

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

□新华社记者

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%。

不少国际人士对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,鼓噪撒播“出口多是产能过剩”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》近日刊发评论文章称,“什么是产能过剩?西方对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、瑞德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,追求绿色低碳是全球世界的共识和潮流,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%,太阳能光伏产量增长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“中国产品出口威胁国内产业发展”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、加快技术创新,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汽车在这里完成生产,走向市场。上汽正大有限公司总经理赵峰说,上汽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。

在泰国电动汽车协会副会长索罗·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,助力当地电动汽车产业链的完善。

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系统和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个新能源汽车型竞相亮相,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,甚至宣布将对对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份额。

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,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。

伊朗总统莱希等人在直升机事故中遇难

新华社德黑兰5月20日电 据伊朗伊斯兰共和国广播电视台20日报道,伊朗总统莱希乘坐的直升机19日在西北部东阿塞拜疆省坠毁,莱希不幸遇难。

报道说,莱希随行团队的伊朗外长阿卜杜拉希扬、东阿塞拜疆省省长拉赫马提等多名高级官员以及机组人员也在事故中遇难。

另据伊朗伊斯兰共和国通讯社报道,在莱希等人遇难后,伊朗政府召开由第一副总总统穆赫贝尔主持的紧急会议并发表声明,对遇难人员表示哀悼,并保证国家事务不会因此受到干扰。

根据伊朗宪法第131条,如果总统

在任期内去世,经伊朗最高领袖确认,由第一副总总统代行总统职务。第一副总总统、议会议长和司法总监将组成委员会,须在50天内安排新总统选举。

据报道,总统的直升机由3架直升机组成,事发时正从霍达阿法林县前往大不里士,参加一个石化综合设施的落成典礼。当天早些时候,莱希与阿塞拜疆总统阿利耶夫一起参加了霍达阿法林县的水库大坝落成仪式。

莱希1960年出生在伊朗东北部的马什哈德,2014年被任命为伊朗总检察长,2019年开始担任伊朗司法总监。2021年6月,莱希在总统选举中获胜,当选伊朗第13届总统,同年8月就任。

伊拉克政治困境凸显美国干涉之祸

□新华社记者 李军 段敏夫

伊拉克国民议会18日再次召开会议选举新议长,因各派分歧严重依旧未果而终。如今距伊国民议会前议长穆罕默德·哈比布遭罢免已半年有余,新议长迟迟无法选出。

伊政局自美国2003年入侵伊拉克以来持续动荡。分析人士认为,美国试图以西方制度为模板,将伊拉克打造成所谓“中东民主样板”。但事实却是,伊拉克在美国干涉下陷入族群对立加剧、派系矛盾愈加难以调和的政治乱局。

议长持续“难产”

伊拉克国民议会共有329个席位,311名议员出席当天的会议。逊尼派政治团体支持的萨利姆·艾萨维和前议长马哈茂德·马什哈达尼是此次选举的主要候选人。艾萨维获得158票,马什哈达尼则获得137票,均未能获得过半票数。会议期间议员们发生激烈争吵,伊国民议会第一副议长曼达拉维不得不宣布休会。

沙特《阿拉伯新闻》日报网文章指出,这次投票是迄今为止最接近选出伊拉克国民议会新议长的一次投票。

伊拉克法律规定,如果议长候选人未能获得过半席位的支持,则需对候选人进行另一轮无记名投票。

去年11月14日,伊联邦最高法院发表声明说,因前议长哈比布希采取非法手段强迫其他议员辞职,法院裁定终止哈比布的议员资格。

今年1月,伊国民议会曾召开会议选举新议长。第一轮投票过后,无候选人获得过半票数。消息人士告诉新华社记者,不同派别因政治分歧而争辩不休,使得本该继续进行的第二轮投票无法顺利举行,随后曼达拉维宣布休会。

政局接连动荡

2003年,美国以所谓“伊拉克拥有大规模杀伤性武器”为由,打着“民主和自由”的旗号,悍然入侵伊拉克。20多年以来,该国政治局势频频遭遇“地震”。而此次议长选举迟迟未果,是伊拉克政局长年动荡的又一例证。

美国入侵伊拉克后,驻伊美军和伊境内反美力量激烈对抗,伊国内教派冲突也愈发激烈。美国根本不是为了伊拉克的“自由、民主、繁荣”,“经历过伊拉克战争的巴格达市民穆罕默德·阿里对记者说。

根据美国盖洛普公司2023年发布的调查报告,72%伊拉克民众表示不相信“美国真的鼓励在当地建立民主制度”,71%伊拉克民众表示不相信“美国允许当地人塑造自己的政治未来”和“美国将致力于改善当地经济”。

“美国自身的民主制度劣迹斑斑,却通过战争将其强加给伊拉克,这反而激化了伊拉克国内的教派纷争和民族矛盾。事实证明,美国根本不是为了伊拉克的‘自由、民主、繁荣’,“经历过伊拉克战争的巴格达市民穆罕默德·阿里对记者说。

