

中国新能源“产能过剩论”有悖事实与常理

——来自“中国经济圆桌会”的观察



这是在中国(上海)自由贸易试验区临港新片区拍摄的特斯拉上海超级工厂(2023年9月26日摄,无人机照片)。(新华社发)

新华全媒头条

近期时间,美国一些政客和媒体大肆炒作所谓中国新能源“产业政策扭曲全球市场”“产能过剩导致不公平竞争”等论调。

中国新能源产能真的是“过剩产能”吗?中国新能源产业竞争力源自哪里?美国炮制中国新能源“产能过剩论”背后的真实动机是什么?针对这些舆论关切,新华社20日推出第五期“中国经济圆桌会”大型全媒体访谈节目,邀请权威部门官员、专家同台共话,并连线多位海外业内人士,多维度透视中国新能源“产能过剩论”背后的真相。

出口多就是产能过剩吗?

近年来,中国新能源产业发展驶入“快车道”,带动相关产品出口加速增长。去年,中国新能源汽车、锂电池、光伏产品等“新三样”产品出口额首破万亿元大关,增长近30%。

不少国际人士为中国推进绿色低碳转型点赞,但美国却给中国新能源产业贴上“产能过剩”的标签,鼓噪散播“出口多就是产能过剩”的论调。

“产能过剩是指行业总的生产能力远远超出市场的需求。”国家发展改革委产业司副司长霍福鹏在接受“中国经济圆桌会”访谈时指出,在经济全球化背景下讨论产能,应该从供求关系、全球市场、未来发展三个角度来综合观察。

从供求关系看,适当的产大于需有利于市场竞争,有利于企业的优胜劣汰,从而实现一个动态的平衡。

从全球市场看,将供需平衡限定在一个国家范围内,把各国出口优势产品等同于“产能过剩”,实质上是否定了比较优势的客观性、国际分工的合理性、经济全球化的规律性。

从未来发展看,当前全球经济面临绿色转型,对于技术先进的绿色产能需求仍然较大。中国新能源汽车、风电、光伏等绿色产业的发展壮大,正是因应了全球绿色低碳转型的需要。

参加“中国经济圆桌会”的官员和专家认为,出口多就是“产能过剩”这种观点“完全站不住脚”。

“把中国新能源产品出口多等同于‘产能过剩’,既有悖常理与常识,与客观事实也是严重不符的。”商务部研究室副主任丁维顺说,一方面,国际贸易的产生与发展,是各国基于不同产业的比较优势进行国际分工合作;另一方面,供给和需求的问题要从全球来看,不能只看一国。

丁维顺列举了一组数据:美欧日等发达国家长期向世界大量出口一些产品,美国生产的芯片约80%用于出口,德国、日本生产的汽车分别有近80%、约50%用于出口,波音、空客生产的大量客机也是用于出口。就中国而言,2023年中国新能源汽车出口量占总产量的比例仅约12.7%。

瑞士主流媒体《新苏黎世报》近日刊发评论文章说,“什么是产能过剩?西方国家的出口属于产能过剩吗?假如一个国家只为自己的市场进行生产,那么贸易从何谈起?”

中英商务业务发展资深顾问、英国商会前首席中国事务顾问吴克刚近日接受新华社记者采访时也指出,国家之间的产能发展不平衡主要源于竞争力的地域性差异,将这种产能发展不平衡称为“产能过剩”是一种误导。

工业和信息化部运行监测协调局副局长何海林指出:“当一个国家某一类产品的产能大于国内需求,可以通过出口去满足其他国家和地区的需求。反之,也可以通过进口来满足国内的需求。”

何海林认为,有海外舆论通过产能利用率这一指标断定中国新能源“产能过剩”,这有失偏颇。目前,世界各国对于“产能过剩”并没有统一公认的判断标准或测算方法。衡量“产能过剩”,不能简单地看产能利用率,应考虑行业的特性、市场的周期、产品的价格、企业的效益、发展的潜力等多种因素,以及国内外两个市场,做系统性的综合研判。

专家们表示,从全球市场来看供需关系,中国新能源产能不仅没有过剩,反而还有较大提升空间。

中国宏观经济研究院对外经济研究所研究员曲凤杰说,从国内看,2023年全国机动车保有量4.35亿辆,其中新能源汽车和纯电动汽车保有量仅为2041万辆和1552万辆,占比仍然较低。

据国际能源署研究,为实现碳中和目标,2030年全球新能源汽车销量需要达到约4500万辆,是2023年的3倍多;2030年全球动力电池需求量将达3500GWh,是2023年全球出货量的4倍多,均远超目前全球供给能力。

日本汽车问题专家、瑞穗银行商务解决方案部主任研究员汤进日前接受新华社记者专访时表示,追求绿色低碳是全世界的共识和潮流,电动汽车在全球的发展方兴未艾,“并不存在所谓产能过剩”。

中国新能源产品竞争力是靠补贴吗?

