

# 新能源汽车替代燃油车对汽车行业盈利能力影响分析

冯盼盼, 刘捷

北方工业大学经济管理学院, 北京

收稿日期: 2023年8月31日; 录用日期: 2023年9月12日; 发布日期: 2023年10月12日

## 摘要

从汽车市场规模来看, 汽车行业已经成为全球经济发展的重要组成部分。随着世界能源资源的稀缺和全球气候变化的挑战, 新能源汽车产业得到迅速发展, 使得其替代传统燃油汽车占比的不断升高。本文以新能源汽车与燃油汽车为研究对象, 利用财务指标多维度地构建了汽车行业的盈利能力分析体系, 对新能源汽车替代燃油车对汽车行业盈利能力的影响进行分析, 指出新能源车企和燃油车企发展中存在的不同问题, 并提出解决对策。

## 关键词

新能源汽车, 燃油汽车, 盈利能力, 渗透率

# Analysis of the Impact of New Energy Vehicles Replacing Fuel Vehicles on the Profitability of the Automotive Industry

Panpan Feng, Jie Liu

School of Economics and Management, Northern University of Technology, Beijing

Received: Aug. 31<sup>st</sup>, 2023; accepted: Sep. 12<sup>th</sup>, 2023; published: Oct. 12<sup>th</sup>, 2023

## Abstract

From the perspective of the size of the automotive market, the automotive industry has become an important part of the global economic development. With the scarcity of world energy resources and the challenge of global climate change, the new energy vehicle industry has developed rapidly, making its proportion of replacing traditional fuel vehicles increasing. Taking new energy vehicles

and fuel vehicles as the research object, this paper constructs a multi-dimensional profitability analysis system of the automotive industry by using financial indicators, analyzes the impact of new energy vehicles on the profitability of the automotive industry, points out the different problems in the development of new energy vehicle enterprises and fuel vehicle enterprises, and proposes countermeasures.

## Keywords

New Energy Vehicles, Fuel Vehicles, Profitability, Permeability

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

传统燃油汽车的诞生为人类的日常生活带来了巨大的便捷,但随着传统汽车的普及,新的问题也随之出现。从能源利用的角度来看,燃油并非是不可代替燃料,这点全球达成了共识,新能源汽车代替燃油汽车已成为趋势。分析新能源车替代燃油车对汽车行业盈利能力影响,有利于政府掌握汽车行业的经营状况,从而制定符合实际市场行情的各种政策,也有利于管理者通过公司的盈利状况,规划出更具有潜力的管理方案,对存在的弱点与不足及时采取解决措施。本文以燃油汽车与新能源汽车作为主体,对汽车行业间进行横向与纵向比较,目的在于分析新能源汽车替代燃油车对汽车行业盈利能力影响和未来走势,为实现汽车行业盈利能力的提升和未来汽车行业的发展与优化,提供了一定的理论依据。

## 2. 文献综述

### 2.1. 文献回顾

面对日益严重的环境问题和能源危机,全球步入低碳之路,向绿色环保航行,新能源汽车应运而生,吸引了众多研究者的注意。肖惠丹,沙雨婷等人(2019)从国家政策、生产技术与成本、基础设施和汽车市场四个方面比较了传统燃油汽车和新能源汽车存在的特点,分析了目前汽车市场上传统燃油汽车和新能源汽车两者并存的局面[1]。张卓颖(2022)通过对我国新能源汽车财政补贴政策发展历程进行详细阐述,并结合厦门市新能源汽车的发展策略分析了我国新能源汽车财政补贴政策效果及影响,提出完善新能源汽车财政补贴政策、实施补贴退坡机制等建议[2]。张珉(2022)通过搜集分析乘用车市场信息联席会发布的数据,比较了传统燃油车和新能源汽车的消费群体、出口销量、成本价差等,有力说明了新能源汽车销量持续增加、渗透率进一步提升的趋势[3]。肖静(2023)利用相关数据分析新能源汽车的盈利能力在经济、政治、技术等方面受到的影响,得出新能源汽车行业盈利能力稳步增长,但是整体增长速度较慢的结论,结合新能源发展理念提出问题并给出相应的解决对策[4]。张宇倩,潘晓等人(2021)通过比较三家汽车制造企业的盈利能力,选取不同的盈利能力分析指标剖析影响新能源汽车企业盈利能力的因素,为新能源汽车企业增强盈利能力提出相应的对策建议[5]。柯祎(2020)汇总了2009年~2018年度发布的主要新能源汽车产业政策,对具有典型性的10家传统燃油车上市公司进行数据分析,利用模型建构、实证分析从微观企业视角探索新能源汽车产业政策出台后对传统上市车企的财务绩效影响[6]。袁博(2022)对中国新能源汽车产业发展情况和特点进行分析,指出新能源市场渗透率稳步提升,替代燃油车大势已定的

