

构建新能源汽车产业全国统一大市场的逻辑机制、现实挑战及路径选择

李晓敏 薛 栋

摘 要: 发展新能源汽车产业是我国由汽车大国向汽车强国转变的必由之路,推动全国统一大市场建设有助于新能源汽车产业利用超大规模市场优势,实现商品和要素资源在更大范围内的循环流动,将成为新发展格局下帮助新能源汽车产业实现由大到强的关键抓手。针对当前我国在构建新能源汽车产业全国统一大市场过程中存在的市场基础与制度规则不完善、后端市场建设缺乏合理规划、产业创新体系的支撑作用不强、产业发展薄弱环节较多、价值创造与获取能力不足、市场扩散面临阻碍等现实挑战,不仅需要筑牢市场主导地位,建立健全市场制度体系,统一产业标准和规范,加快后端充电市场建设和联通,还要重点强化产业创新内力,优化产业链协同能力,引导产业实现自主发展,提升产品吸引力与社会认可度。

关键词: 新能源汽车产业;全国统一大市场;高质量发展;地方保护

中图分类号: F123.9 **文献标识码:** A **文章编号:** 1003-0751(2023)06-0042-08

新能源汽车产业作为新发展格局下推动我国经济社会绿色转型的中坚力量,一方面肩负着我国汽车工业实现“弯道超车”的使命,另一方面承担着帮助我国早日完成“碳达峰、碳中和”目标的重要责任,为我国建立健全绿色低碳循环发展体系、改善能源使用结构提供重要支撑。然而,当今国际社会正经历百年未有之大变局,保障经济增长、有效应对冲击是世界各国亟须解决的问题。为构建新发展格局,我国提出了加快建设全国统一大市场的改革举措,这不仅为新能源汽车产业深化发展提供了现实路径,还将成为我国新能源汽车产业实现由大到强的基础支撑与内在要求。

发展新能源汽车已成为全球汽车产业不可逆转的趋势^[1]。中国汽车工业协会的数据显示,我国在2015年成为全球第一大新能源汽车市场,并连续7

年销量位居世界第一,截至2022年年底,我国新能源汽车保有量已超过1310万辆。在2011—2022年,我国新能源汽车产量和销量由0.84万辆和0.82万辆分别增长至705.8万辆和688.7万辆,即便受全球新冠肺炎疫情的影响,我国新能源汽车产业也实现了逆势增长,产量和销量增长率从2020年的10%和13.4%分别迅速上升到2022年的99.1%和95.6%,占全球销量的比重也由2020年的41%大幅提高至2022年的64%^[2-3],市场渗透率呈现出逐年递增的态势。但是在政策调整和补贴不断退坡的过程中,新能源汽车的产销环节曾出现连续的负增长,反映出市场日益繁荣背后存在的对财政补贴高度依赖的现象,在新能源汽车购置补贴继续退坡的趋势下,政策主导下的新能源汽车产业极有可能出现衰退,会严重影响国家长期以来对新能源汽车产

收稿日期:2023-03-06

基金项目:国家社会科学基金后期资助项目“绿色转型背景下新能源汽车发展的阻滞与突破路径研究”(21FJYB014)。

作者简介:李晓敏,男,河南大学经济学院教授、博士生导师(开封 475004)。薛栋,男,河南大学经济学院博士生(开封 475004)。

业的培育与布局。因此,我国新能源汽车产业要实现可持续高质量发展,既需要深化“双积分政策”对新能源汽车产业开启的由政策驱动向市场驱动转变的探索,还需要进一步建立新能源汽车产业的全国统一大市场,充分发挥市场的主导作用,引导产业快速过渡到新发展阶段。

一、构建新能源汽车产业全国统一大市场:内在机理与理论阐释

新能源汽车产业初期的快速成长离不开中央与地方政府的扶持和引导,但地方政府对于新能源汽车产业的盲目比拼与粗放竞争罔顾市场经济的运行规律,削弱了市场的主导地位,降低了资源要素的流通与配置效率,阻碍了新能源汽车产业规模经济效益和范围经济效益的发挥^[4]。因此,需要扭转地区发展、新能源汽车企业个体发展与新能源汽车产业整体全面发展的矛盾对立关系,加快实现三者的辩证统一。

