

商务部回应近期美方宣布对华加征关税等限制措施

敦促美方尽快纠正错误做法,拿出谈的诚意

商务部新闻发言人14日就近期美方宣布对华加征关税等限制措施答记者问时表示,美方不能一边要谈,一边威胁恐吓出台新的限制措施,这不是与中方相处的正确之道。中方敦促美方尽快纠正错误做法,拿出谈的诚意,与中方相向而行。

有记者问:近日,美方官员称,在得知中方对稀土等相关物项采取出口管制措施后,提出与中方进行通话,但中方推迟了这一建议。同时美方表示,双方需要找到回到稳定局面的办法。请问商务部对此有何评论?

发言人说,中方注意到有关情况。近日,中方已就美威胁对华加征100%关税等限制措施阐明了有关立场。我愿重申,关于稀土等相关物项的出口管制措施,

是中国政府依据法律法规,完善自身出口管制体系的正当做法。中国作为负责任大国,始终坚定维护自身国家安全和国际共同安全,中国的出口管制不是禁止出口,对符合规定的申请将一如既往地予以许可,共同维护全球供应链安全稳定。措施出台前,中方已通过双边出口管制对话机制向美方进行了通报。反观美方,长期泛化国家安全,滥用出口管制,对华采取歧视性做法。特别是中美马德里经贸会谈以来美方持续新增出台一系列对华限制措施,严重损害中方利益,严重破坏双方经贸会谈氛围,中方对此坚决反对。

发言人表示,关于关税战、贸易战,中方立场是一贯的。打,奉陪到底;谈,大

门敞开。中美拥有广泛的共同利益和广阔的合作空间,双方合则两利,斗则俱伤。过去4轮经贸磋商充分证明,中美在相互尊重、平等协商基础上,能够找到解决问题的办法。双方在中美经贸磋商机制框架下一直保持沟通,昨天还进行了工作层会谈。

发言人指出,美方不能一边要谈,一边威胁恐吓出台新的限制措施,这不是与中方相处的正确之道。中方敦促美方尽快纠正错误做法,拿出谈的诚意,与中方相向而行,以两国元首通话重要共识为引领,维护好来之不易的磋商成果,继续发挥中美经贸磋商机制作用,通过对话协商解决各自关切,妥善管控分歧,推动中美经贸关系健康、稳定、可持续发展。

据新华社

11月1日起,30多家车企的国产小客车新车上牌不用再跑车管所!

记者14日从公安部新闻发布会上获悉:国产小客车新车上牌“一件事”服务11月1日起在全国全面推行,全面推进买车、购险、缴税、上牌等“信息联动、一站办结”,群众办事时间将从线下2个多小时压缩至线上半小时内。

同步新增6项公安交管“一网通办”措施,将网办业务拓展至41项,预计每年惠及上亿群众。

届时,群众登录“交管12123”App,点击新车上牌模块,即可完成选号、上牌等全流程操作。目前,公安部已协同30多家汽车企业实行“新车预查验”,实现新车信息联网共享,群众购置新车后不需要再到车管所验车,足不出户就可网办登记上牌。

国产小客车新车上牌“零跑腿”,得益于以数字赋能驱动的交通服务变革。

截至2025年9月,全国机动车保有量达4.6亿辆,其中汽车达3.6亿辆,驾驶人达5.5亿人,机动车、驾驶人总量及增量均居世界第一,平均每年新注册上牌的小客车超过2000万辆。然而,传统上牌流程需辗转销售、保险、税务、车管所等多部门,纸质材料较多、排队耗时久。

新车上牌“一件事”改革核心在于“拆壁垒、聚数据、优流程”。公安部交管局局长王强表示,公安交管部门积极对接工信、税务、金融监管等部门,推动车辆销售发票、购置税、保险等信息共享核查,实现国产小客车新车上牌全业务数字化办理,纸质凭证全面取消。

今年5月起,河北保定、重庆等8个试点城市率先试点新车上牌“一件事”服务。“十几分钟就完成所有流程,太方便了!”保定市民庞博说。

公安部交管局副局长齐耀忠用三个“减”总结成效:减材料,纸质材料归零,每年全国预计减少1亿份提交量;减时限,线上半小时办结,告别窗口排队;减环节,数据代跑腿,群众免奔波。

需要提示的是,车主购买新车后即可登录“交管12123”App,查询确认所购车辆是否已经“预查验”,对车企已实现“预查验”的车辆,可以全程网上办理选号上牌,牌证寄递到家;对车企未实现“预查验”的车辆,仍然需要车主到线下网点查验车辆。齐耀忠表示,“新车预查验”的信息联网工作仍在推动扩展中,将来会与更多的汽车生产企业实现信息联网。

此次改革不仅聚焦新车上牌,还推出其他6项“一网通办”新举措,进一步延伸服务触角。

用车更省心:解除机动车抵押、补换领登记证书、机动车转籍全面实现网办,档案电子化流转让异地办事不再难;

考证更灵活:驾驶人考试可提前一天线上取消预约,变更准驾车型、申领校车驾驶资格均可“指尖”办理;

行业更高效:大件运输企业可在线申领临时号牌,助力物流降本提速。

此前,补换领号牌、行驶证、驾驶证,考试预约和轻微交通事故视频快处等35项交管业务都已实现了“交管12123”App“一网通办”。

据新华社

山东落地全国首个新能源机制电价

标志着新能源行业从“靠政策补贴”转向“靠能力竞争”

10月14日,山东省发展改革委对外公布2025年山东省新能源机制电价竞价结果:经公开竞价和结果公示,2025年山东风电项目机制电量为59.67亿千瓦时,机制电价为每千瓦时0.319元;光伏项目机制电量为12.48亿千瓦时,机制电价为0.225元。

