

【区域格局与产业发展】

# 后补贴时代中国新能源汽车产业发展研究\*

袁 博

**摘 要:**2019年3月,四部委公布新一轮新能源汽车补贴政策,相比2018年标准平均退坡超50%。自政策公布之后,国内新能源汽车市场环境发生巨变,新能源汽车销量增长明显放缓,部分新能源汽车及零部件企业经营困难甚至倒闭,加之特斯拉为首的外资新能源汽车企业陆续在华设厂投产,使国内新能源汽车市场竞争加剧,下行压力增大,新能源汽车产业正式进入后补贴时代,在此背景下,需要政府部门、相关企业重新评估市场现状,制定新的新能源汽车产业发展战略和路径,推动产业持续健康地发展。

**关键词:**后补贴时代;新能源汽车;产业发展

中图分类号:F062.9 文献标识码:A 文章编号:2095-5766(2020)03-0058-07 收稿日期:2020-02-06

\*基金项目:2019年度河南省重点研发与推广专项(软科学)项目“河南推进新能源汽车产业发展研究”(192400410185)。

作者简介:袁博,男,河南省社会科学院工业经济研究所助理研究员(郑州 450002)。

## 一、引 言

2007年国家发展和改革委员会在其发布的《产业结构调整指导目录(2007年本)》中,将新能源汽车正式列入鼓励产业目录,新能源汽车产业的发展开始步入正轨。2010年9月8日召开的国务院常务会议审议并原则通过《国务院关于加强培育和发展战略性新兴产业的决定》,将新能源汽车产业列为七大战略性新兴产业之一。2011年之后,随着政府部门和相关企业投入的加大,产品质量和技术方面取得重大突破,新能源汽车产业发展速度明显加快。2015年中国新能源汽车销量达331092辆,首次超过美国,成为全球新能源汽车销量最高的国家。此后3年持续快速发展,年增长率均超过50%,一直保持全球新能源汽车产销量第一的位置。截至2018年底,中国新能源汽车销量首次突破100万辆,达125.6万辆,占据全球新能源汽车销量的50%以上份额,为世界最大的新能源汽车生产基地和销

售市场。中国新能源汽车不仅在产销总量上绝对领先,相关企业在产业竞争力上同样优势明显,其中比亚迪2015—2018年连续4年新能源整车销量全球第一,宁德时代2017年首次登上全球动力电池销量榜首,2018年再次蝉联全球动力电池销量冠军。2019年7月1日,由中国科学技术协会和海南省人民政府共同举办的首届“2019世界新能源汽车大会(WNEVC)”在海南博鳌召开,来自10多个国家和地区的政府部门及国际组织机构、100多家新能源整车及相关企业代表以及国内外各界嘉宾共1500余人齐聚博鳌,为全球最大规模的新能源汽车会议。中国已经成为世界新能源汽车产业发展中心,在新能源整车和核心零部件等方面都展现出了绝对的统治力,新能源汽车已经成为中国最具竞争力的新兴产业。

中国新能源汽车产业的强势崛起得益于相关企业在产品质量和技术研发上的不断突破,同时受益于政府部门对产业的大力扶持,涉及资金、场地、通行等方面,特别是资金性补贴,采取购车款减免

和免车辆购置税的双补贴政策,对象包括新能源汽车相关企业和消费者,一方面可以大大缓解企业在发展过程中遇到的资金短缺困境,鼓励企业持续研发新能源汽车产品;另一方面可以让消费者得到购车实惠,刺激新能源汽车的消费。中央和地方政府从2009年开始对新能源汽车的生产和销售环节进行补贴,截至2019年3月,中央累计发放新能源汽车财政专项补贴约958.4亿元,全国上百家企业和上百万消费者从中直接受益,进一步保障了新能源汽车产业的良性健康发展,中央对新能源汽车的补贴在产业发展过程中发挥了不可替代的巨大作用。

