电动汽车领域，中国绝大多数排名靠前的汽车出口产能利用率均处于国际公认的正常水平，美欧面临的问题是企业效率不如中国企业，

而不是中国“产能过剩”。该报道指出，中国是世界上最大的电动汽车和混合动力汽车市场，产品出口量占总产量的比例远低于德国、日本、韩国等主要汽车生产国。如果中国存在“产能过剩”，可能会导致大量停车场挤满未售出的新车。但彭博社综合上市公司公开信息与行业协会数据分析认为，中国汽车经销商库存并不高，无法得出“产能过剩”的结论。

前不久，美欧国家对我国电动汽车采取了一系列针对性措施，欧盟委员会发布条例，要求海关对来自中国的进口电动汽车进行进口登记，未来可能对相关车辆征收“追溯性关税”；美国、英国准备对中国电动汽车进行反补贴调查或国家安全风险评估。

对此，3月22日，外交部发言人林剑回应，电动汽车是全球化产业，只有分工合作才能互利共赢，只有公平竞争才有技术进步。以“公平竞争”“国家安全”为名搞保护主义、贸易壁垒，违背市场经济原则和世贸组织规则，短期看似占了便宜，但保护的是落后，失去的是未来，从长远看只会损害本国产业和消费者的利益，影响全球经济绿色转型和应对气候变化的努力。

林剑指出，事实上，美欧汽车行业

对此有不少反对声音。很多欧洲车企的高管和商业协会认为，西方不应惧怕中国电动汽车，靠加征关税等限制性措施，无助于解决自身竞争力面临的问题。中国电动汽车之所以广受欢迎，靠的是在全球市场竞争中形成的科技创新和过硬品质，绝不是靠补贴来支撑保护。同时，中国全面取消制造业领域外资准入限制措施，始终向全球汽车企业敞开大门，各国的车企充分享受中国大市场红利。

美国得克萨斯州贝勒大学副教授、亚洲问题研究中心主任王欣撰文指出，与美国采取的保护主义立场不同，中国的电动汽车战略更具包容性，做法也优先考虑到了整个行业的发展，而非狭隘的企业和政治利益。

**中国汽车产业为全球消费者
提供了高质量、高性价比产品**

中协智能网联汽车分会秘书长林示告诉《中国能源报》记者：“美欧国家在贸易保护方面持续加码，主要是因为中国的新能源汽车又好又便宜，对美欧汽车产业冲击巨大，造成美欧本土车企竞争力弱化、销量受损。”

全国乘用车市场信息联席会秘书

长崔东树在接受《中国能源报》记者采访时也提到，“中国新能源汽车产业发展迅速，对全球汽车产业格局重塑产生影响，给美欧等带来巨大压力。这些国家自然要打压我们，以此减少自己的压力。”

得益于新能源汽车产业链供应链的完善和聚集，以及充电设施等配套基础设施的建设，中国新能源汽车产业才能不断发展壮大。正如第十四届全国政协常委、经济委员会副主任苗圩在其著作《换道超车：新能源汽车的中国道路》中强调的那样：“正是因为我国建立了以企业为主体的科技创新体系，我国汽车零部件技术才得以突破，新能源汽车自主品牌才得以在激烈竞争中脱颖而出。”

“分工合作、互利共赢是汽车产业链的一个显著特点。中国汽车产业的跨越式发展，为全球消费者提供了高质量、高性价比产品。中国每出口3辆汽车就有1辆是电动汽车，为全球绿色低碳转型作出了积极贡献。”2月20日，外交部发言人毛宁在例行记者会上指出。

下转9版