

# 回應美對中國電動車等產品加徵關稅 商務部：將採堅決措施捍衛自身權益

香港文匯報訊(記者 朱輝 北京報道)美國政府14日宣布,將對中國電動汽車等產品加徵關稅。當日晚間,中國商務部新聞發言人就美方發布對華加徵301關稅四年期複審結果發表談話表示,美方應立即糾正錯誤做法,取消對華加徵關稅措施。中方將採取堅決措施,捍衛自身權益。

據報道,白宮此前稱,新措施將影響價值180億美元的中國進口商品,包括鋼鐵和鋁、半導體、電池、關鍵礦物、太陽能電池和起重機以及電動車。其中,自2025年起,中國進口電動車的關稅將增至100%,半導體產品則由25%增至50%。

商務部發言人14日晚間表示,5月14日,美方發布對華加徵301關稅四年期複審結果,宣布在原有對華301關稅基礎上,進一步提高對華進口的電動汽車、鋰電池、光伏電池、關鍵礦產、半導體以及鋼鋁、港口起重機、個人防護裝備等

產品的加徵關稅。中方堅決反對並嚴正交涉。

發言人指出,美方出於國內政治考慮,濫用301關稅複審程序,進一步提高部分對華產品加徵的301關稅,將經貿問題政治化、工具化,是典型的政治操弄,中方對此表示強烈不滿。世貿組織早已裁決301關稅違反世貿組織規則。美方非但不予以糾正,反而一意孤行,一錯再錯。

## 美做法嚴重影響雙邊合作氛圍

發言人強調,美方提高301關稅違背了拜登總統「不尋求打壓遏制中國發展」「不尋求與中國脫鉤斷鏈」的承諾,也不符合兩國元首達成的共識精神,這將嚴重影響雙邊合作氛圍。美方應立即糾正錯誤做法,取消對華加徵關稅措施。中方將採取堅決措施,捍衛自身權益。

在當日的在中國外交部記者會上,發言人汪文斌就「拜登將宣布對電動汽車等中國商品加徵關

稅」應詢表示,中方一貫反對違反世貿規則,單方面加徵關稅,中方將採取一切必要措施維護自身正當權益。

## 專家：美是赤裸裸貿易保護主義

中國商務部研究院學位委員會委員、研究員白明對香港文匯報表示,對華加徵301關稅中提到的電動汽車、鋰電池、光伏電池、關鍵礦產、半導體等領域,向來是美國打壓中國的重點,目的是限制中國在高精尖技術上的發展,是與中國「脫鉤斷鏈」的行為,是對自由貿易原則和對中美貿易正常化的破壞。

白明指出,針對中國電動汽車等新能源領域所謂的「產能過剩」,美國已經詬病許久,其實不論是「國家安全」還是「產能過剩」,都是美國用於打壓中國高技術產業的借口之一,目的是保護美國企業利益,是赤裸裸的貿易保護主義。

「何為『產能過剩』?」白明提出質疑,「若是產能多於本國需要就是『產能過剩』,無疑過於武斷。」他認為,任何產能過剩都是比較優勢的體現,就好像美國生產的多餘大豆會賣給中國,波音飛機供應全世界一半機型,芯片技術出海一樣。如果要說「產能過剩」,美國恐怕應該是排在第一位的。

白明提到,美國是老牌的汽車大國,比如全球熟知的通用、福特以及克萊斯勒汽車等,因此為了保護美國汽車業,對中國車企層層加碼。

實際上,美國對進口中國製造電動車徵收的27.5%的關稅已經非常之高,加徵到100%就是將「中國新能源車擠出美國市場」的打算,赤裸裸地放到桌面上,而美國財政部長耶倫居然還「希望不會看到中國的重大回應」。「美國汽車工人聯合會很可能在11月份的大選中對拜登會有所表示。」白明表示。

# 廣佛南環佛莞城際試運行 與佛肇城際莞惠城際「四線貫通」 肇佛穗莞惠列車公交化 無需提前購票

香港文匯報訊(記者 方俊明 廣州報道)橫跨肇慶、佛山、廣州、東莞、惠州五市的「城際大動脈」即將貫通運營。隨着始發廣州番禺站的廣佛南環、佛莞城際進入運行試驗期,將與已開通的佛肇城際、莞惠城際首末相連,實現「四線貫通」運營,屆時將全面啓用「站站停+大站快車」公交化運營模式,從廣州番禺快車出發到佛山、東莞都僅需30分鐘,到肇慶和惠州也只要一小時。同時,採用「中國鐵路12306+城際鐵路公交化多元支付」雙票務系統,旅客進站乘車無需提前購票,可以「隨到隨走」,搭乘城際鐵路將與地鐵一樣便捷。

