

中国东盟合作奏响命运与共华彩乐章

新华社记者 汤沛沛 叶平凡 陶方伟

4月以来,东盟国家掀起一波高层访华热潮。印度尼西亚当选总统普拉博沃、老挝副总理兼外长沙伦赛、越南国会主席王庭惠、泰国公主诗琳通等东盟客人纷至沓来,广受关注。

朋友越走越近,邻居越走越亲。中国与东盟是命运与共的好邻居、好朋友、好伙伴。在常来常往中,双方积极开展友好合作,不断增进理解互信,共同实现发展振兴,为地区和平发展注入稳定性和正能量。

命运与共

印尼当选总统普拉博沃首次出访首站即选择中国。“推进两国关系更加全面和高质量发展,落实好构建两国命运共同体的重要共识”,访华期间,他如此展望印尼与中国的双边关系发展。

“愿同中方共同落实好构建老中命运共同体新版行动计划”“积极宣传越中友好,建设好具有战略意义的越中命运共同体”“为夯实两国民间友好、推进构建具有战略意义的越中命运共同体发挥积极作用”……在近期东盟国家高层“访华潮”中,“命运共同体”成为热词。

中国1991年与东盟建立了对话关系,2003年中国作为域外国家第一个加入《东南亚友好合作条约》,2013年中方提出构建更为紧密的中国-东盟命运共同体。数十年间,中国和东盟携手迈入全面战略合作伙伴关系,共同应对国

际格局深刻演变。双方保持密切高层交往,增进人民相知相亲,睦邻友好深入人心,命运共同体意识落地生根。

根据新加坡尤索夫伊萨东南亚研究院日前发布的报告,中国继续被视为在经济和政治上对东南亚最具影响力的国家,人类命运共同体理念在东南亚国家日渐深入人心。东南亚民众认为,这一理念与东盟的发展方向相辅相成。

泰国泰中“一带一路”研究中心主任威伦·披差翁帕迪说,中方提出构建更为紧密的中国-东盟命运共同体以来的十余年间,中国和东盟践行多边主义、坚持开放的区域主义,双方的经贸合作、人文交流更加密切,为区域创造了和平稳定的历史发展机遇。

互利共赢

“高铁已成为我最爱的交通方式。”在印尼首都雅加达工作的阿纳斯塔夏赫·凯特林说,她的家人都住在万隆,自雅万高铁去年10月正式开通运营以来,她已多次乘坐雅万高铁。作为中印尼共建“一带一路”合作的金字招牌,雅万高铁累计发送旅客已突破200万人次。

在中老铁路沿线,不久前传来另一则好消息。截至3月12日,中老铁路累计发送旅客3020万人次,发送货物3424万吨,其中跨境货物超780万吨,国际黄金大通道作用日益凸显。老挝副

总理兼外长沙伦赛在此次访问期间再次提到这条助力老挝实现从“陆锁国”变为“陆联国”梦想的铁路。他表示,愿同中方共同推动中老铁路发挥更大经济效应。

泰国是东南亚重要的汽车生产国,中国车企在泰国建立电动汽车产业链,推动当地汽车产业向绿色低碳转型。泰国国家研究院泰中战略研究中心主任苏拉西·塔纳唐认为,中国用自身实践证明了对经济和社会的意义,通过国际合作把技术、经验分享给世界,助力全球绿色发展。

如今,中国与东盟国家的合作连点成线、连线成面,一幅携手共赢的全景图正逐渐显现。在马来西亚新加坡战略研究中心理事长许庆琦看来,中国坚持高水平对外开放,推动共建“一带一路”高质量发展,搭建进博会、广交会、东博会等经贸平台,推动中国-东盟自贸区、《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)等不断发展,亚太地区特别是东盟直接受惠。他期待东盟能够抓住机遇,促进自身经济增长。

2023年,中国与东盟国家双边贸易继续增长,规模达6.41万亿元。东盟连续4年保持中国第一大贸易伙伴地位,中国也连续多年为东盟第一大贸易伙伴。新加坡大华银行中国执行董事辛颖说,中国和东盟国家的经贸联系密不可分,双方产业链融合将进一步深化。

相知相亲

中国与东盟国家山水相连、人文相通,友好交往源远流长。东南亚地区自古就是海上丝绸之路的重要枢纽。如今,“21世纪海上丝绸之路”繁荣发展,见证着中国与东盟友谊之树生机勃勃。

今年以来,中国已同新加坡、泰国签署互免签证协定。自3月1日中泰互免签证协定生效以来,中国游客访泰热度持续攀升,助力泰国旅游业焕发生机与活力。泰方数据显示,截至3月31日,今年以来泰国累计接待外国游客超过937万人次,其中中国游客超过175万人次,位居第一。政策利好带来“双向奔赴”。中泰互免签证也使泰国游客赴中国旅游的热情高涨,文化游、民俗游等中国旅游产品正受到越来越多泰国游客关注。

