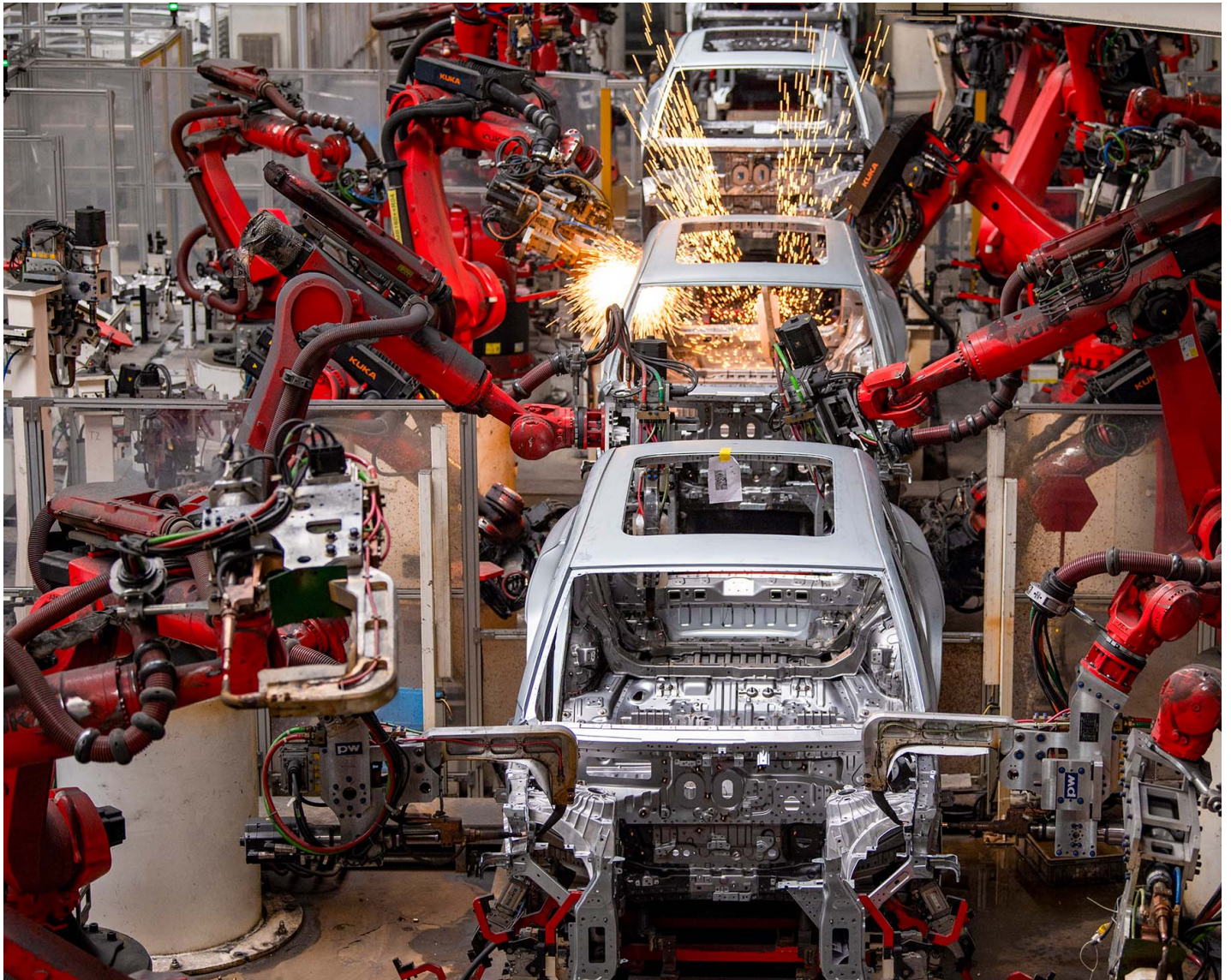


中国电动车能否拯救中国经济？ | 端闻 Podcast

从“闭门造车”到“开门卖车”：中国电动车面临什么挑战

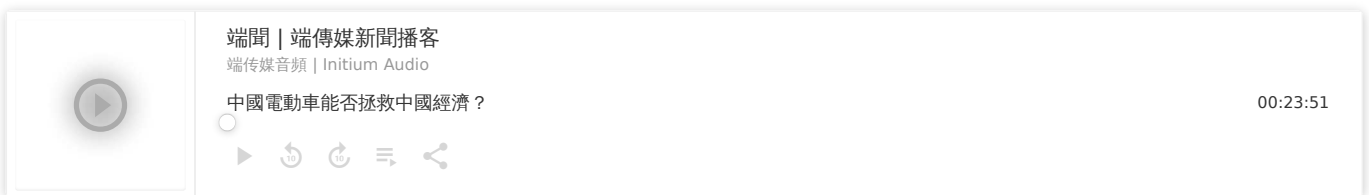


2023年10月25日，中国金华，电动汽车新创公司工厂的组装线。摄：Hu Xiaofei/VCG via Getty Images

感谢你支持“端闻”，我们希望更多地了解你对“端闻”的想法 >>> [立即填写问卷](#)

端闻 podcast 的报导和制作都依赖端传媒会员的订阅付费支持。如果你喜欢我们的播客报导，请成为端传媒会员，支持我们持续产出，也让更多人透过音频获取深度报导和多元观点。

立即订阅，可享端闻听众特别优惠：[畅读月费会员9折](#) | [畅读年费会员85折](#) | [尊享年费会员8折](#)。



收听并关注“端闻” [YouTube](#) | [Apple Podcasts](#) | [Spotify](#) 或使用节目的 [RSS Feed](#)，在任意播客应用订阅收听。

今年6月，欧盟表示中国的电池电动车（BEV）价值链受益于不公平的补贴，并于7月4日起加征“临时反补贴税”，此举再次将中国电动车推上舆论的风口浪尖。

如今，中国电动车行业被比喻成“斗兽场”，目前有近50家电动车企业，共提供近90个品牌和400多款车型，但大多数企业仍处于亏损状态。

中国作为全球最大的电动车市场，整体市场需求正在放缓。在这种情况下，寻求海外市场的销量以及降价促销成为必然选择。然而，要拓展海外市场，又面临各国的关税壁垒及科技封锁。