局面, 并指出一条碳中和时代下中国新能源汽车产业的发展路径[7]。罗桂成、盛春龙(2022)对新能源汽车的定义与分类进行阐述, 对新能源汽车存在问题进行了全面的分析, 并对其发展趋势做出科学而严谨的预测, 提出了相应的发展对策[8]。毛健民(2022)结合目前新能源汽车行业的实际情况, 对现阶段新能源汽车发展中遇到的市场因素、政策因素、技术因素等主要阻碍进行分析探索, 提出加强研发力度、完善政策等合理的优化对策[9]。张燕、张永庆(2021)以 48 家新能源汽车产业上市公司 2011~2019 年的财务数据为基础, 采用传统数据包络分析法、面板回归模型对该时段的数据进行分析, 得出单独考虑政府补贴、税收优惠政策对新能源汽车产业创新绩效作用效果不显著的结论[10]。胡旭桃(2021)以我国传统燃油汽车大品牌长城汽车为研究对象, 从多个角度分析长城汽车向新能源汽车转型前后的财务状况, 并通过 SWOT 分析法分析长城汽车目前存在的风险和优势, 得出新能源汽车的盈利能力处于上升趋势的结论[11]。杨文俊(2020)对我国新能源汽车产业的发展现状进行研究, 说明新能源汽车渗透率提高、逐渐替代传统燃油汽车的趋势, 指出我国汽车行业核心技术和科技创新方面的不足, 并对我国新能源汽车产业的发展提出了政策建议[12]。张晓玉(2022)报道长城汽车从品牌营销、技术研发、供应链整合、生产制造、人才保障等多个维度向新能源转型, 并宣布 2030 年正式停售燃油车, 标志着我国传统燃油车品牌加速向能源战略发展[13]。

## 2.2. 文献评述

新能源汽车作为未来汽车行业的重要发展方向, 研究者着眼于不同的角度对新能源汽车产业进行了分析。从文献上来看, 目前多数学者仅围绕着政策补贴、产业现状等进行分析而忽视了产业链是否完整、产业链的整体盈利能力的问题。另外, 新能源汽车产业的发展是以传统燃油车为基础的, 同时也存在着强有力的竞争关系, 仅对新能源汽车或传统燃油车进行研究分析是不够全面、充分的。多数研究学者针对汽车行业的研究主要集中在以新能源汽车作为单一研究对象分析其优势、产业现状、未来发展等方面, 而对新能源汽车与传统燃油车之间的合作与竞争关系、新能源汽车替代燃油车对汽车行业盈利能力影响等双重分析的研究相对较少。本文在已有研究成果的基础上, 以新能源汽车和传统燃油汽车作为研究对象, 从不同方面分别对新能源汽车和燃油汽车进行横向与纵向的比较分析, 指出在发展过程中存在的一些问题, 并提供了提高汽车行业盈利能力的对策, 深化了对汽车行业盈利能力问题的研究。

## 3. 新能源汽车逐步代替燃油车

随着全球变暖形势日益严峻, 世界各国都在积极推进经济社会向绿色低碳方向转型升级, 而在汽车领域, 则表现为新能源汽车的快速发展。

### 3.1. 新能源汽车和燃油车产量的对比分析

根据 2017~2023 (6 月)汽车产量的数据(见表 1)可知, 新能源汽车在汽车市场上的份额稳步上升, 传统燃油车的份额则在持续下降。新冠疫情的爆发, 对我国汽车制造行业以及相关供应链、产业链带来了较为严重的影响, 产销量有所降低。随着疫情的结束, 国内市场的全面开放, 使得汽车行业走出了“疲软”的状态, 行业整体逐步复苏, 汽车产销量增长保持在一个稳中有进的态势。值得注意的是, 2023 年 1 月至 6 月, 汽车产量为 1310 万辆, 同比增长 36.6%其中, 燃油汽车销量为 948.9 万辆, 同比增长 26.9%, 占比为 73.4%; 新能源汽车销量 361.1 万辆, 同比增长 97.4%, 占比为 27.6%, 可知新能源汽车销量的同比增长明显快于燃油汽车, 且渗透率逐渐提高, 表明燃油汽车的影响力有下降趋势, 新能源汽车的市场需求和竞争力不断增强, 逐渐攻破燃油车坚实的市场基础和消费群体[1]。

