

补贴结束中国电动车市场增长放缓

学者：面临洗牌但仍会领先全球

受访学者认为，尽管“国补”退场会带来中国电动车市场行业大洗牌，但其核心技术优势明显，中国在这一领域仍会保持全球领先地位。

刘柳 报道
liuliu@sph.com.sg

随着中国去年年底国家补贴政策退场，中国电动车市场今年前三个月增速放缓。数据显示，今年1月至3月电动车累计零售量为131.3万辆，同比提升22.4%，但较去年一季度146.6%的增长明显放缓。

受访学者认为，尽管“国补”退场会带来中国电动车市场行业大洗牌，但其核心技术优势明显，中国在这一领域仍会保持全球领先地位。不过，在中美科技战日益激烈的背景下，高度依赖芯片的电动车未来如何突破技术将会是一大挑战。

中国乘用车市场信息联席会（乘联会）今年初预计，电动车销量的增长达到一个瓶颈阶段，

新能源补贴政策退市后，增长将成为一个严峻问题。

中国政府自2010年起，为购买电动车的消费者提供单车4800元（人民币，下同，约928新元）至1万2600元不等的国家电动车购置补贴。但这一政策于去年12月31日终止，今年开始上牌的车辆不再给予补贴。

据乘联会数据显示，今年1月电动车零售销量预计为36万辆，同比仅增长1.8%，环比下降43.8%。尽管2月和3月有所回升，但和去年年末相比仍有差距。去年12月中国电动车销量为81.4万辆。

乘联会认为，电动车前期涨价过多、订单较少，加上特斯拉等龙头企业降价，造成消费者的观望情绪，销量环比下降较大。



4月19日，公众人士在上海国际汽车工业展览会期间，观赏比亚迪推出的海豹新款电动车。（路透社）

新加坡国立大学东亚研究所高级研究员余虹接受《联合早报》采访时指出，补贴的结束使中国电动车行业无可避免进入整合期，车企通过价格战争取市场份额。在这一过程中，电动车品

牌整体数量会缩减，一些盈利空间小、未达到规模化生产的中小电动车商，会逐步走向淘汰或被整合。

2021年进军电动车行业的小米集团创始人雷军去年10月曾预

言，当电动汽车行业成熟时，世界前五大品牌将占据80%以上的市场份额。

但余虹认为，这并不影响中国电动车的全球竞争力，而且随着一些有实力的车企出海，中国电动车在全球的市场份额会继续扩大，其国际竞争力有上升势头。

根据日本媒体报道，中国电动车龙头企业比亚迪已占日本商用电动巴士市场份额超过七成，处于领先地位。

余虹说，中国电动车具有核心生产优势，他以全球电动车巨头特斯拉在上海的超级工厂为例说，“提供动力的电池、电驱系统、充电、底盘、车身等，都可以在长三角地区完成”，这是中国具备的产业链和集群技术优势。

新加坡国立大学东亚研究所客座高级研究员林大伟告诉《联合早报》，作为最大电动车生产国和最大电动车电池生产国，中

国已经抓住世界经济中的这一领域，“中国在环保、新能源技术行业有一个光明未来”。

美对华若扩大芯片限制或冲击电动车技术提升

余虹对中国电动车未来可能在地缘政治中受到冲击表达担忧。他说，基于人工智能的算法以及自动驾驶技术等对未来电动车行业的发展至关重要，都依赖高精尖的芯片。“如果中美竞争更加激烈，美国进一步扩大对华出口芯片的限制范围，如何支撑中国未来电动车行业的技术提升，将会是一大挑战”。

林大伟对此则更为乐观，他认为中美竞争不会对中国电动车行业带来严重影响。“电动车和其他环保、气候变化问题，是中美之间目前唯一可以合作且没有争议的课题。从这个意义上说，这是两个大国可以达成一致的一个积极领域。”