2024年第一季度,中国新能源汽车产销同比分别增长28.2%和31.8%,太阳能电池产量增长20.1%,与光伏相关的多晶硅、单晶硅等产量增长50%以上,新能源产业延续良好发展势头。

但与此同时,一些美国政客和媒体宣称中国新能源产品畅销依靠的是国内补贴,并渲染“中国产品出口威胁他国产业发展”的论调。

中国新能源产品优势是靠补贴吗?竞争力从何而来?

国内外受访业内人士认为,超前的产业布局、持续积累的技术品牌优势、完备的产业体系等,才是中国新能源产业得以迅速发展的根本原因。

“以新能源汽车为例,我国率先明确发展新能源汽车的国家战略,接续制定面向2020年和2035年的产业发展规划,一系列举措让产业发展方向更明确、步伐更坚定。”霍福鹏说,在这一过程中,依靠庞大的工业体系,中国快速形成了从整车制造到部件配套、材料供应等完备的产业链。目前,仅动力电池及其关键材料全球市场份额就超过60%。

“有关国家和地区不能一边高举绿色发展的旗帜,一边挥舞保护主义的大棒。”商务部新闻发言人何亚东日前就这一问题回应称,这是典型的自相矛盾和双重标准,是一种“双标主义”,既会阻碍全球绿色转型,动摇气候变化的信心,也会挫伤企业开展对外贸易投资合作的决心。

中国新能源汽车具备领先的技术优势。

以电池这个关键部件为例,从液态锂电池到半固态锂电池,从充电一次续航1000公里的麒麟电池,到充电5分钟续航400公里的800伏高压碳化硅平台,核心技术不断突破。

“中国新能源产业的国际竞争优势是中国企业长期创新发展和艰苦打拼的结果,是在激烈的市场竞争中形成的。”丁维顺说。

凭借多年培育形成的比较优势,中国新能源产品广受海外市场青睐。通过提供优质产品、促进需求升级、加快技术迭代,中国优质产能也在不断推动全球绿色低碳转型,持续为构建稳定高效的全球产业链供应链提供有力支撑。

2023年,全球可再生能源新增装机5.1亿千瓦,中国的贡献超过一半。中国风电、光伏产品已出口到全球200多个国家和地区,有效降低了全球清洁能源使用成本。

国际可再生能源署报告显示,过去十年间,全球风电和光伏发电项目平均度电成本分别累计下降超过60%和80%,这其中很大一部分归功于中国创新、中国制造、中国工程。

位于泰国春武里府的上汽正大有限公司泰国工厂,上汽MG品牌在泰国的首款纯电动车在这里完成生产,走向市场。上汽正大有限公司总经理赵峰说,企业在这里成立了东南亚地区研发和制造中心,今年准备生产12000辆电动汽车。

在泰国电动车协会副会长素罗·桑尼看来,中国汽车制造商在泰国设立工厂,组建合资企业,一方面带来了竞争,让泰国消费者有了更多选择,另一方面也带来先进技术,促进了就业,助力当地电动车产业链的完善。

在开放中创新合作,中国技术、中国供应链,正为全球汽车产业转型升级提供助力。

梅赛德斯-奔驰集团股份公司首席软件官欧孟宇告诉记者,奔驰辅助驾驶功能中的自动驾驶和座舱信息娱乐系统均由中国团队主导研发,面向全球市场;特斯拉上海超级工厂成为特斯拉

在全球主要的出口中心,2023年在其全球产能中占比过半……

“中国电动汽车出口将在全球范围内推动良性竞争,促进产业迭代和成本降低,改善整个行业发展形势。”德国芯片制造商英飞凌监事会主席、大众汽车集团前首席执行官赫伯特·迪斯说。

炒作“产能过剩论”背后的动机是什么?

不久前举行的2024(第十八届)北京国际汽车展览会热闹非凡,278个新能源车车型亮相,零部件展区3天就吸引20多个国家和地区约4.9万人次观众参观,海外观众占比37.6%。

一边是全球消费者对绿色技术兴趣盎然,一边是美国不断炒作中国新能源“产能过剩”冲击全球市场,甚至宣布将对自中国进口的电动汽车等产品加征关税,真相究竟如何?

