

摘要

2001 年，我国开始推动新能源汽车产业的发展，旨在赢得领先地位。因此，政府出台了一系列专项计划和扶持政策，以推动新能源汽车产业在供给、环境和需求方面的发展。得益于政策的扶持，我国新能源汽车产销量已连续五年世界第一，但也出现了骗补和车企依赖补贴生存等问题。随着政策变化，自 2015 年制定了新能源汽车补贴退坡机制以来，我们需要思考产业扶持政策的未来方向，以及在补贴期结束后，国产新能源汽车企业如何实现可持续发展等问题。

本文以外部理论、公共产品理论和转移支付理论为基础，探讨新能源汽车政策扶持和企业绩效之间的关系。以蔚来汽车 2018 年至 2022 年的财务和非财务数据为案例进行研究，分析了供给型、环境型和需求型扶持政策对蔚来汽车的影响。本文重点分析了不同类型的产业扶持政策对新能源汽车企业的影响途径，以及不同类型的扶持政策对蔚来汽车等新能源汽车的财务和非财务绩效的作用效果。研究表明，供给型扶持政策直接影响企业的财务绩效，对企业产生明显影响。环境型扶持政策和需求型扶持政策不会直接影响企业的财务绩效，但会间接影响企业的财务绩效。不同类型的扶持政策对于蔚来汽车等新能源汽车的非财务绩效都有显著的影响，共同推动了销量、技术创新和客户认可度的提升。本文的研究结论在一定程度上扩展了新能源汽车产业扶持政策对具体企业绩效的影响研究，丰富了对新能源汽车产业扶持政策的理论探讨。本文还研究了新能源汽车产业补贴退坡对具体企业的影响，提出了建议和启示，有助于制定和实施新能源汽车产业的扶持政策，为后补贴时代的新能源汽车企业的可持续发展提供意见。

关键词：产业扶持政策；蔚来汽车；企业财务绩效；企业非财务绩效

Abstract

In 2001, China began to promote the development of the new energy vehicle industry, aiming to gain a leading position. Therefore, the government has issued a series of special plans and support policies to promote the development of the new energy vehicle industry in terms of supply, environment, and demand. Thanks to policy support, China's sales of new energy vehicles have ranked first in the world for five consecutive years, but problems such as fraud and car companies relying on subsidies for survival have also emerged. With the policy changes, since the establishment of the new energy vehicle subsidy reduction mechanism in 2015, we need to consider the future direction of industrial support policies and how domestic new energy vehicle companies can achieve sustainable development after the subsidy period ends.

Based on external theory, public goods theory, and transfer payment theory, this article explores the relationship between new energy vehicle policy support and enterprise performance. Using the financial and non-financial data of NIO from 2018 to 2022 as a case study, the impact of supply-side, environmental and demand-side support policies on NIO is analyzed. This article focuses on analyzing the impact pathways of different types of industrial support policies on new energy vehicle companies and the effect of different types of support policies on the financial and non-financial performance of NIO and other new energy vehicles. The research results show that supply-side support policies directly affect the financial performance of enterprises and have a significant impact on them. Environmental and demand-side support policies do not directly affect the financial performance of enterprises but indirectly affect their financial performance. Different types of support policies have a significant impact on the non-financial performance of new energy vehicles such as NIO, promoting the improvement of sales, technological innovation, and customer recognition. The research conclusions of this article have expanded the research on the specific enterprise performance impact of new energy vehicle industry support policies to a certain extent and enriched the theoretical discussion on the support policies of the new energy vehicle industry. This article also studied the impact of the new energy vehicle industry subsidy reduction on specific enterprises, proposed suggestions and enlightenment, and helped

formulate and implement support policies for the new energy vehicle industry, providing guidance for the sustainable development of new energy vehicle enterprises in the post-subsidy era.

Keywords: Industrial support policies; NIO; Enterprise financial performance; Enterprise non-financial performance.