## 二、现行新能源汽车补贴政策存在的问题

虽然新能源汽车补贴政策对产业发展产生了积极效果,促进产业快速发展,但在补贴执行的数年间也出现了一些前所未有的新问题。

### 1. 过度依赖补贴,造成竞争力下降

新能源汽车补贴的初衷是为了缓解企业由于投入新能源汽车产品研发导致的资金短缺,使企业有足够的资金发展,比亚迪、北汽、宇通等大型新能源汽车企业直接从中受益,已成长为国内乃至全球具有产业影响力的重要企业,但同时众多中小企业在获得新能源汽车专项补贴之后,出于对自身研发能力不强、管理体制不完善等因素的考虑,将补贴部分或全部挪用至其他方面,并没有充分发挥其作用,导致技术实力和研发水平停滞不前,进而影响企业的整体发展。目前,已经有数家新能源汽车企业在获得补贴之后仍然经营困难,其中海马汽车连续两年巨额亏损,众泰汽车整体被金马股份收购,知豆汽车由于巨额债务导致其股权被拍卖。与此同时,特斯拉、宝马、大众、丰田等外资汽车企业,在没有获得补贴的形势下依然加大新能源汽车产品的研发投入力度,推出相应产品抢占中国市场,在2019年的国内新能源汽车市场上已经初见成效。相比之下,自主品牌由于过度依赖补贴导致产品竞争力不升反降,使得中国新能源汽车产业的整体发展速度放缓。

### 2. 部分企业骗取补贴,造成恶劣后果

除了挪用新能源汽车补贴之外,部分企业甚至通过伪造产品参数和相关文件骗取巨额新能源汽车补贴,其行为更加恶劣,造成的后果更加严重。

2016年9月8日,财政部曝光苏州吉姆西客车制造有限公司等5家新能源汽车生产企业意图骗补国家财政补贴超10亿元,其中不乏奇瑞汽车、金龙客车等大型知名企业,造成中央财政重大损失,鉴于其后果严重、影响恶劣,最终财政部取消苏州吉姆西客车制造有限公司的财政补贴申报资格,追回全部补助资金,同时由工信部取消其整车生产资质,其余4家企业同样被追回中央财政补助预拨资金,依规按问题金额50%处以罚款,并从2016年起取消中央财政补贴资格。

骗补事件发生之后,相关部门开始重点整顿新能源汽车产业,此后的数年间同类事件鲜有发生,但此次骗补事件对新能源汽车产业的影响深远,在业界内部和社会舆论等方面造成了严重的负面影响,直接促使相关部门大幅度修改现行的新能源汽车补贴政策,同时进一步加深了民众和媒体对新能源汽车的误解和质疑,对产业整体发展产生了很大的负面效应。

### 3. 增加财政支出负担,影响整体经济发展

实施新能源汽车补贴政策以来,中央政府已经累计投入近千亿元资金,全部来自财政收入,而近年来由于在关乎民生的基础设施和科教文卫方面的大量资金投入,中央政府已经连续数年出现财政赤字。2019年中央财政赤字1.83万亿元,赤字率达到2.8%,尚处于安全可控范围。除中央政府外,地方政府同时对新能源汽车产业进行补贴,2019年地方财政赤字9300亿元,但地方政府债务已经远超财政缺口。截至2020年2月末,全国地方政府债务余额225302亿元,整体高于60%的负债率警戒线,部分地方政府的负债率甚至超过100%,形势严峻。造成这一局面的重要原因是新能源汽车等新兴产业补贴力度过大和无法削减的基础设施建设投入,如果今后持续对新兴产业进行补贴,地方财政状况将进一步恶化,影响整体国民经济的发展。

针对这一系列问题,中央在对新能源汽车产业进行补贴的同时,为了提高产业竞争力,开始逐步减少资金性补贴,转而引导企业逐渐摆脱补贴依赖,提升自身研发能力,客观上避免骗取补贴等恶性问题的出现。财政部、科技部、工业和信息化部、发展和改革委员会于2015年5月联合发布《关于2016—2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》,补贴自2017年开始逐渐退坡,至

2020年完全退出,2019年3月26日财政部、工业和信息化部、科技部和发展改革委员会联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,其中明确地方政府不再对新能源汽车给予购置补贴,正式取消地方补贴标志着新能源汽车补贴减少50%左右,加上逐步退坡的中央补贴,此次补贴退坡为历年来退坡幅度最大的一次。受此政策的直接影响,2019年7月国内新能源汽车产销分别完成8.4万辆和8万辆,比上年同期分别下降6.9%和4.7%,为有数据统计以来的首次月度下降,从7月开始后连续6个月新能源汽车产销量同比下降,市场持续萎靡不振,而下半年的不佳表现进而影响到2019全年,2019年中国新能源汽车产销量120.6万辆,同比下降4.0%,为有数据统计以来的首次年度下降,补贴退坡对于新能源汽车产业的影响开始显现,预计未来一段时间还将继续持续此态势。

