内部资料
仅供参考

ACOES Academy of China Open Economy Studies,UIBE 对外经济贸易大学国家对外开放研究院
BOERI Beijing Open Economy Research Institute,UIBE 对外经济贸易大学北京对外开放研究院

# 全球观察
# GLOBAL WATCH

对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院主办 2023 年第 3 期 / 总第 84 期

## 本期聚焦

电网新闻：中国是如何建立起世界最大的电动汽车充电网络并把美国远远甩在身后的？

世界货币基金组织：中国优化调整防疫措施，全球经济韧性显现但仍增长缓慢

标普全球：尽管存在不确定性，中国将在 2023 年保持可再生能源的增长速度

# 目录


## 一、主流媒体报道 ..... 1

（一）《新海峡时报》：马来西亚贸易在2023年的稳定增长，会受到中国优化调整防疫措施、RCEP和CPTPP的冲击吗？ ..... 1

（二）电网新闻：中国是如何建立起世界最大的电动汽车充电网络并把美国远远甩在身后的？ ..... 3

（三）美国消费者新闻与商业频道：特斯拉的中国对手小鹏汽车在欧洲推出旗舰电动汽车，打开国际市场 ..... 9

## 二、顶级组织与智库 ..... 10

（一）世界货币基金组织：中国优化调整防疫措施，全球经济韧性显现但仍增长缓慢 ..... 10

（二）标普全球：尽管存在不确定性，中国将在2023年保持可再生能源的增长速度 ..... 17

# 一、主流媒体报道

## （一）《新海峡时报》：马来西亚贸易在 2023 年的稳定增长，会受到中国优化调整防疫措施、RCEP 和 CPTPP 的冲击吗？

经济学家表示，尽管预期全球经济衰退将导致经济增长放缓，但马来西亚今年仍可能保持其贸易势头。他们还表示，虽然全球贸易将因美国和欧洲的预期衰退而受到阻碍，但中国优化调整防疫措施将极大可能为马来西亚带来巨大的增长。中国是马来西亚最大的贸易伙伴。马来西亚与世界的贸易也应该可以从《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP）以及《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）中获得经济动力。

富兰克林邓普顿基金集团的副总裁兼新兴市场股票投资组合经理 Edward Pang 表示，“中国已经全面实施疫情防控新措施，其经济的迅速恢复将有助于缓解供应链问题，并使区域经济活动正常化。”这可能会抵消部分美国和欧盟的预期衰退。我们认为，马来西亚在持续紧张的全球贸易局势中保持中立地位是其取得经济发展的绝佳优势。具体来说，马来西亚电气和电子（E&E）行业有条件从“中国 +1”（C+1）战略中获益。“马来西亚的电气和电子行业拥有一套完善的辅助产业生态系统，并有一批精通多种语言的人才支持。我们看到马来西亚的半导体公司正在扩大他们的产品和服务组合，努力向价值链上游发展，朝着工业 4.0 的

方向前进。”

吉隆坡大学商学院经济研究员艾米·祖海米（Aimi Zulhazmi Abdul Rashid）副教授认为，在全球经济衰退即将来临之际，马来西亚要保持去年爆炸性的贸易增长，“不可否认是很难的。但如果我们能保持贸易额，对国家的经济是有好处的。欧洲和美国的发达市场正在努力避免衰退，然而，欧美的衰退将被中国的防疫措施优化调整所抵消。当然，中国此举将极大地促进我们的全球贸易地位。”

2022 年，马来西亚的贸易额连续两年超过 2 万亿林吉特，创下自 1994 年以来的最快增长记录，出口额扩大 25%，达到 1.55 万亿林吉特，进口首次突破 1 万亿林吉特，飙升 31.3%，达到 1.29 万亿林吉特。马来西亚国际贸易与工业部在上周晚些时候表示，贸易顺差增加了 0.6%，达到 2550 亿林吉特，这是自 1998 年以来连续第 25 年出现盈余。制造业、农业和采矿业的出口以两位数的增长创下历史新高。这是由 E&E 产品、石油产品、液化天然气、棕榈油和棕榈油农产品、原油以及机械、设备和零件的强劲出口推动的，每种产品都有两位数的增长且超过 100 亿林吉特。

艾米·祖海米表示，除了 RCEP，马来西亚在 2022 年 11 月批准 CPTPP 后，已随时准备着开拓新市场。“新市场包括加拿大、秘鲁和墨西哥，这些国家正在根据贸易协定取消关键的进口关税。”

他补充说，加拿大正在取消其 96.6% 的关税项目，墨西哥对其 80% 的关税项目提供免税待遇，而秘鲁已经取消了其 86.2% 的

关税项目。普特拉商学院MBA课程主任艾哈迈德·拉兹曼（Ahmed Razman Abdul Latiff）教授说，“今年，马来西亚对RCEP市场的出口将进一步增加。这是基于我国向成员国提供了减少或取消进口关税形成的优势，以及成员国之间做生意的便利性。”

