

深入整治“内卷式”竞争 营造良好市场环境

■ 罗文

习近平总书记强调,“深入整治‘内卷式’竞争,营造良好市场生态”。今年的《政府工作报告》提出,“加强反垄断、反不正当竞争,强化公平竞争审查刚性约束,综合运用产能调控、标准引领、价格执法、质量监管等手段,深入整治‘内卷式’竞争”。市场监管部门要坚决贯彻落实党中央、国务院决策部署,坚持系统观念、法治思维,在实践中不断探索整治“内卷式”竞争的有效举措,着力推动形成优质优价、良性竞争的市场秩序,为促进产业提质升级、推动高质量发展贡献更大市场监管力量。

深刻认识深入整治“内卷式”竞争的重大意义

深入整治“内卷式”竞争,是贯彻落实党中央加快建设全国统一大市场、推动高质量发展重大决策部署的必然要求,对于引导市场竞争从“拼价格”转向“拼质量、拼创新”的良性轨道,打通制约实体经济提质增效、国内循环畅通无阻的关键堵点,具有重要而深远的意义。

充分激发各类经营主体活力的内在要求。当前,“内卷式”竞争使部分企业陷入低价倾轧、利润微薄的困局,创新投入被压缩,转型空间被挤占,市场活力容易在无序内耗中衰减。针对“越卷越弱”的恶性循环,必须依法加以整治,坚决遏制低价无序竞争,有效激发企业敢于投资、敢于创新、敢于拓展市场的内生动力,让守信者、质优者、创新者脱颖而出,使各类经营主体在公平有序的舞台上“百舸争流”、竞相发展。

推动产业提质升级的迫切需要。建设现代化产业体系,实现产业体系整体跃升,

是“十五五”时期的重要战略任务。“内卷式”竞争使部分产业陷入“拼规模、抢份额”的粗放式竞争泥潭,产能过剩与创新乏力并存,大量资源被锁定在低端环节。针对低端锁定困局,必须以市场化、法治化手段引导资源向高效率、高质量、高附加值领域集中,为新技术、新模式、新业态腾出发展空间,推动产业体系向高端化、智能化、绿色化跃升,为加快形成新质生产力提供坚实产业支撑。

筑牢强大国内市场根基的重要举措。形成强大国内市场是构建新发展格局的重要支撑。当前,一些行业“内卷式”竞争表面上是低价低质内耗,深层次症结则与地方保护和市场分割密切交织。部分地方违规制造各种显性隐性壁垒,扭曲了市场信号,也使国内市场的规模效应与竞争活力打了折扣。针对行政权力对市场运行的不当干预,必须采取有力措施加以规范,坚决破除阻碍全国统一大市场建设卡点堵点,把超大规模市场优势转化为强大发展动能。

塑造国际竞争和合作新优势的战略选择。当前,我国企业出海正迎来前所未有的战略机遇期,但部分行业也出现了“内卷外化”倾向,一些企业将同质化、拼价格的低端竞争策略延伸至国际市场,不仅压缩了自身利润空间,还容易引发贸易摩擦,对中国制造整体形象造成冲击。针对“内卷外化”问题,必须从源头切断低质低价的对外传导链条,防止无序出海、恶性竞价,引导企业以技术、质量、品牌等构筑国际竞争新优势。

准确把握深入整治“内卷式”竞争面临的风险挑战

当前,经过各方面共同努力,整治“内

卷式”竞争成效不断显现,重点行业竞争生态持续改善,但部分行业“内卷式”竞争问题依然突出,有的领域出现新的变种和隐性操作,易引发新一轮风险。

“内卷”形态手段更趋隐蔽复杂。部分企业转用更为隐蔽的变相压价手段,将成本压力通过延长账期、压缩供应商利润、追加返利考核、强化渠道控制等方式向产业链上下游转嫁。有的企业为守住利润,采取减质减配等手段“隐性降本”,使相关风险向产品质量、履约质量、售后质量等方面传导;有的平台明面上抽成比例有所下降,但“隐性抽成”的手段却在翻新,通过捆绑促销、流量倾斜、算法排序等方式,将自身经营成本与风险向外转嫁,扰乱了市场竞争秩序。