“港口城是斯中两国互利共赢的典范”——斯里兰卡人眼中的科伦坡港口城

□新华社记者 伍岳 车宏亮

在斯里兰卡首都,科伦坡港口城建设已进入第十个年头,是斯里兰卡与中国共建“一带一路”重点合作项目。十年间,港口城从填海造地到招商引资,如今已初具一座蓬勃发展的新城雏形。

在科伦坡港口城经济恢复和社会发展的当地人眼中,中国企业到斯里兰卡投资建设为当地带来机遇与希望,双方合作取得了丰硕成果。

“这是斯里兰卡第一个填海造地工程,第一个进行总体规划的海滨新城,第一个专门的经济特区……”港口城副总理图勒西·阿卢维哈雷一口气列举了一连串的“第一”。他说,来自中国的建设者和管理者带来了先进的技术、设备、管理模式和经营理念,这些都是港口城让斯里兰卡获得的最直接收益。

阿卢维哈雷说,如果用“一个词形容他的中国同事们,那就是‘专业’。”在填海阶段,中国工程师为当地员工传授了很多先进经验,促进了斯里兰卡基础设施建设能力。

协调与当地民众的关系同样是保证港口城项目顺利推进的关键。科伦坡港口城经济委员会主席迪内什·维拉科迪表示,港口城一向欢迎民众对项目提出问题或意见,并十分乐意同公众直接交流。

“建立信任和理解很重要。港口城一直努力提供透明、清晰的信息,努力

确保每个人都能了解项目的目标和益处。”维拉科迪说,十年来,港口城逐渐获得当地人信赖。

如今,定期有园林、建筑、设计等专业的斯里兰卡大学生到港口城参观学习。港口城景观设计师大卫·维拉科迪表示,大部分来实习的学生都希望能再到这里工作,他们认为港口城可以提供更多发展机会和更好工作环境。

“港口城是目前外国在斯里兰卡最大的投资项目,无论是在新冠疫情期间还是斯里兰卡经济困难时期,港口城项目都没有撤离,而是按计划高质量推进。现在它已成为斯中两国互利共赢的典范。”斯里兰卡投资促进部国务部长阿穆努加马说,中国投资在改善基础设施、创造就业岗位等方面为斯里兰卡提供大量帮助,实实在在增进了斯里兰卡人民福祉。

谈到自己不久前赴中国参加投资贸易洽谈会并参观厦门等城市,阿穆努加马惊叹于中国经济的发展势头。他表示,中国经济毫无疑问将继续保持高水平,包括新能源汽车在内的高新产品也将更好服务全球市场。

“斯里兰卡经济已走上恢复轨道。我们期待也相信更多中国投资者能够为斯里兰卡经济发展带来新机遇,就像港口城项目那样。”阿穆努加马说。

日媒调查:中国在应对全球变暖方面的技术竞争力正稳步提升

新华社东京5月20日电 《日本经济新闻》网站日前报道,日本经济新闻社的一项调查显示,中国在二氧化碳回收利用方面的技术专利数量居世界首位,这表明中国在应对全球变暖方面的技术竞争力正稳步提升。

二氧化碳回收利用涉及二氧化碳的捕获、储存、分离、转化等一系列相关技术。日本经济新闻社调查结果显示,截至今年2月,中国企业和研究机构持有的二氧化碳回收利用相关技术专利数为10191项,是2015年时专利数的4倍。美国和日本在这方面的技术专利数分别为3574项和2977项,位居第二和第三位。

此外,按照竞争对手关注度等因素对二氧化碳回收利用相关专利的质量进行分析,中国专利的质量水平也很高,质量排名仅次于美国,而且近年来与美国专利质量的差距急速缩小。

报道介绍,二氧化碳回收是解决全球变暖难题的关键技术之一。目前各国都在竞相开发相关技术,来捕获工厂排放的或大气中存在的二氧化碳,并将其埋入地下或者用作化工原料。

报道说,中国在二氧化碳分离以及将其转化为化工原料等领域拥有很高的技术能力。例如中国科学院在将二氧化碳转化为甲烷等燃料技术方面表现突出;中国石化的百万吨级CCUS(二氧化碳捕集、利用与封存)项目,每年可减排二氧化碳100万吨。



第十届世界水论坛在印尼巴厘岛开幕

5月20日,在印度尼西亚巴厘岛,印尼总统佐科(中)在第十届世界水论坛上讲话。第十届世界水论坛20日在印度尼西亚巴厘岛开幕,这是世界水论坛首次在东南亚国家举办。本届论坛以“水促进共享繁荣”为主题,将围绕水安全与繁荣、人类与自然用水、减灾与管理、治理合作与水外交、可持续水融资、知识与创新等议题举办多场会议。

□据新华社