艾哈迈德·拉兹曼认为，当地制造商已经开始减少产品原材料和部件的进口，同时也在使用他们现有的库存。

“这表明对他们出口产品的需求放缓。然而，由于持续的需求和高油价，某些领域仍然强劲，如电气电子和石油”。他补充说，对于欧盟禁止棕榈油产品进口的担忧，由于其所占比例不到马来西亚出口到海外市场的10%，“因此，欧盟限制的影响将是最小的，除非其他国家也采取类似行动。尽管如此，马来西亚和印度尼西亚这两个最大的棕榈油生产国之间的更为深入的合作将确保收入潜力得到支撑。”

作者：Asila Jalil，2023 年 1 月 24 日

翻译：张猛

（https://www.nst.com.my/business/2023/01/873002/malaysias-trade-firm-growth-path-2023-jolted-chinas-reopening-rcep-cptpp）

## （二）电网新闻：中国是如何建立起世界最大的电动汽车充电网络并把美国远远甩在身后的？

汽车无疑是美国的一个标志，同样不起眼的加油站也以自己

的方式成为美国的标志。在加利福尼亚州中央谷，詹姆斯·迪恩（James Dean）去世前最后一次加油的加油站，那是一个很难错过的地方，它展示着迪恩摆出经典姿势的高大剪影。在加利福尼亚州北部，还有一座现已退役的加油站，建于 20 世纪 30 年代，由一块巨大的红木建成，美国希戈（Citgo）石油公司的标志在波士顿的天际线上闪闪发光，而在俄克拉荷马州阿卡迪亚的 Pops 加油站，你可以在那里获得汽油和 700 种不同类型的汽水。这样的名单可以列的很长。

在世界的另一边，在中国，汽车是一种相对新潮的事物。20 世纪 80 年代，自行车曾统治着主要城市的道路，人们对于油耗时代及其附属品的依赖程度较小。这也就解释了为什么去年中国电动汽车的销量接近 400 万辆，这个销量是美国的四倍。这些电动汽车配备了 3.7 万个崭新的充电站，遍布全国，每个充电站都配备多个充电桩。充电桩的繁荣发展推动了中国电动汽车行业的发展，而这仅仅是个开始。与建设机场、公路和高铁一样，中国能够以闪电般的速度建成这一批新的基础设施。充电站的蓬勃发展有助于缓解电动车司机的“里程焦虑”——担心电池耗尽会耽误长途旅行。中国汽车洞察（Sino Auto Insights）的董事、总经理涂乐告诉电网新闻，“在中国除了产品的数量和竞争外，人们不考虑他们在哪充电……已经有很多充电站了”，而“焦虑或是怀疑，则是美国汽车制造商需要帮助购买者克服的一大障碍。”中国的充电站不仅象征着其主导全球电动汽车行业的潜力，也提醒人们

美国所面临的挑战：美国要努力实现气候目标，以及与中国进行另一场关键的产业竞争。

**一路向前——中国创纪录的基础设施建设**

10 年前，中国的公共充电桩数量不足 3 万个；现在，每年都有几十万个充电桩在建造。即使是按照中国基础设施增长的标准来看，这都是非常快速的转变。中国电动汽车充电联盟最近发表报告称，2022 年建成了 65 万个公共充电桩，中国的充电桩总数达到了 180 万个。仅广东省就拥有 38.3 万个公共充电桩，这是美国全国数量的两倍多。

去年，中国还建成了 260 万个私家充电桩。但是，对于中国的电动汽车司机来说，日益密集的公共充电站网络才是游戏规则的改变者，因为超过 9 亿人居住在城市。大部分人并不居住在独门独户的住房中，许多人没有自己的停车位，因此安装家用充电桩是不可能的事情。

可以说，中国在另一个关键指标充电速度上也处于领先地位。传统的汽油动力汽车，司机通常只需要 5 分钟就可以将油箱加满。因此，电动车企业要尽可能地缩短充电时间，这对电动汽车取得突破至关重要。在中国的公共充电桩中，40% 都是快充充电桩，远高于其他国家的比例。尽管这些快充桩充电速度各不相同，但是最快可以让你在 20 分钟后就再次开车上路，而不是得停下来过夜，等待慢充桩完成充电。

这在中国尤为重要。王先生是一位北京电动汽车的车主，在

采访过程中要求部分匿名。他告诉电网新闻，他家没有停车位，所以他每隔几周就要到附近的快速充电桩充电。他还在城外山区附近的一家商场里找到了快速充电桩，这使得他在冬天能够去滑雪。他说："我经常开车去这个商场，在吃午饭的同时充电，然后下午去南山。"南山是当地的一个度假胜地。

