



“匹夫无罪，怀璧其罪”

——起底“中国产能过剩论”荒谬逻辑

新华社记者 俞慧峰 曹薇凡 吴慧珊

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。

中国产能过剩与否，更要看长远需求

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。

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尚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国际市场。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。

西方渲染“中国威胁”，各怀保护主义算盘

美国财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。

美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美国，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。

新华社北京4月11日电（参与记者魏一骏 陈浩 周玥 张帆 赵修知 赵小娜）

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。中国出口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17万块来自中国的光伏太阳能电池，将太阳能转化成电能照亮千家万户。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。

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。

新华社北京4月11日电（参与记者魏一骏 陈浩 周玥 张帆 赵修知 赵小娜）

「中国产能过剩论」是个伪命题

——全球视野下中国产能真实叙事系列评论之一
新华社记者 樊宇

近期，美西方一些政客和媒体联手炒作所谓“中国产能过剩论”，反映出中国新能源产业迅速发展背景下，一些人的焦虑不断增加，担心“跑不过”中国，便给中国扣上“过剩产能冲击世界”的帽子，企图借此歪曲抹黑中国与世界的经济关系，维护其在全球产业链供应链中的垄断地位。

无论是从市场经济原则和价值规律来看，还是结合全球分工和国际市场情况来分析，“中国产能过剩论”都是个伪命题。

在全球化背景下，判断产能是否过剩，要从全球市场需求和未来发展潜力来看。供需平衡是相对的，不平衡往往是常态。这种不平衡在任何实行市场经济体制的经济体都可能发生，在美国等西方国家历史上就曾多次出现。从全球市场供需角度来看，如果市场规模持续扩大，潜力得到充分激活，过剩将不复存在，甚至可能转为不足。从这个意义上讲，解决问题的途径还是要依靠市场按照价值规律进行调节。中国是一个融入全球化的开放市场，中国企业配置资源不仅考虑国内，还要考虑国际，这是国际化企业的天然倾向。如果产能超过本国需求就是“产能过剩”，那就相当于将产品出口跟产能过剩画上等号，这是违背经济理性的逻辑。

当前，从全球范围来看，绿色产能不是过剩，而是严重不足。根据国际能源署测算，2030年全球新能源汽车需求量将达4500万辆，是2022年的4倍多；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，特别是众多发展中国家对新能源产品的潜在需求巨大。中国作为绿色产品的重要生产国，继续其生产活动，符合市场经济规律。德国罗兰贝格国际管理咨询有限公司高管丹尼斯·德普指出，未来五年全球需要增加大量的可再生能源产能，这与《巴黎协定》应对全球变暖的承诺保持同步。中国不仅要满足国内需求、推动实现“双碳”目标，还要为全球应对气候变化、实现绿色发展作出积极贡献。用保护主义捆绑新能源产业，无疑将削弱各国应对气候变化的能力。

从相关主要指标来衡量，所谓“中国产能过剩论”也站不住脚。法国企业家阿诺·贝特朗日前在社交媒体上发文指出，从产能利用率、库存水平以及利润率这三个关键指标分析，目前没有任何迹象表明中国“产能过剩”，“宁愿把自己的失败归咎于别人，也不愿面对现实”，“产能过剩论”再一次证明了西方糟糕的领导。彭博社近日发文认为，美国对中国产能过剩的抱怨缺乏数据支持。首先，中国电动汽车出口增加的同时，价格也在上涨，中国领先的电动汽车在欧洲的平均售价大约是中国国内的两倍，这一方面说明西方所谓“倾销”的说法站不住脚，另一方面说明市场需求正在增加，何来“过剩”之说。其次，中国目前是全球最大的纯电动和混合动力汽车市场，出口占生产的比例远低于德国、日本和韩国等汽车生产国。彭博社专栏作家戴维·菲克林指出，西方担心中国新能源产品冲击世界，但相关技术产品在中国出口中所占的份额仍然相当小。

