



近期,美西方持续炒作“中国过剩产能冲击世界市场”。这一说辞实为伪命题,以“产能过剩”为由采取贸易保护措施,不会让自己变得更好,只会破坏产业链稳定畅通,拖累全球经济绿色转型和新兴产业发展。所谓“中国产能过剩论”,其实并不是一个“新概念”,老调重弹的背后有什么样的深层动机?

4月24日,在吉林长春,工作人员对一汽红旗EH7新能源汽车进行静态检测。新华社发

主笔 赵恩霆 整理

遏制打压中国产业发展

对中国新能源产业“产能过剩”的指控,忽视了全球新能源产业的市场需求和未来发展潜力,违背了经济学原理和国际贸易的基本规则。

从历史角度看,美西方对中国所谓“产能过剩”的一系列话术已不是第一次出现。香港中文大学(深圳)全球与当代中国高等研究院院长郑永年表示,早在20多年前中国加入世界贸易组织(WTO)后,中国出口的物美价廉的商品就被一部分别有用心的人视为“威胁”。

中国外交部发言人林剑前不久在例行记者会上指出,所谓“中国产能过剩论”并不是一个“新概念”。当年,美国曾把中国向世界出口大量物美价廉产品称为“产能过剩”,现在又给中国向世界出口新能源产品贴上“产能过剩”的标签。“按照这个逻辑,美国芯片特别是高端芯片有80%用于出口,猪肉和农产品也大量出口,这种情况是否也可称为‘产能过剩’?”

美国智库彼得森国际经济研究所高级研究员尼古拉斯·拉迪说,所谓“中国产能过剩论”“似乎意味着,任何国家都不应生产超出国内销售能力的产品。那么,美国波音公司是否应该减产?美国种植大豆的农场是否应该限产?”拉迪说,一家产品具有竞争力的电动汽车制造商,难道只能为其国内市场服务,而不能出口产品?“这种论调走向极端,将导致国家之间没有贸易,对世界而言将是一场经济灾难。”

据统计,2023年全球新能源汽车销量达到1465万辆,其中中国新能源汽车出口销量为120.3万辆,仅占全球销量的8%。林剑指出,事实上,中国新能源汽车出口占生产的比例远低于德国、日本和韩国等国,谈不上“过剩”向海外倾销。美方抛出的所谓

“中国产能过剩论”,看似是经济概念,背后包藏的是遏制打压中国产业发展的祸心。

“中国在新能源领域的比较优势不应被视为威胁。”英国致同会计师事务所合伙人奥力·鸿驰表示,中国在新能源领域提供高性价比产品的能力源于自身比较优势。中国具有竞争力的产品为全球市场带来巨大机遇,在新能源等领域限制进口中国产品,意味着消费者无法享受中国技术进步带来的红利。

所谓中国“产能过剩”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。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。这道出了美方的经济意图——遏制打压中国新兴产业发展,为本国谋求更有利竞争地位和市场优势。

反补贴调查站不住脚

部分西方发达经济体指责中国政府为电动汽车产业提供大量补贴,导致中国“廉价的电动汽车”出口至全球市场,造成市场扭曲。业内人士普遍认为,这是对中国电动汽车产业竞争力的曲解。

华安证券汽车行业首席分析师姜肖伟说,不断积累的技术创新、产业链聚集优势使中国新能源汽车价格更具竞争力,即便中国出口欧洲的电动汽车价格普遍比国内销售价格高一到两倍,与欧洲本土车企在售新能源车型相比仍存在价格优势。

英国骏特商务咨询公司的统计数据显示出,2015年以来,欧洲电动汽车的平均价格从4.9万欧元上涨至5.6万欧元,美国从5.3万欧元上涨至6.4万欧元,而中国电动汽车从6.7万欧元下降至3.2万欧元。

