

· 瞭望智库公共政策研究丛书 ·

疫情大考下汽车业全记录

GLOBAL AUTOMOBILE DURING THE PANDEMIC

# 汽车强国之路 2020

同济大学国家现代化研究院  
瞭望智库

编著

 同济大学出版社  
TONGJI UNIVERSITY PRESS



## 图书在版编目(CIP)数据

汽车强国之路. 2020 / 同济大学国家现代化研究院,  
瞭望智库编著. —上海: 同济大学出版社, 2020. 12  
ISBN 978-7-5608-9636-6

I. ①汽… II. ①同… ②瞭… III. ①汽车工业—工  
业发展—研究—中国—2020 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2020)第 251293 号

---

## 汽车强国之路 2020

同济大学国家现代化研究院  
瞭望智库 编著

责任编辑 华春荣 执行编辑 翁 晗 责任校对 徐春莲 封面设计 吴博闻

---

出版发行 同济大学出版社 [www.tongjipress.com.cn](http://www.tongjipress.com.cn)  
(地址:上海市四平路 1239 号 邮编:200092 电话:021-65985622)

经 销 全国各地新华书店  
排 版 南京文脉图文设计制作有限公司

印 刷 启东市人民印刷有限公司

开 本 700 mm×1000 mm 1/16

印 张 14

字 数 280 000

版 次 2020 年 12 月第 1 版 2020 年 12 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5608-9636-6

---

定 价 68.00 元

---

本书若有印装质量问题,请向本社发行部调换 版权所有 侵权必究

## “汽车强国之路”编委会：

从2015年开始，瞭望智库“汽车强国之路”编委会对以新能源汽车为代表的我国汽车产业进行持续跟踪调研。2020年与同济大学国家现代化研究院携手，通过与主管部委以及新华社兄弟单位一道，深入企业和市场进行实地调查，主办召开由部委官员、业界专家以及企业人士参与的内部闭门研讨会，对我国汽车产业的发展现状、问题难点和未来趋势进行摸底调查。其中，多份调研成果已报送决策层，并获得主管领导的关注，对辅助决策提供了有力支持。

## **特别鸣谢**

上海汽车集团股份有限公司

## 编 委 会

顾问(按姓氏笔画排序):

干 颢	于新瑞	马春生	王长君	王晓明	卢兵兵
付炳锋	衣宝廉	刘 奋	刘 斌	齐志新	许心超
孙振东	肖成伟	李万里	李安定	李宏海	李 钢
李邵华	李 骏	李 霖	吴 卫	沈浩明	汪晓健
张书林	张存满	应朝阳	陈大鹏	陈海林	林 琦
明平文	周晓云	周晓晖	荣文伟	项 党	祖似杰
姚丹亚	俞红梅	姜良维	倪 全	董 扬	程惊雷
熊 伟	潘汉中				

主 编:王建军

特邀主编:李 舒

执行主编:许元荣

副 主 编:云 贺

统筹策划:陈 晶

编委(按姓氏笔画排序):

王乙雯	王 玥	王亭亭	杨文宇	杨曼殊
张安彤	陈少智	郑妮娅	崔赫翾	谢 芳

# 序一

《汽车强国之路 2020》作为“瞭望智库公共政策研究丛书”之一，是继《新能源汽车产业蓝皮书——中国新能源汽车产业调研报告 2016》《汽车强国之路 2017》《汽车强国之路 2018》《汽车强国之路 2019》之后，瞭望智库又一部对中国汽车产业发展进行梳理的研究专辑。

2020 新年伊始，新冠肺炎疫情在全球扩散蔓延，全球各主要经济体均遭遇不同程度的冲击。对于中国而言，2020 年更是不平凡的一年：从常态化疫情防控条件下推进经济社会发展，到“十三五”收官；从现行标准下消除绝对贫困，到实现第一个百年奋斗目标，诸多重要时间点在这一年交汇。

过去一段时间，中国汽车产业作为国民经济的重要支柱，顶住了前所未有的压力，在抗疫防疫和复工复产的过程中，展现出极强的韧性和责任担当，为稳住经济基本盘作出了贡献，为经济社会的恢复与发展坚定了信心。