在近日举行的第22届曼谷国际书展上,中国图书受到泰国民众青睐。威伦说,面对复杂的国际和地区环境,东南亚国家普遍希望从中国的发展成就中汲取经验。他期待更多中国书籍能在泰国翻译出版,相信这些书籍将为泰国读者更加全面认识和了解中国现代化提供重要参考。

2014年以来,中国和东盟共同举办了文化交流年、教育交流年、旅游合作年、创新年、媒体交流年等活动。2024年是“中国-东盟人文交流年”。中国驻东盟大使侯艳琪表示,人文交流年将在中国和东盟之间架起一座“心桥”,助力构建更为紧密的中国-东盟命运共同体。

(新华社香港4月9日电)

中国新能源汽车的国际竞争优势来自哪里?

新华社记者 傅云成 欧阳丹

近期,欧盟发布通知,对从中国进口的电动汽车进行海关登记,未来可能对相关车辆征收“追溯性关税”;英国、美国准备对中国电动汽车进行反补贴调查或国家安全风险调查。中国电动汽车出海遭遇“逆风”,一方面反映了有关国家以“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,另一方面也折射出中国新能源汽车产业日益增强的国际竞争力。

新华社记者近期实地走访调查发现,中国新能源汽车产业的国际竞争优势绝不是靠补贴来支撑保护,而是源于供应链完整度和产业聚集度高、充分的市场竞争以及超大市场规模快速促进技术迭代等因素。中国新能源汽车不仅为全球消费者提供多元化消费选择,也在助力更多国家实现绿色低碳转型和可持续发展。中国汽车业向新能源转型的先发优势正在转化为带动全球汽车业转型的新动能。

供应链完整 产业聚集度高

中国拥有全球最完整的产业体系,制造业规模连续十多年居全球首位。这一优势体现在新能源汽车上,就是拥有涵盖从材料研发、工程设计到制造管理、总装集成的全产业链,形成了一批契合“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”要求的汽车产业集群布局。

国内一些新能源汽车产业发展迅猛的地区,基本上都形成了区域产业链供应链体系,打造了由整车企业带动、配套先进智能网联产业链以及优越产业政策环境的产业生态。

在安徽省合肥市,新能源汽车整车布局全面,形成了包括国有企业、民营企业、造车新势力企业和外资企业在内的6大整车企业、产业链产值超千亿元的产业聚集。整车企业愿意落户合肥,主要原因之一在于当地产业链和汽车产业关联性非常强,拥有较强显示屏、芯片、人工智能、电池等相关产品生产能力。比如,合肥的芯片、集成电路产业从无到有发展非常迅猛,去年相关企业数量超过400家,集成电路产值超过500亿元。

动力电池是江苏省常州市在新能源汽车产业链上竞争力最强的一环。常州市政府提供的信息显示,如果把动力电池产业链拆解为32个主要环节,常州聚集了其中31个,产业链完整程度接近97%。从正极、隔膜、电解液到电芯,常州有30多家全国乃至全球细分领域的龙头企业,产业规模超过1700亿元。

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设施的建设,为中国新能源汽车发展壮大提供了有力支持。2022年2月,中国新能源汽车生产累计突破1000万辆,2023年7月突破2000万辆。从第一辆到第1000万辆,耗时27年;而从第1000万辆到第2000万辆,仅用了17个月。

蔚来联合创始人、总裁秦力洪认为,最终决定研发工时数和质量的是人,而应用型研发人才最富集的是中国。“研究一款电机投入10万工时,我们研发的单工时成本和西方存在数倍差异,新能源汽车领域研发正在往中国聚集。”

2023年,德国大众集团将德国总部以外最大的研发中心落户合肥。大众汽车集团近年来在合肥持续加码布局,成立整车制造基地、设立独资研发公司、建设电池系统工厂,致力于将合肥打造成除德国之外的新能源汽车先进生产、研发和创新中心。大众汽车集团(中国)董事长兼首席执行官贝瑞德表示,大众正在全面融入中国的产业生态。“在充满活力的市场环境中,高速发展是保持竞争力的关键。”

瑞士《新苏黎世报》日前发表评论文章称,全面禁止中国科技的做法不符合自由市场原则。来自中国的竞争对手能给西方带来好处,他们会激发西方企业动力,例如“德国大众并非白白无故地到合肥开设一个巨大的研发中心”。

市场规模巨大 技术迭代迅速高效

中国新能源汽车产业市场规模巨大,且拥有强劲增长潜力。中国汽车工业协会数据显示,2023年中国新能源汽车产销量同比分别增长35.8%和37.9%,市场占有率达到31.6%。当年,中国新能源汽车销量在全球新能源汽车总销量中占比近65%。中国已经连续9年蝉联全球新能源汽车产销量第一。