行业协会商会作用发挥存在偏差。行业组织引导企业良性竞争关键在于厘清合法自律与违法垄断的边界。“反内卷”不是“反竞争”,而是要依法纠正违反法律规定、破坏市场经济秩序、损害高质量发展的恶性竞争。有的行业协会曲解“反内卷”治理初衷,假借化解过剩产能、行业抱团取暖、企业合规自律之名,行价格同盟、市场分割、产能协同之实。“反内卷”必须在法治轨道上进行,任何行业协会和经营主体都不得借“反内卷”之名行垄断之实、逾越公平竞争法律底线。

此外,一些地方政府受“比政策、比补贴、比资源”的发展惯性驱动,执行国家产业政策动作“变形”,将政府投资基金异化为变相补贴的工具,陷入“以投代补”的新误区。一些本应退出市场的“僵尸企业”,在地方金融机构的支持下僵而不倒;一些地方产业园区“千园一面”,扎堆布局热点赛道;部分地方投资规模、项目数量、税源增量等导向依然存在,造成企业盲目扩产、

争抢项目、攀比补贴。

扎实推动深入整治“内卷式”竞争取得更大成效

深入整治“内卷式”竞争,既是攻坚战,也是持久战。市场监管部门要认真贯彻落实党中央、国务院决策部署,坚持依法治理,用好法律“工具箱”,打好监管“组合拳”,切实净化市场竞争生态,加快推动形成优质优价、良性竞争的市场秩序。

完善规制“内卷”的制度体系。加快推动价格法修订,健全行业成本调查、制止低价倾销等配套规则;推动电子商务法修正,依法明确各类平台企业主体责任,加快健全新兴领域、新型垄断行为等治理规则,更好保护各方合法权益。完善质量安全管理、监督检查、缺陷召回等制度,修订汽车、充电宝等重点产品强制性认证实施规则,持续丰富质量品牌建设、产品质量分级等方面的政策举措,推动提升重点行业产品服务 quality。

依法惩治“内卷”违法行为。开展打击劣质低价、反垄断执法护企等专项行动,加强重点领域垄断案件查处,加大整治以“一口价”“秒杀价”等制造低价假象、误导消费者的行为。依法开展成本调查和价格检查,对带头超低价竞标、违法实施倾销的企业从严处理。加大产品质量监督检查力度,提高重点领域抽查比重,坚决整治质量低劣、制假售假问题。强化强制性认证有效性抽查和认证从业机构监督检查,开展传统工艺市场“打假清源”联合执法行动和检验检测机构“小散弱”综合治理工作,大力整治行业乱象。

抓好平台“内卷”综合治理。依法查处平台企业利用搜索排名、用户评价、算法控

制、限制流量等手段,强制或变相强制平台内经营者以低于成本的价格销售商品的行为,大力整治虚假榜单、网络测评虚假评价、违法广告等问题,持续规范外卖平台促销补贴行为。督促落实《互联网平台价格行为规则》,依法查处先提价后打折、虚假比价等价格欺诈行为。依法查办平台经济领域垄断案件,强化经营者集中审查。开展落实网络交易平台入驻商家核验登记义务专项行动,整治平台不履行法定义务等突出问题。

规范地方政府经济促进行为。修订《公平竞争审查条例实施办法》,进一步健全审查规则和机制,强化举报、抽查、督查等监督约束。组织开展破除妨碍统一市场和公平竞争卡点堵点专项行动,重点整治妨碍企业公平准入与自主经营、限制商品要素自由流动、资质认定内外有别、不当实施信用评价设置招投标隐性壁垒等典型问题,综合运用执法约谈、行政建议、行纪衔接等手段加强硬约束,依法查办一批重大案件,推动废除和修改一批妨碍统一市场和公平竞争的政策措施,公开曝光一批典型案例,加快出台一批制度机制。

支持企业提升良性竞争水平。加强竞争合规助企服务,推动行业协会依法加强自律,指导企业应对重大海外反垄断风险。健全政企常态化沟通机制,举办公平竞争政策宣传周和全国公平竞争大会。充分发挥质量支撑、标准引领作用,深入实施脑机接口等重点产业链质量强链行动,建立质量信息对内通报与对外披露机制,加快推进重点领域国家标准发布,深入实施标准国际化跃升工程,多管齐下促进产品和服务品质升级。

(作者为国家市场监督管理总局党组书记、局长。文章转自《人民日报》)

能源安全·记者观察

新国标落地,存量车的电池安全“旧账”谁来算?

