

“后补贴时代”新能源汽车行业的盈利问题研究

——以北汽蓝谷极狐为例

李洁, 姚星驰, 黄遵宇, 张长顺, 罗苑*

南京师范大学中北学院, 江苏 丹阳 212300

DOI:10.61369/IED.2025050025

摘要 : 党的二十大报告指出, 推动经济社会绿色化、低碳化是实现高质量发展的关键。新能源汽车产业符合绿色发展理念^[1], 是汽车产业高质量发展的必然选择, 国家也给予积极的政策引导。政府补贴帮助企业快速立足, 但部分新能源汽车品牌补贴依赖现象严重, 导致企业无法独自维持生存, 亟待推动产业自主创新和市场化进程, 新能源汽车品牌独立盈利将会加强我国该产业竞争力加强。本文通过补贴政策变化前后对北汽蓝谷极狐的盈利能力和财务状况的影响进行分析并提出解决路径。

关键词 : 政府补助; 新能源汽车; 财务指标

Research on Profitability Issues in the New Energy Vehicle Industry in the "Post-Subsidy Era" — Taking Beiqi Blue Valley Jihu as an Example

Li Jie, Yao Xingchi, Huang Zunyu, Zhang Changshun, Luo Yuan*

Nanjing Normal University Zhongbei College, Danyang, Jiangsu 212300

Abstract : The report of the 20th National Congress of the Communist Party of China points out that promoting the greening and low-carbonization of the economy and society is the key to achieving high-quality development. The new energy vehicle industry aligns with the concept of green development^[1] and is an inevitable choice for high-quality development in the automotive industry, with active policy guidance from the state. Government subsidies have helped enterprises quickly establish themselves, but some new energy vehicle brands have a serious reliance on subsidies, leading to difficulties in maintaining independent survival. There is an urgent need to promote independent innovation and marketization in the industry, and the independent profitability of new energy vehicle brands will strengthen the competitiveness of this industry in China. This paper analyzes the impact of subsidy policy changes on the profitability and financial status of Beiqi Blue Valley Jihu and proposes solutions.

Keywords : government subsidies; new energy vehicles; financial indicators

引言

梅茨格在第七届虹桥国际经济论坛“全球新能源汽车的未来”分论坛上提出淘汰化石燃料, 转向电力出行, 更安全有效利用氢能。基于此, 国际电工委员会制定三大目标及战略规划。2025年7月, 三部委召开座谈会规范产业竞争秩序。我国新能源汽车年产量和出口量增长, 得益于政府支持与技术进步。墨西哥“绿色发展”政策推动新能源汽车发展, 设置重点领域, 为中墨合作创造条件, 政府还采取措施促进产业转型、制定节能计划。

牟林认为政策制定是推动新能源汽车发展的重要手段, 政府应制定长期稳定的政策框架。我国自2009年推行新能源汽车补贴政策, 并于2016年逐步实行补贴退坡政策, 这一措施给新能源汽车行业带来较大的影响。于雁飞研究企业全要素生产率发现, 补贴退坡政策总体对企业全要素生产率有显著负向影响, 且长期来看, 该政策在实施过程中对企业生产率的影响持续。北大王勇教授认为应着眼政策大方向与动态调整。对比传统与新能源汽车产业政策^[2], 前者规制过严、开放竞争机制不足, 未形成有效市场; 后者营造开放竞争, 形成优胜劣汰机制。目前政府债务负担渐大, 但中国作为发展中国家, 产业政策仍有生产性投资空间, 政府有为是为市场有效。

2023年起, 美欧对中国开展反补贴调查, 主要针对中国新能源汽车低价竞争。我国新能源行业补贴政策一定程度上阻碍了其出口进程。

新能源汽车盈利意义重大, 从国家层面看, 研究后补贴时代盈利问题有助于制定产业政策、推动可持续发展、实现转型升级。补贴政策有利有弊, 本文以北汽极狐为例, 研究补贴政策的变化对北汽极狐盈利能力及相关指标的影响^[3]。

一、新能源汽车产业政策变化

(一) 补贴政策概述

新能源汽车补贴政策大致分为四个阶段。

第一阶段为试点阶段（2009-2015年），2009年，国务院发布规划，提出推广使用节能和新能源汽车，由中央财政安排资金补贴，拉开了新能源汽车补贴时代的序幕。2009年-2015年，2009年，财政部、科技部等部门启动“十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”，对试点城市公共服务领域的新能源汽车消费给予补助。2010年，购置补助试点工作从公共服务领域延伸至私人消费领域，试点城市不断增多。2013-2015年，新能源补贴重点在京津冀、长三角、珠三角等细颗粒物治理任务较重点区域的城市进行实施。

第二阶段为全面开展阶段（2016-2017年），2016年，购置补贴政策开始在全国范围内实施，财政补助开启退坡机制，补贴的计算指标改为了纯电续航里程。2017年，新能源汽车补贴额度计划在2016年的基础上下降20%，并对电池能量密度等提出了更高要求。推动企业摆脱政府补贴依赖。

