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

近段时间，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。”商务部政研室副主任丁维顺说，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？西方向亚洲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，以及国内国外两个市场，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成长的根本原因。

“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%。

超大规模市场激发了创新活力。从国产大算力芯片到驱动电机、轻量化材料，凭借产业各方持续的研发突破，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泊车和后座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个新能源车型竞相亮相，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中国绿色技术兴趣盎然，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义指出，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。

一边高举绿色发展大旗，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抵免。

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产业问题的解决，而且会严重打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，营造公平竞争和贸易的国际环境，共同维护产业链供应链的稳定畅通。加强能力建设和人才培养，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设限，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　记者韩洁、欧阳为、张辛欣、谢希瑶、严赋憬、陈炜伟）

中蒙“草原伙伴-2024”陆军联训闭幕

本报讯　王立军、记者张东盼报道：5月19日，中蒙“草原伙伴-2024”陆军联合训练闭幕式在蒙古国东戈壁省某训练场举行。

当天13时许，闭幕式正式开始，中蒙双方举行升旗仪式，双方领导和嘉宾分别进行了简短致辞，并宣布此次联合训练实施阶段结束。

闭幕式前，中蒙参训力量举行了实兵演练，中蒙双方指挥员检阅了参训分队。闭幕式后，中蒙双方共同组织了联欢会，两军参训官兵精心准备的节目交替上演，现场不时响起热烈掌声。

此次联合训练是两国陆军首次联合训练，以应对非法武装团体活动为课题，旨在进一步深化中蒙两军战略互信与务实合作，为地区和平稳定注入正能量。

上图：5月19日，中蒙“草原伙伴-2024”陆军联合训练举行实兵演练。图为参训分队在演练中打击空中目标。

朱甫鑫摄

外交部发言人就伊朗总统莱希遇难答记者问

新华社北京5月20日电　（记者**马卓言、许可**）外交部发言人汪文斌20日在例行记者会上就伊朗总统莱希遇难答记者问。

汪文斌说，习近平主席已向伊朗第一副总统穆赫贝尔致唁电，代表中国政府和人民就莱希总统在直升机事故中遇难表示深切哀悼，向穆赫贝尔第一副总统、莱希总统亲属以及伊朗政府和人民表示诚挚慰问。习近平主席指出，莱希总统就任以来，为维护伊朗安全稳定、促进国家发展繁荣作出重要贡献，也为巩固和深化中伊全面战略伙伴关系作出积极努力。他的不幸遇难是伊朗人民的巨大损失，也使中国人民失去了一位好朋友。中国政府和中国人民十分珍视中伊传统友谊，相信在双方共同努力下，中伊全面战略伙伴关系一定会不断巩固和发展。

汪文斌说，中方也对阿卜杜拉希扬外长不幸遇难深表哀悼，向阿卜杜拉希扬外长亲属表示诚挚慰问。

汪文斌表示，事故发生后，中方高度关注，并表示愿向伊方提供一切必要支持和协助。中方坚定支持伊朗政府和人民维护独立、稳定和发展，愿同伊方一道进一步深化中伊全面战略伙伴关系。

总统遇难对伊朗有何影响

伊朗政府20日确认，总统莱希在19日发生的直升机事故中遇难。伊朗宪法监护委员会同日宣布，伊朗第一副总统穆赫贝尔已代行总统职务，直至50天内举行新总统选举。

分析人士指出，伊朗关于总统去世后的权力承继有着明确制度安排，加之伊朗最高领袖哈梅内伊对国内政局有较强掌控能力，因此莱希遇难后伊朗的国家运行不会出现明显波动。

出差途中遇难

据伊朗媒体20日报道，莱希及数名伊朗高官所乘直升机的残骸已被找到，包括莱希在内的机上人员均遇难。

据报道，莱希19日在伊朗西北部邻近阿塞拜疆的东阿塞拜疆省霍达阿法林县出席一座大坝的落成仪式后，同伊朗外交部长阿卜杜拉希扬、东阿塞拜疆省省长拉赫马提等高官乘直升机前往东阿塞拜疆省省会大不里士，参加一个石化综合设施的落成典礼。直升机途中发生事故紧急降落。

事发后，伊朗全力开展救援，多国表示愿为搜救工作提供帮助。应伊方请求，土耳其军方在事发当晚出动一架无人机和一架具备夜视能力的搜救直升机协助搜救。俄罗斯也派出两架飞机、一架直升机和50名搜救人员。但由于事发山区地形复杂，且正值多雾天气，能见度低，救援团队第二天才抵达事发地。

