

优惠政策渐次退场 油电同权改革启幕

■本报记者 李如是

从购置税减免退坡,到电池消费稅恢复征收,再到车船稅免征收消,新能源汽车的稅收优惠政策正在分阶段、有节奏地退出。当扶持政策的“助跑器”逐步撤去,已经实现高渗透率的新能源汽车能否真正独立奔跑?

长期来看,产业扶持政策有序退出,是新能源汽车产业走向成熟的重要标志,更利于行业实现良性长效发展。对车企而言,当政策红利褪去,行业粗放增长时代落幕,一场真正的市场化考验才刚刚开始。新能源车与传统燃油车在稅收等待遇上的“同权”趋势愈发明显,油电同权阶段正拉开帷幕。

产业发展逻辑重塑

回望中国新能源汽车产业十余年的发展历程,其崛起的底色是由政策红利驱动的增量扩张。购置税减免、车船稅免征、消費补贴,这套组合拳就像田径赛道上的助跑器,给新能源汽车产业一个强劲的起跑助力,使其在发展初期迅速获得消费者认可,用十余年时间就完成了从技术验证到规模化普及的跨越。

产业培育成效已充分显现。据公安部统计数据,截至2026年6月底,全国新能源汽车保有量达4897万辆。中国汽车流通协会乘联分会发布数据显示,今年7月份,新能源车在国内总体乘用车零售渗透率达65.1%,同比增长11.6个百分点。

中国汽车流通协会乘联分会负责人崔东树对《证券日报》记者表示:“如今的新能源汽车产业已具备自主发展的体量与能力。继续维持原有的政策倾斜,不仅边际效应会递减,还可能使企业过度依赖外部支持,削弱其自身在技术迭代、成本控制和体验打磨上的内生动力。”

政策红利退潮后,新能源汽车产业将迎来真正的市场化考验:不再有稅费优惠做加分项,每一张订单都只能靠产品本身去争取。消费者关注的焦点将集中在续航真实性、能耗经济性、充电便利性、智能化场景覆盖等核心指标上,这将迫使企业切实提升自身实力。

这种竞争格局的切换,正在倒逼产业重塑底层竞争逻辑。北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪对《证券日报》记者表示:“过去以获取补贴、抢先发布新品、堆叠参数为主的模式逐渐失效,取而代之的是围绕能

量管理效率、整车轻量化、低温适应性、耐久可靠性等基础工程能力的全面较量。电驱效率的微小提升、热管理能耗的细微降低,最终都会转化为用户日常使用中的可感知差异。这才是新能源汽车在油电同权时代真正的护城河。”

黄河科技学院客座教授张翔对《证券日报》记者表示:“在统一的市场标尺下,只有那些在电驱效率、电池安全、智能交互、底盘调校等关键领域持续投入并积累技术优势的企业,才能在竞争中占据有利位置。这一过程中会逐步淘汰缺乏核心竞争力的参与者,促使行业从粗放增长转向精细化运营。”

任何产业走向成熟都会经历从政策扶持期到市场化淘汰期,再到稳定发展期的演变过程。“油电同权落地,正是促使产业主动筑牢优势、从量变走向质变的关键节点。”张翔进一步解释道。

当前,中国已建立起完整的新能源汽车产业链,拥有庞大的用户基础,但产业竞争比拼的从来不是起跑速度,而是持续前进的耐力。当脱离助跑器,新能源汽车必须自己找到持续奔跑的动力来源。

未来收费模式有待探讨

油电同权改革的紧迫性,首先来自道路养护资金的现实压力。随着新能源汽车保有量逼近5000万辆,“以油代稅”的传统征收机制正面临税基持续收缩的现实压力,道路养护资金缺口不断扩大。这一全国性难题,在新能源渗透率最高的海南率先显现,也让海南成为里程費改革的先行探路者。

2024年,交通运输部公路科学研究院发布的《高速公路养护期收费制度的思考》数据显示,预计到2030年将增加超过3000亿元的养护管理资金需求。同时,目前全国普通公路每年养护管理资金需求缺口也高达50%左右,所以有40%左右的普通公路陷于“列养但无钱养,应修但无钱修”的困境,随着公路里程的增加,公路养护资金缺口还将进一步扩大。

海南新能源汽车渗透率在全国省级地区中位列第一,新能源汽车不使用燃油,自然无需缴纳包含养路费在内的成品油消費稅,却同样享受公路通行权利,这造成了“用车不付费”的制度性不公平,也导致公路养护资金来源面临枯竭风险。海南迫切需要通过技术手段建立一套覆盖所有车辆、

按实际道路使用量公平收费的新型交通稅费体系。

海南已开始探路。2021年8月份,交通运输部印发《关于海南省开展环岛旅游公路创新发展等交通强国建设试点工作的意见》,原则同意海南省在公路里程費和深化投融资体制改革等方面开展试点。2026年7月份,海南省交通运输厅在《海南省“十五五”综合交通运输规划》中提出,健全完善海南公路车辆通行附加費改革制度体系、差异化費率体系、收費出行信用稽查体系、搭建运营管理平台。