**中国如何使电动汽车充电无处不在**

相对于美国的艰难推进，为什么中国能够如此快速地建立起一个新的电动汽车充电网络？答案要追溯到十多年前。中国制定了一个宏大的愿景，要使中国成为国际电动汽车革命的中心。2010 年，还在电动汽车行业的初始发展阶段，中国政府即开始对电动汽车销售给予补贴。2015 年，中国国务院发布了一项全面计划，目标是在 2020 年前建成充电基础设施，为 500 万辆电动汽车提供服务。

之后，中国将国有企业和公共交通系统的力量投入到电动汽车的发展之中。两家主要的国有公用事业企业按照国家的部署，在全国的高速公路上建设一个充电桩网络。地方政府也迅速加入其中。在许多城市，公交车和出租车都实现了电动化，刺激了更多充电站的建设。同时，据哥伦比亚全球能源政策中心（Columbia Center on Global Energy Policy）发表的一篇论文的研究，中国超过 30 个城市为企业修建充电桩提供了激励或补贴。

专家告诉电网新闻，上述全员参与的做法很关键，同时中国政府也抓住了一些重要的细节也很重要，例如强制使用同一标

准的电动汽车充电插头。美国没有这样一种标准，司机在一个充电站中无法找到适合的插头时就会感到头疼。另一个例子是：在 2015 年的计划中，中国政府要求在新建公共建筑的停车场分配 10% 的停车位用于充电，一些地方政府设置了更高的要求。

专家们说，中国的这种计划举措最终促成了（中美间）巨大的差异。曾经在中国居住过的 Le 抱怨道，他最近搬进了美国汽车业的历史中心——底特律附近的一个新建公寓，但是却发现公寓停车场里没有充电桩。他说："如果我不能在任意一个地方充电的话，那么我怎么买电动汽车呢？""在中国，这根本就不是问题。"

政府的投资同样激励了中国的私营部门。国际清洁交通委员会（the International Council on Clean Transportation）的电动汽车副研究员玛丽·拉琼·伯纳德（Marie Rajon Bernard）告诉电网新闻，"政策的确定性越强，私营企业投资这些技术的信心就越强。"到 2022 年底，拥有最多充电桩的三家中国公司都是私营企业，其中特来电公司（TELD）处于领先地位。到目前为止，这些公司一直在努力盈利，但是它们本质上是在竞争充电地产，因为它们知道未来几年电动汽车只会越来越普及。

最后，中国通过微信和支付宝等 APP 全面接受二维码付款，这也使得电动汽车驾驶更为便捷。牛津能源研究所（the Oxford Institute for Energy Studies）专注于中国问题的高级研究员安德斯·霍夫（Anders Hove）曾经在中国、欧洲和美国进行了电动汽车的公路旅行，以检测不同的充电系统。在欧洲，他遇到了支付

充电费用的障碍，因为不同的充电站有不同的会员制和充电接口。在中国，支付大多是无缝的。他说："在英国或美国充电遇到的所有障碍，在中国因为微信和支付宝的使用而真正得到了很好的解决。"

中国的体系仍然存在着缺陷。中国大部分的充电桩仍集中于富裕的东部城市；为了在全国范围内提高采用率，在接下来的几年里充电桩将变得更加普遍。并且，有时实地体验没有宣传得那么好。2019 年，霍夫驾驶电动汽车从北京开往内蒙古。途中，霍夫遇到了几个因没有使用而变得年久失修的充电站。尽管头条新闻中的数字令人印象深刻，但霍夫说所有国家都要评估完整的用户体验。

在中国也同样存在要跟上需求的问题。基于国际能源署（IEA）2021 年的数据来看，在中国每 7 辆电动汽车就有 1 个公共充电桩，而在美国每 18 辆电动汽车才有 1 个充电桩。但橡树岭国家实验室（Oak Ridge National Lab）的交通研究员肖恩·欧（Shawn Ou）认为中国充电桩的快速发展也还不够快。他告诉电网新闻："尽管（中国）大量的公共充电站正在建设中，但是建设的速度还是跟不上电动汽车销售的速度。"

作者：Lili Pike，2023 年 1 月 31 日

翻译：田雨祺

（https://www.grid.news/story/global/2023/01/31/how-china-built-the-worlds-biggest-ev-charging-network-and-left-the-us-far-behind/）

## （三）美国消费者新闻与商业频道：特斯拉的中国对手小鹏汽车在欧洲推出旗舰电动汽车，打开国际市场

上周，中国电动汽车初创企业小鹏汽车（Xpeng）在多个欧洲国家同时推出了两款旗舰电动汽车，继续大举进军国际市场。这家总部位于中国广州的公司宣布，改进版的 P7 轿车和 G9 运动型 SUV 可以在丹麦、挪威、荷兰和瑞典订购。

小鹏总裁顾宏地（Brian Gu）在一份新闻稿中表示，随着该公司在欧洲的影响力不断扩大，此次发布“象征着一个重要的里程碑”。小鹏试图在中国挑战特斯拉，但在交付方面仍远远落后于埃隆·马斯克的汽车制造厂。在中国经历了艰难的一年后，该公司目前正寻求向国际市场扩张。