(一) 构建新能源汽车产业全国统一大市场的内在机理

1. 重要基础:推动新能源汽车产业实现高质量发展

价格机制和竞争机制不仅是保障市场经济高效运行的重要基石,还是市场经济发挥各种调节功能的核心要素^[5]。市场主导的资源配置体系具有以下优势:第一,新能源汽车产业可以保持供求的均衡,均衡数量和均衡价格由商品市场的供给和需求状况自动决定,而且新能源汽车市场上的商品和要素能够实现自由的流动和竞争。当供求不平衡时,生产者层面和市场层面分别会通过竞争和部分企业的退出或进入来达到供求的均衡。这能够极大改善当前我国新能源汽车产业产能结构性过剩的现象。第二,要素资源能够在新能源汽车产业内部得到充分利用。一方面,产业内部的自由竞争与企业的利润最大化目标会迫使各个生产者不断降低成本,压缩原材料投入,同时还会强化其生产技术水平;另一方面,消费者内部的自由竞争会使得商品被最想购买的消费者以出价最高的形式获得,进而实现商品的有效配置^[6],符合新能源汽车产业的差异化产品策略,而劳动者内部的竞争会倒逼劳动者增强自身的学习能力、知识积累水平和生产效率,从人力资本的角度促进新能源汽车产业的可持续发展^[7]。第三,新能源汽车产业能够保持个体利益与社会利益

的统一。新能源汽车产业会以市场为导向,生产满足消费者需要的产品,实现帕累托最优。并且在利益的推动下,新能源汽车产业会节约资源的利用,最大限度减少各个环节的成本,达到个体利益最大化的同时又实现了社会利益最大化。

2. 有效支撑:推动新能源汽车产业实现科技自立自强

构建新发展格局和推动高质量发展的关键在于实现高水平科技自立自强。种种现实表明,关键核心技术是国之重器,缺乏关键核心技术不仅会遏制企业和产业的发展,甚至会对国家经济产生严重冲击,危及国家经济安全^[8]。建设新能源汽车产业全国统一大市场将从创新发展的角度为实现高水平科技自立自强提供有力支撑。第一,建设全国统一大市场会优化新能源汽车产业的创新环境,在 market 需求的引导下,创新资源能够在新能源汽车产业得到有效配置,增强企业的创新意愿和能力,巩固企业在科技创新中的主体地位,并形成市场需求导向型的科技创新模式。第二,建设全国统一大市场会加速创新要素资源的流动与汇集。其原因在于,市场对资源配置的决定性作用能够促进创新要素流向真正需要的部门。在资源配置的过程中能够保障创新要素流动的合理性和有序性,减少对创新的重复投入,并提高创新的效率,同时还能强化产业内各部门的协同创新能力,高效整合优势创新资源^[9]。第三,建设全国统一大市场能够打通新能源汽车上、中、下游产业的创新通道。一方面,创新资源的有效流动会不断完善各部门的分工;另一方面,大规模的市场又为新能源汽车产业的自主创新提供了广阔的应用前景,激发全产业的创新热情,还可以弥补前期对研发创新的投入,从而形成从创新到应用再到创新的良性循环。

3. 现实要求:推动新能源汽车产业实现国内国际“双循环”

市场是维持经济运行效率的基础载体,但市场的有效性取决于商品和资源要素能否在市场与经济主体之间实现自由流动、快速循环。第一,建设全国统一大市场的目的在于打通国内循环^[10]。这有助于避免新能源汽车产业内部的重复生产,扭转产能过剩的局面,消除新能源汽车产业的市场分割现象。从竞争公平、市场准入和产权保护等方面的不断完善,来统一新能源汽车产业的市场制度规则,从市场监督体系的强化和监管能力的提升,来保障新能源汽车产业的市场监管,兼顾公平与统一,以此消除因

各方利益和市场势力造成的利益性市场分割。第二,从传统生产要素市场到新兴生产要素市场的统一和建立,来提高新能源汽车产业的运行效率,推动产业健康有序发展;从行业标准体系到商品和服务市场的高水平统一,来提升新能源汽车市场的商品质量和服务水平,并在市场范围内实现商品质量和服务水平的无差异化,以此消除因地区制度和规则所造成的制度性市场分割。第三,通过现代流通网络建设、信息交互渠道改善以及交易平台优化等市场设施的高标准互联互通,来打造更高效便捷的新能源汽车市场的商品和资源要素流通体系,以此消除因基础设施和技术差异所造成的技术性市场分割。

建设全国统一大市场的主要任务是深化市场改革,目的在于联通国内与国际市场,提升我国在经济全球化中的影响力,实现更高水平的开放^[11]。这有助于规范新能源汽车产业的发展环境,推动我国新能源汽车产业参与国际市场竞争。因此,建设新能源汽车产业全国统一大市场会帮助新能源汽车产业在政策制度、贸易往来、资金流通等方面与国际市场接轨,并吸引全球要素资源参与市场建设,以国际循环促进国内循环。新能源汽车产业还可以利用统一大市场的规模经济效应和集聚效应,来放大产业自身在国际上的比较优势,提升在全球产业发展中的地位,以国内循环开拓国际循环。

