

中國「內捲」原因與 「反內捲」政策之效果評析

◎吳明澤／中華經濟研究院第一（中國經濟）研究所 副研究員

中國的「內捲」現象本質是供給過剩與需求不足導致的長期供需失衡，造成過度且無效競爭。內捲的根本成因在於政經體制缺陷、補貼造成產能過剩與內需長期疲軟。中國官方的「反內捲」政策未能消除地方政府「灰色補貼」的制度性根源，導致惡性競爭難以根絕。若內捲未獲解決，恐將加速損耗經濟國力，陷入「共同貧窮」的風險。同時，產業內捲將以低價傾銷的形式「捲向海外」，引發國際貿易保護主義升級，對全球經濟穩定構成挑戰。

關鍵詞：內捲、反內捲政策、電動車產業

Keywords: Involution, Anti-Involution Policies, Electric Vehicle Industry

「**內捲**」之名詞在 2018 年開始在中國流行，而在 2020 年下半年疫情期間，該名詞在中國呈現爆發性成長。在中國，內捲被視為一種高度負面的社會文化現象，特指在資源固化或稀缺的封閉空間內，個體被迫參與過度、非理性競爭，最終形成缺乏希望但又無法退出競爭的社會困境。隨著中國經濟成長減速、青年失業率大幅增加、產業產能過剩問題愈發嚴重，該名詞被討論與引用的範圍持續擴大，由原本主要用於教育體系擴展至就業與產業競爭，本文即探討中國式內捲

的成因與具體表現，評估其對中國及國際的可能影響，並評析中國政府近年推出的「反內捲」政策措施及其潛在成效。

中國式內捲的成因

以經濟學的觀點而言，內捲發生的情境主要是源於市場的供需結構出現了嚴重的、由體制性因素驅動的長期失衡，市場機制無法調節供需的失衡，在供給過剩而需求不足的情況，使得個體投入的邊際效益遞減，進

而引發了非理性的內部消耗。事實上，中國式內捲的形成原因，並非單一因素造成，而是與其政經體制、分配結構與國際政經環境等息息相關。

一、政經體制缺陷與結構性失衡

雖然中國自 1978 年改革開放至今已近 50 年，但過去計畫經濟的許多「不良習性」與改革過程中不合時宜的改革手段，仍然留存在中國的政經體制中，其中一項即是中國條塊分割造成的市場分隔與以 GDP 為標竿的「官員晉升錦標賽」體制，而此是造成中國現今產能過剩的主要原因之一。

過去中國的官員晉升競爭，是以其主責地方的 GDP 成長率為主要考量因素，在這一體制下，地方政府官員的政績考核高度以短期經濟成長為核心目標。為追求任期內的政績最大化，地方政府展開相互競爭，積極干預市場，向轄區內企業提供大量「灰色補貼」（即地方政府為了吸引投資創造本地 GDP，會利用土地優惠、低於市場利率的融資貸款、國企入股和稅收減免等手段，對企業的投資進行實質補貼）。這些灰色補貼扭曲了市場機制汰弱留強的功能，引發了許多行業的重複建設和資源錯配¹，使資源被分配至效率較差的領域。例如過去中國地方政府為了增加地方 GDP，鼓勵基礎建設投資，造成鋼鐵、水泥等產業嚴重產能過剩，雖然中國中央政府已經聲明不再使用 GDP 成長率做為官員晉升的主要考量，但地方官員追求短期成長的

內生動力難以根本改變，使產業的產能過剩仍然相當嚴重，如近年來的太陽能板、電動車、鋰電池等產業。

二、內需疲軟與房地產危機的傳導

除了產能過剩造成的供給過多外，中國近年來經濟進入所謂「新常態」，由過去動輒 2 位數的經濟成長率降至「保五」（保持 5% 左右成長率），經濟成長前景不確定、外資企業撤離、私營企業倒閉，以及年輕人對就業和未來缺乏希望而選擇「躺平」，使得居民普遍對未來充滿不確定性，採取「不敢花錢」的謹慎態度，造成內需消費低迷不振。

另外，近年來中國房地產市場持續衰退，爆雷的房企不斷增加，嚴重衝擊了作為中國居民最大儲蓄形式的家庭資產負債表，這種財富縮水直接削弱了家庭的消費能力。

由於對未來經濟信心不足，加上財富縮水所產生的負財富效果，居民消費行為轉向「消費降級」，改買更便宜的商品或是旅遊市場出現的「窮遊」現象。同時，由於地方政府土地財政收入銳減，為增加收入，一些地方新增各種罰款或提高公共服務費用，變相推高了商品製造和運輸成本。企業在內需疲軟和成本壓力下，只能被迫進行價格戰，使內捲加劇。