如今,在新能源汽车领域,反而是美国、英国、法国在推行较大力度的补贴政策。美国政府通过通胀削减法案为包括新

能源汽车在内的清洁能源产业提供大约3690亿美元的税收激励和补贴。此外,法国、意大利、加拿大等国也相继出台了类似的税收优惠政策。法国消费者购买电动汽车可获得4000欧元补贴,低收入家庭可获得7000欧元补贴;德国从2016年起推行补贴政策,消费者购买电动车最高能获得4000欧元补贴,且免缴机动车购置税。

2023年10月,欧盟发起针对中国电动汽车的反补贴调查。今年3月,欧盟进一步启动了对中国电动汽车为期9个月的进口登记。对此,德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔表示,中国电动汽车市场远未饱和,将继续保持比欧洲以及美国市场更快、更强劲的增长势头,生产商通过规模经济实现降本增效。欧盟以“补贴”“倾销”为由对中国电动汽车进行调查站不住脚。

杜登赫费尔说,中国对全球汽车工业的重要意义在于其在转型中的先驱作用。“在智能汽车领域,特别是自动驾驶出租车和智能驾驶舱方面,中国有着独特优势。”他说,中国“走在自动驾驶技术发展前沿”,为驾乘人员提供了高度先进的导航和信息娱乐功能,令人印象深刻。

在电动载人汽车领域,杜登赫费尔说,中国动力电池生产商通过规模经济实现降本增效,“这是中国汽车制造商能够生产高性价比电动汽车的原因之一”。他援引波鸿汽车研究院的研究说,2023年中国在全球汽车产业中的规模是欧盟的两倍以上,而且中国电动汽车市场远未饱和。这意味着中国市场将继续保持比欧洲以及美国市场更快、更强劲的增长势头。

产能利用率在正常水平

美国彭博社近日报道,综合上市公司公开信息与行业协会数据分析,中国汽车经销商库存并不高,特别是绝大多数排名靠前的汽车制造商的产能利用率处于国际

公认的正常水平。英国行业新闻网站“这才是汽车”的分析显示,2023年中国比亚迪集团、特斯拉上海工厂和上汽集团等产能利用率在80%左右,相比之下,韩国现代汽车的产能利用率仅为23%,起亚汽车的产能利用率仅为25%。

分析人士表示,中国新能源汽车领域所谓“产能过剩”,很大程度上是一种“数字游戏”。例如,有些企业同时生产新能源汽车和传统燃油汽车,当燃油车销量随新能源汽车市场份额扩大而减少时,部分西方人士却把这些最终会淘汰的产能都计入中国汽车的“总产能”。

事实上,当前中国本土品牌车企在欧洲市场的占有率仍然很低。以被欧盟纳入反补贴调查对象的中国新能源汽车品牌比亚迪、长城汽车、蔚来为例,根据相关数据,这三家企业在欧洲的市场占有率达到1.1%。

姜肖伟指出,在欧洲市场占较高份额的中国新能源汽车来自具有美欧资本背景的车企,比如特斯拉上海超级工厂生产并出口至欧洲的特斯拉电动汽车,也在统计中被列为中国输欧新能源汽车。

美欧炒作“中国产能过剩论”的真实动因,是意识到中国电动汽车产业竞争力不断增强,担心自身在汽车产业竞争中失去优势。随着美国等国家经济金融化和产业空心化加剧,其制造业比较优势不断减弱,它们开始通过打压遏制后发国家技术进步、产业发展,以维护其全球分工体系的垄断地位。

上世纪中叶以来,随着日本纺织品、汽车、半导体等行业影响力的日益增大,美国出于维护霸权需要,动用反倾销关税,强迫其自愿限制出口、自愿扩大进口等手段,对日本相关行业开展系统打击。如今,美国故技重施,企图用贸易保护主义缓解自己的“霸权焦虑症”。这种损人不利己的做法并不能解决其自身问题,还将对全球清洁能源产业链发展造成不良影响。

(资料来源:新华社)