(二) 构建新能源汽车产业全国统一大市场的理论阐释

1. 协调发展: 构建新能源汽车产业全国统一大市场的应有之义

建设新能源汽车产业全国统一大市场能够协调和统一地方性的新能源汽车产业政策,抑制地方政府在新能源汽车产业政策上的非正当获利和地方保护。第一,有利于中央政府实施主导性的新能源汽车产业政策^[12],推动各地竞争条件的均等化,促进各地区新能源汽车产业的高质量竞争。第二,根据《中共中央国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》中所提出的与区域重大发展战略相结合的要求,都市圈、经济区和城市群等区域协同发展战略将成为建设新能源汽车产业全国统一大市场的良好根基,有利于新能源汽车产业开展区域一体化建设,并以此为基础联通各区域,最终建立开放的新能源汽车产业全国统一大市场。第三,有利于新能源汽车产业实现协调发展,打破阻碍资源流动的各种藩篱,进一步扩大新能源汽车产业的市场范围。并且,能

够更好地聚集生产要素,提升效率,通过发挥规模经济效益来达到规模报酬递增的效果。此外,新能源汽车产业内部具有优势的龙头企业利用技术指导等手段能够带动产业链上相对弱势的企业加速成长,弥补产业发展的短板。

2. 健康发展: 构建新能源汽车产业全国统一大市场的内在要求

市场规模越大越能凸显市场机制的作用。就分工和交换来看,合理的分工是交换的前提,而分工的精细程度同样取决于市场规模。建设新能源汽车产业全国统一大市场能够推动产业内部各个生产部门进行精细化分工协作,而细致的分工也能提高新能源汽车产业的专业化程度和生产效率。大规模的市场意味着原材料的广泛聚集,使得新能源汽车企业有机会压低生产成本,从而逐渐形成新能源汽车产业的市场规模优势。新能源汽车产业链和供应链能够在规模不断扩大的市场中得到成长,同时,新能源汽车产业的统一大市场也能够不断壮大的产业链和供应链中得到完善,通过两者的相互促进来巩固产业基础,提高产业链与供应链的现代化水平和抗风险能力,增强新能源汽车产业体系的韧性。就产业安全来看,通畅的经济循环道路有助于新能源汽车产业保证生产要素投入的稳定性,提高交易效率和降低交易成本,开拓销售渠道,拓展生存空间,极大提升新能源汽车企业的经营能力。此外,立足内需而建设的全国统一大市场会扭转以往经济发展依赖外贸和投资的局面,既能增强新能源汽车产业的自主性,还会丰富产业发展的动力来源,进一步加强产业的稳定性和抗干扰能力,减少不确定性因素,推动新能源汽车产业实现安全、健康发展。

3. 可持续发展: 构建新能源汽车产业全国统一大市场的重要目标

建设新能源汽车产业全国统一大市场的重要目标之一是以各项制度、标准等基础性框架的统一和完善来推动产业实现可持续发展。第一,建设有效的全国统一大市场会加快地方政府职能由市场的干预者向市场的监督者和维护者转变,弱化地方政府在产业政策上的主体地位,强化地方政府在提供市场公共产品、执行市场化措施、反垄断等方面的能力,良好的市场运行环境和高水平的组织保障体系能更好体现市场的有效和政府的有为,为新能源汽车产业的可持续发展打下良好基础。第二,完善的全国统一大市场会发挥自身的内生性优势,地方新能源汽车产业的增长动力回归市场本身,通过各项

市场改革措施,可以从研发、生产、销售等环节规范新能源汽车产业的发展。这有利于吸引更多的要素资源进入新能源汽车行业,为新能源汽车产业的可持续发展提供不竭动力。第三,全国统一大市场的主体高质量发展会由内而外带动相关配套设施的高标准建设,新能源汽车产业和其他市场主体基于产业可持续发展的目标来积极参与市场建设,相关设施又会以新能源汽车产业和其他市场主体为服务

对象进行配套。这有利于优化新能源汽车产业的结构层次,迎合智能消费、万物互联的市场发展方向。而且,有效市场和有为政府会提高相关政策制度、规则标准的稳定性和可预期性,有利于带动各类要素资源在经济循环中充分释放活力,增强产业的现代化市场循环体系,在危急时刻还能充当纾解产业发展困境的“源头活水”,为新能源汽车产业的可持续发展提供全方位保障(如图1)。