**Table 1.** Vehicle production from 2017 to June 2023 (unit: 10,000 vehicles)**表 1.** 2017 年~2023 年(6 月)汽车产量(单位: 万辆)

产量	2023 年 (1~6 月)	2022 年	2021 年	2020 年	2019 年	2018 年	2017 年
汽车	1310	2748	2653	2463	2553	2797	2994
新能源汽车	361.1	722	368	146	119	130	72
燃油车	948.9	2026	2285	2317	2434	2667	2922
新能源汽车 渗透率	27.6%	26.3%	13.9%	5.95	4.7%	4.6%	2.4%

数据来源: 中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

### 3.2. 新能源汽车逐步代替燃油车的原因分析

#### 3.2.1. 疫情与战争的双重打击

新冠疫情的爆发, 各国采取封锁措施控制疫情的蔓延, 使全球各国的经济受到了不同程度的冲击, 石油需求量大幅下降, 导致传统燃油车的需求也极度下降。近来俄罗斯和乌克兰之间的战争导致石油供应不稳定, 欧洲能源价格的上涨连带影响了全球油价, 全球石油供应链遭受到了极大的影响。经济的不确定性和信息的不对称性进而催促了新能源车的大力发展, 是传统燃油车被新能源汽车替代的重要因素之一。

#### 3.2.2. 环境与健康安全的挑战

随着全民环保意识的不断提高, 全球环境保护呼声的日益高涨, 人们意识到传统燃油车对环境的破坏是多方面的。例如, 燃油车机动车尾气中的 PM2.5、氮氧化物等物质会影响人们的呼吸系统; 此外, 燃油车排放的有害物质是导致全球气候变化的主要因素之一, 这些物质的过度排放会导致全球气温升高、海平面上升等环境问题。汽车行业受到了自然环境与人体健康带来的严峻挑战, 使得发展新能源汽车代替传统燃油车成为了必要趋势。

#### 3.2.3. 政府与社会的双重支持

为了实现汽车行业的跨越式升级与发展, 实现新能源汽车的高质量发展, 我国颁布各种政策、提供了大量的补贴支持, 如车辆购置税减免政策、资源产业发展实施方案、印发《绿色交通“十四五”发展规划》等[2]。从消费者的角度来看, 大部分消费者受到汽油、柴油价格高涨的影响, 认为新能源汽车依靠电能运行, 经济合算、环保还能节省能源, 与传统燃油车相比油耗低, 新能源汽车对于消费者来说有着更好的价格吸引力。

#### 3.2.4. 车型功能与成本的双重效益

汽车行业的不断发展, 造就了目前汽车市场上的不同功能的新能源汽车, 消费者选择的余地逐渐扩大, 越来越多的消费者可以根据自己的需求选择合适的车型。新能源汽车的生产成本与购买成本相对于传统燃油车来说比较高, 但随着科技技术的不断进步和产销规模的不断扩大, 新能源汽车的成本会逐渐下降[3]。例如, 纯电动汽车的续航里程已经接近或达到了燃油车的水平, 加上电池技术的进步, 电动汽车的充电成本也在逐渐降低。

## 4. 盈利能力分析

盈利是企业经营的根本目标, 是企业生存和发展的物质基础, 是进行财务分析的重要组成部分。通

过对新能源汽车与传统燃油汽车的各项数据进行分析, 从而得出新能源汽车替代燃油车对汽车行业盈利能力影响。

#### 4.1. 汽车行业总体经营情况

通过 2018~2022 年汽车行业经营状况的数据(见表 2)可以得出: 在国民经济长期稳定增长、汽车消费需求旺盛等因素的强力支持下, 汽车行业的整体情况良好。2018 年我国宏观经济出现了增长速度放缓的趋势, 同时新能源发展初期政府出台的新能源汽车的众多优惠政策也逐步退出, 导致新能源汽车相关产业链的生产者对新能源汽车的发展产生了怀疑, 企业的自主研发性以及工人的积极性下降, 消费者对新能源汽车的购买意愿也受到了一定程度的影响。2019 年后, 全球受到新冠疫情的影响, 营业收入、营业利润等盈利指标出现了一定程度的下降。2021 年经济慢慢复苏后, 相应的指标逐步上升, 结束了下降趋势的局面, 为相关企业的经济管理带来了一定的效益[4]。

**Table 2.** Operating conditions of the automotive industry from 2018 to 2022 (unit: 10,000 vehicles)

**表 2.** 2018~2022 年汽车行业经营状况(单位: 万亿)

项目(年份)	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年
营业收入	1300.55	1277.39	1520.41	2161.42	4240.61
(新能源汽车)	524.22	401.45	1144.64	1124.89	3246.91
(燃油汽车)	776.33	875.94	375.77	1036.51	993.7
营业成本	1087	1069	1263	1880	3518
营业利润	42.42	23.12	70.86	46.32	215.4
(新能源汽车)	27.8	16.14	42.34	30.45	166.22
(燃油汽车)	14.62	6.98	28.52	15.87	49.18
营业外收入	2.299	2.263	2.817	3.377	5.27
净利润	35.56	21.19	60.14	39.67	177.1

