

# “匹夫无罪，怀璧其罪”

## ——起底“中国产能过剩论”荒谬逻辑

新华社北京/伦敦4月11日电 近期，西方舆论场有关中国“产能过剩”的论调甚嚣尘上，一些政客和媒体宣称中国政府补贴造成电动汽车等新能源领域产能过剩，中方为消化这些过剩产能，以所谓低价在海外倾销导致市场扭曲，损害他国经济。

记者调查发现，中国新能源产业通过不断加大创新投入在激烈市场竞争中形成优势，其产能与需求端的巨大潜力相比远未“过剩”。西方资本利益集团鼓吹“中国产能过剩论”旨在为其升级绿色保护主义措施造势，是遏制中国科技发展和产业升级的又一话术。全球化时代，西方资本利益集团应秉持市场经济原则和价值规律看待产能问题，与中国合作应对全球性挑战，让世界各国受益于发展优质产能。



在江苏省太仓港国际集装箱码头，一批新能源汽车即将通过专用框架运输方式出口(2023年7月11日摄，无人机全景照片)。/ 新华社发

### 中国产能过剩与否,更要看长远需求

产能过剩通常指行业生产能力相对于市场有效需求过高，主要存在于工业特别是制造业。产能过剩是市场机制发挥作用的体现，供需平衡是相对的，不平衡往往是常态，在任何实行市场经济体制的经济体都可能发生产能过剩，美国等西方国家在煤炭、钢铁、页岩气等领域多次出现这一问题。

针对西方关切的新兴产业，相关数据分析并不支持存在中国“产能过剩”的说法。以新能源汽车为例，该行业需求增长较快，反映市场前景的渗透率(新能源汽车占汽车总销量的比重)不断攀升，发展

潜力可观。国家信息中心日前预测，中国新能源车渗透率将从2023年的35.2%提升到2033年的60%。

结合全球分工和国际市场情况分析，国际能源署测算，2030年全球新能源汽车需求量将达4500万辆，是2022年的4.5倍；全球光伏新增装机需求将达到820吉瓦，是2022年的约4倍。当前产能远远不能满足市场需求，众多发展中国家对新能源产品的潜在需求巨大。可以说，从需求端的巨大潜力来看，中国新能源领域产能远未“过剩”。

华安证券汽车行业首席分析师姜肖伟在接受新华社记者采访时表示，中国三、四线城市和乡村市场的增量空间仍然很大，将在较长周期内为新能源汽车供给提供足够需求支撑。

中国新能源汽车等产品在海外售价普遍高于国内售价的情况下，依然在西方多国市场热销，可见中国相关产能竞争优势是由全球市场需求和中国企业效率等因素共同决定的，是市场规律发挥作用的结果。

从世界经济的发展过程来看，每次产业和消费升级，过剩的往往是不能与时俱进、拥抱新技术和满

足消费者需求的产品。比如，数码相机普及造成胶卷产能过剩。

某些西方媒体将“产能过剩”定义为超过国内需求的生产能力，这是极其狭隘的，违背了经济常识和客观事实。当国内需求被满足后，剩余产品自然会转向出口市场。如果各国生产仅满足国内需求，就不会有跨境贸易。

北京大学国家发展研究院教授卢锋表示，在全球化环境下，企业统筹考虑国内国际市场设计配置产能是合理选择，通过公平竞争获得国际市场相对份额是中国企业在开放环境下的天然权利。

### 先进产能备受青睐，“匹夫无罪，怀璧其罪”

在世界经济复苏乏力、全球贸易整体低迷及外需持续疲弱的大背景下，2023年中国电动汽车、锂电池、光伏产品等新能源产业蓬勃发展，靠的是持续技术创新、完善的供应链体系和充分的市场竞争。中国输出的是合乎海外客户之需的先进产能，中国制造非但不过剩，还是紧俏货。

浙江省发展规划研究院副院长兰建平对新华社记者表示，“新三样”是中国产业政策顺应“应对气候变化”全球共识在制造业领域取得重要突破的结果，达到了降低成本、促进绿色发展的政策目标。相关产业技术突破也是在中国努力应对西方转嫁经济危机或对华制裁的过程中取得的，体现了中国市场规模大、韧性强等优势。

然而，这种符合各国市场需求、体现产业发展潮流的竞争力优势，在部分西方媒体和政客眼中却成为了“匹夫无罪，怀璧其罪”。

去年10月，欧盟委员会对中国电动汽车发起反补贴调查，一个重要理由是中国政府为本国电动汽车产业提供大量补贴，最终导致市场扭曲。但国内外受访业内人士认为，这是对中国电动汽车产业竞争力来源的错误认识。姜肖伟对记者说，产业布局早、产业集群效应大、人力资本低、管理效率高、研发投入增多以及消费者对电动汽车青睐等因素才是中国电动汽车产业