中国汽车工业协会数据显示：截至 2020 年 9 月，中国汽车产销已连续六个月呈现同比增长，销量增速已连续五个月保持在 10% 以上。国家统计局数据显示：2020 年 1—9 月，汽车制造业工业增加值实现了同比增长 4.4%。

与此同时，中国汽车产业面临的挑战也是复杂而严峻的。当前，我国正在逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。如何打好内外“两张牌”，是摆在中国汽车产业面前的一道大题。



在国内市场经历了二十余年的高速增长后,近两年来的中国汽车产销增速已经趋缓,标志着中国汽车产业正式进入结构调整、转型升级的关键期。下一步,如何推动汽车产业高质量发展,实现汽车强国战略,成为重要议题。

在全球范围内,新技术革命、贸易保护主义回潮等多重因素叠加,正在重塑全球汽车产业供应链及价值链格局。新冠肺炎疫情的暴发,为汽车业重新审视供应链安全、探索多元化布局提供了新视角。对于中国汽车业而言,切实保障产业链安全、提升整体抗风险能力、争取国际主动权是一项必要且紧迫的任务。

瞭望智库从 2015 年开始对以新能源汽车为代表的我国汽车产业进行持续跟踪调研。通过与主管部委以及新华社兄弟单位一道,深入企业和市场进行实地调查,主办召开由部委官员、业界专家以及企业人士参与的内部闭门研讨会,对我国汽车产业的发展现状、问题难点和未来趋势进行摸底调查。其中,多份调研成果已报送决策层,并获得主管部门的关注,为辅助决策提供了有力支持。

《汽车强国之路 2020》分为上、中、下三篇,共九个章节,系统性地梳理了从 2019 年至 2020 年上半年全球及中国汽车产业的发展状况。

上篇“疫情冲击下的全球汽车业”。对 2020 年上半年,疫情冲击下的全球汽车产业进行了全方位剖析,主要包括三方面内容:一是详尽阐述了全球汽车产业供需链条所经历的一系列危机,以及各主要区域市场表现和跨国企业的应对策略。二是客观记录了中国汽车产业经历疫情大考的全过程。三是针对未来一段时期,常态化疫情防控过程中,中国汽车业将面临的“危与机”展开多角度论述。

中篇“中国汽车迈向发展新阶段”。聚焦 2019 年中国汽车产业的整体发展状况,主要包括三方面内容:一是紧扣中国汽车业从增量时代转向存量时代这一时间节点,阐述上下游各环节面临的痛点与转型路径。二是聚焦一批代表企业,解析当前国有企业、民营企业、合资企业、外资企业和新

造车势力在产业发展新时期的应对策略、难点与挑战。三是围绕产业管理体制的改革展开,重点梳理和总结 2019 年主管部门的重点政策及意义。

下篇“新出行时代再思考”。从全球视角审视了汽车产业正在经历的新一轮深度调整,主要包括三方面内容:一是传统车企在经历了百年发展后面临的电动化、智能化、网络化、共享化转型抉择。二是在新能源变革的席卷下,汽车产业如何在新技术、新业态、新模式中寻找新增长点。三是从智慧出行变革出发,结合与汽车产业息息相关的技术路线与商业模式,探讨未来汽车社会的形态,以及汽车产业在大交通时代的新定位。

《汽车强国之路 2020》能顺利出版,期间得到了发改委、工信部、公安部、交通部、国家能源局等多个国家主管部门和地方主管部门,同济大学、中国汽车工业协会等高校科研院所和行业协会,以及上汽集团等多个企业的大力支持。此外,新华社兄弟部门及其他相关领域的干部、专家也为本书提供了支持和帮助,在此一并致谢。

虽然经过近一年的调研筹划,但受能力与时间所限,本书还有诸多疏漏不足之处,敬请各位专家、读者不吝指正。

本书编委会

本书主编:王建军

2020 年 11 月

## 序二

2020年是注定要载入史册的特殊年份。年初,新冠肺炎疫情暴发并在全球蔓延,汽车产业链经历了一系列连锁危机。同时,2020年也是“十三五”的收官之年,是我国全面建成小康社会之年。

在此背景下,《汽车强国之路 2020》顺应时代背景,凝聚业内多位专家、学者的心血和智慧,对疫情期间全球及中国汽车产业的发展态势进行了全景解析。本书充分肯定了我国汽车工业在过去一年所取得的进步,客观中立地评估了中国汽车产业的发展现状和面临的问题,并对未来行业方向进行了再思考。本书不仅为业界应对变革树立了信心,也为广大读者全方位了解我国汽车产业提供了翔实的研究材料。在此,我对参与本次研究报告编制工作的专家和学者表示由衷敬佩!

