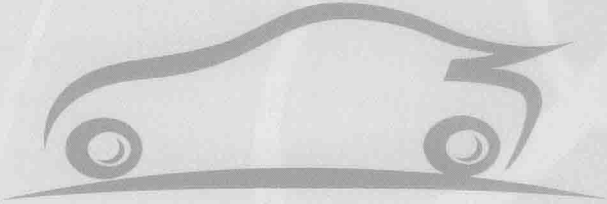


湖北省新能源汽车 产业政策绩效评价及 完善研究

肖俊涛 黄爱琴 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS
武汉大学出版社



湖北省新能源汽车 产业政策绩效评价及 完善研究

肖俊涛 黄爱琴 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS
武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

湖北省新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究/肖俊涛,黄爱琴著. —武汉:武汉大学出版社,2018.1

ISBN 978-7-307-19972-9

I. 湖… II. ①肖… ②黄… III. 新能源—汽车工业—产业政策—研究—湖北 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 329643 号

责任编辑:林莉 辛凯

责任校对:李孟潇

版式设计:马佳

出版发行:武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件:cbs22@whu.edu.cn 网址:www.wdp.com.cn)

印刷:虎彩印艺股份有限公司

开本:720×1000 1/16 印张:18 字数:252千字 插页:1

版次:2018年1月第1版 2018年1月第1次印刷

ISBN 978-7-307-19972-9 定价:48.00元

版权所有,不得翻印;凡购买我社的图书,如有质量问题,请与当地图书销售部门联系调换。

前 言

2015 年,我国新能源汽车的产量及销量分别达到 34 万辆和 33 万辆,2016 年,我国新能源汽车累计产销分别达 51.7 万辆和 50.7 万辆。2016 年,我国新能源汽车产业竞争力指数综合排名居世界第四位,产业竞争力综合指数为 92.5,是美国的 92.5%,日本的 93.0%,德国的 95.0%,韩国的 101.8%,但同时存在基础竞争力较弱、成本偏高、基础设施相对不够完善、关键技术水平有待提高等方面的问题,从而造成产业、企业和产品竞争力都较低。2017 年 1—8 月,我国新能源汽车产销 34.6 万和 32 万辆,同比增长 33.5%和 30.2%。《新能源汽车蓝皮书:中国新能源汽车产业发展报告(2017)》指出:新能源汽车行业投资继续高涨,国内外资源加速整合,企业创新势力迅速布局、市场需求不断升级,市场特征也逐步明晰:一是投资热情不断高涨,地方和企业投资不断加大;二是国内外资源加速整合,新势力企业加快布局,如江淮与大众合作等引起行业热议;三是市场需求不断升级,市场可选择产品逐步丰富,消费热情迅速提升;四是私人 and 单位用车领域市场占比快速提升,2016 年市场占比达到 68%;五是动力电池产业发展持续高涨,电池、电机等关键零部件技术水平不断提高;六是进一步完善财政补贴政策,规范行业管理,新能源汽车产业亟须加快调整和适应;七是新能源汽车标准化工作正围绕着国家的战略需求,逐步建立了既适应当前需求又能引领发展的新能源汽车标准体系。

2016年,湖北省新能源汽车累计产量2.4万辆,同比增长66.6%。2017年1—8月,湖北省新能源汽车产量19705辆,同比增长96.5%,远高于全国水平。尽管如此,湖北新能源汽车产量的比例尚不到全国的5.7%,这与湖北省“建成支点、走在前列”的发展战略定位和汽车大省的地位是不相称的。因此,湖北有必要着重发展新能源汽车产业,而当前新能源汽车产业的发展主要受益于相关政策的完善落实和新能源产品技术性能的不断成熟。

