

文化新业态彰显活力

本报记者 姜天骄



文化与旅游融合，文化新业态彰显活力。过去一年，研学游、非遗游、博物馆游等文化主题游如火如荼；一部剧带火一座城，一家书店激活乡村旅游，一场演唱会引发当地消费热潮的案例屡见不鲜，文化内容融入旅游产业链各环节，实现旅游业态创新发展。

景德镇陶文旅控股集团有限公司董事长刘子力认为，文旅产品只有和优质内容相结合，才能产生持久的吸引力和感染力。优质内容是文化企业的核心竞争力，企业要坚持以文塑旅、以旅彰文，积极推进文旅深度融合，为文化产业高质量发展注入新动能。

今年一季度，全国规模以上文化企业实现营业收入31057亿元，其中，文化新业态特征较为明显的16个行业小类实现营业收入12633亿元，比上年同期增长11.9%。这些数据反映了文化产业向“新”而行，产业发展势头强劲，正在成为经济增长新动能、新引擎。

国家统计局社科文司高级统计师张鹏表示，当前，文化产品供给不断丰富，文化消费潜力持续释放，文化企业发展呈现稳中有进良好态势，文化服务业实现较快增长，文化领域各行业大类实现全面发展，文化新业态行业持续发挥带动作用。

文化与科技融合，推动文化新业态加速发展。互联网文化娱乐平台、智能可穿戴设备、数字出版等行业企业利润实现较快增长，成为文化产业中最活跃度和成长性力量之一。沉浸式演出、虚拟导游、数字藏品等文化新产品丰富了人们的精神生活，增强了人们的文化获得感，为受众带来全新文化体验。

本报北京5月20日讯(记者韦佳翔)国新办20日举行“推动高质量发展”系列主题新闻发布会，宁夏回族自治区有关负责同志围绕“以建设黄河流域生态保护和高质量发展先行区为牵引 加快建设现代化美丽新宁夏”介绍了相关情况。

推动高质量发展·权威发布

宁夏经济发展实现量质齐升

2023年地区生产总值增长6.6%，居全国前列

平均水平的三分之一。随着产业和经济发展，用水量增多，水直接关系到宁夏今后的发展。张雨浦表示，宁夏始终把水资源作为高质量发展的核心资源、关键要素。围绕节水、治水、用水，宁夏确定了40项评价指标、80项重点任务、100项水利工程，实行了从“水龙头”到“水龙头”的全面管控，去年底，全区的地级市已全部达到国家节水型城市标准。

宁夏回族自治区党委常委、常务副主席陈春平表示，宁夏产业呈加快发展态势，目前已初步建立了以“六新六特六优+N”为支撑的现代化产业体系。“六新”是指以装备制造、新材料等为代表的新型工业，“六特”是以葡萄酒、枸杞等为代表的特色农业，“六优”是指以文化旅游、会展博览等为代表的现代服务业，“N”是指先进算力、氢能等高新产业。下一步，宁夏将因地制宜加快发展具有宁夏特色的新质生产力。

宁夏坚持把数字经济作为发展的第一增长极，建成了我国西部唯一的算力和互联网交换“双中心”。宁夏回族自治区党委常委、副主席买彦州表示，为更好推动数字经济高质量发展，宁夏将全力打造“中国算力之都”。在东数西算方面，新建一批绿色数据中心，尽快建成全国大型智算基地；在数据要素方面，加快实施产业数字化，推动传统产业智能升级；在人工智能方面，全面

开展“人工智能+”行动，积极争创国家人工智能创新应用先导区。

宁夏坚持把优化营商环境作为高水平开放、高质量发展的“头号工程”。宁夏回族自治区副主席王立介绍，宁夏民间投资占比和增速都进入了全国第一方阵。在政务服务上，宁夏有95.3%的事项可在网上办理，企业开办的时间已压缩到3个小时以内；在助企发展上，宁夏今年启动了“民营经济高质量发展三年行动计划”，系统推出服务保障民营经济“十项机制”；在环境营造上，致力于打造公平竞争的市场环境，全面实施市场准入负面清单制度。去年宁夏新登记经营主体增幅达17.2%。