■本报记者 渠沛然 王海霞

7月1日,《电动汽车安全要求》(GB 18384—2025)和《电动汽车用动力蓄电池安全要求》(GB 38031—2025)两项电动汽车强制性国家标准正式实施。后者被业内称为“史上最严电池安全令”,首次将动力电池“不起火、不爆炸”列为强制性要求。

新国标包含7项单体测试、17项电池包或系统测试,涵盖高温、碰撞、短路、外部火烧、过充电、过放电等场景。针对热扩散测试,技术要求从“旧规”要求的“起火、爆炸前5分钟提供报警信号”调整为“不起火、不爆炸(仍需报警)”,烟气不对乘员造成伤害”。此外,新国标还新增了底部撞击测试和快充循环后安全测试。

最新数据显示,截至6月底,全国新能源汽车保有量达4897万辆,占汽车总量的13.19%。其中,纯电动汽车保有量3367.5万辆,占新能源汽车总量的68.77%。保有量越大,意味着潜在安全事故的影响面就越广。

已行驶多年的车辆电池潜在缺陷正逐渐显现。上述“史上最严”的标准主要面向7月1日之后新申报的车型,不溯及既往。那么,跑在路上的存量新能源车的电池安全谁来守护?

“潜伏期”后,电池故障集中爆发

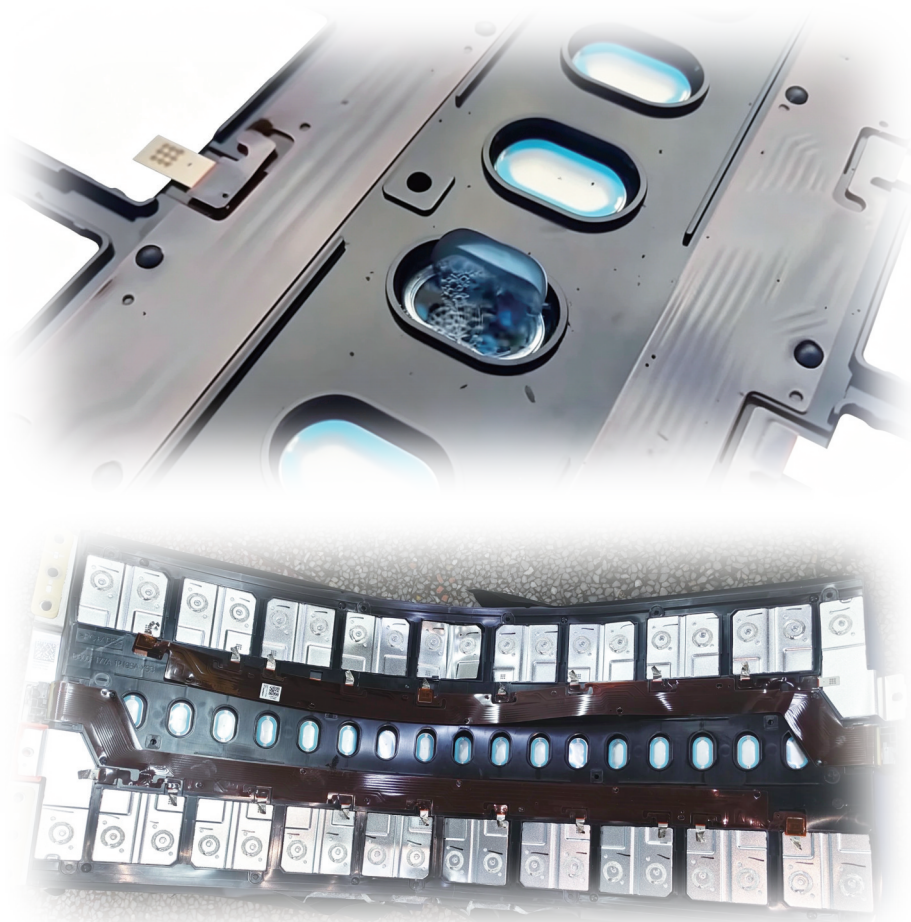
电池质量的验证周期很长,潜在缺陷往往在车辆使用三五年后才显现。车质网、中国汽车召回网等平台的投诉显示,涉及电池故障的车主描述的车辆问题高度相似:电芯鼓包导致外壳变形、电解液泄漏、绝缘值异常……这些问题最终导致车辆在行驶中突然失去动力,毫无征兆地“趴窝”。