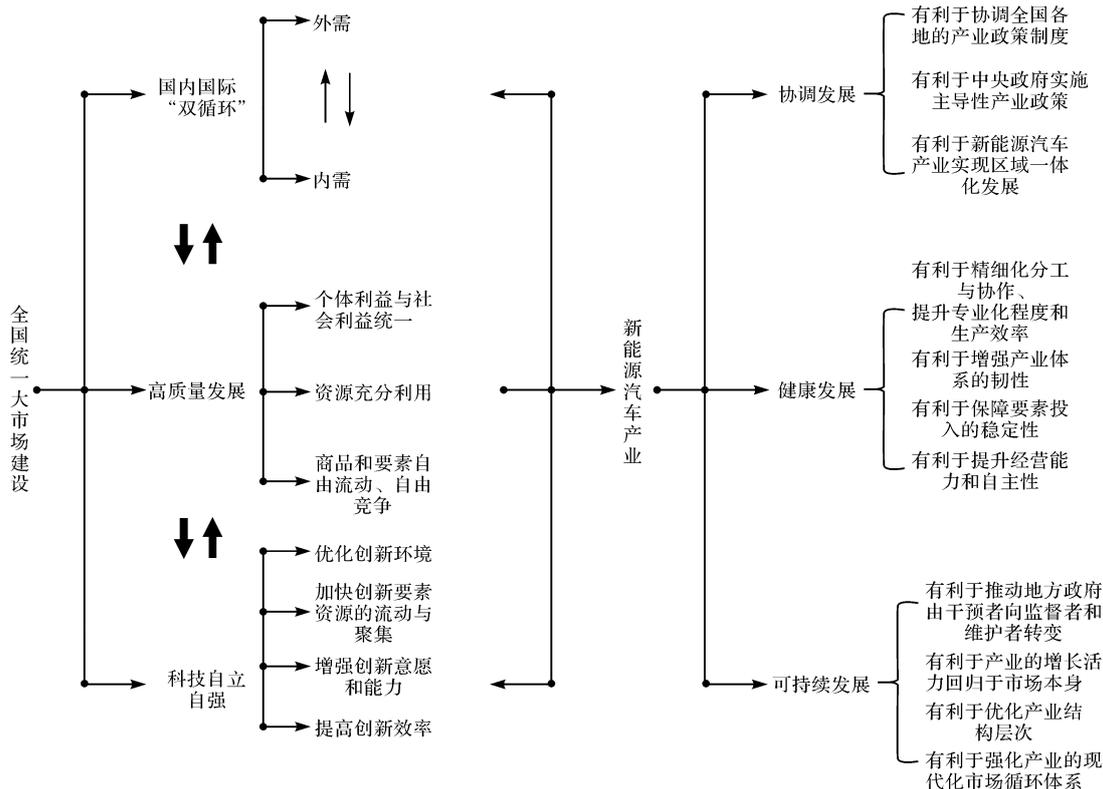


图1 构建新能源汽车产业全国统一大市场的逻辑机制

二、构建新能源汽车产业全国统一大市场的现实挑战

以往粗放式发展破坏了新能源汽车产业的市场秩序,降低了产业运行效率,增加了统一大市场体系建设的复杂性,构建新能源汽车产业全国统一大市场需要突破诸多制约因素。

(一) 地方保护与制度规则不完善遏制市场机制发挥

新能源汽车产业的地方保护和市场分割问题由来已久。从根本上来看,地方官员的短视行为的基础是“晋升锦标赛”^[13]模式和区域发展导向思维,主要表现形式是阻碍商品服务和要素资源在全国范围内流通的市场干预行为。第一,地方政府的无序

竞争和地方保护导致厂商的重复建设和投入。一些地区在当地的新能源汽车推广应用实施办法中要求车企的零部件采购需进行地方配套,或要求外地车企在当地设立生产厂和销售机构。这不利于产业内部的公平竞争和资源要素的流通。第二,地方政府设置区域隐性壁垒,以非常规行政手段代替市场筛选新能源汽车企业,增加了企业的隐性成本,降低了产业活力,恶化了营商环境。还有地方政府自定标准和规则,存在过度自定义或定制化的本地适用现象,由此导致资源要素流向指定企业,弱化了市场的主导地位。第三,新能源汽车产业的失信和违法成本低,存在逆向选择现象。部分新能源企业为了达到国家补贴门槛而开发生产售价高昂、成本低廉、无科技含量的新能源汽车,有的车企甚至只做宣传不做量产来“骗补”。新能源汽车产业缺乏健全的信

用体系和制度规范措施,产业公共信用信息的可得性较差。而且,新能源汽车产业的产权保护体系建设不到位,导致国内新能源汽车产业的公平竞争环境较差,降低了新能源汽车产业的资源配置效率。