这可能会使小鹏汽车在这些新市场上与特斯拉发生激烈竞争。

总体而言，尽管特斯拉一直在全球降价来刺激销量，但小鹏的 P7 轿车在丹麦、挪威、荷兰和瑞典的定价依然低于特斯拉。

小鹏汽车宣称，P7 轿车充一次电可以行驶 576 公里，在荷兰的起价为 49990 欧元（54917 美元）。而特斯拉的 Model 3（长程版）充电一次可行驶 602 公里，在荷兰的售价为 52990 欧元。但是，小鹏 G9 SUV 的价格则高于特斯拉 Model Y。小鹏称 G9 充一次电可以行驶 570 公里，特斯拉 Model Y（长程版）充一次电可以行驶 533 公里。作为一个价格比较的例子，小鹏在荷兰将其 G9 定

价为 57990 欧元，而特斯拉 Model Y（长程版）定价为 53990 欧元。小鹏在欧洲将面临激烈的竞争，不仅来自特斯拉，还来自于其他中国汽车厂商和大众汽车等欧洲汽车巨头，而大众汽车已将其未来寄托在电动汽车上。

作为小鹏汽车的中国竞争对手，蔚来汽车已于 2021 年底开始向挪威交付汽车。去年，小鹏在欧洲开设了实体店，并推出了面向大众市场的 P5 轿车，以加速其国际推广步伐。但小鹏去年表示，由于供应链问题，P5 刚开始销售即被暂停。

作者：Arjun Kharpal，2023 年 2 月 3 日

翻译：张猛

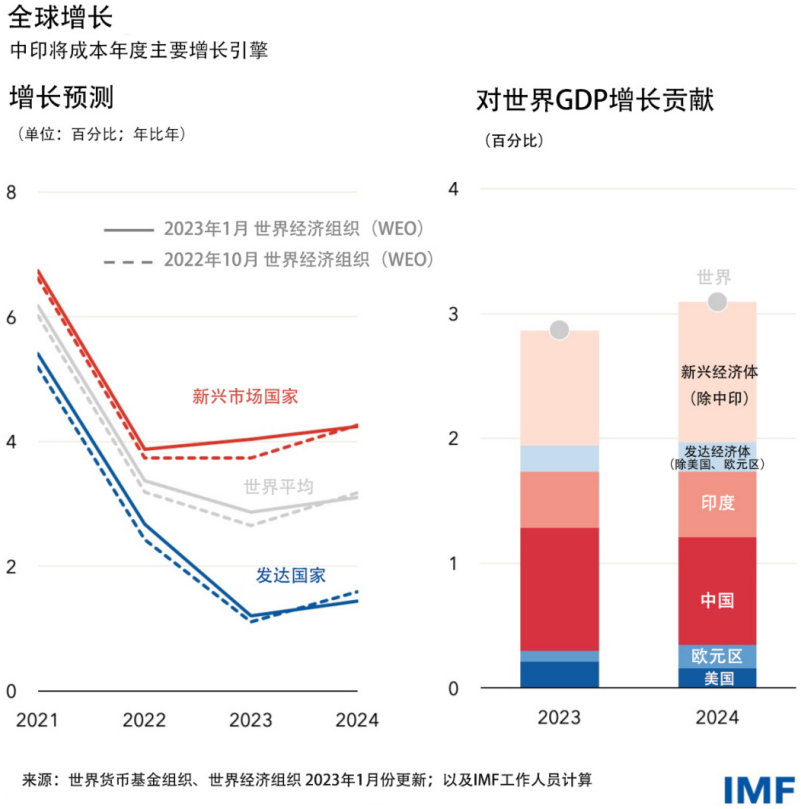
(https://www.cnbc.com/2023/02/03/chinese-tesla-rival-xpeng-launches-p7-and-g9-electric-cars-in-europe-.html)

## 二、顶级组织与智库

### （一）世界货币基金组织：中国优化调整防疫措施，全球经济韧性显现但仍增长缓慢

全球经济今年可能会放缓，直到明年才会反弹。由于各国抵御通胀，以及乌克兰危机给经济活动带来了压力，全球经济依旧处于历史上的疲软期。尽管存在各种不利因素，但今年预期并不如我们去年 10 月份预测的那样惨淡，而且还可能成为一个转折点，触底反弹，缓解通胀。

去年第三季度的增长指标显示出超预期的韧性，劳动力市场恢复迅速，家庭消费旺盛，商业投资强劲。欧洲对能源危机的应对也好于预期。通胀也得到了大幅改善，欧洲多国的总体通胀指标正在下滑，甚至在去除了波动较大的能源和食品价格后，核心通胀指标也并未见顶。其他国家，中国优化调整防疫措施也有助于经济活动的迅速反弹。随着通胀压力减轻，全球金融状况已得到改善。由此，我们略微上调了对 2022 年和 2023 年的增长预测。全球经济增长率将从 2022 年的 3.4% 降至 2023 年的 2.9%，然后在 2024 年反弹至 3.1%。