更值得关注的是故障发生的“时机”。比如,上述投诉平台上有大量投诉显示,搭载中创新航177Ah磷酸铁锂电池的某款车型,在行驶里程累计15万至30万公里时集中爆发上述问题。

今年2月,极氪正式备案召回38277辆WE版汽车,原因是“高压动力电池的部件制造一致性问题,长期使用动力电池内阻会异常升高,极端情况下可能导致动力电池热失控”。召回范围覆盖2021年7月至2024年3月生产的车辆,这意味着,从车辆出厂到问题暴露,经历了数年的潜伏期。

更值得关注的是故障发生的“时机”。大量投诉显示,搭载中创新航177Ah磷酸铁锂电池的埃安车型。有车主在16.6万公里时遇到故障,也有车主撑到32万公里,但多数案例落在15万至30万公里这一区间。

磷酸铁锂电池的理论循环寿命通常在2000次以上。若按单次充满电行驶400公里估算,电池包在正常衰减曲线下应能支



图为出现电芯鼓包导致外壳变形、电解液泄漏的电池。

撑数十万公里的使用寿命。即便考虑到网约车频繁使用快充、经常满充满放、夏季高温等加速衰减的因素,在15万至20万公里区间出现电芯鼓包和漏液而非可预期的容量衰减,其电池本身可能存在耐久性問題。而鼓包意味着电芯内部发生了不可逆的化学反应,漏液则关系到封口工艺或极片结构设计。

多位投诉车主因此认为,这是“出厂工艺缺陷”或“批次品控不合格”导致的系统性故障,并质疑一款电池的问题集中在某一里程区间爆发,是否意味着产品在设计验证阶段对这一使用强度下的耐久性预估不够充分?

一份合同两“面孔”,“拒保”成高频词

面对批量出现的电池故障,车主们的维权之路并不顺畅,“拒保”是被多次提及的词汇。

质保条款的里程限制首先构成第一道门槛。某新能源品牌在三电质保政策中规定:非营运首任车主若年行驶里程超过3万公里,三电保修期将缩短为8年或15万公里。而故障集中爆发的区间恰好落在

15万至30万公里,大量车主因此被4S店以“超保”为由拒绝免费维修。

即便在质保期内,也有车主反映4S店会以“电池底部有轻微刮蹭”“未按时在4S店保养”等理由拒绝质保。“如果仅仅因为两毫米的划痕就导致电池鼓包漏液,那电池本身的安全冗余是否足够?”有车主发出这样的疑问。

值得注意的是购车前的口头宣传与购车后书面条款之间的信息差。有车主表示:“我买车的时候,这样的条款没有口头告知,也没有要求我签字确认,后来发现是藏在了用户手册的小字中。”

即便车辆尚在质保期内且4S店同意维修,车主得到的方案也未必令人满意。有非营运车主行驶14万公里仍在质保期内出现电池故障,4S店却只同意更换单个模组进行拆包维修。车主们指出,这种“治标不治本”的方案无法彻底解决问题。

维修费用之高也让许多车主难以承受。多位网约车司机反映,4S店维修报价需七八千元,整包更换费用在10万至11万元之间。对于以网约车为生的司机而言,这笔费用意味着数月甚至半年的收入付诸东流。

有车主指出,厂家以“里程超15万”拒保,违反了《家用汽车产品修理更换退货责任规定》及《消费者权益保护法》。但受限维权周期长、诉讼成本高、举证困难等因素,实际成功率较低,大量车主陷入“投诉—被拒—再投诉—再被拒”的循环,实质性进展寥寥。

应从“被动应对”转向“主动召回”

国家市场监督管理总局持续关注新能源汽车安全问题,加大技术研判和缺陷调查力度。5月,工信部、国家市场监督管理总局、国家消防救援局三部门联合召开加强新能源汽车安全管理工作视频会,部署持续加强安全管理。会议要求,车辆生产企业和动力电池生产企业要自觉扛起产品质量主体责任,要围绕产品研发设计、生产制造、供应链管理、运行监测、售后服务等方面做好风险防范,并严格履行告知义务,引导消费者正确使用车辆,不得进行夸大和虚假宣传。