数据来源: 中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

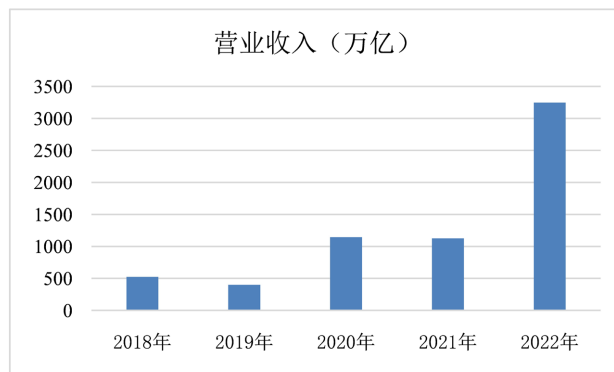
#### 4.2. 新能源汽车盈利能力分析

随着气候变化和环保意识的增强, 新能源汽车逐渐成为了汽车产业的热门话题, 目前新能源汽车的发展已是全球汽车产业的一个趋势, 并且具有广阔的发展前景。对新能源汽车进行盈利能力分析, 有利于帮助汽车行业实现更好的升级与发展。

##### 4.2.1. 营业收入

通过 2018~2022 年新能源汽车营业收入的数据(见图 1)可知, 新能源汽车在发展前期的营业收入相对较低, 2018 年受到宏观经济增速减慢, 新能源汽车的营业收入有逐年降低的趋势, 新能源汽车在大众的普及程度低, 相对于燃油汽车来说获利能力较差; 2021 年逐渐结束了困扰全球经济发展的新冠疫情, 新能源汽车的营业收入有所增长; 2022 年宏观经济向好带动需求基本面回暖, 各个地区也积极颁布支持新能源汽车发展的政策, 以致众多汽车企业开启转型之路, 新能源汽车的营业收入得到了快速地增长。





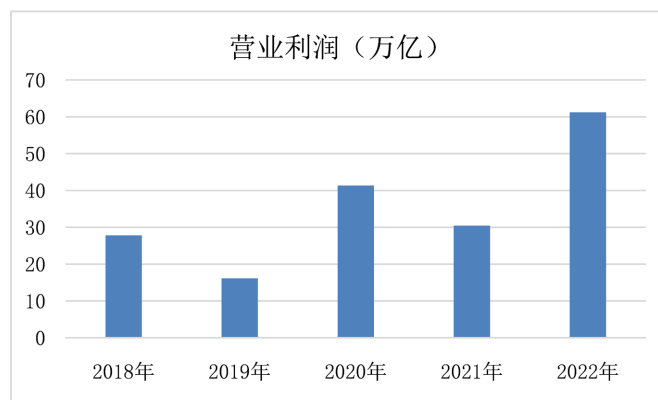
数据来源: 中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

Figure 1. New energy vehicle revenue from 2018 to 2022

图 1. 2018~2022 年新能源汽车营业收入

#### 4.2.2. 营业利润

由 2018~2022 年新能源汽车营业利润的数据(见图 2)可以看出, 新能源汽车的利润总体表现不强, 营业利润有升有降, 其中营业利润在 2019 年、2021 年相对前一年有所下降, 2020 年、2022 年又出现较大幅度的增长。营业利润降低的主要原因在于营业成本的增加, 新能源汽车目前正处于探索、研发、发展、经营阶段, 作为新兴的汽车产, 相关企业加大了研发部门的费用投入、采购部门进行大批新设备的购置以及销售部门扩大销售范围, 无疑会到自己成本的上升, 加上近年来原材料价格的上涨、新能源汽车政策补助的下降, 使大量资本涌入造成原材料供应紧张, 价格上涨直接导致成本上升, 利润受到影响。新冠疫情结束后, 伴随着相关产业链企业复工复产的持续推进, 市场需求逐步恢复, 新能源汽车企业的营业利润将逐步回升。