卡塔尔半岛电视台根据视频画面判断，莱希事发时乘坐的是贝尔212直升机。20世纪70年代，美国贝尔直升机公司曾在伊朗设立工厂。1979年伊朗伊斯兰革命后，伊朗受到美国制裁，在直升机制造方面开始对各型号贝尔直升机的部件乃至整机进行仿制。美国有线电视新闻网援引军事分析师锡德里克·莱顿的话说，难以获取直升机备件可能是“导致此次坠机的一个因素”。

检察官出身

莱希1960年出生在伊朗东北部城市马什哈德，15岁进入什叶派圣城库姆的宗教学院学习，师从伊朗一些显赫的宗教人士。他从17岁开始就在政治上积极反对推行西方化和世俗化的巴列维王朝政权。

1979年伊斯兰革命后，莱希进入检察体系，从首都德黑兰以西的卡拉季起步，先后担任哈马丹省检察官、德黑兰检察官等重要职务，2014年出任伊朗总检察长，2019年担任伊朗司法总监。长期在司法系统担任公职的莱希也一直在宗教学校担任教职。

莱希于2021年6月当选伊朗总统，同年8月就职，他为维护伊朗安全稳定、促进国家发展繁荣作出重要贡献。一些报道说，莱希深得最高领袖哈梅内伊的信任，屡屡获得重要任命，原本可能成为最高领袖接替者。

外交方面，在莱希担任总统期间，伊朗与美西方关系依然紧张，伊朗和美国就伊核协议的履约谈判未有进展。不过，伊朗近年来积极拓展周边外交，与沙特恢复了外交关系，并与海湾国家开启新阶段合作。此外，伊朗还成为上海合作组织成员国和金砖国家成员。

内政外交不会突变

伊朗宪法监护委员会20日宣布，根据宪法规定并经哈梅内伊批准，伊朗第一副总统穆赫贝尔已代行总统职务。

伊朗宪法规定，如果总统在任期内去世，第一副总统将代行总统的权力和职责，由议长、司法总监和第一副总统组成的委员会将在50天内安排选举新总统。

19日事故发生后，穆赫贝尔主持召开紧急内阁会议。会后发表的声明说，内阁将继续遵循莱希的路线，国家的管理不会出现问题。上海外国语大学中东研究所教授刘中民表示，伊朗关于总统去世后的权力承继制度很完善，总统去世不会导致国家陷入混乱。

同时，从伊朗的权力结构来看，总统并非国家最高领导人，在其之上还有最高领袖。伊朗最高领袖哈梅内伊在直升机事故后表示，伊朗民众无需担心，国家和政府工作不会受到影响。刘中民说，哈梅内伊自1989年任伊朗最高领袖以来，一直能很好地在伊朗不同政治派别之间实现平衡，多次带领国家渡过危机。

不少分析人士认为，此次事件不会对伊朗内政外交造成大的影响，也不会引发明显的政策变化。

（据新华社北京5月20日电）

外交途径是维护南海和平稳定的审慎之道

——访菲律宾“亚洲世纪”战略研究所副所长安娜·马林多格-乌伊

菲律宾“亚洲世纪”战略研究所副所长安娜·马林多格-乌伊日前接受新华社记者专访时说，当前南海局势总体稳定，但局部出现紧张甚至升温，主要是菲律宾政客不断炒作挑衅所致。相关各方应通过沟通和磋商处理菲中关系和南海问题，切实维护南海和平稳定。

近一段时间，菲律宾在南海频繁侵权挑衅、激化矛盾，少数民间反华力量组织百艘渔船在菲海警和公务船配合下妄图侵闯黄岩岛海域，其国会参议长和国防部长等更是“组团”登上菲方非法侵占的中业岛。马林多格-乌伊反对菲方这种作秀博眼球的做法，批评这些动作无助于解决争议，反而只会搅乱南海局势，破坏地区和平稳定。

她说，炒作行为不是解决争议的正确方法。一些菲律宾政客频频前往南海，就是为了拍照上头条，是政治作秀。她指出，这些政客其实“别有用心”，目的是为明年菲律宾中期选举造势。

她说，外交途径是维护南海和平稳定的审慎之道。现任菲律宾政府在南海问题上的做法损害了菲律宾与中国的关系，可能在经贸、人文等领域产生不利影响。她建议，菲律宾政府应当坚持独立自主的外交政策，以务实态度妥处两国关系。

马林多格-乌伊说，将中国当作朋友、邻居和伙伴，对话磋商会更顺利，这才是更务实的做法。

（新华社马尼拉5月20日电　记者张怡晟、杨云起）