申万宏源发布的研报显示,在标准制定层面,交信北斗(海南)科技有限公司已完成《公路里程費收費系统》的起草工作并形成征求意见稿,已提报相关政府部门。这意味着公司在北斗自由流领域的核心技术和实践经验正在转化为行业和国家标准,形成了强大的标准壁垒和先发优势。

多位业内专家设想过,未来具体的收費模式,大概率不会搞“齐步走”,一种比较有可能的方向是“基础里程費+环保减免”的组合方案:纯电车享有一定额度的年度低碳免征里程,插混车型按实际排放水平分档减免,燃油车则全额承担。清洁程度不同,公共环境成本的分担相应有别。至于免征额度如何核定、减免梯度如何划分、是否引入动态调整机制,仍有待顶层设计在试点中逐步明确。

市场的担心同样不可忽视。对消费者而言,最直接的顾虑是用车成本上升。新能源汽车相较于燃油车的核心吸引力之一,就在于日常使用更省钱。一旦稅费并轨和里程計費全面落地,这一优势将被明显削弱。对企业而言,使用成本上升意味着购车意愿有可能随之下降,进而影响整个产业的增长节奏。

正是考虑到这些现实因素,“分层试点、营运先行、渐进推广”成为当前政策的务实选择。改革的大方向是明确的,但落地的节奏和力度,必须兼顾消费者的承受能力和企业的发展预期,在政策退坡与市场成长之间留出缓冲空间,并非一刀切。

多元动力开启产业新生态

油电同权的终极形态是多种动力路线各归其位、互补共生的产业稳态。不同动力路线将回归各自最适用的场景中,而非在单一赛道上互相消耗。

燃油车的核心价值在于确定性——随时出发的自由、极端环境下

的可靠性、三分钟加满油的便利性。这些是百年机械工业积淀的硬实力,精准对应长途运输、极端天气、无充电基础设施覆盖等真实场景。

新能源汽车的比较优势则集中在城市通勤与数字化体验。电动化与智能化深度耦合,OTA(在线升级)迭代使车辆功能持续进化,用户会发现座椅加热逻辑更贴心了、语音助手更懂用户的那些小惊喜。车辆在全生命周期内持续提供新鲜感与获得感。

此外,甲醇燃料、氢燃料电池等多元技术路线,各自对应着不同的补能条件和使用场景,共同构成一个足够丰富的选项池,让每一种用车需求都能找到匹配的方案。

当多种动力形式在各自擅长的领域站稳脚跟,产业逻辑便从非此即彼的零和博弈,转向各司其职的多元生态。“消费者依据真实使用场景做选择,车企依托自身技术积淀定路线,不同路线之间无需相互替代,也不必彼此碾压。真正的竞争力,就是在公平规则下找到自己不可替代的位置。”张翔表示。

从这个角度来看,油电同权的历史意义已经不言自明——这不是一个阶段的终点,而是一段新规则的起点,中国新能源汽车产业第一次以“制度退出”来检验市场成熟度。在恰当的时机撤走看得见的手,让看不见的手开始真正起作用。油电同权拉开大幕,拆掉了横亘在传统燃油车和新能源汽车之间的制度藩篱,更为未来的氢能、甲醇、合成燃料等新技术路线留下了公平入场的制度空间。

“十五五”期间,中国汽车产业将从规模扩张的“上半场”,正式进入价值创造的“下半场”。当政策助力下的增量红利消退,汽车行业存量博弈加剧,车企能否在这一阶段构筑可持续的竞争优勢,关键在于其能否沉下心来修炼“内力”。

首先是关键核心技术自主可控的能力。如果说汽车产业此前的竞争主线是电动化,比拼的是电池能量密度与成本控制能力;那么如今的竞争主线则是智能化,比拼的是以车载芯片、智能算法、全域调度为核心的算力体系。

核心技术自主可控绝非锦上添花,而是企业行稳致远的“必修课”。车载芯片、操作系统、智能算法等关键领域一旦受制于人,企业便丧失了发展的主动权。唯有将核心技术牢牢掌握在自己手中,才能在日趋激烈的全球竞争中构筑起真正的护城河。

其次是全链条体系化作战的能力。过去依靠一款爆款单品打天下的逻辑已难以为继,行业正从单点竞争迈向体系竞争。产品定义、核心技术、供应链管控、成本控制、服务网络、品牌运营等维度缺一不可,单纯堆砌参数配置已无法构建长期壁垒。

体系化能力的本质,是将分散的技术、资源、人才凝聚为整体合力的组织战斗力。它不依赖于个别天才工程师的灵光一现,而是依靠一整套可复制、可迭代、可持续的机制保障。从研发设计到生产制造,从供应链管理到售后服务,每一个环节的效率提升与成本优化,最终都将汇聚为企业的综合竞争力。