目前進入運行試驗期的廣佛南環、佛莞城際,都始發於城際番禺站。而番禺站毗鄰相連廣州南站,從地鐵二號線廣州南站內出發,利用換乘通道抵達番禺站約需八分鐘。番禺站建築面積達11萬平方米,站廳目前已經基本完成布置,旅客在此除了可以換乘廣州南站所有高鐵、城際線路外,還可以換乘佛山地鐵2號線以及廣州地鐵2號線、7號線和22號線,通往廣州、佛山的中心城區。

四線貫通後將全面啟用「站站停+大站快車」公交化運營模式,並將根據線路實際客流情況靈活調整行車。

## 啟用「站站停+大站快車」運營模式

「四線相連貫通後,將大大縮短廣州、佛山、肇慶、東莞、惠州之間的通行時間。」住在佛山、工作在廣州番禺的張景海告訴香港文匯報記者,期待四線盡快貫通,不僅在灣區跨城工作生活更快捷,而且前往灣區各地遊玩打卡更加方便。從事產品設計的設計師曾飛揚坦言,這條橫跨灣區五市的「城際大動脈」將便利商務人群,像他設計新品後可更便捷地赴佛山、東莞的產業基地觀摩「成品」,促進不同城布間的產業融合發展,而且,該城際大動脈還變身「灣區大號地鐵」,實現多種支付方式進站乘車,旅客搭乘城際鐵路將與地鐵一樣便捷,實現隨到隨走,無需提前購票,出行時間也將更加靈活。

## 廣州往佛山東莞各用時約30分鐘

在廣佛南環、佛莞城際運行試驗期間,廣東城際運營公司初步測算四線貫通運營後,從廣州長隆站乘坐「大站快車」出發,到佛山西站、東莞的西平西站用時約30分鐘,到肇慶鼎湖東站、惠州陳江南站用時約60分鐘,將充分發揮廣州核心城市的輻射帶動作用,實現廣州至佛山、東莞中心30分鐘互達,其他城市60分鐘互達,助建「軌道上的大灣區」。

## 番禺站出發 向西通肇向東通惠

在最近更新的廣東城際線網圖上,廣佛南環與佛肇城際合稱為肇慶城際,佛莞城際與莞惠城際合稱為莞惠城際。以番禺站為中心,向西為肇慶城際,向東為莞惠城際,全線設39座車站,列車最高運行時速為200公里。

「目前,廣佛南環、佛莞城際將在完成試運行和各項相應的程序後盡快開通運營;開通後,將與已開通的佛肇城際、莞惠城際首末相連,實現四線貫通運營,將形成一條全長258公里、橫跨五座城市、呈東西走向的交通大動脈。」廣州地鐵集團宣傳部部長許坤傑表示,該交通大動脈將有效加強廣州、佛山、肇慶、東莞、惠州等五市的區域交通聯繫,加快形成粵港澳大灣區一小時通勤圈,並通過充分發揮軌道交通作為經濟大動脈的牽引作用,使得各城市間人員往來及文旅商貿的高效流動、融合發展。

廣東城際運營公司車站服務中心主任工程師張巧表示,為滿足不同旅客的出行需求,



## 灣區一小時通勤圈加快形成

香港文匯報訊(記者 方俊明 廣州報道)城際軌道作為連接灣區城市的紐帶,亦成為城市發展的主要動力。作為灣區城市軌道交通融合的探索者,廣州地鐵透露,不僅今年全面推進在建23條地鐵和城際線路,而且投入近一億元人民幣探索大灣區軌道交通融合創新發展,加快實現灣區軌道「一串城、一張網、一張票」,構建灣區一小時生活圈。

香港文匯報記者了解到,今年大灣區城際網絡將迎來加速開通。其中,廣州地鐵力爭開通廣佛南環、佛莞、廣清北延段等三條城際線,同時聚焦灣區三大都市圈,共計11座城市近萬公里的「地鐵+城際」複合巨型網絡,開展了涵蓋規劃、建設、運營、系統、資源等23項專題研究,加快探索大灣區軌道交通融合創新發展,力爭實現「高鐵進城、城際進中心、一票通達」三大目標。預計到2035年,粵港澳大灣區軌道交通運營規模達7,500公里,將覆蓋100%縣級以上城市,80%規劃人口五萬以上城鎮,促使灣區一小時生活圈加速成型。

目前廣州地鐵正推進「軌道上的大灣區」形成「一張網、一張票、一串城」,力爭打破壁壘整合灣區更多資源,特別是推動技術和運營模式方面的融合和協同發展。譬如,加快構建多層級軌道網絡融合互聯、軌道交通互聯互通技術體系、區域軌道交通管理體系,涵蓋運輸組織、信息互聯互通、資源共享規劃、票制及票務管理、運營模式、安全應急處理等。