电动车作为中国经济转型的象征之一，自2005年起，中国政府积极推动电动车产业，通过高额补贴和政府采购支持行业发展。早期的补贴政策导致了产业内“骗补”现象的出现，地方政府与车企形成利益共谋。自2016年起，政府调整政策，实施本土保护主义措施，推动本土企业技术突破。

尽管这些扶持政策让中国在电动车的动力电池技术上取得了一些突破，并诞生了像宁德时代和比亚迪这样的代表性企业，但整车技术中的另一个关键零部件——车载芯片，到2024年国产化率仍然不足10%。中国在芯片技术上“弯道超车”的尝试，同样遭遇了中美贸易战的激烈狙击，而车载芯片正是下一阶段电动车智能化、无人化的关键。

因此，中国不仅无法“闭门造车”，还需要“开门卖车”，这些产业政策的力量有限，并非万能。

本期“端闻”，端传媒特约撰稿人侯奇江为你深度解析中国电动车是如何成为中国经济的“新质生产力”之一？它又能否真正拯救中国经济？

期待你跟我们分享想法，邮箱地址：podcast@theinitium.com

【制作团队】

出品：端传媒音频

监制：甯卉

主持：甯卉

编辑：HY

制作人：陈莉雅

剪辑、声音设计：“绶河媒体工作室”王伯维、Alex Sun、Waven

主题音乐：Axel Kacoutié

[#中国电动车](#) [#芯片](#) [#电动车](#) [#新能源汽车](#) [#汽车制造](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经端传媒编辑部授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。