

车企成“香饽饽”也成“烫手山芋”？地方政府的两难抉择

来源：张柏钧 发布时间：2025-11-23 19:59:05

2025年以来，多地围绕新能源车企的招商大战愈演愈烈：南昌拿出最高4500万元上市奖励、亿元级产业基金扶持，却也有省份因车企用地需求爆发省内“指标争夺战”。一边是车企拉动经济的强劲动力，一边是用地、协调等多重难题，地方政府对车企的“又爱又恨”，藏着产业发展的深层博弈。

一、爱之深：经济引擎的硬核拉动效应

车企之所以成为地方政府的“招商香饽饽”，核心在于其强大的产业带动能力。汽车产业上下产业链绵长，从整车制造到“三电”零部件、汽车电子，能直接带动上万就业岗位，南昌就明确将汽车产业作为工业高质量发展的关键引领产业，通过18项政策条款全方位扶持。更重要的是，车企能带来持续稳定的税收贡献，还能激活本地配套产业集群，形成“整车带动零部件、零部件反哺整车”的良性循环。此外，新能源车企的落地还能提升城市产业能级，成为地方政绩的重要亮点，这也是各地纷纷出台“一事一议”优惠政策的核心原因。

二、恨之切：用地指标的“吞噬式”需求

车企的“甜蜜负担”，首当其冲是对用地指标的巨额消耗。不同于普通制造业，汽车工厂及配套设施需要大面积土地，比亚迪郑州、合肥基地，上汽上海工厂等动辄占用数千甚至上万亩土地，一个大型车企项目就可能耗尽一个城市全年的工业用地指标。在土地资源紧张的省份，这意味着其他产业项目只能“排队等待”，甚至被牺牲。更棘手的是，省级工业用地指标有限，给了A市就意味着B市、C市的招商空间被压缩，容易引发省内城市间的“资源争夺战”，极大考验地方协调能力。



三、内耗之痛：产业链配套的利益博弈

车企落地带来的不仅是用地压力，还有区域间的利益分配矛盾。通常整车厂落地核心城市，配套的零部件厂则分布在周边市县，但部分配套企业存在高耗能、高污染属性，承接市县需要投入大量资源治理环境，却只能获得较少的经济收益，形成“核心城市吃肉、周边市县喝汤还受累”的局面。更有甚者，部分车企为套取补贴搞“异地开票”，理想汽车就曾在鄂尔多斯被查出实际销量不足100辆却开出数百张发票，导致地方补贴被违规占用，真正的本地消费者和企业反而受益有限，让地方政府的扶持政策陷入“竹篮打水”的尴尬。

四、破局之道：从“粗放争夺”到“精准共赢”

地方政府要破解对车企的两难困境，关键在于告别“盲目招商”，转向“精准合作”。南昌的政策提供了有益参考：通过“事后评价奖补”替代事前大规模让利，将补贴与销售收入、研发投入等实绩挂钩，避免政策红利被空转消耗。在用地方面，可推行“弹性供地”模式，根据企业实际产能分期供地，避免土地闲置；在区域协调上，建立省级产业链利益共享机制，让配套市县也能分享税收分成，化解内耗。更重要的是，地方政府应立足自身资源禀赋，不盲目追求整车厂，而是聚焦汽车电子、智能传感器等高端零部件领域，实现“错位发展”，既降低用地压力，又能提升产业附加值。

地方政府对车企的“又爱又恨”，本质是产业发展质量与速度、局部利益与整体利益的平衡难题。2025年各地的招商实践证明，只有摒弃“捡到篮子都是菜”的粗放思维，通过科学政策设计、合理资源配置、完善利益协调机制，才能让车企真正成为地方经济的“长久引擎”，而非“短期包袱”。这场博弈的最终赢家，从来不是抢来最多项目的城市，而是能实现产业、资源、民生共赢的理性实践者。

HTML版本: [车企成“香饽饽”也成“烫手山芋”？地方政府的两难抉择](#)