

新闻调查

美西方指责中国“产能过剩” 违背事实和产业逻辑

新华社记者曹筱凡 宿亮 张紫斐

近期,记者走访多家电动汽车产业链企业并采访国内外业内人士后认为,在新能源汽车领域,美国、欧盟等方面炒作的“产能过剩论”不符合中国产业实际情况,缺乏对中国电动汽车市场高速增长的认识。

事实上,中国新能源汽车高性价比源于充分竞争的市场、技术创新和产业链集群效应带来的比较优势。美欧炒作中国新能源汽车“产能过剩”是故意曲解产业发展逻辑,是推行贸易保护措施的借口。

“过剩”?不属实

“如果中国电动汽车真的‘产能过剩’,那么我们应该看到很多巨大的停车场塞满了卖不出去的新车。”美国媒体彭博社近日报道,综合上市公司公开信息和行业协会数据分析,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产能利用率处于国际公认的正常水平。

事实上,近年来中国汽车销量排名前十的企业集团在产能利用率上远高于行业平均水平。英国行业新闻网网站“这才是汽车”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%。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对记者说,新能源汽车产业作为新兴产业,其产能相对分化,判断产能是否过剩应看头部企业的产能利用率。体量小的企业中存在的落后、低端产能不应被计算进来,这部分产能也随着市场竞争而“出清”。

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淘汰的产能都计入中国汽车的“总产能”。

此外,产能建设是一个具有周期因素的动态过程,中国高速增长的新能源汽车市场要求产能提前布局,考虑到未来的发展,新能源汽车产能总体上不存在过剩的问题。

德国权威汽车经济专家、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。

记者在走访汽车供应链企业时发现,下游主机厂特别是新能源汽车制造商迅速发展利好市场前景,企业贴合需求,精准规划并管理产能,并未感受到美西方炒作的“产能过剩”。

在安徽省合肥市肥西县,生产安全气囊的均胜汽车安全系统(安徽)有限公司负责人张华炜告诉记者,公司产能规划不是盲目上马,而是根据汽车主机厂客户的需求进行调整,在满足市场需求和企业良性发展之间实现“动态均衡”。张华炜说,汽车产业的确会因为技术革新出现“落后产能”,但企业一般也会从运营、研发、生产等多个角度提前部署,引导其向先进产能发展,或通过平台化开发技术来实现产能精细化管理。

不少业内人士表示,由于对安全系统要求更高,电动汽车往往需要更多安全气囊,有些车辆甚至需要安装十余个安全气囊,而不是最传统的两个气囊。仅从气囊生产的角度来看,用以前的需求衡量现在的产能是荒谬的算法。

知名轮胎制造商德国大陆马牌轮胎一名高管则从市场增长的角度,认为所谓“产能过剩”不值一驳。这名高管说,企业按照中国市场年均5%至6%的实际增幅规划产能,不会出现过剩情况,还需要继续增资扩产。

美欧炒作中国电动汽车产能过剩,还往往将未投产的规划产能视为实际产能。在安徽省宁国市,中鼎密封件股份有限公司董事长夏迎松告诉记者,企业随着市场变化不断调整实际产能,将规划产能和实际产能等同起来并在此基础上得出“产能过剩”结论是不科学的。

不靠“补”,靠竞争

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。国内外受访业内人士普遍认为,这是对中国电动汽车产业竞争力的曲解。

兰州广通新能源汽车有限公司董事长杨健告诉记者,依赖补贴的企业是没有生命力的,在激烈的市场竞争中根本无法生存,更谈不上在国际市场上取得成绩。

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说,如果研究中国电动汽车市场,就会知道那些指责中国汽车靠补贴占领全球

市场的言论站不住脚。他指出,中国市场是全球竞争最激烈的市场,在优胜劣汰中培育出在全球范围内具有竞争力的产业链供应链,这是中国新能源汽车能够以性价比取胜的最大原因。

当前,中国新能源汽车区域产业链供应链体系形成了由整车企业带动、配套先进智能网联产业链以及产业政策高效的产业生态。

以安徽省合肥市为例,这里拥有6大整车企业、产业链产值超千亿元的产业集聚,拥有较强显示屏、芯片、人工智能、电池等相关产品生产能力。大众汽车集团近年来在合肥成立整车制造基地,设立独资研发公司,建设电池系统工厂,致力于将合肥打造成除德国之外的新能源汽车先进生产、研发和创新中心。