(二) 后端充电市场建设缺乏统一合理规划

基础设施的联通建设以及标准体系的完善影响着新能源汽车产业全国统一大市场建立。第一,我国后端充电市场存在充电服务壁垒现象。中国电动汽车充电基础设施促进联盟的数据显示,2022年我国各类充电桩运营企业已超过3000家,充电类App数量高达185个,用户不仅需要根据不同运营商的充电桩来下载对应的App进行充电,而且充电付费方式也不尽相同,如在线支付、电卡支付、人工支付等。第二,充电接口和充电通信协议标准不统一。目前市面上有特斯拉独立使用的充电标准、CCS(Combined Charging System)标准、CHAdeMO标准、GB/T20234标准、SAE J1772标准等,不同品牌的新能源汽车可能会出现与充电桩不兼容的情况。我国还没有强制性规定统一的充电通信协议,全国的换电站建设和相关换电标准、协议尚未形成“一盘棋”。第三,充电桩与充电时间缺乏优化配置、公共充电桩停车位被非电动汽车违规停放、部分充电基础设施建设布局不合理、充电设施分布不均等问题造成充电桩整体利用率较低,行业平均利用率在3%—5%^[14]。在私人乘用车领域,大量停车位不固定的用户因不具备安装条件而无法安装私人充电桩,而对于具备安装条件的用户,存在业主委员会不支持和物业服务企业不配合的现象。

(三) 产业创新能力不强与创新主体单一相互交织

目前,我国新能源汽车产业的原始创新能力不足,主要表现为关键核心技术受制于人、研发投入较为依赖税收激励、研发主体过于单一、忽视基础理论研究等。第一,从新能源汽车的核心技术——“三电”(电驱、电池、电控)来看,我国新能源汽车产业在电控技术领域的对外依存度较高,以车规级IGBT(绝缘栅双极型晶体管)为例,其产能严重不足,功率半导体自给率仅有10%,导致新能源汽车产业处于核心技术和关键零部件缺失的状况,抑制了我国新能源汽车产业价值创造能力的发挥,IGBT技术存在短板也成为我国新能源汽车产业引领全球的主要阻碍。第二,产业创新积极性有所欠缺,产出效率不高,2015—2021年,我国新能源汽车领域专利申请呈现递减趋势,专利申请增长率由2015年的

82.24%下降至2021年的-49.77%的历史最低点^①。第三,高校、科研院所未发挥好对新能源汽车研发创新的支撑作用,2010—2021年,高校、科研院所新能源汽车专利申请数量占总的新能源汽车专利申请数量的平均比例仅为16.25%,基本不超过企业申请数量的30%^②。

(四) 产业实力薄弱与产业链断层现象突出

建设大规模的统一市场需要形成明确的治理、支撑与合作分工体系,还需要有集中的产业布局、高效的产业供应、完善的产业配套,实现发展的协同。但目前我国新能源汽车产业存在头部企业断层、产业合作断层以及产业配套断层等问题。第一,比亚迪、宁德时代等国内领头羊企业虽然具有较大的市场份额优势^[15],但在全球新能源汽车产业体系中的话语权不足,无法占据全球新能源汽车行业的主导地位。第二,产业内部在行业整合、集中和竞争的过程中不断压缩中小企业的市场生存空间,导致缺乏根基的中小企业退出市场。同时,新能源汽车产业下的大中小企业出于对自身利益的保护未能做到共建共享,由此产生了大量重复的低水平建设,造成了严重浪费。第三,新能源汽车产业下游配套设施建设和相关服务发展进程较为缓慢,严重阻碍新能源汽车市场的下沉与推广。根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟的统计数据,2015—2022年间,我国充电设施的年平均增量为73.5万台,滞后于新能源汽车保有量的年平均增量181.1万辆。

(五) 市场价值挖掘与获取能力不足

市场价值挖掘不仅能够有效匹配市场供给和需求,还能够促进经济循环、为统一市场体系的建设提供有力支撑。然而,目前中国新能源汽车产业运营管理方面仍面临诸多挑战。第一,从赢利能力来看,根据Wind数据库新能源汽车指数挑选的68家中国新能源汽车产业链核心样本公司的数据,我国新能源汽车企业的整体赢利能力较弱,2015—2021年的平均利润率仅为5.28%,而美、德、日等发达国家可以达到8%—13%。第二,从产业链来看,受制于我国产业体系在空间格局层面存在的区域异质性和结构类型层面存在的同质性现状^[16],新能源汽车产业难以发挥多元化的地区优势,弱化了产业资源整合、产业互补协同、产业设施配套的能力,同时产生了低端供给过多和高端供给不足的供给侧矛盾,脱离消费升级和新能源汽车产业“由大到强”的发展实际,并且,外资厂商进入本土市场恰好能够弥补新能源汽车产业链存在的空缺,但本土消费者的消

费心理和消费理念会被外资厂商的品牌形象和品牌文化不断渗透,最终对国内新能源车企的市场份额产生挤出效应。第三,从价值链来看,我国新能源汽车产业正处于向“微笑曲线”两端艰难爬升的阶段,产业整体的价值创造能力亟须通过科研创新能力的提升来进一步提高。