三、社會階層固化與人力資本內耗

中國過去以來的階級觀念就是「萬般皆下品，唯有讀書高」，年輕人將「高中 - 大學 -



碩士 / 體面的腦力工作」視為唯一可接受的成功路徑，但由於高等教育擴招和高品質職位稀缺，導致學歷貶值。這使得高素質人才被迫在有限的存量市場中進行同質化競爭，形成人力資本的巨大內耗。

中國式內捲的具體表現

中國式內捲具體表現在包括教育領域與電動車產業、面板產業、鋰電池等等過去政府大力補貼的產業，甚至蔓延至食品、外送等低成本產業，限於版面，本文僅討論教育領域與電動車產業之具體表現。

一、教育領域

教育領域是中國內捲最早也最明顯的具體表現。如前所述，中國在「唯有讀書高」的觀念下，中國年輕人在高壓應試教育中成長，競爭早已成為常態。然而，現今對優質教育資源的爭奪已達白熱化，中國的大學數量有限，即使大幅擴招亦難以滿足，大學錄取分數年年攀升，補習風氣也愈來愈興盛。為了在同質化競爭中獲勝，所有競爭者被迫付出更多的時間和精力。這種缺乏希望又無法退出的競爭，加劇了家長的焦慮。

與此同時，中國經濟持續衰退，對高等學歷的人才需求減少，但大學生畢業人數持續創下紀錄，2025 年預計將達到 1,222 萬人²，因此難以吸納大幅增加的大學以上畢業生，導致青年失業率大幅上升，學歷貶值的情況也愈來愈嚴重，又加深了學生內捲的動機與

程度，而難以競爭的學生便選擇「躺平」，也增加了整體社會的負擔。

二、電動車產業：政策補貼驅動的產能過剩與惡性競爭

電動車產業是體制性產能過剩導致內捲的典型案例。由於中國政府將電動車視為有望掌握全球主導地位的新興產業，因此傾舉國之力發展。根據戰略與國際問題研究中心（CSIS）的估算，從 2009 年至 2023 年間，電動車行業獲得中共政府約 2,309 億美元的政府補貼。在 2009 年至 2017 年期間，年均補貼約為 6.74 億美元。然而，在 2018 年至 2020 年間，這一數額大約增加了 3 倍。自 2021 年以來，補貼金額再次急遽上升，補貼形式以車輛購置稅減免政策為主，對消費者的購車補貼則已在 2022 年底退場³。

在中國政府大規模補貼下，該行業嚴重內捲，價格戰一波接著一波，被吉利控股集團董事長李書福批評為「內捲程度全球第一」⁴。由於中國國內市場無法消化由補貼驅動的巨大過剩產能（預計至 2025 年過剩近 2,000 萬輛新能源車產能，而 2024 年全球新能源車銷量僅 1,776 萬輛，中國市場銷售 1,150 萬輛⁵），中國企業被迫將國內的惡性內捲競爭「捲向海外市場」。

中國反內捲的相關政策措施與其可能成效

2024 年 7 月，中國官方開始意識到內

捲對中國經濟的影響，開始在中央政治局會議、中央經濟工作會議、政府兩會報告及中央財經委員會等重要會議上，提出「要強化行業自律，防止『內捲式』惡性競爭」、「綜合整治『內捲式』競爭，規範地方政府和企業行為」等，並在 2025 年 6 月 30 日全國人大常委會會議通過修訂後的《反不正當競爭法》，試圖以法律維護中國市場競爭的秩序，避免不正當的競爭行為出現。習近平亦在 7 月 1 日主持中共中央財經委員會第六次會議時提出縱深推進全國統一大市場建設，依法依規治理企業低價無序競爭，釋出最高層級「反內捲」的政策信號。

一、「雙減」政策

事實上，中國自 2021 年開始即針對教育領域的內捲現象提出相關政策措施，即所謂「雙減」政策（即「減輕義務教育階段學生作業負擔、減輕校外培訓負擔」）。雙減政策的目的原是希望減輕義務教育階段學生的過重作業負擔，並遏制校外培訓機構的無序擴張，以緩解家長焦慮並促進教育公平。其次，一些省市開始降低初中升入高中的錄取率，意在將更多學生分流至職業技術教育，試圖打破社會上「唯有讀書高」的單一成功路徑⁶。