这是全国首个落地的新能源机制电价,两组数字不仅为山东新能源项目立下“市场标尺”,更成为全国新能源行业从“靠政策补贴”转向“靠能力竞争”的关键信号——以价格为杠杆,撬动能源结构优化的大幕就此拉开。



新能源车在低谷时段充电可省去不少电费。用价格信号引导用户错峰用电。(资料图)

收益’转向了‘基于市场价格的竞争收益’,供需决定价格。这就倒逼了相关企业要更加聚焦自身的成本控制和科技创新,也推动了相关行业从‘规模竞赛’转向了‘效益比拼’。”山东省新型电力系统研究中心高级工程师曹相阳的判断,道出了价格信号的深层作用。

这组价格已向市场释放出山东优化能源结构的清晰意图:引导光伏产业平稳发展,吸引更多资本投到风电领域,推动山东能源结构从“光伏一家独大”转向“风、光、储协同发展”。参与此次机制电价竞价的华能德州电厂新能源部主任刘振,在价格公示后迅速捕捉到风向:“这组价格信号为我们后续加力布局风电发展提供了市场指引。”

“价格锚”调供给 分时电价促消纳

山东的电价改革并非“单点发力”,而是构建了“发电端调供给+用电端促消纳”的组合拳:机制电价是在发电端引导能源结构调整,“五段式”分时电价从用电端匹配新能源出力。两者配合,解决能源“发得出、用不掉”的核心痛点。

所谓“五段式”分时电价,是将一天24小时分为尖、峰、平、谷、深谷五个时段,实行“高峰电价高、低谷电价低”的差异化定价,用价格信号引导用户错峰用电。

这套机制山东从2021年先在工商业试点,2023年、2024年逐步扩展到居民电动汽车充电、农业生产领域,覆盖范围越来越广,让不同群体都能感受到改革红利。

对居民来说,直接的好处就是“充电省钱”。济南天桥供电中心电费电价专责董博磊以电动汽车充电举例:“23点到第二天7点是低谷时段,电价0.385元/千瓦时;部分月份中午还设了深谷时段,电价仅0.222元/千瓦时,只有尖峰时段电价的四分之一。一年

下来,如果充电集中在深谷段,一辆电池容量60度、续航里程450公里的纯电动汽车充电成本可控制在600元左右。”

对企业来说,因工商业的分时电价波动更大,用好分时电价的“省钱+消纳”双重作用更明显。高峰时段电价在平段基础上上浮70%,尖峰时段上浮100%,低谷时段下调70%,深谷时段下调90%,价格信号特别清晰。对部分高耗能企业而言,合理调整生产工序,每月就能省下相当可观的成本。

为新能源市场化改革 提供可复制路径

过去,新能源的发展依赖“标杆电价+全额上网”,收益可预期,推动装机规模快速增长。伴随新能源装机量大涨,电网调峰压力陡增,尤其是光伏午间集中出力、现货价格屡现负电价后,“谁来消纳”成了行业增长瓶颈。

山东作为经济大省、用电大省,通过充分竞争形成的风电0.319元/千瓦时、光伏0.225元/千瓦时的价格,恰好为全国新能源投资市场立起了“参照物”。其他省份再推进电价改革时,尤其是资源、市场情况与山东相似的地区,项目投资回报率测算、竞价规则设计,都有了可参考的标准。

这种转型对行业全链条提出了新要求。发电侧要加快“灵活性改造”,比如配储能、参与辅助服务市场赚调峰收益;用电侧要推动“需求侧响应”,在电价低谷时多用电,既消纳绿电,又降成本;系统侧要布局“源网荷储一体化”“虚拟电厂”等,提升电力系统效率。

山东机制电价“价格锚”的落地,标志着新能源市场已经在悄然改变,其发展已从“拼规模”进入“拼质量”阶段,电价变革正在重塑新能源投资生态,负荷为王时代已经开启。

价格差里藏着 能源结构优化逻辑

新能源电量全面入市,并不意味着所有电量都要“自由竞争”。部分电量可纳入机制电量,享受机制电价这个“动态价格保险”:当市场均价低于机制电价时,企业获补偿;高于机制电价时,企业退还超额收益。机制电价本身则通过竞价产生,充分体现市场意愿。

山东此次机制电价竞价,最引人关注的是风电与光伏的“差异表现”。

从机制电量看,风电入选59.67亿千瓦时,光伏入选12.48亿千瓦时,风电的“份额”显著多于光伏。机制电价方面,风电价格0.319元/千瓦时,光伏0.225元/千瓦时,风电价格吸引力也更大。“光伏竞价结果低于此前预期。”山东省太阳能行业协会常务副会长兼秘书长张晓斌坦言。

数字背后的“倾斜度”,源于山东新能源消纳的现实难题。山东是新能源大省,尤其是光伏装机容量常年居全国第一。但光伏出力高峰集中在午间,此时工业企业多午休,居民用电少,电网负荷低谷常出现“发用错配”,甚至负电价;而风电出力高峰在夜间和清晨,能与光伏形成“白天用光伏、晚上用风电”的互补,帮电网减轻调峰压力。业内人士普遍认为,这正是风电更受政策青睐的核心原因。

新能源市场化的核心,是让价格反映供需与价值。风电竞价区间0.094-0.35元/千瓦时,最终出清价0.319元/千瓦时,占到价格上限的91%;光伏竞价区间0.123-0.35元/千瓦时,最终出清价0.225元/千瓦时,仅占上限的64%,比风电低近三成。“新能源全面入市后,其收益逻辑从‘有保障的稳定