第三阶段调整过渡阶段（2018-2022年）：2018年起，新能源乘用车续航里程补贴“门槛”持续上升，低续航能力的新能源乘用车不再享受补贴政策。2020年，为刺激汽车市场消费活力，四部委联合发文，明确延长新能源汽车财政补贴政策，2020-2022年补贴标准分别在上年基础上退坡10%、20%、30%^[4]。

第四阶段退出阶段（2022年）：2022年，补贴政策将按既定安排继续有序退坡，创造稳定政策环境，2022年12月31日，新能源汽车购置补贴政策正式终止，该日之后上牌的车辆不再给予补贴^[5]。

(二) 当前国产新能源汽车盈利现状

国产新能源汽车发展分为起步期、错位竞争期、追赶超越期和全面领先期，目前新能源汽车行业整体形势向好，汽车的销量增加。比亚迪是中国新能源车市场销量冠军，核心竞争力优势明显。理想汽车2023年首次全年盈利，极狐销量逐年增长。2024年1-9月国产新能源汽车销量上升，占汽车总销量比重增加。

但部分企业过于依赖国家补贴^[6]，补贴退坡使企业的融资成本优势消失，提高企业融资成本，企业扣除补贴后净资产收益率显著下降。

在实施补贴退坡后，企业存在融资存在困难的问题，新能源车企业融资需求大、风险高、成本高，政府补贴是主要资金来源^[7]。失去补贴，企业靠外部融资缓解压力，融资成本攀升，扩大融资规模，加剧融资风险。

二、案例分析

(一) 公司简介

北京新能源汽车股份有限公司是由北京汽车集团有限公司控股的高科技上市公司和绿色智慧出行一体化解决方案提供商，成立于2009年，是国内最早独立运营的新能源车企。目前，公司正全力

打造“极狐”和“享界”两大整车品牌。极狐定位中高端新能源汽车，“极智 极享 极安全”的品牌标签深入人心。北汽新能源专注新能源汽车整车与核心零部件的研发、生产、销售和服务，构建汽车与能源、互联网、AI人工智能产业融合发展的新生态。

2025年上半年盈利能力有所改善，但总体仍面临亏损压力，2024年净资产收益率为-246.66%，亏损规模远超股东投入的净资产。

北汽蓝谷作为北汽集团旗下的新能源汽车品牌，是我国首家独立运营、首个获得新能源汽车生产资质、首家进行混合所有制改革、首批试点国有企业员工持股改革的新能源汽车企业。政策补贴力度较强，研究该企业有较强的经济意义^[8]。

(二) 政策补贴情况

如表1所示，自2018年-2023年，政府对北汽蓝谷的补贴数额逐年下降，2018年-2019年，有上升趋势，2020年的补贴数额大幅下降后，逐年降低。政府补贴退坡政策得到贯彻^[9]。

年份	补贴数额（亿元）
2018	9.18
2019	10.42
2020	1.13
2021	1.30
2022	0.82
2023	0.7

表1 北汽蓝谷政府补助情况

(三) 财务分析

	速动比率	资产负债率	销售净利率	净资产收益率
2018	1.43	62.49%	0.88%	0.44%
2019	1.31	70.15%	0.02%	0.02%
2020	1.17	73.91%	-123%	-44.51%
2021	1.24	70.10%	-59.45%	-44.76%
2022	0.74	79.90%	-56.71%	-59.94%
2023	0.71	77.41%	-34.47%	-80.92%

表2 偿债能力和盈利能力部分指标

	2023	2022	2021	2020	2019
存货周转天数	56.68	78.30	111	261	53.78
应收账款周转率	2.45	0.98	0.56	0.27	1.23
应收账款周转天数	147	369	643	1320	293
营业总收入增长率	50.5%	9.4%	65%	-77.65%	30.39%
净利润（元）	- 53.5 亿	- 54.65 亿	- 52.44 亿	- 64.82 亿	389万
总资产增长率	0.8%	- 2.5%	- 4.2%	18.2%	30.9%

表3 企业营运能力和发展能力部分指标

1. 北汽极狐偿债能力分析

速动比率一般为1，大于1时短期偿债能力较好，北汽蓝谷2018 - 2021年速动比率均大于1，在政府补贴未大幅下降前，该企业的偿债能力较好但呈下降趋势，2022年后速动比率降至1以下，可能致公司陷入流动性危机。资产负债率正常范围为40%至60%，此区间企业可健康运营并保持偿债能力。2019 - 2023年，北汽蓝谷年均资产负债率超70%，这对债权人资金无法回收风险，虽一定程度上较高资产负债率可增强企业活力，但蓝谷该比率逐年提高，企业面临资金风险。说明，政府补贴对该企业的偿债能力起到了积极作用，而政府补贴退坡后，企业的偿债能力受到了较大的影响。