然而，「雙減」政策成效反而適得其反，不但沒有降低學生與家長內捲的壓力，反而因為不當的行政管制造成補習業轉入地下

化，也使地下化的補習服務收費更高⁷，且更依賴人脈和社會資本才能找到優質師資。這使得經濟富裕、人脈豐富的中上階層家庭更容易獲得補習資源，加速了教育資源的反向重分配。北京大學團隊的研究發現，在政府的「減負」政策調整後，來自收入最低 10% 家庭的學生升高中的可能性減少 9.3%，而來自收入金字塔頂端 10% 的家庭則增加 5.3%⁸。這說明「雙減」政策在執行層面，反而惡化了受教不平等，加劇了學歷競爭的內捲化。

二、規範競爭

中國政府亦意識到在許多產業「內捲式惡性競爭」帶來的影響，於 2025 年 6 月修訂《反不正當競爭法》，要求平台經營者不得強制或者變相強制平台內經營者按照其定價規則，以低於成本的價格銷售商品，擾亂市場競爭秩序（第 14 條），並規定平台經營者建立不正當競爭舉報投訴和糾紛處分機制（第 21 條），試圖以法律維護市場競爭秩序。此外、要求大型企業不得濫用自身資金、技術、交易渠道、行業影響力等方面的優勢地位，要求中小企業接受明顯不合理的付款期限、方式、條件和違約責任等交易條件（第 15 條）。

然而，《反不正當競爭法》政策仍未正視導致內捲的制度性根源 - 即地方政府的「灰色補貼」與 GDP 考核激勵機制仍然存在。只要這種體制性扭曲未消除，地方政府仍會驅



動產能過剩，惡性競爭難以根絕。

結語：中國式內捲對其經濟社會可能造成之影響

中國式內捲的持續惡化，不僅是其內部的經濟和社會問題，也透過其龐大的經濟體量和產業結構，對國際經濟秩序和周邊區域（尤其是臺灣）產生深遠影響。

首先是經濟效率下降，經濟動能加速損耗，拖累經濟成長與內需，造成內捲更為嚴重的惡性循環。持續的內捲化競爭損害了企業的營利與整體行業健康發展，導致資源在低效的市場中被大量消耗。在經濟成長力道匱乏下，如果政府將過多資源投入於強化分配制度及監管作為（即「把餅分好」），但「做大餅」的速度趕不上分配消耗的速度，最終可能導致陷入「共同貧窮」的風險。此外，內需長期疲軟可能成為常態，使得中國欲通過「做強國內大循環」來反制外部壓力的意圖充滿挑戰。

其次是造成社會結構性矛盾與階級對立。內捲化加速了社會階層固化，使得年輕人面臨「階層流動困難」。自我放逐的「躺平」現象、普遍的社會焦慮，以及潛在的「仇富」心理，都對中國社會治理和長期的穩定性構成嚴重挑戰。同時，政府在如「雙減」等政策上的失敗，也暴露了其在面對結構性矛盾時，可能加劇而不是緩解社會不平等。

最後，是創新意願的壓抑與產業升級受阻。在「共同富裕」的背景下，對科技巨頭和高利潤行業的強化監管，雖然旨在社會公平，但可能提高企業的成本，減緩其發展與創新步伐。此與中國發展「新質生產力」、實現產業升級的國家戰略目標顯然形成內在矛盾。

附注

1. 顧振華、陳強遠（2017）。中央和地方的雙重政策保護與產能過剩。財經研究，43（11），84-97。
2. 中央社（2025年3月9日）。中國大專畢業生上看1222萬 官方：頒政策穩招聘規模。<https://www.cna.com.tw/news/acn/202503090123.aspx>
3. Scott Kennedy (2024). The Chinese EV Dilemma: Subsidized Yet Striking. <https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking>
4. ETtoday（2024年6月8日）。陸吉利汽車董座：簡單粗暴的價格戰結果就是偷工減料、造假售假。<https://www.ettoday.net/news/20240608/2754532.htm>
5. 黃冠瑜（2025）。2024年全球電動車主要市場概況。財團法人車輛研究測試中心。<https://www.artc.org.tw/tw/knowledge/articles/13796>
6. 王紅、陳陟（2021）。「內卷化」視域下「雙減」政策的「破卷」邏輯與路徑。教育與經濟。6，38-43。<https://epc.swu.edu.cn/info/1091/2016.htm>
7. 中央社（2023年12月8日）。中國推雙減禁課後補習反使補教機構轉地下、擴大貧富差距。<https://www.cna.com.tw/news/acn/202312080222.aspx>
8. 周子焜、雷曉燕和沈豔（2023）。教育減負、家庭教育支出與教育公平。經濟學季刊，23（3），841-859。