从历史角度看,美国针对所谓中国“产能过剩”的抹黑话术已不是第一次出现。

专家指出,美国反复弹唱所谓中国“产能过剩”的老调,本质上是另一种形式的“中国冲击论”“中国威胁论”,是将经贸问题泛政治化、安全化、意识形态化的又一翻版。

“炒作中国新能源产能过剩是一个明显的双标行为。”曲凤杰分析,美国此番“老调重弹”是针对中国的新叙事陷阱,一方面意在把中国锁定在产业链低端,遏制中国新能源产业发展;另一方面为实施贸易保护主义找借口。

英国伦敦经济与商业政策署前署长罗思指出,美国担心在国际贸易中自己越来越多的产品无法保持价值链高端地位。这正道出了美方的意图——遏制打压中国新兴产业发展,为本国谋求更有利的竞争地位和市场优势。

相似的一幕也曾经在日本上演。

日本经济学家田代秀敏告诉记者,上世纪70年代,美国就曾以“生产过剩”为由打压日本纤维产业。随着日本汽车、半导体等产业崛起,影响到美国的利益,相关企业也受到美国遏制,导致日本高科技产业发展受阻。

“现在炒作所谓中国新能源‘产能过剩论’和当时日本的遭遇如出一辙。”

正如西班牙《起义报》网站近日发表的文章所说,这不过是基于地缘政治理由的经济保护主义。

一边高举绿色发展旗帜,一边又挥舞保护主义大棒。美国罔顾事实、包藏祸心,在更大范围和更深程度上对全球经济、全球市场产生了负面影响。

2022年8月,美国颁布的《通胀削减法案》明确提出购买新能源汽车的相关补贴政策,并规定美国消费者购买的电动汽车若含有“受关注外国实体”生产的电池组件,就不能享受7500美元的清洁能源汽车税收减免。

丁维顺指出,这种做法具有明显的歧视性和排他性,违反了世贸组织基本原则,也违背了自由贸易理念,本质上是一种贸易保护主义。

“历史和现实都已经多次证明,各国之间削减壁垒、扩大开放,国际经贸才能打通血脉、焕发生机。”丁维顺说,反过来讲,以邻为壑、孤立封闭会影响全球经济健康发展。

霍福鹏认为,推行这种措施不仅不利于自身内部问题的解决,而且会严重扰乱全球新能源汽车产业链的稳定运行,也给全球新能源产业发展和经济绿色转型带来新的障碍。“搞贸易保护主义损人不利己,是没有赢家的。”

绿色低碳转型蕴藏着海量的需求,也是世界各国的共同机遇。

何海林建议,各国应充分发挥各自比较优势,加强政策的协调和标准的统一,协同推进技术创新和成果共享,营造公平开放的国际环境,共同维护产业链供应链的稳定畅通。

加强能力建设人才培养,在开放合作中共同推动全球新能源产业发展。

“全球范围内新能源产能不是过剩,而是短缺;中国新能源产业发展对世界不是威胁,而是贡献;全球新能源产业发展不要封闭受限,而要开放合作,才能行稳致远。”丁维顺的话,道出参加“中国经济圆桌会”官员和专家以及全世界有识之士的共同心声。

(新华社北京5月20日电)



这是“中国经济圆桌会”录制现场。(新华社发)

商务部:

出口多意味着“产能过剩”的论调完全站不住脚

新华社北京5月20日电 针对近段时间美西方国家给中国新能源产业贴上“产能过剩”的标签,商务部政研室副主任丁维顺在新华社20日推出的“中国经济圆桌会”大型全媒体访谈节目上说,出口多意味着“产能过剩”的观点完全站不住脚。把中国新能源产品出口多等同于“产能过剩”,既有悖常理和常识,也与客观事实严重不符。

丁维顺从两个角度进行了阐述。从国际贸易往来看,国际贸易的产生和发展,是各国基于要素禀赋、技术积累、发展路径等形成不同产业的比较优势,进行国际分工合作、互通有无,从而有效提升全球经济效率和福祉。

从市场经济原理看,在经济全球化的现实背景下,供需问题要从全球看,不能只看一国。当今世界经济早已你中有我、我中有你,成为不可分割的一个整体,生产和消费都是全球性的,需要在全球视野下进行供需匹配和调节。

丁维顺列举了一组数据:美欧日等发达国家长期向世界大量出口一些产品,美国生产的芯片约80%用于出口,德国、日本生产的汽车分别有近80%、约50%用于出口,波音、空客生产的大量客机也是用于出口。就中国而言,2023年中国新能源汽车出口量占总产量的比例仅约12.7%。