目录

第 1 章 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究意义	1
1.2.1 理论意义	1
1.2.2 现实意义	2
1.3 文献综述	2
1.3.1 新兴产业政策的相关研究	2
1.3.2 新能源汽车产业扶持政策的相关研究	3
1.3.3 新能源汽车行业扶持政策对绩效影响的相关研究	5
1.3.4 文献述评	6
1.4 研究内容与方法	7
1.4.1 研究内容	7
1.4.2 研究方法	9
1.5 创新与不足	9
1.5.1 创新	9
1.5.2 不足	9
第 2 章 概念界定与理论基础	10
2.1 概念界定	10
2.1.1 新能源汽车	10
2.1.2 新能源汽车产业扶持政策	10
2.1.3 政策工具	11
2.2 理论基础	13
2.2.1 外部性理论	13
2.2.2 公共产品理论	14
2.2.3 转移支付理论	15
第 3 章 新能源汽车行业分析及政策梳理	16
3.1 中国新能源汽车产业发展的基本情况	16
3.1.1 新能源汽车销量	16
3.1.2 新能源汽车充电基础设施	17

3.2 新能源汽车产业扶持政策梳理	17
3.2.1 战略规划期：2001 年—2008 年	18
3.2.2 导入期：2009 年—2015 年	19
3.2.3 调整期：2016 年至今	22
3.3 新能源汽车产业扶持政策总结	24
第 4 章 蔚来汽车基本情况	26
4.1 蔚来汽车概况	26
4.1.1 公司发展历程	26
4.1.2 公司股权结构和主要业务	26
4.2 蔚来汽车财务现状	27
4.2.1 资产状况	27
4.2.2 经营情况	29
4.3 蔚来汽车获补状况	29
4.3.1 政府专项补助	29
4.3.2 双积分政策	30
第 5 章 产业扶持政策变动对蔚来汽车绩效的影响	32
5.1 产业扶持政策作用分析	32
5.1.1 供给型政策	32
5.1.2 环境型政策	34
5.1.3 需求型政策	35
5.2 产业扶持政策对蔚来汽车财务绩效的影响	38
5.2.1 供给型产业扶持政策对财务绩效的影响	38
5.2.2 环境型产业扶持政策对财务绩效的影响	44
5.2.3 需求型产业扶持政策对财务绩效的影响	45
5.2.4 小结	47
5.3 产业扶持政策对蔚来汽车非财务绩效的影响	48
5.3.1 供给型产业扶持政策对非财务绩效的影响	48
5.3.2 环境型产业扶持政策对非财务绩效的影响	50
5.3.3 需求性产业扶持政策对非财务绩效的影响	53
5.3.4 小结	58
第 6 章 结论及建议	59
6.1 研究结论	59
6.2 对策建议	60

6.2.1 对政策制定的建议	60
6.2.2 对企业的建议	61
参考文献	63
致谢	66

第 1 章 绪论

1.1 研究背景

近年来，随着人类对使用化石燃料产生的温室效应加剧的担忧，世界各国纷纷出台限制化石燃料使用，鼓励以新能源为代表的绿色可持续产业发展。作为主要消费化石燃料的传统汽车产业发展面临着巨大的压力，倒逼企业向研发生产新能源汽车转型，以满足绿色可持续发展的需要。但新兴产业往往面临着成本和技术上的问题，需要投入大量资金，这时离不开政府在初期的大力支持。中国、日本以及美国等都出台了多样化的扶持政策，以推动新能源汽车的市场推广。

作为我国七大战略性新兴产业之一的新能源汽车产业，我国在 2001 年就出台了新能源汽车的相关发展规划，在“十一五”期间就获得了一定的成果，产业扶持政策的实行有效地帮助我国新能源汽车产业发展，不断地推动着各项技术的突破。我国也出台了具有特色的双积分政策来引导新能源汽车产业良性发展。政策随着新能源汽车的发展在不断完善，2018 年，明确新能源汽车的分类标准，提高了补贴的门槛，鼓励新能源汽车企业研发销售更高水平的新能源汽车。在 2019 年新能源汽车正式开始补贴退坡，在 2020 年动态调整了补贴期限，以求平稳退坡，保护新能源汽车产业的发展，将补贴政策延长到了 2022 年底。