2. 北汽极狐盈利能力分析

2018-2019年，政府对公司的补贴处于增长趋势时，该公司的销售净利率处于正值状态，政府对该公司的补贴从2020年开始大幅减少，北汽蓝谷的销售净利率自2020年起，均为负值，一定程度上反映了政府补贴改善了企业的盈利能力。资产收益率和净资产收益率都在一定程度上反映了企业的自有资本收益能力，而北汽蓝谷的净资产收益率除2018-2019年为正值之外，其余年份均为负值，企业长期处于亏损状态。表2直观的展现了2018年-2019年，补贴金额增长时，企业的销售净利率和净资产收益率均为正值，补贴退坡后，均为负值，说明补贴政策极大的影响了该企业的盈利能力。

3. 北汽极狐营运能力分析

存货周转天数越短，说明存货变现速度越快，存货管理效率越高，2020年，补贴大幅下降，该企业的存货周转天数达到2019年存货周转天数的近5倍，2021年-2023年存货周转天数逐渐下降，并趋于稳定。说明政策补贴对该企业的存货周转天数有较大的影响。北汽极狐2019-2022的应付账款周转率都是较低的，这反映了企业应收账款无法收回的风险较大，坏账风险较大。

4. 北汽极狐发展能力分析

	2023	2022	2021	2020	2019
营业收入增长率	138%	9.40%	64.95%	- 78.16% (第三季度)	未披露
净利润增长率	- 1.19%	未披露	- 8.32%	- 7145.76%	未披露

2019年至2023年，北汽极狐的营业收入增长率和净利润增长率在2020年明显受挫后快速反弹，说明企业营收和净利润受补贴政策退坡^[10]影响极大，很大程度上降低了发展能力。

三、相关建议

(一) 创新商业模式

由于补贴政策对企业的影响较大，企业需要增强其核心竞争力^[11]，创造属于自己的盈利模式，摆脱补贴依赖性。拓展B端战略客户，与出行平台合作，签署长期采购协议；这类合作具有长期性和稳定性，对企业营收有积极的作用；更新技术输出盈利方式，模块化处理三电系统、智能驾驶技术，向中小车企提供技术授权；构建电池银行，推行车电分离销售模式，以电池租赁创造持续收益，扩大其他营业收入；参与碳积分交易市场，将新能源积分转化为收入；争取纳入政府采购清单，获取稳定订单。

(二) 优化债务结构

为优化短期债务结构，建议采用资产证券化手段，将应收账款打包，发行资产支持证券融资；对于长期债务重组规划，可发行可转换债券，设定适当转股期限，优化长期债务；与主要债权人进行债转股谈判，改善长期债务结构。优化应付账款管理，建立供应商分级制度，对核心供应商采用“30%预付款+70%账期”支付模式，降低坏账风险。

(三) 优化运营策略

由于企业的存货周转天数会受到一定的政策影响，企业应主动采取措施控制周转天数，化被动为主动，通过精准预测需求，采取科学的库存采购计划，避免存货堆积；同时可以构建与顶级网络主播的“年度战略合作关系”，每季度举行专场直播活动。利用流量平台推广，扩大品牌知名度、树立品牌形象，刺激需求^[12]；利用现代化技术，开发虚拟试驾小程序并嵌入微信、抖音等主流应用，贴近消费者需求，让消费者随时体验试驾，提高购买欲望，加快销售速度。

参考文献

- [1] 孙宇航. “双碳”背景下中国新能源汽车发展的优势与对策[J]. 环境, 2023, (11): 78-80.
- [2] 王洛忠, 张艺君. 我国新能源汽车产业政策协同问题研究——基于结构、过程与内容的三维框架[J]. 中国行政管理, 2017(03): 101-107.
- [3] 张天奇. 财政补贴退坡对新能源汽车产业绿色技基于专利引用视角扩散的影响研究[D]. 北京: 中国财政科学研究院, 2025.
- [4] 财政部, 工业和信息化部, 科技部, 发展改革委. 《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》[R] (2020-4-23) [2024-4-19].
- [5] 张欣然. 补贴退坡背景下新能源汽车行业的创新绩效研究——以比亚迪为例[D]. 广东: 广东外语外贸大学, 2024.
- [6] 李朋林, 王婷婷. 政府补贴对新能源汽车产业发展的促进作用——基于技术创新效率视角的评价[J]. 地方财政研究, 2021, (08): 86-96.
- [7] 中国政府网. 《四部门调整完善补贴政策促进新能源汽车产业健康发展》[R]. 北京: 财政部, 2016.
- [8] 新华社. 补贴政策将调整, 新能源汽车下一个发展动力是什么? [N]. 北京: 新华社, 2024.
- [9] 符贵兴. 结构调整中的新能源汽车产业政策创新[J]. 科技进步与对策, 2013, 30(20): 103-107.
- [10] 郭本海, 陆文茜, 王涵, 乔元东, 李文鹤. 基于关键技术链的新能源汽车产业政策分解及政策效力测度[J]. 中国人口·资源与环境, 2019.
- [11] 温雅兰. 新能源汽车发展如何实现“加速跑”[N]. 每日经济新闻, 2023-11-14 (008).
- [12] 赵航正. 新能源汽车企业盈利模式分析及评价研究[D]. 青岛大学, 2023.