



外贸创新高, 中国经济恢复势头强劲



今年前 11 个月, 我国外贸进出口总值 29.04 万亿元, 同比增长 1.8%。11 月当月, 我国进出口总值 3.09 万亿元, 同比增长 7.8%。这是继 1 至 9 月外贸进出口累计增速年内首次转正以来, 连续第三个月保持正增长。外贸表现超乎预期亮眼, 中国经济持续稳定恢复再添正能量, 给处在寒冬之下的世界经济带来阵阵暖意。

外贸呈现持续向好、加速增长态势, 为中国经济持续稳定复苏注入新动能。前 11 个月, 我国出口 16.13 万亿元, 进口 12.91 万亿元, 贸易顺差 3.22 万亿元, 增加 24.6%; 11 月当月, 我国出口 1.8 万亿元, 进口 1.29 万亿元, 贸易顺差 5071 亿元, 增加 92.6%。从需求侧看, 消费、投资与净出口是拉动经济增长的“三驾马车”, 出口保持连续正增长, 贸易顺差持续扩大, 无疑给以内需为主动力的中国经济增长起到“如虎添翼”的作用。这既有助于巩固中国经济持续稳定恢复的基本态势, 也有助于强化中国经济稳中向好、长期向好的

基本面。

外贸进出口成绩大幅好于预期, 是由于我国统筹新冠肺炎疫情防控和经济社会发展工作并先于其他国家实现了复工复产。今年以来, 我们一手抓疫情防控, 一手抓复工复产, 精准施策, 靶向发力, 沉着有力应对各种风险挑战, 扎实做好“六稳”工作、全面落实“六保”任务。在疫情防控取得重大战略成果的同时, 经济继续稳定恢复, 生产稳中有升, 需求企稳回暖, 市场预期向好, 尤其是减税降费、加大对中小外贸企业金融支持等一系列稳外贸综合政策措施有力有效, 为我国外贸克难而进、逆势上扬创造了十分有利的条件。

外贸进出口成绩亮眼, 经济恢复势头良好, 从根本上看, 是中国经济基础雄厚、韧性十足、潜力巨大使然。中国具有世界上规模最大的、门类最全、配套最完备的制造业体系, 无论是生产能力、供应能力还是应变能力, 都具有十分显著的优势。虽然疫情冲击导致外部不稳定性不确定性明显增加, 但中国经济是一片

大海, 而不是一个小池塘。这些显著优势, 极大增强了中国经济的抗风险能力, 有力巩固了中国制造在全球产业链、供应链中的地位 and 作用。因此, 外贸呈现持续向好、加速增长态势, 在全球贸易市场中的份额进一步提升, 既是中国经济恢复势头良好的具体表现, 更是中国经济持续稳定发展大势的生动写照。

中国需要世界, 世界需要中国。中国同世界经济深度融合, 是世界经济发展的重要贡献者。今年以来, 新冠肺炎疫情全球肆虐, 世界经济处于严重衰退之中。经济合作与发展组织不久前发布的全球经济展望报告预计, 今年世界经济将萎缩 4.2%, 欧元区、美国经济预计分别萎缩 7.5% 和 3.7%, 而中国是唯一实现正增长的主要经济体。

尽管疫情冲击仍在发酵, 全球经贸活动尚未恢复正常, 但随着中国经济持续稳定恢复, 中国与世界各国的经贸往来呈现更加密切态势。比如, 前 11 个月, 我国来自东盟、欧盟、美国、日本和韩国等前 5 大贸易

伙伴的进口规模均有不同程度增长, 互利共赢关系进一步筑牢。中国经济“一枝独秀”, 一方面支撑了进口规模大幅增长, 另一方面也给贸易伙伴对冲疫情影响提供了有益助力, 进一步凸显了中国经济是世界经济稳定与增长的强劲引擎。

中国经济恢复势头良好所带动的外贸佳绩, 也充分说明了新发展格局是开放的、相互促进的国内国际双循环, 推动中国经济走向更加开放。在贸易保护主义、单边主义和新冠疫情给全球经济带来连续冲击背景下, 加快构建新发展格局, 中国市场潜力将充分激发, 强大国内市场能够为世界各国创造更多需求; 同时, 实现国内国际双循环相互促进, 把实施扩大内需战略同深化供给侧结构性改革有机结合起来, 推动高质量发展, 把世界市场与中国制造紧密融合, 更加积极地参与国际分工, 更加有效地融入全球产业链、供应链。从而, 世界经济将会更多地受益于中国经济发展。

中国氢燃料电池汽车将迎“春天”

“实现新能源革命, 就必须实现储能的革命, 要靠新能源汽车带动。”2020 中国(四川)氢燃料电池汽车发展高峰论坛 4 日至 5 日在成都举办, 中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高在致辞中表示, 在车用氢燃料电池产业, 燃料电池技术已取得重要突破, 燃料电池产业链基本建立。

清洁高效、来源广泛的氢能是中国能源革命的重要方向。发展氢燃料电池汽车, 则是推广氢能使用的突破口。

为推动燃料电池汽车产业加速发展, 近来中国连续出台政策指导。今年 9 月, 中国财政部等五部委发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》, 提出“对符合条件的城市群开展燃料电池汽车关键核心技术产业化攻关和示范应用给予奖励”; 11 月, 中国国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》, 提出“支持有条件的地区开展燃料电池汽车的商业化示范运行”。

中国全国氢能标准化技术委员会主任马林称, 当前中国已有 24 个省份、46 个城市开始铺垫关于氢产业的战略规划, 超 100 项地方政策相继出台。

同时, 中国部分地区明确提出氢燃料电池汽车发展目标, 例如《北京市氢燃料电池汽车产业发展规划(2020—2025 年)》提出, 2025 年前, 北京力争实现氢燃料电池汽车累计推广量突破一万辆。

可再生能源大省四川也在积极布局氢燃料电池汽车发展。“要打造成渝‘氢走廊’, 布局建设加氢站, 推动两地包括燃料电池、电堆、加氢、储氢、制氢、运氢等资源的整合。”四川省经济和信息化厅汽车产业处负责人刘珂表示。

数据显示, 截至 2020 年 10 月, 中国燃料电池汽车累计产量达 7492 辆。今年以来, 广东、山东、四川等地积极推广燃料电池汽车; 从企业角度看, 在商用车企业加速推广的同时, 部分乘用车企业也着手研发布局。

不过, 中国氢燃料电池汽车发展仍需持续技术攻关。同济大学燃料电池汽车技术研究所所长章桐认为, 目前中国已基本掌握燃料电池整车设计和动力技术, 基本建立具有自主知识产权、相对完整的燃料电池产业链, 但在成本、电池寿命、基础设施等领域仍有较大改进空间。

中国汽车技术研究中心有限公司首席专家方海峰分析, 中国建立了涵盖制氢、储氢、加氢、燃料电池、关键部件、整车的产业链体系雏形, 但仍有部分薄弱环节, 部分关键材料及核心零部件仍高度依赖进口; 氢能供给体系建设较为缓慢, 低成本可再生能源制氢技术、储运和用氢相关技术仍需加强攻关。