最后是坚持长期主义的定力。行业从“加速跑”进入“耐力赛”,比的不再是爆发力,而是谁能沉得住气、扎得下根。

那些试图跳过基本功、靠营销噱头和参数内卷换取短期销量的打法,在消费者日趋理性的当下已经行不通了。消费者正在从看性价比转向看质价比、看“智价比”。车企竞争的“下半场”,拼的不是谁喊得响,而是谁的内功深。唯有以技术自主为骨、以体系能力为肌、以长期主义为魂,才能在这场耐力赛中跑赢终局。

车企『内力』筑基方能跑赢『下半场』

■李如是

全链条激活汽车消费潜力

■本报记者 冯雨珊

2026年以来,促汽车消費政策密集出台,从购置、流通到使用环节全链条发力,持续激活汽车消費潜力。

随着我国经济社会发展和居民生活水平不断提升,汽车流通消費呈现出新趋势新变化,汽车正从单一的交通工具体向“智能移动生活空间”加速拓展,围绕汽车使用所催生的汽车后市场蕴含着巨大的发展潜力。

系列政策出台

6月23日,《关于公布汽车流通消費改革试点城市名单的通知》和《关于培育壮大汽车后市场消費若干措施的通知》两份文件同日对外发布。前一份文件公布了40个汽车流通消費改革试点城市及其重点改革创新方向,其中8个城市重点聚焦二手车流通改革;后一份文件围绕汽车改装、房车露营、传统经典车、维修和保險服务、汽车赛事、汽车租赁等领域提出17项举措。

8月31日,商务部等七部门发布的《关于推动商品消費扩容升级的實施意见》提出,深入推进汽车流通消費改革试点,加速破除汽车流通消費领域不合理限制性措施,创新汽车使用管理模式,全链条扩大汽车消費。

深度科技研究院院长张孝荣对《证券日报》记者表示:“系列政策的出台,意味着不再只靠卖新车拉动消費,

更要盘活存量车辆全周期价值。”

据公安部统计,截至今年6月底,全国机动车保有量达4.76亿辆,其中汽车3.71亿辆;机动车驾驶人5.67亿人,其中汽车驾驶人5.33亿人。截至6月底,全国有105个城市的汽车保有量超过100万辆,9个城市超过500万辆。其中,成都、重庆、北京汽车保有量超过600万辆,郑州、苏州、上海、西安、杭州、武汉汽车保有量超过500万辆。

张孝荣表示,汽车保有量的增加,意味着汽车改装、汽车租赁、房车露营等领域蕴含巨大的增长潜力。新能源车三电维修、二手车规范交易、合规内饰越野改装、房车露营配套、平民汽车赛事,以及车辆拆解、电池梯次回收等领域,有望迎来新发展机遇。

以汽车改装为例,数据显示,2025年中国汽车改装市场规模约1600亿元,渗透率不足5%,有充足的增长空间。汽车改装作为汽车产业链的延伸和价值链的拓展,对于激发消費活力、丰富汽车文化、推动产业升级具有重要作用。

各地细化配套举措

记者注意到,试点名单公布后,多地围绕重点方向进行了系统性规划,并细化配套举措。例如,在房车露营方面,青岛将依托独具优势的山海风情,融合特色商贸文旅资源,培育“汽车露营基地+”多元

融合的业态。

浙江绍兴将打造世界领先的汽车文化主题消費集聚区,营造浓厚的汽车文化氛围;建设具有国际影响力的汽车商旅文体健融合先行区,以融合创新和扩大汽车消費。

西安则主攻“二手车流通”领域,按照试点方向,未来两年内,西安将围绕创新交易登记便利化措施,探索线上交易管理制度、培育品牌化经销企业、突破新能源二手车检测和估值技术等领域先行先试,形成制度创新成果,构建起“放心买、安心卖”的市场环境。

8月25日,上海市人民政府发布的《上海市加快国际贸易中心建设“十五五”规划》提出,开展汽车流通消費改革试点,扩大新车消費,便利二手车流通交易,培育传统经典车、汽车赛事等新场景,扩大汽车后市场消費。

上海将汽车后市场作为促消費的重要抓手,试图打通新车增量与二手车存量两条链条,释放维修、改装、租赁、赛事等多元消費潜力,把汽车从一次性大宗商品变为持续服务的入口,延长单车在城

市中的价值生命周期,让消費在用车环节持续发生。

盘古智库(北京)信息咨询有限公司高级研究员余丰慧告诉《证券日报》记者,地方承接全链条汽车消費政策,必须放弃撒胡椒面式的全面补贴,抓住本地汽车存量和流通环节的真实短板。比如,新车置换要重点瞄准本地保有结构中车龄偏长、排放标准落后的存量,用差异化置换补贴引导淘汰更新,而不是普惠式补贴所有购车行为。

李如是/摄