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统计数据表示,自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1.7万欧元下降至3.2万欧元。

一些外国媒体以中国电动车企打价格战、部分车企破产等现象佐证整个行业“产能过剩”。夏迎松表示,价格调整是企业针对市场变化采取的一种应对策略,是市场战略的体现,并不能因此证明“产能过剩”。一些新能源车企倒闭是市场“出清”过程,是正常市场竞争、优胜劣汰的结果,这也恰恰证明了中国这一产业优势是充分竞争的结果。

北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪对记者说,如今在新能源汽车领域,反而是美国、英国、法国在推行较力度的补贴政策。美国政府通过《通胀削减法》为包括新能源汽车在内的清洁能源产业提供约3690亿美元税收激励和补贴。此外,法国、意大利、加拿大等国也相继出台了类似税收优惠政策。

说“过剩”,实为保护主义

受访业内人士和专家学者认为,美欧炒作“中国产能过剩”的真相是,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。

纪雪洪说,欧盟在部分成员国政府及汽车产业界施压下对中国电动汽车启动反补贴调查,相关理由缺乏证据支持,纯属主观臆断,就像20世纪80年代美国限制日本汽车出口一样,是“十足的贸易保护主义”。

汤进也认为,美欧抛出所谓“中国产能过剩论”,目的就是维护自身利益,以便在博弈中处于更有利的地位。

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合计仅为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国、欧洲资本背景的车企,比如,特斯拉上海超级工厂生产并出口到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。另外,上汽名爵、吉利领克、东风易捷特等均有外资背景,并非中国全资车企。这些车企出海得益于其海外资本方的助力,其获利也通过资本方式“反哺”外资,并不存在中国车企“独吞”欧洲市场的情况。

专家指出,中国新能源汽车的价格优势不仅没有扭曲市场,反而为欧洲达成能源转型目标提供了解决方案。

在欧洲,由于传统燃油车企向电动化转型进程缓慢、政策变动和消费者需求的不确定性,新能源汽车普及速度不及预期。奥地利《标准报》经济版评论员尼古拉斯·德沃拉克认为,中国提供了更多价格实惠的电动汽车,有助于促进需求转向。

瑞士主流媒体《新苏黎世报》近期发表文章认为,脱碳进程耗资巨大,高性价比的中国新能源汽车通过良性竞争促使欧洲汽车制造商提升创新能力和技术水平,消费者将是最终受益者。

德国梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会主席康林松说,保护主义不会带来长期成功,欧洲业界应该用更好的产品、更好的技术和更大的灵活性来应对挑战。“如果我们在日益严重的保护主义中寻求财富,是步入歧途。”

(参与记者:吴慧璐 汪海月 梁建强 魏一骏 单玮怡 杜哲宇 郑博非 刘春燕 李骥志 周玥松)

(新华社柏林/合肥4月25日电)

国际观察

美国花在“刀刃”上的钱进了谁的口袋

新华社记者

美国总统拜登24日签署价值950亿美元的对外援助法案,其中包括向乌克兰、以色列提供更多军援。拜登在签署完法案后说,将在“几个小时内”向乌克兰“发货”。

这一法案是美国好战习性和霸权思维的最新体现,更是军工复合体操纵国家运行的例证。美国不仅持续给世界各地的动荡火上浇油,其自身军事支出更是连年高涨。根据瑞典斯德哥尔摩国际和平研究所日前发布的全球军费报告,2023年美国军费再创新高,仍是全球军费开支最多的国家。美国穷兵黩武的政策给世界带来动荡不安,唯独肥了美国军工行业。

煽动冲突的黑手

在拜登此次签署的法案中,超过600亿美元的对乌援助占据“大头”。此外,该法案中还包括向以色列提供援助,用于补充导弹防御系统和采购更多武器等。

乌克兰危机爆发后,美国为了拖垮战略竞争对手俄罗斯,向乌克兰提供大量军事援助。作为以色列的最大“靠山”,美国还为以色列在加沙地区的军事行动“开绿灯”并提供军火支持,致使中东“火药桶”火星四溅。受乌克兰危机和巴以冲突影响,欧洲和中东地区的地缘政治局势持续紧张。而这种紧张关系的实际体现便是地区国家不断上涨的军费。