(六) 市场推广与产业协同发展面临阻力

与传统燃油车企相比,我国新能源汽车产业在市场扩散和协同发展上的差异性和不平衡性问题较为突出。第一,新能源车企对环境成本和研发成本的内化提高了新能源汽车的市场价格,因此新能源汽车在与燃油汽车的市场竞争中存在成本劣势^[17]。目前,新能源汽车的高成本体现为较高的购买成本、使用成本和折旧成本三个方面。第二,新能源汽车市场的信息不完全性特征增加了消费者的信息搜寻成本,导致消费者在进行购买决策时存在很大的不确定性,降低了购买意愿^[18]。并且,消费者的有限理性导致个人在决策时会更多依赖知识和经验^[17],从而过分注重购买价格而非使用成本和生命周期成本,产生不理性的决策行为。此外,新能源汽车技术本身具有环境有益特征,如果没有较强的环保意识,根据“理性人”假设,消费者很难主动承担这份社会成本。第三,新能源汽车产业和企业空间上的集聚与集中并没有串联各个企业参与市场分工与竞争,只集不群的低效率现象比较突出。同时,政府未能充分发挥在产业集群化过程中的引导、监督与管理作用,包括帮助消除集群内企业的合作障碍、促进生产要素的流通等。

三、构建新能源汽车产业全国统一大市场的路径选择

消除制约新能源汽车产业全国统一大市场建设的堵点障碍,不仅需要转变发展方式、培育产业新优势,还需要深化体制机制改革、完善市场政策规则。既要在全国统一大市场建设地带动下,让政府配合新能源汽车产业更好的发挥超大规模市场优势,实现要素资源的循环流动,也要在政府的促进下,让新能源汽车产业通过全国统一大市场建设增强抗风险能力,提升产业实力和国际竞争力。

(一) 筑牢市场主导地位,建立健全市场制度体系

建设新能源汽车产业全国统一大市场,本质上要求政府转换其在市场运行中的角色,推动政府治

理模式由以往的管制干预向服务监督转变,促进市场发挥对资源配置的决定性作用。第一,坚持市场第一的原则,完善对地方政府的绩效考核评价体系,建立包含有高质量发展理念的目标考核函数和激励机制^[19]。推进体制机制改革,深化财税体制纵向改革,平衡各级地方政府的财权与事权,完善并利用转移支付制度来构建一般性的区域利益均衡补偿机制和横向财政协调保障机制,从根源上减少地方政府为争夺像新能源汽车产业这类税基流动性较强的税收收入而进行的盲目无序竞争^[20]。第二,要由点到面,分层逐步推进,平衡我国各地区新能源汽车产业发展水平。可以借助中原城市群等重大区域性协同战略来开展新能源汽车市场的区域一体化建设试点工作,为全国大市场的建设推广总结经验 and 做法。第三,要出台实施统一的新能源汽车市场准入制度,构建完善的全产业统一信用体系和信用制度标准,建立健全新能源车企的信用评价机制、守信激励机制和失信惩戒机制。此外,还要完善新能源汽车产业的知识产权保护体系,为新能源汽车大市场的运行和科技创新研发提供制度保障。

(二) 统一产业标准和规范,加快后端充电市场建设和联通

加快新能源汽车市场的基础设施建设和高标准联通,是推动新能源汽车产业全国统一大市场建设的基础性和全局性安排。第一,政府部门不仅要加快新能源汽车充电类 App 在充电查找、充电使用和充电支付等方面的整合与统一,还要加快推进换电标准、充电接口、充电性能以及充电通信协议等充电设施标准的统一化进程。积极推动新能源汽车产业在充、换电领域的统一化和标准化建设,规范在充、换电领域的研发与应用。第二,政府要制定出台对新能源汽车配套设施的产业支持、财税扶持和金融扶持等政策,倡导充电桩的智能网联化应用,加大对新能源汽车配套设施建设的奖励,在充电设施建设领域引入市场化策略,鼓励民营资本进入市场参与竞争。第三,要构建高效超前的充电网络体系,增加充电设施密度,合理布局充电网点。一方面要重点推进公共服务领域和私人领域的充电设施建设,鼓励自用和专用充电设备对社会开放共享,建立完善充电设施分时共享系统。另一方面要积极探索换电、共享等多元化的充电运营服务模式,大力普及“换电”模式。强化公共场所充电服务能力,广泛普及居民区邻近车位共享、多车一桩等新合作模式。建立健全充电设施运营保险制度,降低企业运营和