### 三、后补贴时代新能源汽车产业发展特点

自2017年新能源汽车退坡政策开始实施以来,除对新能源汽车产销量最直观的影响外,综合车企双积分制、放开合资车企股比等一系列政策的效应,加之中美贸易摩擦等外部环境因素的影响,国内新能源汽车产业发展环境发生重大变化,产业格局除了以往的固有态势,还呈现出以下一些新特点。

#### 1. 总体销量和市场份额仍然呈现增长态势

2019年中国新能源汽车销量首次出现下滑,但在之前的3年间,无论是总体产销量,还是在汽车总

销量的占比,均保持快速增长态势。2016年国内新能源汽车销量50.7万辆,占当年汽车总销量的1.8%;2017年国内新能源汽车销量77.7万辆,同比增长53.3%,占当年汽车总销量的2.7%,比上年提高0.9个百分点;2018年新能源汽车销量125.6万辆,占当年汽车总销量的4.5%,比上年提高1.8个百分点;2019年新能源汽车总体销量虽然同比下降,但占当年汽车总销量的比例达到了4.7%,高于2018年,占有率进一步提升(见图1)。新能源汽车在节能、舒适性、通行政策方面相较传统的燃油车具有明显优势,今后随着技术不断地进步和成熟,优势会进一步扩大,加之政府部门和社会舆论对于新能源汽车持续的推广普及,接受并有购买意愿的新能源汽车潜在消费者数量逐渐增多,在可预见的未来,新能源汽车的销量和在汽车总销量的占比会持续提高。

#### 2. 传统车企大量进入市场,竞争与合作并存

除新能源汽车补贴逐年递减的政策外,中央部委还出台了一系列鼓励新能源汽车产业发展的政策。其中,2017年9月28日工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、质检总局联合公布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》。按照规定,对传统能源乘用车年度生产量或者进口量不满3万辆的乘用车企业,不设定新能源汽车积分比例要求;达到3万辆以上的,从2019年度开始设定新能源汽车积分比例要求。2019年度、2020年度,新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%,2021年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求,由工业和信息化部另行公布。