改革开放40多年来,我国汽车工业从小到大,在市场规模、品牌提升、合资合作、新能源汽车培育等方面取得了伟大成就,更为全球汽车企业提供了充分竞争的舞台,从根本上改变了世界汽车产业的格局。

经历了20多年的高速增长之后,中国汽车产销量已经连续两年呈现下滑态势,进入了平台调整期。面对日趋复杂的国际经贸环境,如何推动汽车产业高质量发展,实现汽车强国战略,成为摆在中国汽车产业面前的一道难题。

为了实现汽车强国梦想,我认为业界应充分重视以下几点内容:

第一,产销两端要充分认识到工业互联网给汽车工业带来的改变。

在生产端,沿用百年的大批量流水作业方式,将逐步被智能制造所取代,产业基础高级化、产业链现代化的发展方向已经十分明确。在消费端,信息化技术的应用,使消费者定制汽车产品成为可能,汽车即将走进个性化消费时代。消费需求的改变则进一步促使汽车业的制造变革、产品变革和营销变革。

第二,全行业要不断优化和健全中国汽车产业创新产业链体系。

2020年8月,国务院印发《新时期促进集成电路产业和软件产业高质量发展若干政策》,指出要不断探索构建社会主义市场经济条件下关键核心技术攻关新型举国体制。对于汽车产业而言,组织行业力量集中攻关技术“硬骨头”、推动创新成果产业化,是一项长期且极为重要的工作。此外,还要做好汽车供应链战略设计,精准施策,打造具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的产业链和价值链,推动汽车全产业链优化升级。而这些工作的完成,离不开全行业的共同努力。

第三,企业要认清快速持续变化的产业生态,合理调整战略布局。

面对不断变化的国内外产业环境,汽车企业可以充分考虑实施强强联合和跨界融合,通过产业链重构的方式寻求更多创新发展机遇。与此同时,中国汽车企业要勇于探索、紧跟形势,在打造核心竞争力方面下大功夫。通过深入推进产学研深度融合,坚持技术创新和产品品牌能力提升,在补足产业短板的同时,加强前瞻布局和关键核心技术创新,研发掌握智能芯片、自动驾驶等关键技术,保持技术创新的先进性。

第四,要坚持扩大更高水平的开放和深化市场化改革互促共进。

一方面,中国汽车业要坚持扩大开放,充分吸收借鉴国际成熟市场的经验和有益成果,加快国内制度规则与国际接轨。另一方面,在国内产业管理体制方面,要加快更深层次的治理体系改革,尊重市场规律、结合产业实际、营造创新氛围,推动汽车产业迈向高质量发展。

未来五年,是乘势而上、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年,是国家两个百年奋斗目标的历史交汇期,也是汽车产业转型

升级的关键窗口期。汽车产业必须抓住这一战略机遇期，在变局中开新局，在危机中育新机，加快形成健康的国内产业大循环，促进国内国际双循环发展格局，构建发挥引领作用的汽车强大市场，创造汽车产业发展新机遇，开拓汽车产业全球化新局面，中国汽车强国梦一定能够实现。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长

付炳锋

2020年11月

## 序三

瞭望智库撰写的《汽车强国之路 2020》分为三大篇章，以泱泱数十万言，阐述了疫情以来全球汽车产业的遭遇、困惑，以及中国砥砺前行、力挽狂澜的壮举；中国在“新发展格局”下产业转型升级、各类企业创新攻关、管理体制机制改革吸纳新元素的征程；以及全球传统汽车市场面临的转型阵痛，跨国汽车企业的合纵连横，未来汽车社会发展路径，等等。

从国际到国内，从现实到未来，将汽车产业的今生来世描述得如此清晰准确，是近期内不多见的一部力作。

新中国成立 71 年来，中国汽车产业发展与国家工业化和现代化历程同频共振，经历了从农业国向建设工业化国家过渡；大力建设现代化工业国家；基本建成现代化工业制造大国三个重要历史阶段。