迅速发展的真正原因。

美国外交学者网站报道说，与西方公司相比，中国电动汽车企业能够以有竞争力的价格提供先进技术，并通过其供应链降低物流、劳动力、原材料和运输成本。投资银行瑞银集团报告显示，比亚迪旗舰电动轿车“海豹”有75%的零部件为自产。小米集团日前发布首款小米新能源汽车SU7，引发国际关注。从宣布进军电动汽车领域到新车正式发布，小米仅用了3年时间，再次凸显中国电动汽车产供应链的整体优势。

彭博社分析显示，在电动汽车领域，中国绝大多数排名靠前的汽车出口商的产能利用率均处于国际

公认的正常水平，美欧面临的问题是企业效率不如中国企业，而不是中国“产能过剩”。

法国企业家阿诺·贝特朗一针见血地指出，真正的问题不是产能问题，而是竞争力。显而易见，中国企业竞争力势不可当。

事实上，如今在电动汽车领域，反而是美国、英国、法国在推行较大力度的补贴政策。美国政府通过《通胀削减法》为包括电动汽车在内的清洁能源产业提供约3690亿美元税收激励和补贴。欧洲多个国家也从公司税收到个人购置等方面普遍对电动汽车产业实施补贴政策。

### 西方渲染“中国威胁”，各怀保护主义算盘

美国财政部长耶伦日前访问了美国佐治亚州一家受益于《通胀削减法》的光伏电池工厂。她声称，中国新能源行业存在“产能过剩”问题，造成全球价格和生产模式扭曲，损害了美国企业和工人利益。

此言一出，立刻遭到美国网民群嘲：“当美国有竞争优势，就谈自由市场；如果没有，就搞保护主义。这就是美国的规则。”

“照我说的做，别管我怎么做。”美国智库凯托学会贸易专家斯科特·林西科姆认为，美国对中国的指责是典型的“双标”行径。

西方明显“双标”背后的动机不难理解。中国从最初的代工贸易拓展到高附加值环节，在全球产业

链分工中不断向上游迈进，在全球市场形成一定竞争优势，这刺激到美西方的敏感神经。西方垄断资本利益集团担心中国新能源产业发展使自身丧失机会，于是抹黑打压中国，以不正当手段维护其在全球供应链中的既得利益。

今年是美国大选年，美国政客希望通过在对华政策上展示强硬姿态以博取选票，因而不断炒作“中国产能过剩论”，为限制中国电动汽车出口铺路。美国一方面要求确保美国工人和企业受到“公平对待”，另一方面却对他国企业施加不公平待遇，试图通过高额关税、原产地规定等措施将中国新能源企业挡在美国市场外，还鼓吹所谓

“数据安全威胁”，要以“国家安全”为由审查中国企业。

2023年2月，福特公司宣布将与宁德时代在美合作建设动力电池工厂，引发美国国会议员反弹，他们阻挠的理由是这一合作可能帮助中国扩大对美国电动汽车供应链的控制，危及美国“国家安全”。目前，该合作项目一波三折，能否顺利落地尚待观察。

《华尔街日报》文章认为，将中国企业排除在西方电动汽车补贴范围之外，会大大拖慢西方向电动汽车的转型进程。美国布鲁金斯学会专家认为，一旦把这个领域视为又一个“零和竞争”的战场，那将扰乱全球供应链，破坏全球气候议

程。

欧盟的保护主义行动也紧锣密鼓。欧委会在没有任何业界申请的前提下，启动针对中国电动汽车的反补贴调查。调查尚在进行中，欧委会就已经对在欧洲销售的中国电动汽车进行备案，作为日后处罚回溯的依据。欧委会日前又依据《外国补贴条例》在光伏领域开启反补贴调查，其中涉及中国企业。

《南华早报》刊文说，如果欧美践行自己宣扬的“维护基于规则的国际秩序”，就应当通过世贸组织解决与中国的贸易问题，而不是自己当法官。欧美的做法损害了世贸组织的权威和信誉，也让人质疑其指控的可靠性。

### 全球范围优质产能,不是过剩而是严重不足

中国产品丰富了全球供给，促进全球绿色低碳转型，缓解全球通胀压力，提升了各国消费者的生活福祉。中国出海的产能主要是先进产能，有利于世界经济和产业活力的提升。全球范围来看，优质产能不是过剩，反而是严重不足。西方应遵守经济规律和市场规则，与中国合作共赢，让世界各国、尤其是发展中国家从发展优质产能中受益。

中国的绿色产能正有力帮助发展中国家实现减碳目标、加快绿色

转型。在距离孟加拉国首都达卡约120公里的迈门辛地区，坐落着该国第二大光伏电站。约17万块来自中国的太阳能电池板，将太阳能转化成电照亮千家万户。电站投入运营3年多来，累计发电约3亿千瓦时，每年帮助孟加拉国减少碳排放超过5万吨。

英国汽车制造商和贸易商协会首席执行官迈克·霍斯表示，更多中国电动汽车品牌进入英国，不仅降低了电动汽车价格，还促进了行业创新，让消费者和汽车行业都受益。

在匈牙利，比亚迪、蔚来等中国电动汽车品牌的认知度不断提升。中国车企在当地扩大销售网络，建设生产基地，助力匈牙利汽车业转型升级。匈牙利投资促进局负责人约·伊什特万说，汽车制造业及相关供应链在匈牙利经济中具有举足轻重的地位，该产业因中国投资而得到显著增强。