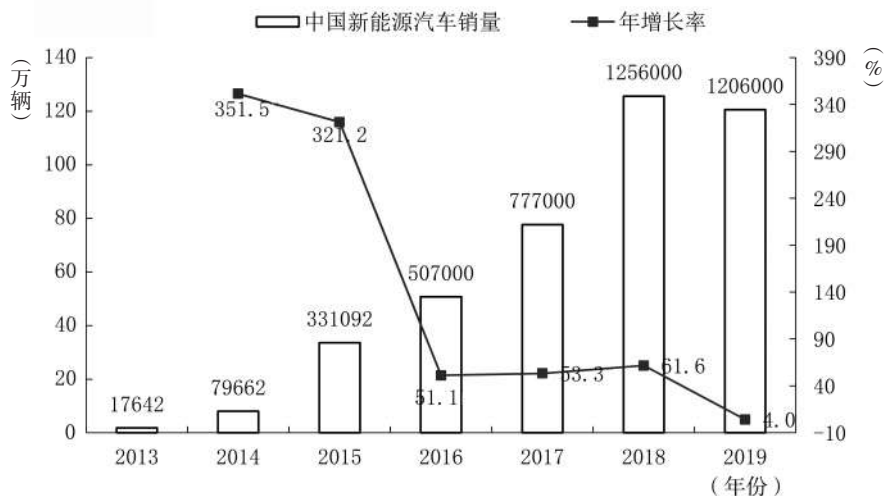


图1 2013—2019年中国新能源汽车销量和增长率

双积分制度是近年来新能源汽车政策当中影响最为深远的一项,倒逼新能源汽车发展滞后甚至不发展的传统燃油汽车企业加速转型向新能源汽车方向发展。制度出台后,大众、长城、吉利、宝马、福特等燃油车销量占比较大的传统汽车企业纷纷加快新能源汽车产品的研发,一方面为应对新的双积分制度,同时抢占新能源汽车市场份额。而以蔚来、威马、小鹏为主的新成立的纯新能源汽车企业,由于进入汽车行业时间较短,技术储备和制造经验不足,产品质量和售后问题频出,影响总体销量。2018年“造车新势力”新能源汽车全年销量2.6万辆,仅占当年新能源汽车总销量的2.1%,以比亚迪、北汽、上汽为代表的传统汽车企业的新能源汽车销量仍然占据绝对优势。此外,大众、宝马、长城等燃油汽车企业的新能源汽车销量快速增长,占据一定份额,未来的新能源汽车市场竞争将愈加激烈。双积分制度出台之后,新兴汽车企业与传统汽车企业之间开始出现合作态势,蔚来汽车与江淮集团、广汽集团在整车研发和制造体系达成合作,利用双方在服务和生产方面的优势持续共同发展。2019年7月,比亚迪正式宣布与丰田合作,共同开发整车及动力电池,这是整车企业首次在新能源汽车领域进行共同研发。

新能源汽车产业内部竞争与合作,一方面迫使汽车企业加紧提高自身研发实力,以适应市场环境得以生存;另一方面通过合作建立联盟共同发展,最终使产业整体向良性健康的方向发展。

### 3. 与相关新兴产业深度融合

燃油车时代的汽车制造业由于使用传统机械结构和化石燃料,产业链相对封闭,主要与采矿、冶金、石油化工、机械制造等重污染、高能耗的传统产业相关性较强,联系紧密,一直呈融合发展的态势。随着近年来新能源汽车这一新兴产业的蓬勃发展以及传统重工业的持续衰落,新能源汽车产业链结构发生重大变化,与传统产业的相关性持续降低,甚至与石油化工等传统能源产业彻底无关,同时与新能源、新材料、电子信息、节能环保、人工智能等新兴产业相关性逐渐增强,融合发展趋势明显。

由于新能源汽车结构相对简单,电子零部件较多,车载智能网联方面具有结构性优势,目前大部分新能源汽车企业已经建立车载网联系统,车主可以随时监控车辆运行状态。上汽与阿里巴巴达成

战略合作、比亚迪与华为联合开发车载系统等表明汽车企业与互联网企业逐步建立稳固的合作关系;汉能等光伏企业加强与汽车企业合作,共同开发太阳能电池汽车,已进入试验阶段,新能源与新能源汽车开始深度融合;轻量化车身可以大幅度提高电动汽车的续航里程,蔚来、长城华冠与相关新材料企业合作,分别在其推出的纯电动汽车产品上采用全铝车身和碳纤维覆盖件,新材料提高续航里程的效果明显。

新能源汽车产业与相关新兴产业的融合发展得益于双方在高效、节能、环保等方面的一致性,是新型的产业融合,新能源汽车产业已经成为产业融合发展的引领者,正在加速淘汰低效、高能耗、重污染的传统产业,促进新兴产业共同快速发展,加快产业转型升级,最终促进整体经济发展。

## 四、后补贴时代新能源汽车产业存在的问题

中国新能源汽车产业在2017年补贴减少之后依然快速发展,连续3年蝉联全球新能源汽车产销量冠军,为全球最大的新能源汽车生产基地和销售市场。但政策的影响往往是潜移默化且持续长久的,由于新能源汽车是新兴产业,在发展过程中出现了许多以前从未遇到的新问题,在后补贴时代的近3年时间里开始显现。

### 1. 整体增速大幅度放缓,发展前景不明朗

中国新能源汽车产业规模在2013—2018年5年间呈持续高速发展态势,新能源汽车销量年均增长率一直保持在50%以上。即使在2017年补贴减少之后,2018年销量增长率仍然在60%以上,发展前景一片大好。但2019年3月新的补贴政策发布,由于补贴额大幅度降低,新能源汽车市场形势急转直下,从当年7月份新的补贴政策实施起,新能源汽车销量开始大幅下跌,此后连续6个月下跌,直接导致2019年全年新能源汽车销量增长率大幅度下滑至负数,总体销量首次同比下降,值得产业各参与方警惕。

此外,市场形势的巨大变化导致政府部门和相关企业对新能源汽车未来发展前景和方向规划方面做相应调整。2019年8月22日工信部发布对《关于研究制定禁售燃油车时间表加快建设汽车强国的建议》的答复,明确指出将支持有条件的地方建

