

# 政策激励下新能源汽车供应链优化策略研究

卓越

重庆工贸职业技术学院, 重庆 408000

DOI: 10.61369/SSSD.2025130041

**摘要 :** 随着全球新能源技术的发展以及大众环保意识的增强, 新能源汽车受到了越来越多消费者的好评。在这一背景下, 新能源汽车产业更应做好供应链优化工作, 才能够立于不败之地。为此, 重庆将氢燃料电池汽车作为“世界级智能网联新能源汽车产业集群”的重要组成, 并结合“购车成本高、用氢成本高、加氢不便利”等供应链痛点, 与“33618”现代制造业集群体系中“智能网联新能源汽车”主导产业发展需求深度契合, 出台了一系列利好政策。

**关键词 :** 政策; 新能源汽车; 供应链; 优化策略

## Research on Optimization Strategies of New Energy Vehicle Supply Chain Under Policy Incentives

Zhuo Yue

Chongqing Industry and Trade Vocational and Technical College, Chongqing 408000

**Abstract :** With the development of global new energy technologies and the enhancement of public environmental awareness, new energy vehicles have received increasing praise from consumers. Against this backdrop, the new energy vehicle industry should optimize its supply chain to remain competitive. In this regard, Chongqing has identified hydrogen fuel cell vehicles as a key component of its "world-class intelligent connected new energy vehicle industrial cluster", and in response to supply chain pain points such as "high purchase cost, high hydrogen cost, and inconvenient hydrogen refueling", has closely aligned with the development needs of the "intelligent connected new energy vehicle" leading industry in the "33618" modern manufacturing cluster system, and introduced a series of favorable policies.

**Keywords :** policy; new energy vehicles; supply chain; optimization strategies

在新能源汽车市场占有规模持续扩大的今天, 其产业链也变得越来越复杂, 无论是原材料、零部件供应, 还是生产制造、销售服务任何一个环节, 只要出现问题就可能影响到整个产业的健康发展。为了防患于未然, 必须要提高车企供应链的灵活性和稳定性。

## 一、政策激励下新能源汽车供应链优化的意义

### (一) 契合政策导向与产业升级需求

通过对现有政策内容观察, 不难发现其要求都在指向“实现产业链上下游协同发展”, 这和《“十四五”现代能源体系规划》相关内容要求高度一致<sup>[1]</sup>。供应链的优化, 一方面能够让新能源汽车企业更加精准地与国家政策、当地政策进行对接, 打破产业转型中“上下游脱节”“核心技术薄弱”等问题, 另一方面也能够帮助新能源汽车企业、新能源汽车产业实现稳步、高质发展。2024年重庆新能源汽车产量已达95.32万辆(增长90.5%), 但供应链优化仍是突破产能释放瓶颈的关键, 为了解决这一问题, 两江新区发布《促进智能网联新能源汽车产业整零协同发展的若干措施》, 通过供应链协同直接带动100余家零部件企业对接整车需求, 印证优化供应链对产业规模扩张的意义。

### (二) 解决效率与成本的现实痛点

现阶段, 虽然新能源汽车行业形势一片大好, 但是在供应链方面仍旧有不少难题需要解决, 例如新能源电池续航能力短、使用寿命短、生产成本高等, 这些问题的存在, 大大降低了新能源汽车企业的利润空间, 也增加了消费群体的消费压力<sup>[2]</sup>。为此, 重庆市经济和信息化委员会、重庆市财政局国家税务总局、重庆市税务局通过《制造业稳增长稳预期若干政策措施》支持企业技改, 2024年工业企业技术改造投资增长24.0%, 有效降低了新能源车企在智能网联、动力电池等核心环节的阻力。

另外, 重庆“产业布局调整优化行动”明确了渝西建零部件基地、中心城区聚研发总部、区县强特色配套, 而供应链的优化可以将“中心城区引领——渝西崛起——区县联动”有效串联到一起, 从而落实《渝西地区智能网联新能源汽车零部件产业发展倍增行动计划》的区域协同目标<sup>[3]</sup>。

### （三）保障绿色发展与产业安全

国务院出台的《健全新能源汽车动力电池回收利用体系专项行动方案》，明确提出要构建全生命周期管理体系，而这一目标的实现离不开供应链的优化。企业在构建供应链的过程中，能推动生产、物流、回收全环节减少碳排放，实现绿色发展，有效落实“双碳”政策要求。同时，通过政策激励引导资源多元供应和技术自主化，还能缓解锂、钴等资源对外依存度，筑牢产业安全屏障，避免供应链受国际市场波动影响而断裂<sup>[4]</sup>。