数据来源: 中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

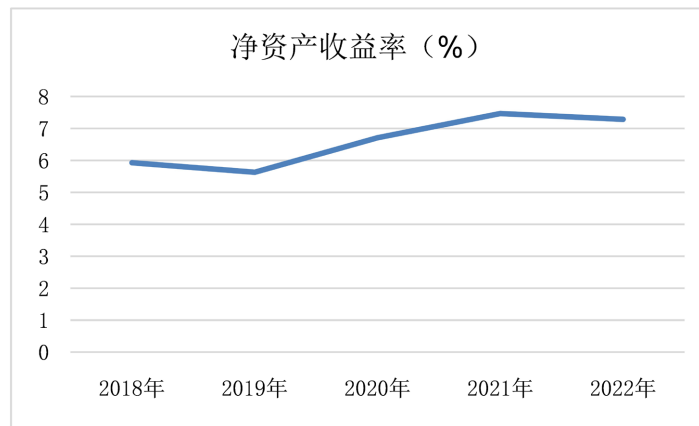
Figure 2. Operating profit of new energy vehicles from 2018 to 2022

图 2. 2018~2022 年新能源汽车营业利润

#### 4.2.3. 净资产收益率

由 2018~2022 年新能源汽车净资产收益率的数据(见图 3)可知, 2019 年新能源汽车的净资产收益率下降, 2020~2022 年出现一定程度的增长之后在一定范围内波动。新能源汽车 2018 年到 2022 年净利润交替升降, 导致净资产收益率也出现类似的情况, 这说明新能源汽车发展前期通过投入资本进行获得利润不稳定, 盈利能力不平稳, 但是总体处于上升趋势, 使得出现净资产收益率交替升降的现象。2019 年

后由于国家对新能源汽车行业的大力支持, 给予了大量的补贴, 从而使得总成本下降, 净资产收益率上升, 间接也可说明新能源的整体盈利能力得到了提升。



数据来源: 中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

Figure 3. Return on net assets of new energy vehicles from 2018 to 2022

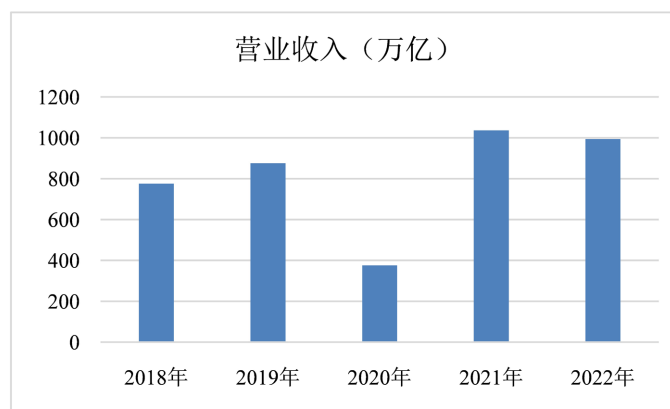
图 3. 2018~2022 年新能源汽车净资产收益率

### 4.3. 燃油车盈利能力分析

汽车行业目前正在进行一场巨大的变动, 新能源汽车的渗透率不断提高, 对传统燃油汽车造成了一定威胁, 政府和消费者对燃油车的需求逐渐下降, 预测占有汽车行业大部分市场份额的燃油车是否会被取代、淘汰, 对它进行盈利能力的分析必不可缺。

#### 4.3.1. 营业收入

通过 2018~2022 年燃油车营业收入的数据(见图 4)可见, 传统燃油汽车的营业收入与新能源汽车相比, 其营业收入的变动范围较窄, 取得的数额较小, 表明传统燃油汽车的获利能力较差, 2019 年, 营业收入有所增长, 但是 2020 年营业收入大幅下降, 主要原因是新冠疫情的来袭和俄乌冲突造成油价的一路上涨, 造成消费者对传统燃油汽车的需求大幅度减少, 同时, 消费者对新能源汽车的认可度的提高也影响了燃油车的营业收入。



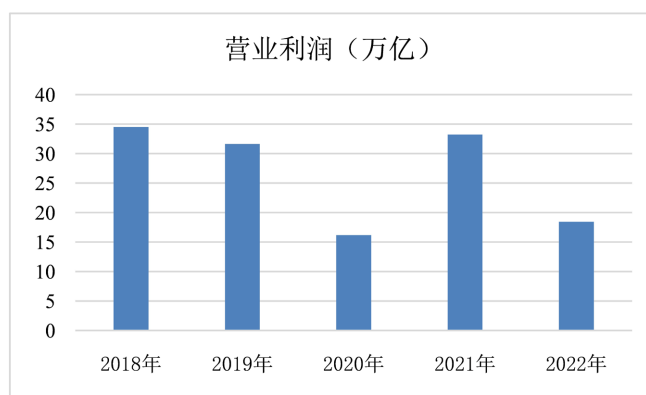
数据来源: 中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