立燃油汽车禁行区试点,在取得成功的基础上,统筹研究制定燃油汽车退出时间表。海南省成为全国第一个禁售燃油汽车试点,但海南新能源汽车推广效果不尽如人意,2018年海南新能源汽车销量仅占汽车总销量的1.8%,远低于全国平均水平,禁售燃油车的目标依然任重道远。2019年下半年,蔚来、威马、小鹏等新造车企业的纯电动汽车相继发生数起车辆自燃事件,引发主流媒体和评估机构对动力电池安全性的强烈质疑,使上述企业承受社会舆论的巨大压力,进而影响产品口碑和销量。同时,学术界开始出现对新能源汽车产业发展路线不同方向的分歧和争论,其中不乏中国科学院和中国工程院院士等技术领域专家,新能源汽车产业发展前景不明朗和不可预测。

## 2. 外资企业开始抢占自主品牌市场份额

中央和地方政府对新能源汽车企业提供巨额资金补贴,引导和鼓励汽车企业转型研发新能源汽车产品。由于自主品牌汽车企业发展较早,相关产品技术和质量方面较为成熟,国内新能源汽车市场一直由自主品牌汽车主导,2016—2018年三年新能源汽车总销量中,自主品牌的销量占市场份额的90%以上,远超在汽车总体市场的销量占40%左右的市场份额,外资品牌根本无法与自主品牌抗衡。自主品牌之所以优势巨大,一方面得益于自身的产品质量和技术水平较为成熟,更重要的是新能源汽车产业处于产业的初级阶段,还在保护期内,中央和地方政府对新能源汽车企业的财政补贴,使新能源汽车比同等燃油汽车价格低30%—50%,吸引更多消费者购买并从中受益。

然而,自主品牌新能源汽车的市场地位随着补贴退坡、双积分制、放开合资股比等一系列新政策的实施,以及中美贸易摩擦等国际形势的突变而发生变化,传统外资燃油车企业纷纷开始转型发力新能源汽车产品。大众、宝马、丰田等国际汽车巨头相继推出自己的新能源汽车产品,开始与自主品牌争夺市场。以混合动力汽车为例,自主品牌在2015—2017年中国混合动力汽车市场中的占有率一直在97%以上,2018年自主品牌占有率有所下降,但依然达到了85%以上,外资品牌毫无竞争力可言。但从2019年开始,市场形势发生巨变,宝马5系、帕萨特、途观等热销燃油车型的混合动力版陆续上市,大举占领市场。与此同时,自主品牌由于

混合动力车型补贴下降严重,转而主要发展纯电动汽车产品,在混合动力车型投入研发减少,导致产品竞争力下降。截至2019上半年,外资品牌在国内混合动力汽车市场的占有率增长迅猛,已经接近40%,自主品牌份额严重下滑。

此外,2018年4月发布的放开车企合资股比政策,对外资汽车企业在华投资计划产生重大影响。新政实施之后,宝马、丰田等企业随即开始调整在华企业的投资比例,而之前采用整车进口方式进行销售的外资新能源汽车企业纷纷开始以新的方式进入中国市场。2019年1月7日,全球最大的纯电动汽车生产企业特斯拉的独资工厂在上海自由贸易区临港新片区开工建设,成为中国首家外资独资汽车企业。同年10月,首辆特斯拉model3轿车正式下线,价格比之前的进口车型低数万元,产品竞争力大增。随着特斯拉国产汽车的上市销售,势必会对目前的纯电动汽车市场产生强烈冲击,自主品牌的市场份额可能会继续受到较大影响。

## 3. 技术发展相对缓慢,市场吸引力有限

新能源汽车产业目前还处于初级发展阶段,技术水平虽然一直在提升,但总体还不够成熟。2017年之前中央对新能源汽车产业进行大力的政策扶持和资金补贴,产业一直处于平稳快速的发展状态,扶持效果明显。而随着补贴逐步退坡,新能源汽车与燃油汽车相比价格优势不再,销量开始明显下滑,与此同时,相关核心技术没有取得重大突破,导致竞争力进一步下降。