## 購票出行貼士

- ◆採用「中國鐵路12306+城際鐵路公交化多元支付」雙票務系統。
- ◆旅客可登錄「中國鐵路12306票務系統」購票,實現「當日一次有效」。
- ◆「城際鐵路公交化多元支付票務系統」實現全國交通一卡通、嶺南通、羊城通、廣州地鐵App城際乘車碼等多種支付方式進站乘車,將包括香港入達通攜手全國交通一卡通、嶺南通的「聯名卡」;實現隨到隨走,無需提前購票。5月15日起,該票務系統將率先在佛肇、莞惠城際上線。
- ◆旅客使用「城際鐵路公交化多元支付票務系統」需提前在「廣州地鐵官方App」上進行註冊,通過實名制驗證後使用城際乘車碼;也可憑本人身份證等證件在車站設備上進行實名制驗證,使用實體票卡並核驗人臉後進站乘車。

◆整理:香港文匯報記者 方俊明

## 西藏首條「電力天路」擴建 最高海拔4511米

香港文匯報訊 據新華社報道,14日,西藏首條「電力天路」——青藏聯網工程直擴建工程開工建設,這是我國首個在已投運的直流輸電工程基礎上開展的擴建工程。

青藏聯網工程於2011年12月建成投運,是世界海拔最高、穿越多年凍土里程最長的直流輸電工程,使西藏電網首次實現與全國大電網互聯互通。青藏直擴建工程總投資26.03億元,包括格爾木±400千伏換流站擴建工程、拉薩500千伏變電站擴建工程以及配套220千伏輸電線路工程等九個單項工程。

國網西藏電力有限公司建設部副主任尹俊強說,青藏聯網工程直擴建工程全線最高海拔達4,511米,極端低溫零下41.2℃,主要採用併閘組並聯結構,建設期間預計將面臨自然

環境複雜、時間緊、建設難度大等困難。據了解,青藏聯網工程直擴建工程建成後,直流輸送電容量將由目前的60萬千瓦增加到120萬千瓦,進一步保障和滿足西藏經濟社會高質量發展的用電需求。

「十三五」以來,西藏全社會用電量年均增長超過16%,越來越多的西藏高海拔偏遠地區農牧民用上了穩定電力。這得益於西藏緊抓雪域高原水風光資源優勢,大力建設清潔能源電源,也更加穩定的大電網也為群眾緩解了冬春季節缺電困境。

西藏自2015年首次通過青藏聯網工程實現藏電外送以來,截至2024年4月底,工程已雙向累計輸送電能超過200億千瓦時,相當於減排二氧化碳近1,587萬噸。

## 外媒：美保護主義「迴旋鏢」必將傷及自身

香港文匯報訊 據新華社報道,美國政府14日宣布,將對中國電動汽車等產品加徵關稅。美方此舉濫用貿易保護主義措施,將嚴重影響美國汽車產業轉型升級,對消費者帶來嚴重負面影響,也將損害世界經濟綠色轉型,破壞全球應對氣候變化的努力。海外輿論普遍認為,保護主義的「迴旋鏢」必將傷及美國自身。

美國彭博社報道,美國對中國新能源產品加徵關稅的舉動主要是「象徵性的」,因為美國並不是中國「新三樣」產品主要銷售市場。彭博社表示,美國此舉與此前威脅提高自中國進口鋼鋁產品關稅率一樣,基本沒有任何作用,因為上述產品也並非中國向美國出口的主要產品。

彭博社援引上海謙璞投資管理有限公司基金經理陳實的分析報道,多年來,中國已經證明其核心優勢在於強大而全面的產業結構,這是關稅無法改變的。分析人士認為,由於美國大選臨近,類似針對中國的言論和政策

被放大,但這些政策的實質影響正在減弱。

新加坡管理大學研究中國貿易政策的法學教授高樹超也認為,提高「新三樣」產品關稅不會對中國經濟產生重大衝擊。

英國媒體《金融時報》在報道中說,美國政府在大選前推出此類保護主義措施,目的是讓「搖擺州」工會成員相信民主黨政府會保護就業。

阿聯酋《國家報》在一篇報道中指出,美國以中國政府補貼新能源領域企業為由加徵相關產品關稅,這種理由並不成立,因為美國聯邦政府和地方政府長期以來一直支持本國電動汽車的發展。《國家報》表示,美方做法存在三大風險:美國消費者不得不購買更昂貴、更耗油、更落後的車型,拖累技術進步和經濟增長;美國應對氣候變化和碳減排的進程會因此成本更高、效率更低;全球經濟可能因此遭到割裂,損害關鍵領域的國際合作。