Figure 4. Operating income of fuel vehicles from 2018 to 2022

图 4. 2018~2022 年燃油车营业收入

### 4.3.2. 营业利润

从 2018~2022 年燃油车营业利润的数据(见图 5)可以得出：燃油车的营业利润有下降趋势，2020 年出现了大幅度的下降，主要原因是成本的增加与产销量的减少。新能源汽车作为燃油汽车强劲的对手，燃油车为了能够在汽车行业中占有一定的市场份额，相关企业加大生产规模和改变销售结构，对外进行了较大规模的扩张导致企业需要支付大量的利息，导致企业在生产经营过程发生的期间费用大幅增加。此外，新能源汽车的热销致使燃油汽车行业销量减少，营业收入减少、营业利润减少，盈利能力变弱[5]。

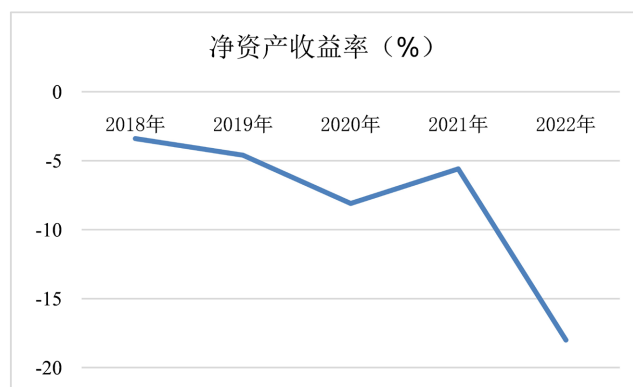


数据来源：中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

Figure 5. Operating profit of fuel vehicles from 2018 to 2022  
图 5. 2018~2022 年燃油车营业利润

### 4.3.3. 净资产收益率

由 2018~2022 年燃油车净资产收益率的数据(见图 6)可知，燃油汽车的净资产收益率处于负增长模式，2021 年下降幅度最为强烈。由于燃油车 2018 年到 2022 年净利润基本为逐渐降低，从而导致净资产收益率逐渐降低，这说明传统燃油车的获利能力低，使得净资产收益率下降，即公司的整体盈利能力下降。查阅相关数据可以发现燃油汽车行业的负债降低、公司净资产大幅增加等，由于净利润的下降速度远高于营业收入的上升速度，所以净利润起到了主导作用，导致公司净资产收益率呈下降的趋势。随着市场竞争的加剧，新能源汽车受到人们的推崇，一度热销，导致传统燃油车的价格、销售量下降，总收入减少，燃油汽车的市场份额受到影响，导致净资产收益率下降[6]。



数据来源：中国汽车工业协会、东方财富、国泰安数据库。

Figure 6. Operating profit of fuel vehicles from 2018 to 2022  
图 6. 2018~2022 年燃油车净资产收益率



#### 4.4. 小结

通过对新能源汽车和燃油汽车行业进行盈利能力分析可看出, 新能源汽车在政策补贴等因素的支持下盈利能力是上升的, 而燃油车受到新能源汽车渗透率的不断提高等威胁盈利能力是下降的。

### 5. 通过盈利能力分析发现的问题

#### 5.1. 新能源汽车

##### 5.1.1. 过度依赖政府补贴, 技术创新不足

政府接连出台了一系列的新能源汽车产业补贴政策支持、推动其高质量的稳步发展。某一些资金实力薄弱的企业, 在国家实行补贴政策的背景下, 对补贴形成过度依赖, 降低了自主研发创新的积极性。新能源汽车使用的动力电池尚未取得根本性、原创性的突破, 在电驱动系统、传感系统方面上的基础元件仍然需要依赖进口, 产品的质量和科研技术的水平与国外相比, 仍然存在着明显的差距[7]。部分企业利用补贴, 加大投入资本, 使得销售价格过高, 能够接受的消费者群体少, 导致市场需求下降, 造成新能源汽车产业的盈利能力下降。

##### 5.1.2. 市场竞争激烈, 获利能力不稳定

随着新能源汽车市场的蓬勃发展, 越来越多的车企加入到新能源汽车的行列, 市场竞争也愈发愈烈, 新能源汽车的发展要面临传统燃油汽车和国外新能源汽车两方面的市场竞争, 每一个产商都在争夺市场份额、抢占先机; 同时新能源汽车在结构上存在产能过剩的风险, 各类产品具有一定程度的趋同性, 某些低水平汽车的企业采取恶性竞争的销售方式, 扰乱市场的秩序, 影响汽车产业发展的整体水平, 使得新能源汽车市场变得动荡, 获利能力不稳定。