中国体量巨大的消费市场和丰富多样的用车环境,为新能源汽车技术研发、迭代升级提供了土壤。无论是售价几万元的代步车,还是几十万元的主流“国民车”,各级别的新能源汽车都能找到发展空间。同时,由于中国消费者对汽车智能化、新技术的接纳程度更高,不少车企都将新产品、新技术率先投放到中国市场。

相比传统汽车,新能源汽车对发动机、变速器等传统动力总成的技术要求弱化,转而需要的是电池、电机、电控等“三电”技术和零部件、充电基础设施等,汽车业正迈向电动化、智能化、网联化和数字化。相较于西方传统车企,中国车企具有包袱轻、顾虑少、掉头快等优势。经过近二十年实践,中国新能源汽车产业形成了创新思维和创新能力,实现了跨越式发展,在核心技术方面不断进步。比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福说:“比亚迪有技术‘鱼塘’,里面有各种各样的技术,市场需要时,我们会捞一条出来。”

中国新能源汽车产品得到市场认可,还得益于智能化技术赋能,如智能驾驶、智能座舱等技术。从全球来看,中国企业在量产水平和迭代速度上均展现出优势,迭代创新周期更快、更高效。

业内人士指出,智能电动车超过40%零部件是燃油车没有的新品类,三电系统、智能驾驶、智能座舱的诸多零部件只能通过创新供应链实现。电动汽车供应链企业、比利时材料高科技企业优米科公司首席执行官马蒂亚斯·米德赖希表示,中国电动汽车足够好,能够吸引消费者。

中国商务部部长王文涛7日在法国巴黎举行的在欧中资电动汽车企业圆桌会上表示,中国电动汽车企业依靠持续技术创新、完善的产供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。中国电动汽车产业的发展为全球应对气候变化和绿色低碳转型作出了重要贡献。

为消费者提供多元化选择 助力全球汽车业转型

依靠在全球市场竞争中形成的科技创新和过硬品质,中国新能源汽车在欧洲广受青睐。英国《金融时报》日前报道说,欧洲环保团体“运输和环境组织”一项研究显示,2024年在欧盟销售的电动汽车将有四分之一是中国制造,明显高于去年的19.5%。其中,中国品牌电动汽车将占欧盟电动汽车市场的11%,到2027年这一比例将增至20%。报道援引该组织政策总监莱莉娅·波利斯卡诺娃的话说:“关税无法长期保护传统汽车制造商。”

德国《经济周刊》近日发表题为《芯片制裁——我们可能不能向美国学习》的评论文章称,贸易保护主义几乎总会扭曲市场关系,毫无成效且代价高昂。

欧洲新车评价规程秘书长米希尔·范拉廷根表示,随着越来越多中国新能源汽车进入欧洲市场,欧洲消费者有了更多选择。中国车企在欧洲取得的成绩与其在技术创新、安全保障、绿色环保、质量提升上的进步直接相关。

英国汽车制造商和贸易商协会首席执行官迈克·霍斯表示,英国消费者对于越来越多的中国汽车品牌进入英国市场开放态度。更多中国汽车品牌进入英国市场对消费者和汽车行业都有好处——良性竞争既降低了电动汽车价格,又促进了行业创新。

在法国北部上法兰西大区建设中的“电池谷”,中国新能源汽车产业链上下游企业的参与备受关注。在“电池谷”中部的吕波,中国敏实集团与法国雷诺集团于2023年联合投资的两条电池盒生产线已启动生产。雷诺吕波厂区经理让-吕克·布瓦告诉新华社记者,生产线不到三个月就安装完毕,合资公司正在加紧为雷诺新款电动车生产电池盒。

法国北部投资促进局首席执行官扬·皮托莱说:“中国企业在电池技术和电动汽车领域取得了真正的领先优势,我们真心希望与中国企业建立伙伴关系,从其拥有的先进技术中获益。”

今年2月,小鹏汽车和大众汽车签订加速电动汽车开发合作协议,标志着双方自去年7月建立的合作关系又往前迈了一步。大众汽车集团(中国)董事长兼首席执行官贝瑞德表示,通过小鹏的合作,他们不仅加快了研发速度,还提高了效率并优化了成本结构。

联合国环境署可持续交通部门负责人罗布·德容近日表示,中国是电气化以及电动汽车推广方面的领导者,希望中国向全世界特别是全球南方分享经验,用中国技术向世界推广可负担的电动汽车。(参与记者:吴慧璐、缪培源、刘芳、张百慧)

(新华社合肥/巴黎4月9日电)

哈萨克斯坦多地遭洪水侵袭

哈萨克斯坦紧急情况部9日发布消息,哈北部地区自3月底以来因冰雪融化导致洪水泛滥,多个州宣布进入紧急状态,数万人被迫疏散。图为4月5日,在哈萨克斯坦阿克莫拉州,救援人员帮助当地居民转移。(新华社发)



