

2022年2月，中國新能源汽車生產累計突破1000萬輛，2023年7月突破2000萬輛。從第一輛到第1000萬輛，耗時27年；而從第1000萬輛到第2000萬輛，僅用了17個月。

2023年，中國新能源汽車銷量在全球新能源汽車總銷量中佔比近65%。

中國已經連續9年蟬聯全球新能源汽車產銷量第一。

2024年在歐盟銷售的電動汽車將有四分之一是中國製造，明顯高於去年的19.5%。

中國品牌電動汽車將佔歐盟電動汽車市場的11%，到2027年這一比例將增至20%。

資料來源：新華社

數讀中國電能車競爭優勢

近期，西方一些國家政界和媒體上泛起「中國低價新能源產品衝擊世界市場」、「中國重演產能過剩」等陳詞濫調，試圖影響全球對中國經濟的看法。央視財經頻道最新播出專題節目——《「產能過剩」老調重彈背後的真相》指出，作為全球最大的可再生能源市場和設備製造國，中國的新能源產業產能是推動綠色發展亟需的先進產能，而不是過剩產能。該論調本質上是抹黑和打壓中國經濟的又一政治工具，凸顯西方國家在相關行業的國際競爭中的頹勢和無力感，藏身這種誹謗背後的反全球化和貿易保護主義，害人害己，最終導致全球貿易受到阻礙，損害的是各國的共同利益。

大公報記者 王珏北京報道



25日，參觀者在北京車展上參觀電動汽車換電站演示。新華社

炒作中國「產能過剩」暗藏遏華陰謀

西方濫用單邊貿易措施 害人害己

25日，外商在北京車展體驗中國新能源汽車。新華社



15日，外商在廣交會上了解太陽能電池組件。新華社

真相一

假過剩與真短缺 電能車供不應求

在關於中國產能是否過剩的討論中，美西方常常將「產能過剩」定義為超過國內需求的生產能力。專家認為，這一說法顯然違背經濟學常識，需要以市場眼光和全球視野，從經濟規律出發，客觀、辯證看待產能問題。中國宏觀經濟研究院經濟研究所副所長郭麗巖指出，當前中國在綠色新能源相關的新興產業都不存在所謂過剩。中國的綠色低碳產能，既與國內的高質量發展、產業轉型升級相匹配，也是國際綠色低碳發展需求持續增長的結果。可以說，新興產業領域綠色低碳類的產品，現在非但不是過剩，而且供給還有短缺。根據國際能源署的預測，2030年全球新能源汽車需求量將達4500萬輛，光伏新增裝機需求將達到820吉瓦，分別是2022年的4.5倍和4倍。換句話說，當前新能源產品不

是產能過剩，而恰恰是遠未滿足市場需求。央視財經評論員楊富江注意到，在動力電池競爭力較強的長三角地區，產業完整度接近97%。在這種產業鏈的集聚效應下，中國從第一輛新能源車到第一千萬輛新能源車用了27年，但是從第一千萬輛新能源車到2000萬輛新能源車只用了17個月。完善的產供體體系、不斷的科技創新，疊加充分的市場競爭，共同鍛造了中國先進製造業的整體競爭力。他指出，市場經濟條件下，供需平衡是相對的，不平衡是普遍的。適度的供大於需，有利於促進市場競爭、優勝劣汰。以鄰為壑的保護主義舉措不但不會讓實施者受益，更會拖累全球綠色發展的步伐。

需求殷切 何來過剩？

- 2023年全球新能源汽車銷量1465萬輛同比增長35.4%
- 2030年新能源汽車需求量預計為4500萬輛，較2022年增長四倍
- 2023年，全球電動車銷量為1370萬輛，中國新能源汽車出口量為120.3萬輛，佔全球銷量的8%
- 全球清潔能源市場需求：全球光伏新增裝機需求將達到820吉瓦，是2022年的約4倍

數據來源：國際能源署、中國汽車工業協會

大公報記者王珏整理

真相二

假公正與真雙標 美補貼違世貿規定

在炒作「中國產能過剩」話題的時候，美國口口聲聲追求公平競爭，但自身的做法卻完全跟公平不沾邊。4月17日，美國貿易代表辦公室對中國在海事、物流和造船業存在的所謂「不公平經濟行為」發起301調查。中國現代國際關係研究院副研究員魏亮表示，美國動輒對他國發起的301調查，是典型的美國感冒，逼別人吃藥的損招。301條款是一種經濟霸凌行為，是美國單邊執行的自己發起、自己調查、自己裁判、自己執行的邏輯，影響甚至擾亂了國際貿易秩序，只能換來國際公憤。2022年8月，美國總統拜登簽署了《通脹削減法案》，宣布將提供高達3690億美元補貼，以支持電動汽車、關鍵礦物、清潔能源及發電設施的生產和投資，其中多達9項稅收優惠是在美國本土或北美地區生產