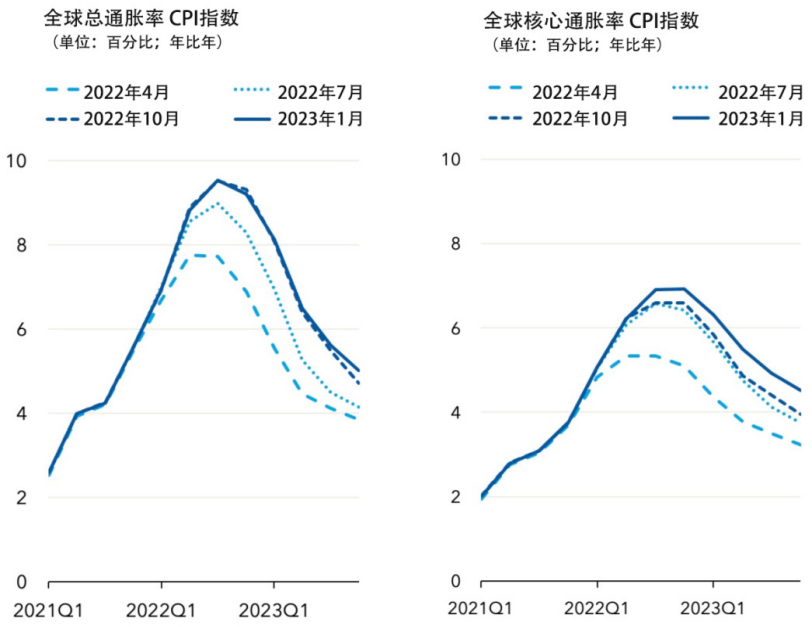

发达国家的增长率则将从 2022 年的 2.7% 下降到 2023 年的 1.2% 和 2024 年的 1.4%，下降幅度将更加明显。九成发达经济体

会面临增长放缓。

随着美联储加息对经济的影响，美国经济增长将在 2023 年放缓至 1.4%。尽管能源危机缓解、暖冬到来、财政支持慷慨，但欧元区的情况更为危险。欧洲央行正在收紧货币政策，进口能源价格上涨也给贸易带来了诸多负面条件，我们预计今年的增长将在 0.7% 处触底反弹。新兴市场和发展中国家整体上已经触底，预计增长率将小幅升至 4% 和 4.2%。2022 年，新冠疫情严重抑制了中国的经济活力。随着疫情对中国经济的影响减弱，经济活动和流动性迅速恢复，我们预计今年的经济增长将反弹至 5.2%。

**通货膨胀**

多国的总通货膨胀率已经开始下跌，但核心通胀率仍被修正上调




来源：世界货币基金组织、《世界经济展望》，以及IMF工作人员计算

IMF

印度仍然值得关注。中国和印度将贡献今年全球经济增长的半壁江山，而美国和欧元区之和仅为十分之一。预计今年全球通胀率将会下降，但即使到 2024 年，80% 以上国家的平均年度总体