蔚来汽车作为新势力车企，其成立和发展与我国新能源汽车产业扶持政策高度相关，是我国产业扶持政策孕育出来的代表性企业，产业扶持政策的作用在蔚来汽车表现明显。因此，本文选择蔚来汽车作为案例研究对象，针对供给型、环境型和需求型不同类型政策对蔚来汽车绩效的作用机制和具体影响展开研究，期望为新能源汽车行业可持续发展有所助力。

1.2 研究意义

1.2.1 理论意义

尽管新能源汽车发展迅速，但仍然面临着诸多问题，如认可度低、价格高和技术不成熟等问题。为了推动新能源汽车产业的增长与发展，中国政府已经发布了一系列旨在针对产业不同阶段与目标的产业扶持政策。本文以产业扶持政策的分类为切入点，以蔚来汽车公司作为案例对象，研究我国现有新能源汽车产业扶

持政策对企业的扶持路径和效果，以及存在的问题。这项研究对于新能源汽车发展相关的产业扶持政策研究具有一定的理论意义。

1.2.2 现实意义

本文通过分析不同产业扶持政策的作用路径，以及以蔚来汽车为案例对象的企业经营绩效研究，旨在发现产业扶持政策对企业经营绩效影响不足之处，并为政策制定者提供完善和调整政策的建议。不同企业的基本情况差异巨大，因此扶持政策对于企业的作用机制和路径也会有所不同。通过有针对性的研究和分析蔚来汽车的情况，可以帮助企业找到经营问题的根源，提出更有针对性的经营建议。

1.3 文献综述

1.3.1 新兴产业政策的相关研究

“产业政策”是政府对产业活动的一种干预，旨在促进战略性新兴产业的发展。政策的目标之一是通过创造有利于产业发展的供给、需求和环境方面条件，通过政策扶持等方式达到促进产业发展的目标。适宜的政策扶持可以弥补市场失灵，引导创新和资源重置，从而有利于促进产业的可持续发展。通过对文献的梳理发现，学术界主要关注战略性新兴产业政策的绩效评价、作用机制、体系研究和优化建议等方面。

1. 政策绩效评价

政策绩效评价的主要目的是通过分析战略性新兴产业政策，尤其是相关扶持政策，评估政策对产业或企业的实际影响，并对其影响效果进行评价。李胜会等（2015）发现省级新兴产业扶持政策对企业产生影响的双面性，存在积极影响的同时也会对企业绩效产生消极影响^[1]。汪涛等（2016）研究发现新能源汽车产业创新政策对创新绩效有显著积极作用^[2]。周城雄等（2017）通过政策工具和政策功能角度对新兴产业政策的效果进行了检验分析^[3]。黄永春、祝吕静和沈春苗（2015）研究发现主要针对创新的扶持政策在实际运用过程中，相关扶持资金容易转向投资行为^[4]。张勇和古明明（2011）发现，政府补贴的行业，政府进行的投资会对私人投资有挤出效应^[5]。陈文俊等人（2020）发现，战略性新兴产业政策对生物医药上市公司创新绩效产生了显著的抑制作用^[6]。

2. 政策作用机制

政策作用机制是通过分析政策内容和实施效果，探讨产业政策在新兴产业发

展过程中的作用。刘澄等（2011）系统阐述新兴产业政策的重要特征，以及在新兴产业发展过程中不同时段的作用机制^[7]；白恩来和赵玉林（2018）发现了产业政策工具、产业政策功能和产业发展需求相适应的机制，揭示政策支持机制的作用原理^[8]。吴旭东和马亚静（2014）从税收主客体角度、政策工具、传导机制，以及税收目标四个维度观察研究税收政策的作用机制，提出了完善新兴产业税收政策的相关建议^[9]。