本书除前言外,共有八个章节和一个结束语。第一章是绪论,阐述了新能源汽车产业政策及绩效评价研究的背景、研究的方法、研究的理论和现实意义,对国内这方面的研究现状进行了评析。第二章对我国新能源汽车产业发展现状、我国新能源汽车产业政策现状、我国新能源汽车产业化政策进行了研究,对我国新能源汽车产业政策的绩效进行了较为全面系统的评价,并提出了完善我国新能源汽车产业政策的建议。第三章基于国家发展战略的角度对我国新能源汽车产业政策的绩效进行了较为全面的定性与定量相结合的评价,同时借鉴国外新能源汽车产业发展战略,提出了对我国的若干启示。第四章对湖北省新能源汽车产业发展现状和政策现状进行了总的分析,就湖北省新能源汽车产业政策的绩效情况进行了评价,提出了相应的完善建议。第五章对武汉市新能源汽车产业发展现状和政策现状进行了总的分析,就武汉市新能源汽车产业政策的绩效情况进行了评价,提出了相应的完善建议。第六章对襄阳市新能源汽车产业发展现状和政策现状进行了总的分析,就襄阳市新能源汽车产业政策的绩效情况进行了评价,提出了相应的完善建议。第七章对十堰市新能源汽车产业发展现状和政策现状进行了总的分析,就十堰市新能源汽车产业政策的绩效情况进行了评价,提出了十堰市新能源汽车产业发展规划建议和其他方面的完善建议。第八章提出了湖北省“十三五”新能源汽车产业发展规划建议。本书研究思路清晰,结构严谨,逻辑性强,以对我国和湖北省新能源汽车产业发展现状和政策现状

研究为基础,以对我国、湖北省以及武汉市、襄阳市、十堰市新能源汽车产业政策绩效评价为主线,从国内研究与国外研究两个方面,定性分析与定量分析两个角度,全面研究与重点研究两个侧面,提出了完善我国、湖北省以及武汉市、襄阳市、十堰市等城市新能源汽车产业政策的建议,特别是提出了湖北省新能源汽车产业“十三五”发展规划的建议。本书的前四章由湖北汽车工业学院的肖俊涛执笔完成,后四章由湖北汽车工业学院科技学院的黄爱琴执笔完成,全书由肖俊涛统稿。

本书是湖北省社科基金项目:湖北新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究(立项号:2016007)的成果。该成果主要内容如下:(1)系统地研究了我国和湖北省新能源汽车产业发展现状(取得的成绩和存在的问题),提出了我国和湖北省新能源汽车产业科学发展的对策;(2)系统地研究了我国和湖北省新能源汽车产业政策的现状及存在的主要问题;(3)基于国家发展战略的角度对我国新能源汽车产业政策的绩效进行了评价研究;(4)对我国、湖北省、武汉市、襄阳市、十堰市等新能源汽车产业政策的实施效果进行了评价,从政策实施的效果角度,采用定性分析与定量分析相结合的方法加以研究,使研究成果具有更强的严谨性和说服力;(5)针对湖北省(包括武汉市、襄阳市、十堰市等城市)新能源汽车产业政策存在的主要问题及实施效果,并结合实际,提出了进一步完善湖北省(包括武汉市、襄阳市、十堰市等城市)新能源汽车产业政策的建议;(6)提出了湖北省“十三五”新能源汽车产业发展规划的建议。

本书的主要观点如下:(1)新能源汽车产业的发展离不开政策的扶持、指引和规范,特别是在新能源汽车发展初期,政策更是起到了主导性作用。当前对我国新能源汽车产业政策进行效果评价的主要集中在一些具体的政策上,如十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用的政策、推广补贴政策、财政和税收政策等。尚缺乏对当前我国新能源汽车政策的系统性全面评价,即总体评价;(2)专门研究湖北省及其湖北