通胀率和核心通胀率预计仍将高于疫情前水平。

尽管自去年 10 月以来风险有所缓和，一些积极因素也相应有所增加，但全球前景的风险仍将是经济下行。

**悲观因素包括：**

• 由于当前或未来一波新冠疫情造成的经济破坏超出预期，或者中国房地产行业的放缓超出预期，中国的复苏可能会停滞。

• 在劳动力市场持续紧张和工资压力不断增加的情况下，通货膨胀可能会居高不下，这需要更严格的货币政策，从而导致活动急剧放缓。

• 乌克兰危机的升级仍然是对全球稳定的重大威胁，可能会破坏能源或粮食市场的稳定，进一步破坏全球经济。

• 金融市场突然重新定价，例如为应对不利通胀意外，可能会收紧金融状况，尤其是在新兴市场和发展中经济体。

**乐观因素包括：**

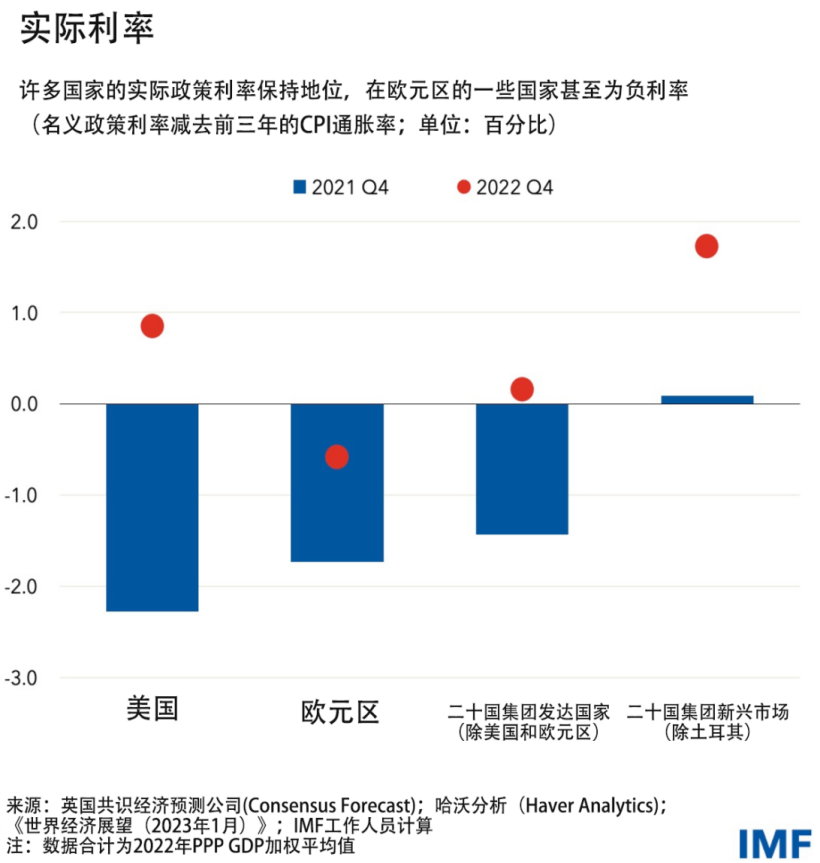
• 强劲的家庭资产负债表，加上紧张的劳动力市场和稳定的工资增长，可能有助于维持私人需求，但也可能会使对抗通胀的斗争更加复杂。

• 供应链瓶颈得到缓解，职位空缺减少导致劳动力市场降温，可能会让经济软着陆，无需过多的货币紧缩措施。

**政策侧重点**

抗击通胀有所成效，但还远未成功。货币政策已经生效，多国的新住宅建设放缓。而欧元区和其他国家经通胀调整后的利率

仍然很低，甚至为负，许多国家收紧货币政策的速度和成效都有很大的不确定性。

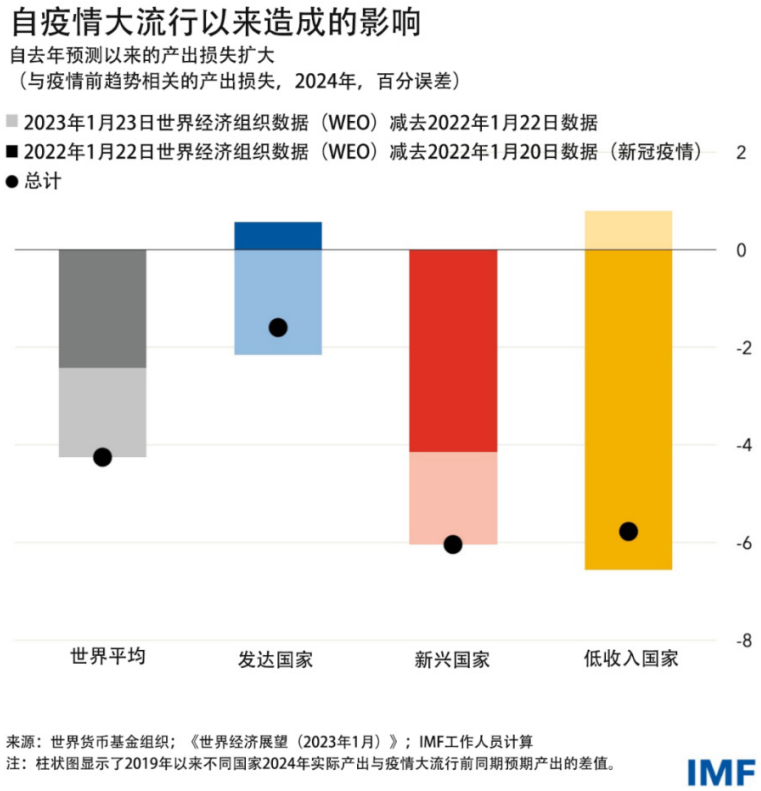



在通胀压力仍然过高的地方，央行需要将实际政策利率提高到中性利率以上，并保持直到通胀开始下降，过早放松可能会前功尽弃。

金融环境依然脆弱，尤其是当各国央行缩减资产负债表前途未卜的时候。重点在于监测风险的累积并解决脆弱性，特别是在房地产或监管较少的非银金融领域。新兴市场经济体应尽量调整货币政策，以应对全球货币紧缩的情况。在适当的情况下，采取外汇干预或资本流动措施可以帮助缓解过度波动或与经济基本面无关的波动。