3. 政策体系研究

胡塞全等（2013）研究不同区域间政策体系的共同点和区别^[10]。孙蕊和吴金希（2015）通过对全国新兴产业政策的样本量化分析，构建框架，研究政策体系中政策主题的频率^[11]。姚威等（2020）对我国新兴产业政策的政策完善程度、创新水平和政策强度研究，同时研究区域性政策工具的偏好，提出相应的政策体系优化建议^[12]。

4. 政策优化建议

纪建强等（2018）总结现有新兴产业扶持政策问题，提出优化建议^[13]。Motohashi 和 Yun（2007）提出设立扶持产业基金、完善市场规范、行为引导以及补贴可以解决新兴产业市场发展滞后、创新能力不够的问题^[14]。针对战略性新兴产业，韩超（2013）认为，降低企业创新风险和提高创新收益是扶持政策的首要导向目标^[15]。戚湧和张锋（2020）发现我国新兴产业政策虽然聚焦创新、追求稳定、去、重视人才培养，但政策规划方向多、多部门联合制定少。提出我国需要强化各部门的交流，协同制定多数产业政策^[16]。

1.3.2 新能源汽车产业扶持政策的相关研究

1. 产业扶持政策的动因研究

根据幼稚产业理论，Nickell（1996）认为，初创企业面临较高的生产成本，政府应该为初创企业实施相应的扶持政策，以避免企业受到国际市场冲击的影响，直到企业具备竞争力与国际市场抗衡^[17]。Czarnitzki 和 Hottenrott（2011）指出，与其他投资项目不同，企业的创新项目需要大量的外部资金支持。如果没有政府提供的资金支持，这些创新项目很难生存^[18]。Rennings K（2000）指出，新能源汽车的环境正外部性可以减少污染排放，但也限制了其发展，导致无效率的社会产品配置，即市场失灵。因此，政府需要通过政策的支持来解决这种情况^[19]。

2. 新能源汽车产业扶持政策研究

邓立治和刘建锋（2014）对新能源汽车产业扶持政策进行详细分析和对比^[20]。田鑫（2020）认为政策补贴受到地方保护主义的影响，需要引入第三方专业机构

来与市场和政府协同合作^[21]。张天舒（2014）研究日本新能源汽车成功的关键因素，发现提高油价等提高燃油车使用成本的方式，可以有效地推动新能源汽车的推广^[22]。刘兰剑和宋发苗（2013）通过梳理各时期国内外新能源汽车产业扶持政策，提出技术创新政策的战略性调整思路^[23]。左世全等（2020）对多国新能源汽车产业扶持政策进行对比研究，总结各国政策的突出特点，提出相应建议^[24]。卢超等（2014）研究了发达国家和发展中国家新能源汽车政策的区别^[25]。

3.不同扶持政策实施效果的研究

熊勇清、黄恬恬和苏燕妮（2018）发现微观层面上，政府采购比购置补贴对于制造商的经营绩效更有效^[26]。Clausen（2009）指出，扶持政策既可以对企业的研发投入产生挤出效应，也可能对政府补贴对企业技术创新的限制产生影响^[27]。Howell（2017）指出，政策激励低于某个临界值时，可能无法有效推动技术创新和产业发展，但适度的政策激励则能够发挥促进作用^[28]。González 等（2008）指出扶持政策可以有效地为车企聚集各类要素资源，降低车企的各项成本，提高企业的技术创新积极性^[29]。

王海和尹俊雅（2021）发现区域新能源汽车产业离不开扶持政策，特别是环境型扶持政策对产业的促进作用至关重要。研究表明，环境型扶持政策的实施能够大幅提高新能源汽车的销量，对于区域新能源汽车产业的发展具有显著的推动作用，更能促进行业的创新发展^[30]。Fan 等（2012）指出过多的扶持性政策会让企业产生依赖，寻租风险大大提高^[31]。谢青和田志龙（2015）认为研发主要依赖于供给型和环境型的扶持政策，市场推广受到供给型和需求型的作用有限，主要受到环境型扶持政策的推动^[32]。