工信部随后启动2026年新能源汽车安全隐患排查,要求各新能源汽车生产企业在8月31日前完成排查并上报结果。

近年来,从传统跨国品牌到造车新势力,“主动召回”已成为全球汽车行业的常态。负责任的车企,应当直面问题而非推诿责任。

今年6月,共有7家汽车生产企业向国家市场监督管理总局备案了召回计划,宣布召回共计4.18万辆汽车。其中,浙江豪情生产的沃尔沃发起召回车辆的原因正是“生产偏差可能导致电芯内部锂生长,从而导致电池内部电芯短路”,极端情况下存在热失控的重大安全隐患。在国际品牌中,电池召回同样是行业常态。

本月,现代、起亚两大韩系品牌在美国因高压电池存在致命制造瑕疵,车辆静置、行驶、充电状态下都可能突发起火,官方紧急宣布召回14辆问题电动车,同时下达特殊安全指令,维修前禁止停放车库及住宅周边,必须露天远离建筑停放。

新国标的落地,为未来的新能源汽车安全划定了更高的底线。但大量存量及仍在快速增长的新能源汽车保有量,意味着数百万车主的电池安全仍悬而未决。

业内人士表示,对监管部门而言,应加快对存量新能源汽车的电池安全排查,建立存量车电池健康档案和预警机制,将“不溯及既往”的遗憾通过主动监管来弥补。

对车企来说,电池安全不是“及格线”之后就可以置之不理的事。主动召回也不是污点,当一批批车辆在质保终点附近集中“生病”时,不应让车主独自承担本属于产品质量缺陷的代价。正视问题,才是负责任企业的应有姿态。

甘肃新型储能装机容量突破1000万千瓦

本报讯 近日,从国网甘肃省电力公司了解到,截至2026年6月底,甘肃新型储能并网装机容量突破1000万千瓦,达到1026万千瓦,同比增长69%,标志着甘肃电网保供电能力和新能源消纳能力进一步提升。

甘肃是国家“西电东送”的重要通道,全国沙漠戈壁大型风光基地核心承载区,风能、太阳能技术可开发量稳居全国前列,正打造全国重要新能源及新能源装备制造基地。截至目前,全省电源总装机突破1.2亿千瓦,新能源装机超8200万千瓦,占总装机比重64%,依托省内得天独厚风光资源,甘肃已建成1个千万千瓦级风电基地,11个百万千瓦级风电、光伏基地。

新型储能是构建新型电力系统的重要内容,对于调节新能源发电时空错配、确保电网安全稳定运行、助力新能源消纳具有重要作用。千万千瓦级储能装机在光伏大发、风电出力峰值时段,能集中充电吸纳富余绿电,提升新能源利用率近3个百分点,每年可多消纳绿电75.5亿度,相当于节约标准煤93万吨,减少二氧化碳排放近590万吨;迎峰度夏(冬)用电高峰期,储能集中释放电能,平抑电网负荷波动,筑牢电力安全防线。依托陇电入湘、陇电入鲁特高压外送通道,甘肃储能、风光基地稳定外送绿电,源源不断向中东部负荷中心输送绿色电力,支撑全国能源保供大局。

“新型储能相当于给甘肃的风光电站配备了大容量‘能量仓库’,白天光照充足,风力大发时存下富余电能,晚高峰新能源发电能力下降时再放出存储的电能,在一定程度上实现新能源发电的‘时空位移’,兼顾了电力保供与清洁能源消纳。目前,甘肃新型储能最大放电功率突破500万千瓦,相当于5台百万千瓦级火电机组顶峰发电能力,可毫秒级响应调度指令,部分时段实现2充2放,储能利用效率位居全国前列。”国网甘肃电力调度中心综合技术处处长王铮说。

为全力做好储能项目的调度运行与市场服务,国网甘肃电力创新建成新型储能协同控制系统、“e并网”一站式服务平台,通过数字化智能手段实现海量储能电站精准调控,针对极端大风、沙尘天气优化储能适配方案,攻克大容量储能并网、长周期稳定运行多项技术难题,形成大规模储能应用特色技术体系,为全国大型风光基地开发、高比例新能源消纳打造可复制、可推广的“甘肃样板”。

(王昕月 周亚维 马雅蓉)