德治

机闹

改善出行体

公安部日前公布多起依法整治“机闹”典型案例，涵盖在飞机上吸烟、霸座、打架斗殴、开启应急舱门、编造虚假信息等行为。

“机闹”不仅扰乱机舱秩序，可能导致航班备降、返航或者中断运行，损害旅客出行权益，甚至危害飞行安全。打击“机闹”是维护民航运输秩序的需要，也是对人民群众期盼出行安全的回应。

德治“机闹”，要在法治轨道上推进。今年年初，最高人民法院、最高人民检察院、公安部联合印发《关于依法惩治在使用中的航空器内实施违法行为的指导意见》，对民航领域相关违法行为性质和罪名认定作出了细化规定。在法律支撑下，相关部门开展专项行动严厉打击“机闹”违法犯罪行为，2023年7月以来，全国民航公安机关共处理“机闹”事件669起，采取刑事强制措施6人次，行政拘留311人次，每百万旅客中扰序行为占比下降13.2个百分点，有效遏制了“机闹”多发态势，旅客安全感、满意度显著提高。

“机闹”既反映出当事人法律意识

(上接第一版)

“今后在居民增收预期得到改善后，居民消费能力和消费信心都会有所提升。”刘向东表示，这将进一步激发有潜能的消费，推动国内消费呈现平稳增长态势。

高宝华表示，随着暑期的到来及消费新业态新模式的广泛应用，社会消费品零售总额增速将有所提升。消费结构也将出现新的变化，体育娱乐消费增长强劲，沉浸式消费以及演唱会经济等将展现更大消费活力。

谈及接下来的国内消费需求变化，邹蕴涵表示，我国消费正处于回升向好的关键阶段，居民消费能力有待进一步修复，消费预期正在逐步提振，重要政策也在起效发力，今年消费增

治理“机闹”涉及航空公司、机场等多个部门，各部门应提升协同处置能力。对于不同“机闹”行为，要总结治理经验，优化解决流程，摸索形成快速处置机制，最大限度减少对航班正常运营的影响。同时，还要加强信用管理，进一步畅通信息共享机制，必要时启动“黑名单”限制乘机等措施，以巩固深化打击整治成效。

安全无小事，当前我国民航业正在快速恢复发展，出行旅客日益增多，打击“机闹”、营造和谐出行环境尤其重要。公安部公布典型案例，既是对“机闹”行为的震慑，也是对飞行安全规定的普及，期待以此为契机，带动更多出行者自觉维护航班秩序和公共安全。

长有基础有动力。虽存在一定压力，不宜低估消费恢复的困难，但也不应低估我国消费发展潜力。

专家建议，应突出重点，减少制约消费潜力释放的障碍，紧抓服务消费和消费品以旧换新这两大抓手，推动今年消费持续向好。首先，把握当前旅游等服务消费强劲增长的有利时机，进一步推动假日消费提档升级；其次，加快调整、改善、撤销各级各类制约消费潜力释放的政策，为释放消费潜力减少障碍。同时，瞄准以旧换新“最后一公里”相关问题，加快推进以旧换新发挥更大效力。此外，还应抓住有利时机，加大国货潮消费培育力度，加快培育消费增长新动力。

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

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%。

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采访时表示，追求绿色低碳是全世界的共识和潮流，电动汽车在全球的发展方兴未艾，“并不存在所谓产能过剩”。

瑞士主流媒体《新苏黎世报》近日刊登评论文章说，“什么是产能过剩？西方向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。

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12000辆电动汽车。

在泰国电动车协会副会长索罗·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和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，甚至宣布将对自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，

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，

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问题的解决，而且会严重扰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。

(新华社北京5月20日电 记者韩洁 欧阳为 张辛欣 谢希瑶 严赋憬 陈炜伟)