用户充电使用风险。

(三) 强化产业创新内力, 深化创新协同合作

创新驱动是提升产业链水平的根本路径。第一, 以高端核心技术为导向, 加大对新能源汽车产业的创新投入, 优化研发布局。政府应统筹企业、金融机构等多方力量, 在市场内部设立新能源汽车产业研发基金, 整合市场各方资源搭建技术研发平台, 围绕“三电”系统建立协同研发中心, 加快形成研发体系共建、研发技术共享、研发风险共担的统一大市场创新研发机制^[3]。第二, 要构建新能源汽车市场基础能力评估体系, 准确把握全球新能源汽车产业的技术发展方向, 对我国新能源汽车产业的关键技术和核心技术进行实时监测和纠正。还要在产业的整车制造、电池生产等优势领域积极融入国际循环, 拓展产业广度, 在产业的芯片、无人驾驶等薄弱领域积极开展对外合作, 补齐产业短板。第三, 高校科研院所要筑牢自身的研发创新主体地位, 发挥好对新能源汽车产业研发创新的支撑作用, 积极投入动力电池、整车集成技术、智能网联等创新工作。

(四) 优化产业链协同能力, 增强产业整体实力

以产业链协同为核心推动新能源汽车产业体系实现现代化升级, 要求新能源汽车市场围绕产业链升级来部署供应链、创新链和价值链^[21]。第一, 要加快产业链的横向协同, 积极对接高校科研院所, 提高人才供给数量和质量。还要对接金融机构搭建融资网络平台, 有效引导资本要素流入新能源汽车产业的研发创新和成果转化应用等重点领域。围绕产业链建设进一步部署人才链、技术链和资金链^[16]。第二, 要加快产业链的纵向协同, 引导新能源汽车龙头企业和大企业专注于自身核心技术的积累性创新和前沿开发, 推动“专精特新”的新能源汽车中小企业发挥自身专业化优势, 专注于技术的突破性创新。第三, 要优化补贴技术指标, 提高补贴技术门槛, 坚持“扶优扶强”。应按照技术先进、质量可靠以及有保障的原则进行新能源汽车研发创新补贴, 积极打造“链主”企业。

(五) 引导产业实现自主发展, 提高市场价值创造力

提升统一大市场供给能力和质量、保持需求与供给平衡以及加快资源要素流通和循环, 需要推动新能源汽车产业依靠市场实现自主发展。第一, 政府应适时取消地方补贴并转换补贴方式^[12]。根据新能源汽车行业规模效益、技术进步、成本下降等因素, 有序进行补贴退坡, 分段释放市场压力。而且,

还要完善补贴清算制度, 提高资金使用效率, 通过利益让渡将补贴的重心由购置环节转向运营使用环节。第二, 要刺激市场需求并把潜在需求转换为真实需求。通过完善税费优惠等政策, 支持合理扩大新能源汽车消费。规范新能源汽车的贷款流程, 提高新能源汽车个人消费信贷支持力度, 通过延长贷款还款期限、下调汽车首付比例和贷款利率优惠等方式持续释放新能源汽车的消费潜力。第三, 要强化产业价值创造能力。政府应致力于构建以核心技术驱动为主、以市场需求驱动为辅的产业扶持策略, 培育更多的龙头企业和核心产业链, 帮助企业参与全球价值链的分配。

(六) 提升产品吸引力与社会认可度, 推动产业协调发展

对于新能源汽车产业存在的区域协同发展失衡问题和市场推广障碍, 第一, 需要实施以产业联动机制为纽带的区域产业协同一体化战略^[22]。各地区应探索建立区域互助和利益协调框架, 平衡集群内部各区域的产业发展状况。同时利用技术创新的溢出效应^[21]增强新能源汽车产业发展落后地区的实力, 推动各产业集群和各区域的协同可持续发展。第二, 需要实施以消费者需求为导向的市场推广策略。制定出台动态和差异化的激励政策, 通过提供路权优先、免费车牌、专属停车位等购后政策支持, 激发消费者的购买欲望。第三, 要在政府采购领域和公共领域加大对国产新能源汽车的采购力度, 通过示范和宣传效应来进一步提高市场和消费者对新能源汽车的信心。加大对绿色低碳、节能环保发展理念的宣传力度, 培育消费者的绿色出行理念。此外, 新能源汽车企业应从提升社会和消费者对新能源汽车的认可度入手, 加强售后服务体系建设, 规范二手交易市场, 优化消费者的使用体验。要规划布局好新能源汽车回收再利用市场, 避免资源浪费以及防止对环境产生危害, 形成产业发展生态的闭环。

注释

①②此处数据为作者根据智慧芽数据库网站 (<https://www.zhihuiya.com/analytics>) 中查询相关数据并整理计算所得。

参考文献

- [1] QIU Y Q, ZHOU P, SUN H C. Assessing the effectiveness of city-level electric vehicle policies in China [J]. Energy Policy, 2019 (130): 22-31.
- [2] SNE Research. 2022 年全球新能源汽车市场回顾 [EB/OL]. (2023-02-13) [2023-02-21]. https://www.sneresearch.com/kr/insight/release_view/72/page/0?s_cat=1&s_keyword=#ac.id.

