



构筑中国电动车生态圈：强化关键抓手，把握发展趋势





中国经济正在步入新的发展阶段，其重点是实现可持续的增长。业界普遍认为，加速推广电动车（EV）不仅将有效降低中国对于石油进口的依赖、缓解城市拥堵区域的空气污染，还有助于本国车企和供应商在面对更具实力的国际企业时赢得竞争优势。

然而，尽管中国政府向车企、供应商、消费者和研究机构进行了多种形式的逾 370 亿元人民币的投资，中国的电动车产业生态圈的建设仍然落后于其他领先市场。此外，中国距离自身在电动车销售、基建配套和技术发展等各个方面设定的目标相差甚远。

我们着眼于当前中国的电动车产业生态圈，强调从其他国家的成功经验中汲取可资借鉴之处。然后总结出一系列问题和可能选项，这些可在各方讨论推动中国电动车发展的政策框架时作为参考。我们无意就政府或从

业者应当采取哪些措施给出直接或间接建议。

以下是我们对中国与其他国家的电动车公共政策进行分析后总结的经验：

-给予消费者更大的选择范围，进口和国产纯电动车（BEV）以及插电式混合动力汽车（PHEV）都能够有效激活需求，促进良性竞争。

-向非传统意义上的新进入者辅以更为宽松的政策环境，此举可提升供应端的竞争优势，刺激现有从业者加速行动。

-虽然一次性货币补贴对于激活早期消费需求具有重要意义，经常性补贴如停车费减免、高速费减免，以及非货币福利诸如共享专用公共汽车车道、专用停车位等也同样重要。

-在与车企、公用事业部门和基建供应商的多方合作中，政府应发挥其重要作用，为电动车充电和基建开发制定一套统一的国家标准，为开发商、业主、租户和消费者提供更强有力的政策支持，合力促进充电设施建设的快速推进。

这些经验就中国该如何最有效地鼓励电动车发展提出了一些可能的问题和选项：

-就符合补贴标准的电动车拟定一份全国统一的目录是否有益？将进口和国产 BEV 和 PHEV 同时纳入全国目录有助于减少地方保护主义；

-何为传统和非传统供应端之间最有效的平衡？加强电动车供应端的竞争会有助于刺激创新，例如，向非传统型车企和供应商发放仅限电动车的生产许可。

-在鼓励消费者购买和更为便利地使用电动车方面，平衡货币和非货币鼓励措施能够产生哪些作用？

-政府该如何与车企、供应商和公用事业部门协商制定充电和通讯协议的国家标准，从而避免在不兼容的充电设施与技术领域产生浪费和重复投资？

其他一些选项，例如对符合要求的电动车实行进口关税减免以及取消外资控股的生产限制和合资要求等，都将在短期对电动车的普及和生态圈的发展产生较大影响。同时，这些政策还能清晰表明政府力推电动车发展的决心。但同时将很可能对本地从业者带来挑战。

一些政策选项，如对重度污染和拥堵城市实行仅限电动汽车新车上牌，可能对缓解空气污染的作用有限。这些政策反而会给汽车产业带来一些预

想外的挑战。例如，在个可能个上恒业心成研发机 \

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_46830