省一些城市新能源汽车发展的成果不多，关于研究湖北省及其湖北省一些城市新能源汽车产业政策成果更是少之又少，几乎没有系统地加以研究过，目前尚没有对湖北省新能源汽车产业政策效果评价的研究成果；（3）近几年湖北省新能源汽车产业发展较快，其主要得益于新能源汽车产业政策功能和作用的发挥，但如何较为全面地评价湖北省新能源汽车产业政策实施的效果，并主要针对实施的情况进一步完善湖北省新能源汽车产业政策，是十分必要的；（4）对湖北省新能源汽车产业政策绩效评价进行研究的主要目的是为进一步完善湖北的新能源汽车产业政策提供决策参考和依据；（5）政策与市场对湖北省新能源汽车产业的发展同等重要。政策的研究一定是为经济和社会发展服务的，已出台的政策或许并不完善，但其作用却不容低估，且政策的灵活性与调整变动的及时性使得政策这一工具具有其他政府调控手段所无法比拟的优势。新能源汽车产业的科学快速发展需要政策扶持与引导，而政策又可以促进新能源汽车产业的发展；（6）湖北省新能源汽车产业政策的实施效果要优于全国的总体水平，武汉和襄阳新能源汽车产业政策实施的效果要优于湖北省的总体水平；（7）湖北省应当制订专门的新能源汽车产业发展规划，其不仅可以理清湖北新能源汽车产业发展总的思路，而且还有助于相关政府部门后续的决策和相关配套政策的出台；（8）武汉作为“中国车都”，应当在新能源汽车产业化方面走在全国的前列。武汉率先实现了新能源汽车的产业化，也为其整个汽车产业的转型升级和发展创造了条件。武汉新能源汽车产业政策实施效果较好的方面是在推广数量、技术路线上、税收优惠与平台建设上，实施效果相对不明显的是基础设施建设、财政补贴、推广应用等方面，这些方面是今后应当重点加强的；（9）襄阳是湖北省汽车工业长廊的重要环节，其良好的汽车产业基础和优越的地理位置，为其发展新能源汽车产业创造了无可比拟的优越条件。襄阳市提出打造“新能源汽车之都”的目标有其科学性，但也存在较大难度。襄阳新能源汽车产业政策实施效果较好的

方面是在发展目标、技术路线上、税收优惠、财政补贴与平台建设上,实施效果相对不明显的是基础设施建设、推广应用等方面,这些方面是今后应当重点加强的;(10)十堰有着发展新能源商用车的天然优势,应当从整个城市的定位和发展战略的高度规划新能源汽车产业的发展,在新能源汽车生产制造、研发及推广使用上走在全国的前列;(11)就湖北新能源汽车产业政策本身而言,武汉与襄阳的政策相对较完善。因此,就武汉与襄阳的新能源汽车政策应当进一步形成体系化与系统化,向产业化方向发展,其他城市应当考虑择机出台鼓励新能源汽车发展的本地区的政策,如十堰、随州、宜昌等地也具备了发展新能源汽车产业的一些条件,对于这些城市首要的是谋划好本地区新能源汽车的起步并出台相应的政策。

本书是作者在查阅了大量的资料和进行了实地调研的基础上,历时一年多完成,主要创新点有以下几个方面:

一是内容的创新:(1)首次基于国家发展战略的角度对我国新能源汽车产业政策的绩效进行了系统的定性定量的评价,同时借鉴了国外一些国家新能源汽车产业的发展战略,提出了对我国的启示;(2)首次对我国和湖北省新能源汽车产业政策的绩效进行了较为系统的评价,首次对武汉市、襄阳市、十堰市新能源汽车产业的发展现状、政策现状进行了较为系统全面的分析,对这些城市的新能源汽车政策绩效进行了系统的定性定量的评价;(3)提出了发展我国、湖北省、武汉市、襄阳市、十堰市新能源汽车产业的建议;(4)提出了湖北省“十三五”新能源汽车产业发展规划建议。

二是方法的创新。突破了以往学者们主要从新能源汽车产业政策文本本身研究政策的局限性,从政策实施的效果即绩效评价的角度,采用定性分析与定量分析相结合的方法加以研究,使研究成果具有更强的严谨性和说服力。

三是观点的创新。详见以上“本书的主要观点”部分。

本书在写作的过程中得到了湖北汽车工业学院领导、湖北汽车工业学院科研处领导、湖北汽车工业学院经济管理学院领导及家庭成员、同事和朋友的大力支持，在此深表感谢！由于本人学识所限，书中不成熟，甚至谬误之处在所难免，恳请广大读者批评指正！

笔 者

2017年10月于湖北汽车工业学院定稿

目 录

第一章 绪论.....	1
第一节 研究的背景及方法.....	1
第二节 研究的理论和现实意义.....	6
第三节 国内当前的研究现状及评析.....	8
第二章 我国新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究	21
第一节 我国新能源汽车产业发展现状	21
第二节 我国新能源汽车产业政策现状	37
第三节 我国新能源汽车产业化政策研究	58
第四节 我国新能源汽车产业政策的绩效评价	69
第三章 基于发展战略的新能源汽车产业政策绩效评价研究.....	112
第一节 基于国家战略的新能源汽车产业政策 绩效评价研究.....	112
第二节 国外新能源汽车产业发展战略及对我国的启示.....	123
第四章 湖北省新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究.....	135
第一节 湖北省新能源汽车产业发展现状.....	135
第二节 湖北省新能源汽车产业政策绩效评价及 完善研究.....	143