斯德哥尔摩国际和平研究所22日发布的报告指出,乌克兰危机持续不断导致2023年整个欧洲军费开支总额同比增加16%至5880亿美元。中东地区的军费支出则达到2000亿美元,同比增长9%,这是该地区十年来最大的年度增幅。

俄罗斯军事评论员安德烈·科什金表示,全球军费开支增长是因为当今世界正逐步陷入严重的地缘政治危机。不管是乌克兰危机,还是巴以冲突,都与美国有着密不可分的关系。美国制造危机,并将危机所带来的风险和压力转嫁他国。

霸权驱动的战车

根据斯德哥尔摩国际和平研究所发布的报告,美国2023年军费支出9160亿美元,与去年相比增长2.3%,“蝉联”全球军费支出榜首。与此同时,在美国主导下,去年北约成员国军费开支总额达到1.3万亿美元,占全球军费开支的55%。

报告分析说,2014年以来,美国的军事发展重点从“反叛乱行动和不对称战争”转变为“开发”与具有先进军事能力的对手发生潜在冲突时可用新武器系统”。分析人士认为,这

地区冲突加剧背后的北约军工产业“大繁荣”

新华社记者韩冰 周啸天

瑞典斯德哥尔摩研究所22日披露的数据显示,美国主导的北大西洋公约组织的成员国去年军费支出总计超过1.3万亿美元,占到世界各国军费总和的一半以上。其中,仅美国一国的军费支出就超过9000亿美元,欧洲多国军费也明显上涨。

在北约国家军费支出增加的同时,北约军工产业扩张进入“快车道”。美国和欧洲多国积极扩大军工产能和加速军备研发,跨大西洋的军工产业链加紧联动,高速运转。分析人士指出,北约内部的军工复合体利益集团进一步壮大,将加剧全球军备竞赛以及引发更多冲突对抗的风险,世界需要对此保持警惕。

北约军工产业新一轮扩张

自2022年俄乌冲突升级以来,全球地缘政治形势持续紧张,地区冲突此起彼伏,给成千上万民众带来死亡、伤痛、饥饿和动荡。然而,对北约国家的军工企业来说,大炮的隆隆轰鸣如同金雨落袋的声音一样悦耳,北约军工产业在硝烟弥漫中迎来新一轮扩张。

综合资料显示,俄乌冲突升级刺激多国军备需求上升,美欧多家军工

巨头股价猛增。美国方面,诺斯罗普-格鲁曼公司股价涨幅近40%,洛克希德-马丁公司股价上涨超30%。欧洲方面,全球金融市场数据提供商路孚特统计显示,2022年1月至2024年2月,股价涨幅超过一倍的大型欧洲军工集团就多达6家。其中,生产“豹”式坦克等知名装甲车辆的德国莱茵金属股价涨幅高达367%,瑞典萨博、意大利莱昂纳多、英国罗尔斯-罗伊斯、挪威康斯贝格、英国贝宜系统等5家集团涨幅均超过120%。

从营收数据来看,美欧军工巨头普遍赚得盆满钵满。美国国务院披露的数据显示,2023年美国对外军售额达到创纪录的2380亿美元,较上年增长16%。诺斯罗普-格鲁曼、通用动力等美国军工巨头当年收入同比增长达到或超过7%。在欧洲,莱茵金属2023年收入增长超12%,贝宜系统增长9%,泰雷兹增长4.9%。英国坦克履带制造商威廉·库克2023年收入增长20%,2024年预计将进一步提升40%。美国国会参议员伯尼·桑德斯撰文称,美国许多军工企业“把战争当作填满自己口袋的途径”。

此外,北约成员国军工企业普遍增产扩建。通用动力公司首席财务官贾森·艾肯宣称,该公司炮弹产能已从去年1.4万枚增加到2万枚,公司正着手将产能提高到每月8.5万枚。法