伊朗外长说美国对以色列袭击伊使馆负有责任

新华社大马士革4月8日电(记者程师朋、冀泽)伊朗外长阿卜杜拉希扬8日在叙利亚首都大马士革表示,美国对以色列袭击伊朗驻叙利亚使馆的行为负有责任。阿卜杜拉希扬当天在大马士革与叙外长梅克达德会谈后举行联合记者会。阿卜杜拉希扬说,以色列袭击伊朗驻叙使馆使用的

是“美国战机和导弹”。美国拒绝谴责以色列的袭击行为,说明“华盛顿为以色列犯下这一罪行开了绿灯”。美国对“这起恐怖事件”负有责任,并且必须承担责任。他同时表示,伊朗对驻叙使馆遭袭一事不会没有回应,以色列将为其“罪行”受到惩罚。梅克达德在记者会上表示,以色列袭击伊驻叙使馆的行为违

反了国际法和人类价值观。两国外长当天共同出席了伊朗驻叙利亚使馆领事部门新址开放仪式。叙利亚总统巴沙尔当天会见了阿卜杜拉希扬,双方讨论了两国关系、加沙地带冲突和地区局势等。新华社记者8日就伊朗外长的说法致电美国国防部。美国国防部官员在电话中对新华社记者表示,美方“可以有力地驳斥”伊朗方面的

说法,“美军没有参与发生在大马士革的袭击事件”。伊朗驻叙利亚使馆领事部门建筑1日遭导弹袭击,造成至少13人死亡。伊朗方面说,死者中包括伊朗伊斯兰革命卫队下属“圣城旅”高级指挥官。伊朗和叙利亚说袭击由以色列发动,伊朗最高领袖哈梅内伊和总统莱希均誓言报复。(参与记者:邓仙来)

报告称全球多家大公司减排力度严重不足

新华社北京4月9日电 两家欧洲非营利组织9日联合发布的2024年企业气候责任监测(CCRM)报告称,全球51家大公司中,多家公司应对气候变化的减排力度严重不足,达不到《巴黎协定》设定的控温目标所需要的水平。该报告由总部设在德国的“新气候”研究所和总部位于比利时的碳市场观察发布。报告深入调查了全球51家大公司2030年的气候承诺,而不是“遥远且往往模糊”的2050年“净零”目标。这些大公司包括丰田、H&M集团、雀巢和耐克等企业,涵盖从汽车制造商到快时尚等众多行业,它们的温室气体排放量总和约占全球排放总量的16%。报告发现,这些公司的减排承诺总体比前两年有所改进,但大多数公司没能达到整体经济意义上的减排要

求,只有4家公司的减排计划体现了“将承诺落实到行动的必然转变”。联合国政府间气候变化专门委员会估计,要适应《巴黎协定》设定的控温目标,到2030年全球温室气体排放量需要比2019年削减43%。而按照这些公司当前的气候承诺,到2030年其平均温室气体排放量比2019年仅减少不到33%。报告指出,各国政府需要提高标准,对行动不足、甚至无所作为的公司实行更严格的监管。碳市场观察执行董事萨比娜·弗兰克说,该报告分析的数十家公司都没有走上与《巴黎协定》设定的控温目标相适应的减排轨道,这些公司亟需在2030年之前加大减排力度以减缓气候变化。“如果我们在未来几年引发失控的气候变化,那么到2050年实现净零排放的愿望就毫无意义。”

安理会重新审议巴勒斯坦成为联合国正式会员国的申请

新华社联合国4月8日电(记者尚绪谦)联合国安理会8日重新审议巴勒斯坦提出的成为联合国正式会员国的申请,决定将此申请交由其常设的接纳新会员国委员会处理。安理会8日上午首先就巴勒斯坦的申请进行了闭门磋商,之后举行公开会,决定将此申请交由接纳新会员国委员会处理。该委员会由安理会15个成员国组成,8日下午开会,形成结论后报告安理会。安理会随后决定是否向联合国大会提出建议。根据《联合国宪章》,联合国接纳新会员国,需经安理会推荐,由联合国大会作

出决定。由于接纳新会员国为实质性议题,安理会的决定需要至少9个安理会成员同意且未遭常任理事国否决。联大表决则需要会员国三分之二多数同意。巴勒斯坦常驻联合国观察员4月2日致函联合国秘书长古特雷斯,要求重新审议巴勒斯坦2011年提出的成为联合国正式会员国的申请。古特雷斯3日将此函转呈安理会。巴勒斯坦2011年9月向时任联合国秘书长潘基文递交成为联合国会员国的正式申请,但未获安理会通过。2012年11月29日,联合国大会通过决议,给予巴勒斯坦联合国观察员国地位。