周燕和潘遥（2019）发现税收减免增加的交易费用相对较少，财政补贴增加的交易费用比税收减免的交易费用要多。同时财政补贴会扭曲市场的竞争规则，税收减免政策更遵循市场规则^[33]。Gass 等（2014）发现产业发展前期税收减免制度没有价格优惠政策更有效^[34]。熊勇清和陈曼琳（2017）发现政府、消费者和车企的政策意愿并不完全相同，政府对于基础设施、试点城市等环境型扶持政策的政策意愿比较高，车企对于金融扶持等供给型政策的意愿比较高，消费者更青睐购置补贴和税收减免等需求型政策^[35]。

4.新能源汽车产业扶持政策的建议

丁慧平和何琳（2015）以环境经济学视角研究我国新能源汽车产业的市场机制，指出政府解决市场失灵的作用机理。结合北京市新能源汽车产业发展现状，分析政策解决市场失灵的效果^[36]。谭娟（2015）梳理我国新能源汽车的相关政策，分析新能源汽车发展中存在的问题，聚焦于生产、销售、消费和政府方面，提出

一些发展建议^[37]。王薇和刘云（2017）指出我国目前环境面扶持政策工具使用是最广泛的，建议我国在出台新能源汽车产业扶持政策时，需要协调好三种类型的政策工具的数量^[38]。李礼和杨楚婧（2017）认为，针对新能源汽车产业，中央政府和地方政策需要协调配合、政府需要与市场协调配合、供给型和需求型同时发力^[39]。

1.3.3 新能源汽车行业扶持政策对绩效影响的相关研究

1.对财务绩效的影响

饶奕邦、熊勇清和徐文（2022）的研究显示，双积分政策能够更有效地提高新能源汽车企业的抗风险、盈利和营运能力。然而，双积分政策对偿债能力的影响相对较弱。此外，该政策对上下游企业的盈利、营运和抗风险能力提升的同时性较高，但对偿债能力的提升同步性较低。此外，双积分政策对上游企业的盈利、营运和抗风险能力的提升作用更为明显，但对下游企业的偿债能力影响相对较大^[40]。王海啸和缪小明（2013）研究发现，不同新能源汽车企业在争取政府补贴的过程中采用的策略存在差异，在争取政府补贴的过程中采用的策略存在差异。然而，在实际的博弈过程中，信息不对称的存在增强了企业获取补贴的策略性，这对新能源汽车的发展产生了不利影响^[41]。

Hall B 和 Van Reenen（2000）税收激励措施被认为可以提高研发项目的实际回报率，进而缓解创新活动市场失灵的问题^[42]。周亚虹等人（2015）研究发现，传统政策对新兴产业的影响取决于其是否能够激励企业进行自主创新，并且是否能对企业的盈利能力产生积极影响^[43]。李绍萍等（2018）发现税收优惠对新能源汽车企业的各项财务和非财务绩效影响显著，财政补贴和发展能力高度相关^[44]。于明超和孙晋云（2018）认为扶持政策对生产效率有消极影响^[45]。王雨等（2020）指出产业初期往往存在成本问题和市场规模问题，使得车企盈利能力较低，高度依赖补贴收入^[46]。李旭和熊勇清（2021）双积分政策对环境绩效增加很显著，会让经营绩效对于政策更加敏感^[47]。

2.对非财务绩效的影响

何文韬和肖兴志（2017）研究了创新绩效和新能源汽车推广目录之间的关系^[48]。王维等（2017）研究发现非研发补贴对经营绩效的帮助很大，研发补贴和非研发补贴都能够显著推动技术创新^[49]。郭本海等（2019）研究发现产业政策系统的协调程度对于创新绩效有着方向性差异。需要进一步加强财税支持措施与技术规范、行政监管措施之间的协调。然而，规划引导政策、技术规范和行政监管之间缺乏协调对整体协调水平造成了负面影响，这对新能源汽车产业创新绩效的提

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/715303114332011303>