## 二、政策激励下新能源汽车供应链优化中存在的问题

### （一）协同效率低，存在信息壁垒

新能源汽车产业，看似是一个完成的产业链，但是一辆完整的新能源企业需要不同环节、多个供应商的参与，如负责锂钴镍等关键矿产开采、正负极材料研发、动力电池电芯制造、车载芯片设计的上游供应商；负责整车架构搭建、电机电控系统集成、智能座舱组装、底盘与车身生产的中游生产商；负责零部件仓储配送、整车干线运输、终端门店交付、售后备件调配的下游物流企业等，这些构成要素之间几乎都是独立的个体，上中下游不同企业往往只存在简单的合作关系，彼此并不互通关键信息、共享相关数据，从而在各个环节间形成了信息壁垒。这些信息壁垒的存在，常常会让双方或是多方在合作过程中出现“部分零部件积压、核心部件短缺”等问题，进而降低了供应链整体响应速度变慢，无法快速适应新能源汽车市场变化。

### （二）技术较落后，数字水平滞后

尽管政府出台了“技改专项贷”支持企业数字化改造，但仅有少数车企、供应商完成了新能源转型，而大部分零部件企业在智能座舱、车路协同等新领域适配能力不足，难以响应《“渝链智擎”行动计划》对供应链数字化的要求。

另外，一些新能源汽车企业则是将智能化用在了一些“华而不实”的车辆服务功能上，例如开发操作复杂的车载社交软件、推出实用性极低的车内氛围灯动态特效、搭载噱头大于实用的非核心语音控制功能，这些功能不仅无法提升驾驶安全与出行效率，还会增加车辆生产、购置成本，进而导致费用居高不下、生产调度动态响应迟缓、供应链风险预警能力较弱等情况的出现，一旦遇到原材料价格巨大波动，必然会影响企业自身健康、稳步发展，拖慢整个新能源汽车产业发展步伐<sup>[5]</sup>。

### （三）产业转型慢，循环体系落后

在“双碳”政策压力下，越来越多的企业实现了绿色化产业转型，但是，不少新能源企业供应链绿色化进程却比较缓慢。例如，在生产环节，能源审计和节能改造工作尚未全面展开，高能耗设备占比居高不下；在物流领域，传统燃油车依旧属于物流运输主力部队，碳排放控制水平较低；在回收再利用方面，动力电池等废弃物的回收体系有待完善，这和政策要求的“规范、安全、高效回收利用”目标存在较大的差距，也浪费了大量可循环资源<sup>[6]</sup>。

## 三、政策激励下新能源汽车供应链优化的有效策略

### （一）优化协同机制，打破信息壁垒

#### 1. 响应“产业链协同”政策，搭建供应链管理平台

随着支持云计算、智能化供应链管理平台的建立，很大程度上可以将上中下游的汽车生产企业“捆绑”到一起，例如生产、库存、物流等环节非核心数据的全对接，不仅可以双方甚至多方合作企业共享重要信息，实现多元、交叉合作，从而从根本上解决“信息滞后、数据错误”等问题，如物流企业可以在零件入库的第一时间，制定完善的物流运输计划或是做好车辆安排、线路规划等工作，大大省去了零部件库存环节停留时间，进而实现与市场需求、消费者需求的及时同步，有效避免了库存成本、降低了产品的落后风险；在电池电路方面，企业能够根据《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》等文件要求以及上一环节企业的生产标准、计划等，及时调整充电接口适配模块、电池均衡控制电路、快充安全保护回路、充电功率调节单元等电池电路系统，从而达到“跨主体、同标准”的效果，避免出现“产品型号不一致”“平台建了却用不了”等情况的出现，只有信息通畅了，供应链各环节才能高效衔接，真正实现协同运作<sup>[7]</sup>。

同时，还需紧扣重庆《零部件供应链体系行动计划》“提升本地配套率”的目标，依托平台建立全市新能源汽车零部件企业数据库，实现零部件企业与整车供应链的有效对接，从根本上破解当前重庆新能源汽车本地配套率、动力电池本地配套率低下以及供需断层等问题。

#### 2. 落实政策引导，定期组织“协同优化会议”

定期组织上游供应商、生产商、物流公司召开“协同优化会议”，不仅可以更好地落实新能源汽车生产相关政策（如“协同项目补贴”政策），还能共同制定科学、合理的生产计划和物流安排，促进企业之间共享产能、需求精准匹配，例如，通过供应链管理平台，车企可以将相关零部件需求、生产计划“发布”出去，而供应商则可以第一时间接受到相关需求，进而根据对方期望价格、数量，进行线上谈判，一方面可以合理安排零部件生产，避免出现供应短缺或积压，更好地满足市场需求。另一方面也省去了人员线下走访、谈判的时间，有效提高了供应链供应效率。同时，会议还需结合重庆《渝西地区智能网联新能源汽车零部件产业发展倍增行动计划》的区域协同要求，推动中心城区研发总部、渝西零部件基地、区县配套企业的跨区域需求对接，落实“中心城区引领——渝西崛起——区县联动”的政策布局。