##### 5.1.3. 金属资源供需不平衡, 基础设施建设不健全

新能源汽车渗透率不断提高, 拉动了全产业链需求的扩张。在此背景下, 金属锂等稀有金属作为新能源汽车动力电池必不可少的关键性矿产资源, 金属资源供求平衡的结构被打破[8]。我国新能源汽车电池的关键金属锂、钴等资源缺乏, 使得资源的稳定供应和价格稳定是一项较大的挑战, 这也是汽车行业利润缩水的一个重要原因。此外, 我国新能源汽车的基础设施建设不完善, 新能源汽车充电站、充电桩等基础设施的结构不合理、有效利用率低, 存在需求与供给不平衡的致命问题, 导致我国难以在实际中很顺利地推动新能源汽车的发展。

##### 5.1.4. 存在安全性能风险, 市场监管力度不够

新能源汽车的发展离不开互联网、人工智能和动力电池领域的支持, 它们的融合发展也造就了新能源汽车未来会向着智能化、网联化的趋势发展。然而, 新能源汽车在发展过程中也面临着一些技术和安全方面的问题, 主要包括新能源汽车电池故障、未经消费者同意单方“锁车”、智能辅助系统失灵相关问题、刹车失灵问题四大方面, 使得新能源汽车的安全风险增大, 在汽车市场上存在一致性差、可靠性不高的新能源汽车产品[9]。同时新能源汽车市场的监管体系薄弱, 存在诸多问题, 缺乏相关的监管法规和质量标准要求。

#### 5.2. 燃油汽车

##### 5.2.1. 盲目扩大规模, 成本居高不下

通过对燃油汽车盈利能力分析发现, 燃油汽车的营业成本增长迅速。大多企业对汽车制造的核心技术的掌握不够透彻, 需要向国外企业购买核心零部件, 以及增加汽车配置以维持汽车销售量, 同时为了扩大销量, 在受到新能源汽车渗透率提高带来的影响后, 燃油汽车盲目的扩大规模, 导致运营成本居高

不下, 使得燃油汽车的盈利能力大幅度下滑。

### 5.2.2. 燃油车销量减少, 转型历程坎坷

燃油汽车面对新能源汽车盛行的时代, 遭受沉重的打击, 营业收入下滑, 导致净利润等各项指标的下降, 进而引发该公司运营能力的下降, 利润减少, 加上最近几年车市遇冷、宏观经济增长速度放缓和新冠疫情的影响, 消费者对燃油车的需求减少, 导致销量降低, 盈利能力的下降更为明显。燃油车行业意识到向新能源汽车发展是大势所趋, 但是传统燃油车与新能源汽车之间存在很大的区别, 例如新能源汽车的投资成本高、技术研发难度、市场需求变化难以预测、供应链管理复杂, 转型的道路艰难, 这也导致了燃油车的盈利指标下降。

## 6. 提高盈利能力的策略

### 6.1. 新能源汽车

#### 6.1.1. 合理利用补贴政策, 提高自主创新积极性

政府需要制定合适的补贴政策, 在给与新能源产业足够支持的同时, 提高企业的自主创新能力, 相关企业应合理利用政府补贴, 积极进行技术创新, 降低投入资本, 实现新能源汽车产业的可持续发展[10]。汽车市场的需求千变万化, 企业应该时刻关注政府出台的相关产业政策和市场上消费者的各类需求, 对接好每一产业链的关系, 提高自主创新能力, 实现技术的升级与转型, 生产出符合消费者需求的多功能产品, 到达创新技术与需求统一的平衡。

#### 6.1.2. 优化汽车产业结构, 扩大市场占有率

根据新能源汽车的发展趋势, 优化其产业结构, 把握时机、抓住重点, 打造新能源汽车的产业升级版, 增强其核心竞争力。车企做好品定位, 更好的为不同的消费者提供符合其需求的车型, 形成差异化和个性化的定位, 通过市场竞争加大新能源汽车对市场的拓宽力度, 进一步提升新能源汽车的实力和影响力, 扩大品牌市场占有率, 提高企业的盈利能力[11]。

#### 6.1.3. 提高金属资源利用率, 完善基础设施建设

通过提高稀有金属资源的利用率和动力电池的能量密度, 平衡资源供需结构; 建设废弃电池回收流通渠道, 提高产业链效率和汽车成本效益, 形成完整的新能源汽车回收体系, 提高汽车行业的利润。完善并明确基础设施在不同方面的建设, 如充电布局、数量规模、维护保养, 对于不同地区的基础设施建设, 一定要进行针对性的结构性布局, 实现新能源汽车产业在基础设施方面的升级和改造。