在西方对中国新能源产品出海感到不安之际，中国全面取消制造业领域外资准入限制措施，让各国企业充分享受中国大市场红利。

2023年，中国稳居特斯拉全球第二大市场，特斯拉在华销量超过60万辆，较上年增长37.3%，全年收入217.5亿美元。围绕相关话题，美国乔治·华盛顿大学教授谢海拉扎德·拉赫曼说：“美国和中国是一种共生的贸易关系，最终还是彼此需要。”

在新能源技术进步推动全球供应链深度调整背景下，西方需客观辩证看待产能问题，多探讨对华产能合作，少给人乱扣帽子，以便作出符合各方利益的理性政策选择。

一季度我国汽车产销量同比实现双增长

## 新能源车市场占有率达32.8%

新华社北京4月11日电 《经济参考报》4月11日刊发文章《一季度我国汽车产销量同比实现双增长》。文章称，4月10日，中国汽车工业协会发布的2024年一季度汽车产销最新数据显示，汽车行业经济运行起步平稳，实现良好开局。3月，汽车产销分别完成268.7万辆和269.4万辆，同比分别增长4%和9.9%。1至3月汽车产销分别完成660.6万辆和672万辆，同比分别增长6.4%和4.6%。

“一季度数据可以说实现了2024年的开门红。按照我们目前的统计，今年一季度产销实现了自2019年以来的新高。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示，预计2024年国内汽车行业将呈现出前高后低的发展态势。

新能源汽车方面，3月新能源汽车产销分别完成86.3万辆和88.3万辆，同比分别增长28.1%和35.3%，市场占有率达到32.8%。其中，新能源汽车出口12.4万辆，同比增长59.4%。1至3月，新能源汽车产销分别完成211.5万辆和209万辆，同比分别增长28.2%和31.8%，市场占有率达到31.1%。其中新能源汽车出口30.7万辆，同比增长23.8%。

陈士华表示，总体来说，新能源汽车延续快速增长的势头，市场占有率稳定在30%，整车的出口依然保持较高的水平，为拉动行业增长继续发挥积极的作用。

从国内品牌市场份额来看，3月份中国品牌乘用车销量132.6万辆，同比增长26.1%，市场份额达59.3%，上升7.2个百分点。1至3月中国品牌销量339.2万辆，同比增长26.4%，市场份额达59.6%，上升7.4个百分点，对比2023年全年有一定幅度的提高。

中汽协副总工程师许海东表示，“我国汽车市场是一个开放的市场，可以看到不少外资车企也都在积极布局中国市场，甚至将研发团队设置到中国。未来中国汽车市场一定会是全球最大的市场，在市场竞争中，中外车企需要更加积极努力地参与。”

值得关注的是，根据中汽协整理的国家统计局数据，2024年1至2月，汽车制造业完成营业收入13714.5亿元，同比增长8.1%；实现利润总额586.9亿元，同比增长50.1%；行业利润率为4.3%。

陈士华指出，我国汽车行业利润率处于下降态势，部分原因在于近期车企激烈的价格竞争。“企业的竞争应该不仅从价格，还要从产品质量、性能、技术、品牌等多方元素来打开市场，真正打造出优秀的中国汽车品牌。”

对于如何进一步扩大汽车需求，许海东表示，希望国家层面继续给予汽车行业较好的政策促进环境，包括推动新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新政策措施尽早细化落实，进一步激发汽车消费潜能，稳定行业预期，助力高质量发展。

南方五省区新能源装机容量达到1.45亿千瓦

## 占总装机的32%首次超过煤电

新华社北京4月11日电 南方电网公司4月11日宣布，广东、广西、云南、贵州、海南等南方五省区新能源装机容量达到1.45亿千瓦，占总装机的32%，首次超过煤电。风光等新能源成为南方五省区第一大电源类型，贡献了约三分之一的社会经济实际用电。

近年来，南方地区新能源装机快速增长。据南方电网统计，2021至2023年的三年中，南方五省区新增电源中新能源占比达63%，分别为1071万千瓦、844万千瓦、4857万千瓦。到2023年底，南方五省区新能源装机总容量突破1.32亿千瓦，比2020年翻了一倍。

从各省区看，广东、广西、云南、贵州、海南新能源装机分别为5016万千瓦、2932万千瓦、3860万千瓦、2052万千瓦、639万千瓦，各占全省(区)总装机的27%、44%、31%、32%、44%。广西、海南新能源装机占比已过半。

从实际发电量看，今年以来南方五省区新能源单日最大发电量已6次创历史新高，最高达10.4亿千瓦时，日发电渗透率(发电量占总装机出力的占比)最高达31.12%。

“这相当于当天每用3度电，就大约有1度来自新能源机组。”南方电网电力调度控制中心水电及新能源处经理王皓怀说，今年截至目前，南方五省区新能源发电量达653亿千瓦时，同比增长67%。

当前，南方地区新能源仍在快速增长中。今年一季度，新能源新增投产1254万千瓦，同比增长72%。