### （二）依托政策赋能，提升数字水平

#### 1. 利用智能制造专项补贴，建设智能化库存管理系统

随着大数据技术的加入，可以帮助企业分析历年行情，并精准预测当年市场需求，进而提高库存管理动态化水平，有效避免各种零部件的积压、落后和损坏<sup>[8]</sup>。同时，开展数字化改造的新能源汽车企业，应结合相关政策支持积极争取当地政府帮助，如和政府协商扩大“技改专项贷”覆盖范围，增加传统企业转型智能零部件、建设数字化车间投资补贴，从而降低企业的技术投入成本，尤其是对中小供应商来说，可以有效解决“没钱改、不敢

改”的难题，大大提高整个供应链的数字化水平。随着库存管理与市场需求匹配度的持续提高，供应链的运作效率自然会提高。

## 2. 对接物流数字化政策，搭建智能物流系统

如果是物流企业，或是自身具备物流部分的车企，应当积极落实当地最新的物流数字化政策，搭建完善的智能物流系统，利用大数据算法规划最优配送路线，减少运输时间和成本；同时在条件允许的前提下，尽可能应用新能源汽车作为主要运输工具，既可以降低物流环节的碳排放，又能够符合绿色发展战略导向<sup>[9]</sup>。

另外，对于实力较强的新能源车企还可以借助政策的“东风”建设“车路云一体化”试点，把物流、信息流、资金流整合起来，实现全链条协同。比如，智能物流系统能实时监控运输车辆位置和货物状态，一旦出现异常就能及时调整路线，确保零部件按时送达，这样就解决了传统物流“效率低、风险高”的问题。

## （三）紧跟政策导向，坚持绿色发展

### 1. 依据能源节约政策，升级生产制造工艺

在“双碳”“绿色发展”的大趋势下，新能源车企作为“绿色代表”，更应以身作则，积极组织开展能源审计，找出生产环节中的高能耗点，然后引入高效设备和节能工艺。同时，积极争取

政策给出的节能改造专项补贴，降低企业的改造成本，推动生产环节实现低碳化。

### 2. 严格落实《方案》，构建“生产—回收—梯次利用”的闭环系统

《健全新能源汽车动力电池回收利用体系行动方案》（简称方案）的出台，一方面为车企供应链优化提供了方向，大大完善了车企废弃物分类回收网络的工作效率，另一方面，借助政策的相关内容，还可以提升资源利用率，提高了正规回收渠道的占比，实现资源循环，节约车企生产成本<sup>[10]</sup>。

## 四、结语

总之，在政策激励下，新能源汽车供应链中存在的大部分问题都可以被逐步解决，从而实现效率提升、成本降低、安全保障等目标，进而为新能源汽车产业的持续健康发展提供有力支撑。不过，新能源车企、供应商还应时刻关注政策最新动态和产业最新变化，才能够不断优化策略，确保供应链始终紧跟政策导向和市场需求，保持自身强劲竞争力。

## 参考文献

- [1] 楼高翔,雷鹏,马海程,等.不同回收补贴政策下新能源汽车动力电池闭环供应链运营决策研究[J].管理学报,2023,20(2):267-277.
- [2] 吴晶晶.基于TOE框架的新能源汽车企业绿色供应链创新能力提升研究[D].杭州电子科技大学,2024.
- [3] 王光宇,宋博,宋景旭.新能源汽车供应链的构建与管理挑战分析[C]//2024新技术与新方法学术研讨会.中汽研华诚认证(天津)有限公司,2024.
- [4] 李璇.供应链视角下补贴对新能源汽车的影响研究[J].中国储运,2023(8):176-176.
- [5] 王田.以新能源汽车供应链为依托的充电站商业模式研究 交通运输 [M].武汉大学出版社,2023.
- [6] 梁文悟.供应链视角下企业营运资金管理优化研究——以比亚迪为例 [D].广东技术师范大学,2023.
- [7] 郭尔卓.考虑消费者绿色偏好和产业政策的新能源汽车供应链决策研究 [D].华南理工大学,2024.
- [8] 郭蓉.新能源汽车电池回收的供应链协同优化策略研究 [J].汽车维修与保养,2024(12):97-100.
- [9] 杨春健.“后补贴”时代基于换电模式的新能源汽车供应链协同创新行为研究 [J].产业创新研究,2024(14):75-77.
- [10] 朱辉.政府干预下的闭环供应链网络优化——以新能源汽车动力电池为例 [J].物流科技,2023,46(14):136-139.