许多国家为了应对生活成本危机，采取了广泛而无针对性的政策来支持民众和企业，帮助缓解冲击。事实证明，其中许多措施代价高昂且越来越不可持续。相反，各国应采取有针对性的措施，以节省财政空间，允许能源价格上升以降低需求，避免过度刺激经济。

供给侧政策也可以发挥作用。它可以帮助消除关键的增长制约因素，提高韧性，缓解价格压力，促进绿色转型。这将有助于缓解疫情以来的累计产出损失，特别是在新兴和低收入经济体。




最后，分裂地缘经济的力量正在增长。我们必须加强多边合作，特别是在国际贸易、扩大全球金融安全网、公共卫生防范和气候变化等涉及共同利益的基本领域。这一次预测，全球经济前景并没有恶化。这是个好消息，但还不够。通往可持续增长、稳

定的价格和对所有人有益的进展，实现全面复苏的道路才刚刚开始。

## 最新世界经济展望增长预测

| 真实GDP，年度百分比变化 | 估算 2022 | 预测 2023 | 预测 2024 |
|---|---|---|---|
| 世界总产出 | 3.4 | 2.9 | 3.1 |
| 发达国家 | 2.7 | 1.2 | 1.4 |
| 美国 | 2.0 | 1.4 | 1.0 |
| 欧元区 | 3.5 | 0.7 | 1.6 |
| 德国 | 1.9 | 0.1 | 1.4 |
| 法国 | 2.6 | 0.7 | 1.6 |
| 意大利 | 3.9 | 0.6 | 0.9 |
| 西班牙 | 5.2 | 1.1 | 2.4 |
| 日本 | 1.4 | 1.8 | 0.9 |
| 英国 | 4.1 | -0.6 | 0.9 |
| 加拿大 | 3.5 | 1.5 | 1.5 |
| 其它发达国家 | 2.8 | 2.0 | 2.4 |
| 新兴市场和发展中国家 | 3.9 | 4.0 | 4.2 |
| 新兴&发展中亚洲国家 | 4.3 | 5.3 | 5.2 |
| 中国 | 3.0 | 5.2 | 4.5 |
| 印度 | 6.8 | 6.1 | 6.8 |
| 新兴&发展中欧洲国家 | 0.7 | 1.5 | 2.6 |
| 俄罗斯 | -2.2 | 0.3 | 2.1 |
| 拉丁美洲&加勒比国家 | 3.9 | 1.8 | 2.1 |
| 巴西 | 3.1 | 1.2 | 1.5 |
| 墨西哥 | 3.1 | 1.7 | 1.6 |
| 中东&中亚国家 | 5.3 | 3.2 | 3.7 |
| 沙特阿拉伯 | 8.7 | 2.6 | 3.4 |
| 撒哈拉以南非洲国家 | 3.8 | 3.8 | 4.1 |
| 尼日利亚 | 3.0 | 3.2 | 2.9 |
| 南非 | 2.6 | 1.2 | 1.3 |
| 以下略 | | | |
| 新兴&中等收入国家 | 3.8 | 4.0 | 4.1 |
| 低收入发展中国家 | 4.9 | 4.9 | 5.6 |

来源：世界货币基金组织、《世界经济展望（2023年1月）》

注：印度的数据和预测基于一个会计年度，即2022年4月开始的2022/23财年，已展现在2022年一列。
基于自然年，印度的2023年经济增长预测为5.4%，2024年为6.8%。

INTERNATIONAL MONETARY FUND IMF.org

作者：Pierre-Olivier Gourinchas，2023 年 1 月 30 日

翻译：张猛

(https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2023/01/30/global-economy-to-slow-further-amid-signs-of-resilience-and-china-re-opening)

## （二）标普全球：尽管存在不确定性，中国将在 2023 年保持可再生能源的增长速度

根据政府数据和标普全球大宗商品洞察（S&P Global Commodity Insights）的预测，预计 2023 年中国将继续增加更多的可再生能源发电容量，而不是煤炭发电容量，重点是将太阳能和风能发电更深入地整合到电网中。这意味着，在又一个日历年里，中国将成为世界上可再生能源增长最多的国家，其中包括 2022 年受西南省份严重干旱影响的水电得以恢复。

官方数据显示，2022 年，包括煤炭和天然气在内的中国火电发电量增长了约 35 吉瓦，增幅为 2.7%，相比之下，可再生能源（太阳能、风能和水力）的发电量增长约 145 吉瓦，涨幅超过 14%。标普全球大宗商品洞察的高级分析师卡洛琳·朱（Caroline Zhu）表示，中国在 2023 年将会增加约 45-50 吉瓦的煤炭发电量和约 200 吉瓦的可再生能源发电量。近几年，中国约占全球可再生能源新增容量的三分之一，占亚洲可再生能源新增容量的 70% 以上，预计该趋势在 2023 年还会继续。就总发电量来讲，尽管受到了干旱的影响，但中国火力发电量在 2022 年仅增长了不到 1%，达到 5853 太瓦时，而太阳能、风能和水力发电的总量增长了约 6%。