第五章 武汉市新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究·····	167
第一节 武汉市新能源汽车产业发展现状·····	167
第二节 武汉市新能源汽车产业政策的绩效评价与 完善研究·····	176
第六章 襄阳市新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究·····	195
第一节 襄阳市新能源汽车产业发展现状·····	195
第二节 襄阳市新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究·····	206
第七章 十堰市新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究·····	225
第一节 十堰市新能源汽车产业发展现状·····	225
第二节 十堰市新能源汽车产业政策绩效评价及完善研究·····	233
第三节 十堰市新能源汽车产业发展规划建议·····	247
第八章 湖北省“十三五”新能源汽车产业发展规划建议 ·····	254
结束语·····	268
参考文献·····	269

第一章 绪 论

第一节 研究的背景及方法

对湖北省新能源汽车产业政策进行绩效评价和完善研究应当置于以下几个背景之下：一是我国经济社会发展的背景；二是我国汽车产业发展背景；三是湖北经济社会发展背景；四是湖北汽车产业发展背景。

一、课题研究的背景

1. 我国经济社会发展的背景

当前，我国经济社会发展进入了新常态。所谓常态，就是正常状态；新常态，就是经过一段不正常状态后重新恢复正常状态。人类社会就是从常态到非常态再到新常态的否定之否定中发展，人对社会的认识就是从常态到非常态再到新常态的否定之否定中上升。2014年5月，习近平在河南考察时首次提及“新常态”，他说，中国发展仍处于重要战略机遇期，要增强信心，从当前中国经济发展的阶段性特征出发，适应新常态，保持战略上的平常心态。2014年11月，习近平总书记在亚

太经合组织（APEC）工商领导人峰会上阐述了什么是经济新常态、新常态的新机遇、怎么适应新常态等问题。2014年12月5日召开的中央政治局会议上提出要主动适应经济发展新常态，这是中央首次在政治局会议层面提出新常态。2014年12月9日召开的中央经济会议上全面、系统、深刻地阐述经济新常态。经济新常态的主要特征是从高速增长转为中高速增长，经济结构优化升级，从要素驱动、投资驱动转向创新驱动。正如吴敬琏所说，新常态归结起来就是两点：第一是从高速增长转入中高速增长；第二是从规模速度型的粗放增长转向质量效益型的集约增长。事实上，除经济外，中国的政治、文化及社会治理也同时进入了“新常态”。“认识新常态、适应新常态、引领新常态”已成为适应和顺应当前我国发展趋势的新要求。

自2015年开始，我国经济运行下行压力较大。2015年12月，中央经济工作会议提出：推进供给侧结构性改革，是适应和引领经济发展新常态的重大创新，是适应国际金融危机发生后综合国力竞争新形势的主动选择，是适应我国经济发展新常态的必然要求。2016年主要是抓好去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板五大任务。提出了相互配合的五大政策支柱：（1）宏观政策要稳；（2）产业政策要准；（3）微观政策要活；（4）改革政策要实；（5）社会政策要托底。新能源汽车产业政策作为产业政策的一种，也应当在“准”上下工夫，充分发挥政策对新能源汽车产业发展的“改革指引”、“创新驱动”、“绿色发展”、“结构调整”的功能。

2. 我国汽车产业发展的背景

近几年，我国汽车产业发展较快。2015年，我国汽车产销量超过了2450万辆，创全球历史新高，连续7年全球第一。据公安部交管局统计，截至2015年底，全国机动车保有量达2.79亿辆，其中，汽车1.72亿辆，机动车驾驶人3.27亿人，其中汽车驾驶人超过2.8亿人。2016年上半年，国内汽车产销量分别为1289.2万辆和1283万辆，比上年同期分别增长6.5%和8.1%。新能源汽车更是保持了较快的增长