绿色低碳是大势所趋,全球对新能源产品的需求持续扩大,新能源产

业的发展空间依然十分广阔。先进产能非但不会过剩,反而是相对不足的。据国际能源署研究,为实现碳中和目标,2030年全球新能源汽车销量需要达到约4500万辆,是2023年的3倍多;2030年全球动力电池需求量将达3500GWh,是2023年全球出货量的4倍多,均远超目前全球供给能力。

“有关国家和地区不能一边高举绿色发展的旗帜,一边挥舞保护主义的大棒。”商务部新闻发言人何亚东日前就这一问题回应称,这是典型的自相矛盾和双重标准,是一种“双标主义”,既会阻碍全球绿色转型,动摇气候变化的信心,也会挫伤企业开展对外贸易投资合作的决心。

国家发展改革委:

采取更多举措巩固扩大新能源汽车产业发展优势

新华社北京5月20日电 国家发展改革委产业司副司长霍福鹏在新华社20日推出的“中国经济圆桌会”大型全媒体访谈节目上说,国家发展改革委将会同有关方面采取更多务实举措,推动新能源汽车提质、降本、扩量,巩固和扩大产业发展优势。

霍福鹏说,在鼓励新能源汽车消费方面,下一步要推动落实汽车以旧换新、新能源汽车下乡、公共领域车辆电动化等政策措施,进一步扩大市场规模。在加快推动技术进步和创新方面,将支持相关企业加快电动化和智能化技术研发,锻长板、补短板,持续增强产业竞争力。

他表示,要积极推动新能源汽车产业实现更高质量发展。要培育更多中国的龙头企业,不断提升企业竞争力,同时,更加注重行业龙头企业和上下游零部件企业的协同配合,增强产业链韧性。

近年来,我国新能源汽车产业快速发展,竞争力持续增强。我国新能源汽车保有量超过2000万辆,一批具备全球竞争优势的新能源汽车企业正在形成。

“中国的新能源汽车已经在全球形成了比较优势。”霍福鹏说,我国新能源汽车竞争力主要源于绿色发展理念引领、完整产业链依托、规模巨大市场支撑,以及开放创新生态促

进。在政策指引下,我国汽车产业加快电动化转型,新能源汽车产销量连续9年位居全球首位,保有量超过全球一半。我国动力电池及其关键材料全球市场份额超过60%,累计建成了充电基础设施900多万台,进入动力电池回收利用白名单的企业超过150家。我国拥有全球最大的新能源汽车消费市场,销量全球占比超过60%。

“我国也是全球最大、最开放的汽车市场之一。”霍福鹏说,欢迎全球汽车企业深度融入中国市场和产业链体系,共享发展成果。同时,支持中国企业加强国际合作,为全球汽车产业进一步提升电动化和智能化水平贡献中国力量。

“中国的新能源汽车已经在全球形成了比较优势。”霍福鹏说,我国新能源汽车竞争力主要源于绿色发展理念引领、完整产业链依托、规模巨大市场支撑,以及开放创新生态促

工业和信息化部:

四方面优势构成我国新能源汽车产业竞争力

新华社北京5月20日电 工业和信息化部运行监测协调局副局长何海林在新华社20日推出的“中国经济圆桌会”大型全媒体访谈节目上说,我国新能源汽车产业的竞争力主要体现在持续创新积累的技术和品牌优势、完善配套能力形成的产业链优势、超大规模市场推动造就的产业规模优势、丰富的人力资源和要素优势四个方面。

近年来,我国新能源汽车产业变革趋势,统筹技术创新、市场培育、基础设施建设等工作,推动新能源汽车产业快速发展。2023年,新能源汽车产销分别完成958.7万辆和

949.5万辆,连续9年位居全球第一。2024年一季度,我国新能源汽车产销同比分别增长28.2%和31.8%,新能源汽车出口同比增长23.8%,成为推动全球汽车产业电动化转型的重要力量。

何海林说,我国形成新能源汽车产业的综合竞争优势,得益于我们锚定发展新能源汽车的战略定力、坚持纯电动路线不动摇,得益于建立健全高效的工作机制、政企产学研密切协同配合,得益于行业企业加大研发投入、通过创新形成强大内生动力,更得益于全球分工配

合和开放合作、形成产业链供应链的国际协同。

他说,当前,全球汽车产业正在加快与能源、交通、信息通信等领域融合发展,新能源汽车将迎来更大的发展机遇,更加广阔的发展空间。工业和信息化部将积极营造开放包容的发展环境,也希望各国企业、研究机构、行业组织在贸易投资、技术研发、标准制定等领域深化交流合作,通过加强政策对话、共同推进重点技术研发、推动自由贸易、促进资源要素和基础设施互联互通和高效运行等,推动产业高质量发展。