官方数据显示，去年可再生能源发电量（太阳能、风能和水力发电）约占中国总发电量的 46%，而实际非化石能源发电量达到 30%。中国可能进一步缩小化石燃料和非化石燃料之间的差

距。全国电力生产行业联合组织中国电力企业联合会（the China Electricity Council，CEC）表示，2023 年中国的太阳能和风能装机容量将首次超过水力发电。该机构预计，中国将在 2023 年增加近 100 吉瓦的太阳能发电量，使其总量达到 490 吉瓦，这将是单年增加的最大太阳能发电量，而 2022 年增加的容量约为 85 吉瓦。

中国电力企业联合会还预计，中国的风能发电量在 2023 年将达到约 430 吉瓦左右，较 2022 年增加约 61 吉瓦，而 2020 年新增发电量为 71 吉瓦，2021 年为 48 吉瓦，2022 年为 40 吉瓦。

标普全球的卡洛琳·朱表示，在 2020 年底前逐步取消对陆上风电项目的补贴之前，中国在 2020 年增加了大量的风力发电量，这导致企业争相加快项目进度。她补充道，对于海上风电项目的补贴在 2021 年底前逐步取消，这也导致海上风电发电量加速增加，从 2020 年增加 4 吉瓦到 2021 年增加 17 吉瓦。水力发电的增长从 2022 年的 5.8% 放缓至 2023 年 2.9% 左右，中国电力企业联合会和国家能源局（National Energy Agency）都为 2023 年设定了一个较低目标，即 410-420 吉瓦。这意味着自去年干旱危机后，政府重新评估了水电在能源结构中的作用。

在“十四五”规划中，中国的目标是到 2025 年，可再生能源占其电力消耗的 33%。标普全球的卡洛琳·朱认为中国有能力达到并超过这一目标。

**水电危机后稀释中断风险**

在未来几年，中国大部分新的可再生能源开发将集中在偏远

的北部和西部省份，以建设大规模的太阳能和风力发电能力，不再在中国西南部的四川省和云南省扩大水力发电，并需要跨省输电。中国国有电力公司国家电网（State Grid）表示，计划在 2023 年开发更多的跨省电力传输，以从中国中西部的甘肃、宁夏和青海输出太阳能和风能，并降低供应中断风险。标普全球数据显示，国家电网在中国北部和西部建立了多个源自内蒙古和新疆的输电网络，尽管可再生能源在输电网络中所占的份额不到 40%。这仍有增长的空间。

2023 年，中国需要加快电力市场改革，整合电力和环境商品市场，以激励可再生能源投资。

重点关注的环境商品包括被称为“绿色电力证书”的国内可再生能源证书市场，由无法直接从电网公司和发电公司购买可再生电力的公司购买。

对绿色电力证书市场的升级计划包括扩大其范围，从陆上风电和太阳能发电项目扩展到所有可再生能源项目，这可能会使其与国际可再生能源证书市场形成竞争。标普全球的卡洛琳·朱还表示，绿色电力证书市场的参与者正在等待一套详细的交易规则，以在 2023 年提供更好的透明度。

2023 年，中国国内自愿碳市场即中国认证减排（China Certified Emission Reductions）也可能恢复。在重新启动的系统之下，可再生能源项目是否能继续产生国内碳抵消将成为关注的焦点。标普全球预测，新可再生能源项目中发行国家认证减排的可

能性有限。

2023 年，与中国可再生能源供应链脱钩的努力可能会加快，而美国 2022 年 8 月实施的《通胀削减法案》（Inflation Reduction Act）等竞争性政策将引发政策上的回应。据国际能源署（International Energy Agency）的数据，中国的太阳能电池板（从多晶硅和晶锭到晶圆、电池和组件）的市场份额超过了 80%。国际能源署呼吁实现多样化，不再依赖中国。标普全球预测，中国的二氧化碳排放量将较 2022 年增加 4%，在 2023 年达到 111.3 亿吨二氧化碳当量（mtCO2e），占全球总排放量的 32%。

作者：Ivy Yin，2023 年 2 月 1 日

翻译：田雨祺

(https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/energy-transition/020123-china-to-maintain-renewables-growth-pace-in-2023-despite-uncertainty )

主编：王颖 执行主编：海尔 Pelagia Karpathiotaki 编辑：徐天鹏 黄希韦 版面：盛茜

2023 年第 3 期（总第 84 期） 内部资料 免费交流

主办单位：对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院 印制时间：2023 年 2 月

地　　址：北京市朝阳区惠新东街 10 号对外经济贸易大学科研楼 602 室

网　　址：http：//acoes.uibe.edu.cn

电　　话：010-64494672

邮　　编：100029

声　　明：

1. 本报告中的信息和数据来自于公开资料，仅供内部参考，不代表本研究院立场。

2. 未经授权，不得擅自引用及传播。