势头。2015年,我国新能源汽车产销量分别为340471辆和331092辆,同比分别增长3.3倍和3.4倍。据中国汽车工业协会发布数据显示,2016年上半年,我国新能源汽车生产17.7万辆,销售17万辆,同比分别增长125%和126.9%。其中,纯电动汽车产销分别完成13.4万辆和12.6万辆,同比分别增长160.8%和161.6%;插电式混合动力汽车产销分别完成4.3万辆和4.4万辆,同比分别增长57.1%和64.2%。我国新能源汽车之所以发展速度较快,其原因是多方面的,其中的一个主要原因(甚至是主导原因)是新能源汽车产业政策的扶持与引导。

随着经济发展进入新常态,我国汽车产业的发展也进入了新常态。世界汽车组织OICA的主席Yong-Geun Kim认为,在全球环保和排放有越来越严格的要求下,正在推动传统的汽车行业走向一个新的常态。董杨(2015)认为,汽车产业的新常态包括市场增长的新常态,创新驱动新常态,法治管理新常态,产业发展新常态,企业发展新常态,营销消费新常态,走出去新常态,互联网+新常态,汽车社会建设新常态,行业组织新常态^①。李永钧(2015)认为,汽车产业发展凸显七大新常态:微增长、反垄断、供需矛盾、跨界融合、价值延伸、马太效应、个性化和多样化^②。孔垂颖(2015)认为,汽车产业新常态的主要标志是增速放缓,转型升级^③;肖俊涛(2015)认为汽车产业新常态的主要体现是:(1)汽车产销量的增幅放缓,整车利润降低,零部件和汽车服务业利润所占比重增加;(2)行业间的渗透和企业间的竞争加剧,互联网和移动互联网将对汽车产业的发展将产生巨大的影响;(3)智能化、车联网、大数据、自动驾驶等技术,在深刻改变汽车产品形态的同

① 于永初,董杨.新常态下中国汽车产业挑战与策略[J].汽车工艺师,2015(5):15-17.

② 李永钧.如何应对当前汽车产业新常态[J].轻型汽车技术,2015(7):55-58.

③ 孔垂颖,王今,门峰.新常态下我国新能源汽车产业发展趋势与政策展望[J].汽车工业研究,2015(9):10-13.

时,也将丰富汽车发展的商业模式,从研发、生产、物流、营销到汽车后市场的各个环节都将发生重大变革,这些变革将导致汽车产品价值新的增长点和汽车产业结构的重大调整,汽车产业进入结构调整期;(4)节能、环保、低碳意识增强,节能和新能源汽车将得到空前发展,而节能和新能源汽车的发展离不开政策的扶持、引导和规范^①。之所以要深刻认识到汽车产业进入到新常态,并把握其主要特征,是因为新能源汽车产业是新常态下汽车产业发展的重中之重,评价新能源汽车产业政策的绩效,制定、修订与完善新能源汽车产业政策都应当遵循这一新常态。

3. 湖北经济和社会发展背景

“十二五”时期湖北紧紧围绕“建成支点、走在前列”总目标,坚定科学发展、跨越式发展不动摇,坚持竞进提质、效速兼取不松劲,遵循“绿色决定生死、市场决定取舍、民生决定目的”三维纲要,深入实施一元多层次战略体系,全面推进富强、创新、法治、文明、幸福湖北建设,圆满完成“十二五”规划确定的主要目标和任务。“十二五”末全省生产总值达到2.96万亿元,由“十一五”末的全国第11位上升到第8位。人均生产总值突破8000美元。产业结构不断优化,先进制造业、高新技术产业、现代服务业发展提速提质。“两圈两带”、“一主两副”等战略稳步推进。新型城镇化建设取得明显成绩,全省常住人口城镇化率达到56.9%。交通基础设施建设突飞猛进,全省综合交通固定资产投资(不含管道、邮政、城市交通)五年累计达到5138亿元,是“十一五”时期的1.6倍。民生福祉日益增进,生态文明加速发展,美丽湖北建设大力推进。

“十三五”时期,湖北省将处于发展的黄金机遇期、积蓄能量释放期、综合优势转化期、四化同步发展加速推进期,也面临矛盾叠加、风险隐患增多的严峻挑战,但机遇大于挑战。提出“十三五”期间经济

^① 肖俊涛. 新常态下工业4.0对我国汽车产业转型升级的启示[J]. 湖北汽车工业学院学报, 2015(2): 64-69.