以动力电池为例,动力电池是新能源汽车最核心的部件,其成本占到新能源汽车的1/3甚至一半,决定了汽车的续航里程。2017年以来,工业和信息化部制定的新能源汽车补贴标准中对动力电池的能量密度有明确的要求,并且逐年提高标准,只有高于最低能量密度标准才可以获得相应的全额补贴,同时给予超过标准的高能量密度产品更高倍数补贴,目的是鼓励新能源汽车企业加大研发提高能量密度。2017年新能源乘用车获得补贴的最低能量密度为90Wh/kg,2018年上升为120—140Wh/kg,2019年提升到160Wh/kg。虽然标准逐年递增,但产品的续航里程仍然不甚理想。以《新能源汽车推广应用推荐车型目录(2019年第1批)》中的车型为例,其中能量密度平均数为148.13Wh/kg,中位数为145.64Wh/kg,均未达到1倍补贴标准。截至2019

年,上市销售的新能源汽车最高续航里程仅为650公里,与燃油汽车相比不占任何优势,新能源汽车企业在能量密度方面的提升十分有限。

除动力电池外,自主品牌在IGBT、充换电等方面的技术与外资企业同样存在差距,目前仅有比亚迪、中国中车、蔚来、北汽等少数企业掌握核心技术,而某些企业在发展新技术的同时往往忽略汽车最基本的安全技术,2019年5—7月的短短3个月时间共发生79起新能源汽车自燃事故,涉及数个品牌,大部分集中在新进企业。主要由于新企业为追求短期补贴和利润,盲目自发地扎堆进入新兴产业,但研发实力、生产经验与传统企业差距较大,无法进行良好的产品质量把控。

## 五、后补贴时代新能源汽车产业发展对策

在新能源汽车补贴大幅度退坡的近一年时间里,市场形势复杂多变,也出现了许多新问题,需要政府部门和相关企业共同制定行之有效的对策和解决方案,渡过难关,使后补贴时代的中国新能源汽车产业重回健康的发展轨道。

### 1. 提高研发实力和产品质量

由于新能源汽车补贴大幅度退坡,自主品牌新能源汽车企业失去了中央政府的产业扶持和保护,完全依靠自身实力还无法与外资品牌公平竞争,前期积攒的优势开始大幅减弱,根本原因是中国新能源汽车企业的研发实力仍然不高,动力电池等优势领域较少,领先幅度不大,某些关键技术如IGBT、充换电技术领域甚至与世界先进水平差距较大,企业还需要进一步提高研发能力和产品质量。

在动力电池方面,中国的动力电池产量和技术水平均处于世界领先地位,要继续提升能量密度,采用更加高效和低成本的新材料,保持现有的技术优势;在IGBT和驱动电机方面,努力缩小与世界先进水平的差距,提高整体效能,降低损耗,提升产品竞争力;要持续研发充换电、轻量化等新能源汽车辅助技术,服务于核心技术,共同推动整体技术水平的提高。新加入企业要制定更加严格的品控体系,特别是提高汽车的安全性能,减少自燃事故的发生。

### 2. 建立更完善的新能源汽车产业机制

虽然中央相关部委目前已经制定了新能源汽

车的若干个发展政策和指导意见,但在动力电池回收、新能源二手车交易等一些具体制度的建立和完善方面还有所欠缺。目前主要是比亚迪、宁德时代、北汽新能源等实力较强的新能源汽车企业自身建立了比较系统和成熟的新能源汽车发展机制,但由于是企业内部机制,并不相通,有一定局限性,对建立整个产业机制的推动效果不明显。

政府相关部门不仅要制定总体战略和政策,还需要和相关企业共同协作,制定新能源汽车产业的统一标准和具体制度,如动力电池回收和循环利用制度,使动力电池能够最大化有效利用,降低企业生产成本,增加收益;建立完善的新能源二手车评估和交易制度,规范市场秩序,使消费者可以获得有质量保证的正规新能源汽车产品;此外,加强与电力供应、房地产等相关产业的沟通合作,出台充换电、充电桩、充电站方面的制度,最终建立完整的产业发展机制。

### 3. 积极开拓海外市场

中国新能源汽车产销量不仅在国内市场增长迅速,在汽车出口方面同样取得了长足的发展。2019年上半年,中国新能源汽车出口5569辆,同比增长99.3%,高于总体销量67%的增长率。出口已经成为中国新能源汽车产业新的增长点,比亚迪、宇通、吉利等品牌的新能源汽车出口量名列前茅,远销海外多个国家和地区,其中不乏美国、英国、法国、荷兰、日本、加拿大等发达国家,获得当地消费者的好评,中国新能源汽车产品正逐渐被全球消费者所认可。