一个国家在全球形成优势产业，取决于成本、效率、可持续性等因素，说到底还是经济规律发挥作用的必然结果。有国际竞争力的产品，自然存在国际市场的需求。中国新能源产业的竞争优势根植于中国超大规模市场优势、完整工业体系和丰富人力资源，企业通过技术创新降低生产成本，提高新能源产品的经济可及性。北京大学国家发展研究院教授卢锋指出，中国贸易竞争力绝非依靠西方指责的政府补贴，而是依靠中国研发能力的提升、完整产业链供应链的支撑，再加上中国巨大的市场，这些其他国家无法比拟的要素加在一起让中国形成了产能优势。在新能源汽车等新兴产业发展上，美西方一些国家固守零和思维，在制定产业政策时违背经济规律，刻意通过“去风险”等方式扰乱全球产业链供应链网络，阻碍全球资源高效配置，导致其本土企业发展受阻，这是其政治生态恶化造成的结果。

从所谓“中国威胁论”到“中国冲击论”，再到“产能过剩论”，西方不断构建“中国威胁叙事”的变体，实则为其破坏公平市场原则找借口，为保护主义经济政策寻辩护。将产能等经贸问题泛政治化、泛安全化，违背经济规律，既不利于本国产业提质升级，也不利于世界经济行稳致远。美西方要做的，是放弃意识形态纷争，提高治理水平，为企业发展创造有利空间，而不是炒作“产能过剩论”这样的伪命题，企图把别人绊倒，而使自己跑得更快。

新华社北京4月10日电

xinhuashiping 新华时评



首趟中老铁路(郑州—万象)国际货运列车按图运行

首趟中老铁路(郑州—万象)国际货运列车按图运行

4月11日，在国铁集团郑州局圃田站，首趟中老铁路(郑州—万象)国际货运列车在做发车前准备。

当日，随着满载机械零配件、陶瓷玻璃制品、纱布、冰柜、洗衣机等45个集装箱的80031次货运列车从国铁集团郑州局圃田站发出，标志着首趟中老铁路(郑州—万象)国际货运列车正式按图运行。

据了解，中老铁路(郑州—万象)国际货运列车实行一周3列按图开行，平均运行6天。
新华社记者 吴刚摄

好消息

春日好时节，出游正当时，大同云冈国际机场四月起加密大同=上海航班，特价机票589元起！
加密航班时刻为每周二、周四、周六三班，具体详情请关注大同云冈国际机场公众号，还等什么！出发！

大同云冈国际机场 2024年4月特价信息：

大同—沈阳 249元起	大同—武汉 430元起	大同—兰州 510元起	大同—昆明 662元起
大同—郑州 300元起	大同—大连 430元起	大同—成都 540元起	大同—深圳 720元起
大同—长春 350元起	大同—青岛 460元起	大同—上海 589元起	大同—广州 780元起
大同—哈尔滨 360元起	大同—长沙 470元起	大同—杭州 600元起	
大同—温州 390元起	大同—南京 500元起	大同—重庆 660元起	

温馨提示：以上航班价格均不含燃油附加费及民航发展基金，数量有限，欲购从速。

机场问询:0352-7581666,7681666,18003529172 团队咨询:0352-7696896 票务电话:0352-2015558 货物运输电话:0352-7932666,15603421476

封路通告

长城一号旅游公路连接线大同市云冈区鸡儿崖乡政府—鸡儿崖乡抗日情报站公路改造工程，已由大同市行政审批服务管理局批准实施，为确保施工安全、保证工程进度，计划对云冈区鸡儿崖乡政府—鸡儿崖乡抗日情报站连接线K20+900—K26+910(鸡儿崖乡政府—兴胜沟村)段实施封闭施工。封闭起点位于鸡儿崖乡政府南侧顺接既有县道X895新黑线K20+900处，途经魏家沟村、挖金湾煤业公司、常流水村，终点位于新黑线K26+910处(新黑线与兴胜沟—高线交叉处)，全长6.01公里。封闭时间从2024年6月1日起至2024年11月15日止。封闭期间禁止社会车辆通行，过往车辆请绕行县道X037峰峰线、左路线、台子山—刘家窑线、黑流水—一五丰咀村道。

大同市公安局
2024年4月12日