增速继续保持高于全国、中部领先,在结构优化、转型提质的基础上,全省生产总值和城乡居民人均可支配收入比 2010 年提前翻一番。产业迈向中高端水平,实体经济核心竞争力显著提升,新产业新业态加快成长,培育 2 个以上收入过万亿元的产业和 5 个以上收入过 5000 亿元的产业,基本建成“四基地一枢纽”。工业化和信息化、服务业与制造业深度融合,农业现代化取得明显进展,三次产业结构进一步优化。新型城镇化水平明显提升,县域经济实力显著增强,区域发展更趋协调,开放型经济发展水平进一步提高。

4. 湖北省汽车产业发展背景

2015 年,湖北省累计生产汽车 196.8 万辆,同比增长 12.8%,高于全国平均增幅 9.6 个百分点,占全国汽车生产总量的比重由 2014 年的 7.4% 提高到 8%,居全国第 6 位,较 2014 年上升一位。全省规模以上汽车工业增加值增长 11%,高于全省工业 2.4 个百分点,占工业的比重为 12.3%。实现主营业务收入、利润、税金分别为 5370.8 亿元、445.3 亿元、259.0 亿元,分别是“十一五”末的 1.8 倍、1.3 倍、2.0 倍,同比增长 8.6%、8.2%、18.1%,增幅分别高于全省规模以上工业 4.1、6.1、11.3 个百分点。行业销售利润率达 8.3%,高于全省工业 3 个百分点。东风汽车(集团)公司全年累计销售汽车 387.25 万辆,同比增长 1.84%;实现主营业务收入和税金 4877.91 亿元、2045.7 亿元,整体市场份额保持行业第二。其中,在湖北销售汽车 190.5 万辆、同比增长 5.67%。在湖北全年累计完成投资 90.1 亿元。三环集团公司全年实现主营业务收入 172 亿元,同比增长 4.2%。东风扬子江汽车公司全年生产汽车 2582 辆,同比增长 170%;实现主营业务收入 12.1 亿元,同比增长 85.4%;实现利润 782 万元,同比增长 112.1%。湖北齐星集团全年实现主营业务收入 36.7 亿元,同比增长 7.2%;实现利税 3.0 亿元,同比增长 5.0%。

“十三五”时期提出推进汽车品牌化发展,破解汽车发动机、变速箱和其他关键零部件的技术瓶颈制约,提高零部件自给率,增强整车设

计开发能力,加大对新能源汽车、车联网技术创新和市场应用的支持力度,培育世界级汽车制造产业集群。实施战略性新兴产业培育壮大工程,深度对接国家战略性新兴产业规划、政策和重大科技专项,加强政策集成和资源整合,推进一批战略性新兴产业发展成为支柱产业。在新能源汽车方面要推动插电式混合动力汽车和纯电动汽车产业化,重点支持驱动电机及控制系统、储能系统、整车控制和信息系统、快速充电等关键技术研发。到 2020 年,新能源汽车和专用汽车产值达到 1000 亿元。

二、课题研究的主要方法

本课题的研究主要采用了以下研究方法:(1)文献研究法:通过查阅文献进一步理清了思路,深化了认识,形成了创新点与突破点。特别是对我国新能源汽车发展现状、政策情况及政策实施的效果评价采用了这一研究方法;(2)实地调研法:本课题对湖北省政府部门、行业协会、整车企业、零部件企业、汽车服务企业和消费者进行了调研。通过调研,对湖北省新能源汽车发展现状、湖北省新能源汽车产业政策的情况和实施效果有了一个较为全面的把握和体验;(3)归纳分析法。通过对湖北省、武汉市、襄阳市新能源汽车产业政策实施效果的定量定性分析,初步形成了科学系统的对某一地区新能源汽车产业政策的绩效评价机制。同时,通过对湖北省新能源汽车产业政策的系统研究和,提出了进一步完善湖北省新能源汽车产业政策的具体措施和湖北省新能源汽车产业“十三五”发展规划建议。

第二节 研究的理论和现实意义

对湖北省新能源汽车产业政策的研究具有以下几个方面的理论和现实意义。