#### 6.1.4. 提升系统安全精度, 加强市场监管能力

安全性是新能源汽车发展中必须保持的底线, 新能源汽车企业应当加强零部件、智能网联汽车相关技术的研发和创新, 提高智能辅助系统的精准度和安全性, 降低系统的故障率和失灵率, 保障驾驶安全。政府部门完善相关法规和标准, 提升新能源汽车产业的合格化、标准化生产的技术水平, 同时加强党风廉政建设和行业监管职能, 提高相关部门的管理能力和水平, 建立起严格、高效、健康、稳定的新能源汽车市场监督体系, 提升市场监管能力[12]。

### 6.2. 燃油车

#### 6.2.1. 降低成本, 获取溢价空间

传统燃油车的造车成本长期高居不下、技术没有实现质的突破, 始终在中外合资的阴影下生存。在这种背景下, 企业的盈利能力想要得到进一步的提高, 就必须有所突破, 燃油车应结合自身的发展特点,

提升车辆制造技术,降低制造成本,同时加强与其他产业链企业的合作,以较直接的方式获得较大的投资回报,提升获利空间,使盈利能力得到提高。

### 6.2.2. 发展新能源, 响应政策转型

传统燃油车盛行的时代已慢慢消退,新能源汽车作为一个全新的领域,政府对新能源汽车行业提供大力支持,一系列补贴政策为新能源汽车的发展加入了推动剂。燃油汽车应该抓住机遇,积极响应政策、迎合市场,发展新能源汽车,在未来的竞争中占领优势地位,走出一条适合自身的转型的路径,必然能够实现盈利能力的大大提升,发展前景更为光明[13]。

## 7. 结论

新能源汽车强势来袭,“传统燃油汽车是否会被取代?”成为了人们口中的热门话题,目前全国都在推进新能源汽车的发展,新能源汽车替代传统燃油汽车的占比不断走高,汽车行业在新时代经济下,面临着挑战与不确定性,燃油车企业的盈利能力受到了极大的影响。通过对新能源汽车行业和燃油车行业进行近几年的盈利能力分析可知,新能源汽车的渗透率不断提高,在前期探索阶段会给汽车行业带来成本费用急速上升、市场需求不稳定等问题,但从长期来看,随着科技技术的不断发展与创新,会使汽车行业的制造成本、环境保护成本等费用降低,新能源汽车的未来走向极具潜力,有利于实现汽车行业整体盈利能力的上升。

## 基金项目

本论文受到北京市大学生科学研究与创业行动计划项目资助,项目名称《新能源车渗透率提高对汽车行业盈利能力影响分析》。

## 参考文献

- [1] 肖惠丹,沙雨婷,李翠. 中国传统燃油汽车与新能源汽车特点比较及现状分析[J]. 农家参谋, 2019(20): 169.
- [2] 张卓颖. 新能源汽车财政补贴政策及发展策略探讨[J]. 中国市场, 2022(32): 36-38.  
<https://doi.org/10.13939/j.cnki.zgsc.2022.32.036>
- [3] 张珉. 新能源汽车渗透率已超 30% [J]. 企业观察家, 2022(11): 36-37.
- [4] 肖静. 新能源汽车企业盈利能力分析[J]. 质量与市场, 2023(15): 31-33.
- [5] 张宇倩,潘晓,李晓雯. 新能源汽车企业盈利能力分析——基于三家汽车制造企业的案例研究[J]. 中国市场, 2021(33): 72-74. <https://doi.org/10.13939/j.cnki.zgsc.2021.33.072>
- [6] 柯祎. 新能源汽车产业政策对燃油车公司财务绩效的影响分析——基于面板数据模型[J]. 现代商业, 2020(14): 43-47. <https://doi.org/10.14097/j.cnki.5392/2020.14.020>
- [7] 袁博. 碳中和目标下中国新能源汽车产业发展[J]. 管理工程师, 2022, 27(5): 5-10.  
<https://doi.org/10.19327/j.cnki.zuaxb.1007-1199.2022.05.001>
- [8] 罗桂成,盛春龙. 浅析新能源汽车的未来发展趋势[J]. 时代汽车, 2022(21): 105-107.
- [9] 毛健民. 新能源汽车发展的主要障碍与对策探寻[J]. 时代汽车, 2022(21): 99-101.
- [10] 张燕,张永庆. 政府补贴、税收优惠对新能源汽车产业创新绩效的影响研究[J]. 中国物价, 2021(12): 38-40.
- [11] 胡旭桃. 基于长城汽车的财务分析研究[J]. 农村经济与科技, 2021, 32(8): 143-145.
- [12] 杨文俊. 中国新能源汽车产业发展现状、问题及对策[J]. 农家参谋, 2020(17): 223.
- [13] 张晓玉. 长城汽车哈弗向新能源全面转型 2030 年正式停售燃油车[N]. 证券日报, 2022-08-24(A03).  
<https://doi.org/10.28096/n.cnki.ncjrb.2022.003484>