中国新能源汽车出口猛增的同时,也存在一些问题和隐患。首先是出口量占总销量的比重偏低,2019上半年的新能源汽车出口量仅占总销量的不到1%;其次是出口总量中商用车比例过高,达到36.3%,虽然商用车单价高,利润可观,但由于本身市场规模较小,产品迭代速度慢,导致整体增长乏力,而国内产销量占比更大的乘用车出口量明显偏低;最后是产品普遍缺乏竞争力,仅有比亚迪、吉利汽车的新能源乘用车产品在海外市场站稳脚跟。此外,受2018年以来的中美贸易摩擦的影响,国际形势瞬息万变,未来的市场前景难以预测,以上问题严重制约了中国新能源汽车出口的持续增长。

中国新能源汽车出口虽然存在一些问题,但在2019年国内新能源汽车销量首次下滑的严峻形势下依然是新的产业发展增长点,相关企业应继续加

大对出口业务的投入,除巩固欧洲、北美、亚太地区市场外,还要积极开拓更多新兴市场;除持续出口新能源商用车外,还要加大新能源乘用车的出口;与当地生产企业和经销商合资建厂生产销售产品,拓展多种方式的海外合作。

总之,新能源汽车补贴退坡之后,市场复杂多变,出现了暂时的下滑,产业内部的企业竞争日趋激烈,预计将迎来新一轮的产业大洗牌,产业发展将经历重大变革。因此,政府部门和相关企业要做好应对新一轮困难和挑战的准备,在后补贴时代继续制定科学合理的产业发展政策,为消费者提供更加优异的产品,共同促进中国新能源汽车产业的发展。

#### 参考文献

- [1]范如国,冯晓丹.“后补贴”时代地方政府新能源汽车补贴策略研究[J].中国人口·资源与环境,2017(3).
- [2]孙红霞,吕慧荣.新能源汽车后补贴时代政府与企业的演化博弈分析[J].软科学,2018(2).
- [3]张景新,王兴艳,胡红梅.后补贴时代,中国新能源汽车产业如何发展?[J].新经济导刊,2018(11).
- [4]邹芸螺,朱艳阳.“后补贴”时代新能源汽车产业发展路径实证研究[J].当代经济,2017(16).
- [5]王勇.后补贴时代的新能源汽车[J].能源,2018(8).
- [6]赵金丹.后补贴时代新能源汽车产业的发展[J].产业与科技论坛,2017(7).
- [7]孟得志.试论“后补贴时代”新能源汽车的发展策略[J].山东工业技术,2018(23).
- [8]2019年汽车工业经济运行情况[EB/OL]. [http://www.caam.org.cn/chn/4/cate\\_154/con\\_5228367.html](http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_154/con_5228367.html),中国汽车工业协会,2020-01-13.
- [9]2019年上半年中国插电混动乘用车行业发展现状及格局变化分析[EB/OL]. <http://www.chyxx.com/industry/201910/796619.html>,中国产业信息,2019-10-24.
- [10]2019年上半年新能源汽车出口5569辆 同比增长99.3% [EB/OL]. [news.ecar168.cn/content/201912/2019123110165344121.htm](http://news.ecar168.cn/content/201912/2019123110165344121.htm),购车网,2019-12-31.

## Research on the Development of China's New Energy Vehicle Industry in the Post Subsidy Era

Yuan Bo

**Abstract:** In March 2019, four ministries announced a new round of subsidy policies for new energy vehicles, with an average decline of more than 50% compared with the standard in 2018. Since the policy was announced, the domestic new energy vehicle market environment changed dramatically, the growth of new energy vehicle sales has slowed down significantly, some new energy vehicle and parts enterprises were difficult to operate or even closed down, and foreign new energy vehicle enterprises headed by Tesla have set up in China successively which has intensified the competition in the domestic new energy vehicle market and increased the downward pressure. The new energy vehicle industry has entered the post subsidy era. In this context, it is necessary for the government departments and relevant enterprises to reevaluate the market status, formulate new development strategy paths for new energy vehicle industry, promote the sustainable and healthy development of the industry.

**Key Words:** Post Subsidy Era; New Energy Vehicle; Industry Development

(责任编辑:柳 阳)