- [3] 金永花. 新发展机遇期我国新能源汽车产业链水平提升研究[J]. 经济纵横, 2022(1): 83-90.
- [4] 李善同, 侯永志, 刘云中, 等. 中国国内地方保护问题的调查与分析[J]. 经济研究, 2004(11): 78-84.
- [5] 苏剑. 以全国统一大市场筑牢市场经济根基[N]. 光明日报, 2022-04-19(11).
- [6] 银温泉, 才婉茹. 我国地方市场分割的成因和治理[J]. 经济研究, 2001(6): 3-12.
- [7] 行伟波, 张康. 新发展格局下全国统一大市场建设的重点方向、现实障碍与推进路径[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版), 2022(6): 121-134.
- [8] 赵新宇. 构建新发展格局迫切需要加快建设全国统一大市场[N]. 光明日报, 2022-04-19(11).
- [9] 付强. 市场分割促进区域经济增长的实现机制与经验辨识[J]. 经济研究, 2017(3): 47-60.
- [10] 苏剑, 邵宇佳. 全国统一大市场建设的内涵、现状与政策建议[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版), 2022(6): 98-109.
- [11] 刘志彪. 全国统一大市场为高水平社会主义市场经济体制提供坚强支撑[N]. 光明日报, 2022-04-19(11).
- [12] 张厚明, 文芳. 发展新能源汽车亟待破除地方保护主义[J]. 宏观经济管理, 2015(2): 83-84.
- [13] 周黎安. 中国地方官员的晋升锦标赛模式研究[J]. 经济研究, 2007(7): 36-50.
- [14] 李晓敏, 刘毅然. 充电基础设施对新能源汽车推广的影响研究[J]. 中国软科学, 2023(1): 63-72.
- [15] SNE Research. 全球电动汽车电池组发展趋势及市场预测[EB/OL]. (2022-06-03) [2022-06-28]. https://www.sneresearch.com/kr/business/report_view/136/page/0#ac_id.
- [16] 张磊, 黄世玉. 构建基于全国统一大市场的新发展格局: 逻辑方向、堵点及路径[J]. 深圳大学学报(人文社会科学版), 2022(3): 74-84.
- [17] SIERZCHULA W, BAKKER S, MAAT K, et al. The influence of financial incentives and other socio-economic factors on electric vehicle adoption[J]. Energy Policy, 2014(68): 183-194.
- [18] NIGEL B, DAVID J, ANDREW J. Analyzing the take up of battery electric vehicles: An investigation of barriers amongst drivers in the UK[J]. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2018(63): 466-481.
- [19] 刘志彪, 孔令池. 从分割走向整合: 推进国内统一大市场建设的阻力与对策[J]. 中国工业经济, 2021(8): 20-36.
- [20] 范子英, 张军. 财政分权、转移支付与国内市场整合[J]. 经济研究, 2010(3): 53-64.
- [21] 赵庆. 产业结构优化升级能否促进技术创新效率? [J]. 科学学, 2018(2): 239-248.
- [22] 程肖君, 李少林. 供给侧改革背景下新能源汽车产业发展策略研究[J]. 理论学刊, 2018(2): 78-86.

The Logic Mechanism, Reality Challenges and Path Selection of Building a Large Unified National Market for the New Energy Vehicle Industry

Li Xiaomin Xue Dong

Abstract: Developing the new energy vehicle industry is a necessary path for China to transform from a large automobile country to a powerful automobile country. Promoting the construction of a large unified national market will help the new energy vehicle industry utilize advantages of the super large-scale market to realize the circulation of commodities and factor resources on a larger scale, which will become a key lever to help the new energy vehicle industry achieve growth from large to strong under the new development pattern. Currently, in the process of building a unified national market for the new energy vehicle industry in China, there are practical challenges such as imperfect market foundation and institutional rules, lack of reasonable planning for back-end market construction, weak support for industrial innovation system, many weak links in industrial development, insufficient value creation and acquisition capabilities, and obstacles to market diffusion. In response to these challenges, we not only need to establish a dominant market position, establish a sound market institutional system, unify industrial standards and norms, accelerate the construction and connectivity of the back-end charging market, but also strengthen the internal force of industrial innovation, optimize the collaborative ability of the industrial chain, guide the industry to achieve independent development, and enhance product attractiveness and social recognition.

Key words: new energy vehicle industry; national unified market; high-quality development; local protection

责任编辑: 刘 一