国国防部长塞巴斯蒂安·勒科尔努公开披露,2023年,受乌方欢迎的法国“凯撒”火炮系统月度产量已从2个增加到6个,交付时间缩短一半至15个月。莱茵金属今年2月已开始在德国北部建设新厂,竣工后预计将具备年产20万枚炮弹的能力。莱茵金属还宣布将在乌克兰设立至少4家公司工厂,生产炮弹、军用车辆和防空武器。

加剧世界冲突对抗风险

与北约军工产业扩张同步的是,北约成员国的军工利益集团加大了对政治决策的影响渗透。以美国为例,据美国非政府组织“公开的秘密”披露,美国国防承包商2023年花费了近1.4亿美元用于游说联邦政府,金额为近10年来最高,与国防工业有关的企业和个人同期还直接向国会议员提供了数百万美元竞选捐款。

近年来,不少学者、媒体人多次呼吁,世界要警惕北约军工产业的新一轮扩张使得美西方军工复合体势力膨胀,导致西方军工企业和政客相互勾连并左右国家决策的现象更加严重,加剧世界发生更多冲突对抗的风险。

独立智库全球未来研究所创始人钱德兰·奈尔撰文说,在俄乌冲突

中,美国军工集团大发战争财;在新一轮巴以冲突中,美国军工集团对美国政客施加影响,致使美政府无视国际社会诉求,阻碍加沙停火。在当今美国,军工产业早已成为国家经济的重要组成部分,美国科技和金融等行业发展也嵌入这一产业。因此,美国被认为是世界上对于和平最具威胁的国家。

奈尔呼吁:“世界应该警醒,在全球范围内,军工复合体给人类文明造成了严重威胁。”

美国智库昆西治国方略研究所高级研究员威廉·哈通认为,在地区冲突延宕的背景下,美国如果一味输送武器、提供军援,而不重视用外交途径解决问题,只会让军火商牟利,并推动战事升级为更直接、更具破坏性的冲突。

曾在美国国防部办公厅工作26年的富兰克林·斯平尼在接受新华社记者采访时说,美国军工复合体利益集团对美国外交政策的巨大影响常常被学术界和媒体所“忽略”。军工复合体一方面通过项目和就业影响关键选区,进而与政客实现利益捆绑,另一方面通过媒体和政客妖魔化其他国家,夸大“安全威胁”,煽动选民情绪,以达到推动军费上涨的目的,从而为自身牟取更多好处。

(新华社北京4月25日电)



►这是2020年10月14日拍摄的法国巴黎红磨坊的资料照片。
新华社记者高静摄

巴黎著名地标红磨坊风车叶片掉落

这是4月25日在法国巴黎拍摄的叶片掉落后的巴黎地标红磨坊风车。巴黎地标建筑红磨坊歌舞厅风车25日凌晨发生叶片掉落事故,但没有造成人员伤亡。红磨坊歌舞厅始建于1889年,以上演著名法国“康康舞”闻名世界,其屋顶上的红色磨坊风车是巴黎地标建筑。

新华社发(朱利安·马蒂亚摄)

29头领航鲸在澳大利亚海滩搁浅死亡

新华社悉尼4月25日电(记者梁有昶 王琪)澳大利亚西澳大利亚州生物多样性部门25日说,当天共有160头领航鲸在该州西南部城镇斯伯勒附近海滩搁浅,目前其中,29头已死亡,另有100多头暂时已获

救脱险。西澳大利亚州生物多样性部门在社交媒体发表声明说,当天共有4群多达160头领航鲸分布在大约500米的海滩范围内。该部门表示,包括野生动物官员、海洋科学家和

兽医在内的工作团队正在全力应对。多艘船只和一架侦察机将继续跟踪监测。

鲸搁浅事件在澳大利亚并不罕见。去年7月,近百头长肢领航鲸在西澳大利亚州切恩斯海滩搁浅,其中51

头死亡;40余头领航鲸没能成功返回深水区,出于人道主义考虑,救援人员对它们实施了安乐死。2022年,约230头鲸在塔斯马尼亚州海岸搁浅。2018年,近150头鲸在西澳大利亚州海岸搁浅。