

# 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”，带动相关产品出口高速增长。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%。

中英商务业务发展深顾问、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，可以通过进出口来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、企业的效益等多种因素，以及国内国外两个市场、看供需关系的综合研判。

专家表示，从全球市场来看，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。

### 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是靠的国内补贴，并渲染“中国产品出口威胁



在上汽时代动力电池系统有限公司车间，工人在安装新能源汽车动力电池系统(2023年2月16日摄)。 新华社发

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，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。

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1.2万辆电动汽车。

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 and 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，甚至宣布将对从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。

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 and 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。

新华社记者(据新华社北京5月20日电)

部分码头岸线超规多占，一些“黑码头”未批先建，部分违规码头整改不到位……近日，“新华视点”记者随中央第六生态环境保护督察组在重庆市云阳县、奉节县等地走访发现，部分长江及重要支流的自然岸线被严重侵占，自然生态环境遭破坏。

### 超规多占、未批先建

金槽码头位于长江干线，距离长江三峡起点、“朝辞白帝彩云间”的白帝城瞿塘峡风景区仅3000余米，满载货物的船舶常年从码头前的黄金水道穿梭。记者近期随督察组了解到，该码头获批岸线仅有200米，但实际占用的长江自然岸线约560米。

类似“超规多占”问题在云阳县、奉节县较为普遍。例如，长江重要支流汤溪河上的联盛码头规划岸线使用指标为150米，但经过记者实地走访测量，联盛码头实际占用岸线长度约800米。

云阳县三坝溪港口距离长江干流300米。记者随督察组调阅资料发现，该港口2020年建成时已占用岸线长度1112米，而其在规划里仅有536米的岸线指标。

走访时，督察组还发现一些未批先建的“黑码头”。在奉节县金槽码头附近的河谷处，记者看到一座新建的货运码头，现场勘测占用自然岸线约60米，下河道路长约188米，露天堆存砂石等建筑材料约5000立方米。但经核实，该货运码头并未取得土地及岸线使用许可证。

### 生产生活垃圾严重污染江河

走访中记者注意到，长江干流部分航段尤其是距离码头较近的水域，一些生活垃圾漂浮在一江碧水上。

督察组在云阳县前期摸排时发现，代李子码头、镇溪码头存在污染防治设施不到位情况，生产生活污水直排长江一级支流小江。此外，灯笼桥码头规划岸线65米，实际占用岸线约250米，堆放大量砂石，造成生态破坏。

在奉节县二煤厂码头，硬化场坪路面上一片黑色引人注目，经现场确认是煤灰粉尘遗撒。在清洗场地时，这些煤灰将被直接冲刷至长江重要支流梅溪河。

在奉节县红湾子码头，记者看到露天存放煤、砂石问题较为突出。记者查阅该码头环评文件了解到，按要求，码头建设前需要在堆场安装密封罩棚、喷淋洒水等设施，但至今码头业主仍未完成相关工作。

此外，除了码头，云阳县、奉节县岸线周边的一些堆场和工地也存在污染隐患。例如，云阳县凉水井砂石堆场占用滩涂近20亩，在三峡库区消落区违规堆放砂石，生产废水直排长江重要支流汤溪河。奉节县半岛隧道段项目在朱衣河右岸露天堆存大量施工物料、砂石、建材等，也未采取污染防治和风险防范措施。

### 敷衍整改值得警惕

为治理非法码头现象，相关部门多次发文要求，依法打击未批先建、批临共用、多占少用等行为；对于未取得港口岸线许可或超出许可规模和范围建设的码头设施，管理部门要对业主进行约谈，责令限期改正。但记者随督察组了解到，重庆部分违规码头存在整改不到位问题。

云阳县政府专题会议纪要显示，当地多部门近年来多次对三峡库区港口进行“合规整改”，包括减少泊位数量、退还岸线复绿等措施，而且专家评估“已达标”。

督察组现场发现，三坝溪港口确实减少了一个泊位，但是复绿区域并未恢复自然岸线，只是在陆域场坪的硬化路面划出一道宽约20米的绿植被带，整改前后港区基本没有变化，硬化的岸线和陆域设施仍保持建设初期模样，部分堆场还露天存放着砂石。