和銷售作為前提條件。魏亮認為，這個法案具有明顯的貿易保護主義色彩，直接違反了世界貿易原則，其目的是從多角度維護美國的利益。央視財經評論員劉戈用「達則自由貿易、窮則產能過剩」概括美國這種雙標行為：當美國在自己產業很強的時候，就會主張自由貿易；但當產業出現問題的時候，就會強調是別人有問題。美國為了獲取競爭優勢，補貼自己的時候從不手軟。《通脹削減法案》對符合專設條件的電動車補貼就高達7500美元。這有利於美國的清潔能源轉型，但因其歧視性飽受爭議，遭到歐盟、日本和韓國的猛烈抨擊，認為法案有違世貿組織的相關規定。

真相三

假藉口與真問題 美掄大棒霸道橫行

「實現貿易平衡」，是美西方一些國家渲染「產能過剩」論調時經常用到的說法，特別是美國近年來經貿領域接二連三對華施壓，將正常的貿易和投資活動曲解為損害美國「國家安全」和企業利益，事實上是將自身產業問題歸咎於中國、並遏制中國發展的藉口。4月17日，美國白宮發布消息，指責中國「不公平做法」，宣布計劃針對中國鋼鋁產品採取新的限制措施，包括將對中國鋼鋁產品的301關稅提高至現有水平的3倍，並與鄰國合作防止中國鋼鋁產品間接出口美國等。對外經濟貿易大學中國WTO研究院院長屠新泉指出，中國鋼鋁產品並未損害美國產業利益，中國鋼鐵僅佔美國進口的2%和消費的0.6%。而美國鋼鐵行業多年前就因過度保護而喪失競爭優勢。可見，中國的鋼鐵和鋁產品價格低廉壓制了美國產品的說法，不過是美方遏制中國發展勢頭的一個藉口，是典型的零和博弈思維的產物。他指出，

從2018年以來，美國政府用盡所有手段在經貿領域對中國進行打壓，最主要目的是維護美國霸權，遏制中國經濟的發展和追趕的勢頭。其次，當前世界經濟復甦勢頭仍然脆弱，這種壓力使得一些國家貿易保護主義抬頭的衝動增加，這需要全世界正視。央視財經評論員劉戈也指出，美國一直以貿易之名搞政治操弄，貿易大棒揮舞了五十年，但並未達到他想要振興製造業的目標，反而這五十年裏，美國製造業逐漸空心化，可見靠大棒砸不出製造業復興。他說，中國是世界經濟增長的主要穩定器和動力源，以「新三樣」為代表的中國製造出海，不僅惠及自身，也為世界經濟復甦和增長注入更多更強動力。

外商外資 擁抱中國先進產能

- 意大利企業、優蒂利中國首席執行官Massimo：中國市場非常巨大，充滿發展機會。公司與粵港澳大灣區產業鏈的上下游公司建立了密切的合作關係，特別是與汽車製造商和零部件供應商。
- 芬蘭LEDiL子公司、明德光學科技（深圳）有限公司總經理Petri Mikkola：中國是全球最大的照明市場，同時也是全球最大的照明原始設備製造商。這裏的完整的產業鏈，有助於我們生產更多優質商品，供應全球市場。

在華德企、博世泰祥深圳工廠發言人周芳：全球最卷的市場在中國，但並不意味著這就是產能過剩。大灣區製造業集中，不同企業之間的激烈競爭更讓他們堅持產業升級改造，不斷創新。大公報記者盧靜怡整理

揭穿美國雙標

事實：美國在2023年共出口9120萬噸液化天然氣，成為全球最大的液化天然氣出口國；美國生產的芯片、德國生產的汽車80%都用於出口，波音、空巴生產的客機也大量出口。

雙標說辭：我有競爭優勢時，這是自由貿易；你向世界出口大量物美價廉產品，是輸出過剩產能！

事實：中國新能源汽車起步之初，政府給予了部分稅收優惠與補貼政策，但從2016年起，開始對新能源汽車行業財政補助採取退坡機制；2022年12月31日國家財政補貼正式退場。如今美國、英國、法國正推行較強力度的補貼政策：美國政府通過《通脹削減法》為包括電動汽車在內的清潔能源產業提供約3690億美元稅收激勵和補貼；歐洲多個國家也從公司稅收到個人購置等方面普遍對電動汽車產業實施補貼措施。

雙標說辭：我動用政府資源，是扶持高科技和新興產業發展；你依靠產業政策培育產業，是搞不正當競爭！

事實：中國新能源汽車出口佔生產的比例卻遠低於德國、日本和韓國等國家。德國去年生產410萬輛汽車，其中310萬輛出口海外，出口比重近八成。而中國新能源汽車去年生產了958.7萬輛，出口120.3萬輛，出口比重僅八分之一，出口的價格也符合市場規律。

雙標說辭：中國低價傾銷產品！

大公報記者王珏整理