记者了解到，问题整改到重庆市后，云阳、奉节两地均表态积极整改。对于岸线侵占和污染、码头设施不到位的情况，两县将专班督办，立行立改。

云阳县按照“拆除复绿一批、规范经营一批、补办手续一批”的工作举措，对超规划占用岸线部分和整改不彻底，坚决予以拆除，全面恢复自然岸线。“违规堆放砂石等整改到位后，通过技术手段加强监管；对有规划无岸线手续的联盛码头，抓紧完善审批手续。”云阳县相关负责人说。

奉节县建立“一个问题、一套方案、一个牵头单位、一抓到底”的工作机制，严格按照规划制定码头整改提升方案，消除超泊位经营条件。“全县将开展非法侵占长江岸线专项整治，加大河湖水域岸线利用管控力度。”奉节县相关负责人说。

记者在走访时发现，云阳、奉节等地位于三峡库区范围，辖区内长江和重要支流的水位涨落会带来泊位位置变化。部分基层干部和码头业主希望结合库区实际情况，对超规划占用岸线问题综合考量进行整改。

新华社“新华视点”记者(新华社重庆5月20日电)

# 打造智慧城市升级版

## ——国家数据局解读城市全域数字化转型

中，到2027年，全国城市全域数字化转型取得明显成效，形成一批横向打通、纵向贯通、各具特色的宜居、韧性、智慧城市，有力支撑数字中国建设。

对于“全域数字化转型”，国家数据局数字经济司司长吴晓宇特别提出“整体性重塑智慧城市技术架构、系统性变革城市管理流程、一体化推动产城深度融合”。这一转型实际上贯穿城市规划、建设、管理、服务、运行全过程。

如何推进转型？吴晓宇说，重点要全域推进城市数字化转型，建立并完善城市数字化共性基础平台体系；全方位增强城市数字化转型支撑，统筹推动城市算力网、数据流通利用基础设施等建设；全过程优化城市数字化转型生态，加快推进适数化制度创新，持续创新智慧城市运营运维模式。

### 如何理解数字经济与智慧城市的关系

意见提出“培育壮大数字经济”“促进新型产城融合发展”。国家数据局数字经济司副司长陆冬森认为，新时期智慧城市建设，是以数字化驱动城市经济社会发展，打造兼顾城市治理现代化与产业体系现代化的智慧城市升级版。

数字经济与智慧城市在新时期具有相互促进、协同发展的共生关系。

陆冬森说，一方面，数字经济在培育壮大产业新动能、拓展发展新空间的同时，以数字产品与服务全面赋能城市治理体系和治理能力现代化；另一方面，智慧城市为产业集聚、数字经济提供了丰富的应用场景，为数字新技术、新产品集成创新和应用搭建验证和推广平台。

### 怎样让智慧城市运营更可持续

对于近年来智慧城市运营运营缺乏可持续性不足，陆冬森表示，意见从运营体系、运营机制和运维方式上提出创新的方向，加快建立数据运营、设施运营、服务运营的立体化运营体系，打造政府、企业、科研智库和金融机构等多元共建的生态圈，加快形成一体化、规范化的智慧城市运营体系。

陆冬森说，要通过探索建立以问题解决度、用户满意度等应用效果为导向的运营预算和评价考核机制，提前谋划运营重点，通过一体化规划、专业化建设，取得人民满意的运营成效。

新华社记者(据新华社北京5月20日电)



新华社发

### 为什么制定出台意见

国家数据局副局长陈荣辉介绍，近年来，我国智慧城市建设快速发展、取得阶段性突破，同时也面临城市一体化规划建设不足、产城协同联动不够等问题。此外，伴随人工智能等数字技术快速发展，数据要素价值日益凸显，与城市经济社会各领域深度融合渗透，驱动我国智慧城市建设迈向“体系重构、质效提升”的全域数字化转型新阶段。

“我们会同相关部门制定了意见，以数据融通、开发利用贯穿城市全域数字化转型建设始终，更好服务城市高质量发展、高效能治理、高品质生活。”陈荣辉说。

陈荣辉表示，意见推进数字中国建设在城市全面落地，并统筹技术设施赋能与基础制度创新双轮驱动，聚焦城市转型中产业高质量发展与长效运营。

### 怎样推进全域数字化转型

意见对智慧城市发展提出全域数字化转型的要求，其