在国际形势错综复杂，国内改革艰巨繁重，新冠肺炎疫情严重冲击的背景下，中国正在迈入新的历史阶段。十九届五中全会公报对当下形势的分析是：当前和今后一个时期，我国发展仍然处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。同时国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加。对此，应树立底线思维，准确识变、科学应变、主动求变。

2020 年 5 月 14 日，中央首次提出“构建国内国际双循环相互促进的新发展格局”的重大战略部署。5 月 23 日，习近平总书记再次强调：“逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，培育新形势下我国参与国际合作和竞争新优势”，为我国统筹国内国际两个大



局、在危机中育新机、于变局中开新局指明了方向，这也表明中国进入了构建“新发展格局”的重要阶段。

近几个月来，“新发展格局”的政治表述越来越清晰、越来越明确。“新发展格局”的很多内容都与汽车产业密切相关，这就要求汽车行业要在新形势下有新作为。对此，笔者梳理出其中 8 项内容：

### 第一，形成国内国际双循环的市场结构。

一个以国内循环为主、国际国内相互促进的双循环发展格局，将基本结束产业“市场和资源两头在外”的发展阶段，开始向“解决好人民日益增长的美好生活需要”转变。这将是一个较长时期的战略任务。

汽车产业和汽车市场在经历了传统的自主工业模式（1949—1978 年）、跟随的现代工业模式（1978—2000 年）和外溢效应凸显与自主崛起并重的阶段（2000—2020 年）之后，在以国内循环为主的双循环新发展格局中，我国汽车产业的首要任务就是稳定并扩大中国市场。一个具有鲜明中国特色的现代工业模式和市场模式的发展机遇将再次出现。

### 第二，完善要素市场化体制机制。

2020 年 3 月 30 日，中共中央、国务院发布《关于构建更加完善的要素市场化配置体制机制的意见》，提到完善要素市场化配置是建设统一开放、竞争有序市场体系的内在要求，是坚持和完善社会主义基本经济制度、加快完善社会主义市场经济体制的重要内容，明确五个基本要素是：土地要素、劳动力要素、资本要素、技术要素、数据要素。

其中，资本要素对汽车行业而言就是股比限制放开。如今，新能源汽车的外资股比限制已取消，2020 年放开商用车外资股比限制，2022 年放开乘用车股比限制。与此同时，金融企业外方控股比例也已经全面放开。在资本要素全面放开的条件下，确保汽车产业发展安全的问题就越发凸显。而技术要素和数据要素是汽车产业安全发展的基础保障，需要予以高度重视。

### 第三，完成产业基础再造和产业链提升大布局。

5 月 14 日，中共中央政治局常务委员会会议明确：要实施产业基础再

造和产业链提升工程。其中提到,要巩固传统产业优势,强化优势产业领先地位,抓紧布局战略性新兴产业和未来产业,以提升产业基础高级化、产业链现代化水平。

从某种意义上讲,汽车产业是兼具传统产业、优势产业(汽车是国家经济命脉)、战略性新兴产业(新能源汽车)和未来产业(智能汽车)这“四大产业”特质的典型范例,必将萌生和催发出社会经济发展的新模式、新平台、新业态和“新基建”。当前强调“四大产业”并举的布局,更加说明传统产业不可轻易丢失,不可偏废。之前汽车业内常常提起要制定“禁燃时间表”,燃油车作为传统产业,不能一禁了之。

#### 第四,举国体制创新攻关不断延伸。

5月14日召开的中共中央政治局常务委员会还指出:要发挥新型举国体制优势,加强科技创新和技术攻关,强化关键环节、关键领域、关键产品保障能力。

如今,汽车产业已开始尝试打通从原始创新到原理实现,再到工业化实现和市场推广的创新链条。这说明汽车行业已经抓住了科技创新的根本,举国体制创新攻关的链条还将不断延伸。

#### 第五,落实“六保”与“六稳”的积极举措。

2020年政府工作报告打破了改革开放几十年的“惯例”,没有设定具体的GDP增速目标,而是以“六稳”“六保”为底线,实施积极的财政政策、稳健的货币政策、就业优先政策。

“六保”“六稳”与汽车产业休戚相关。“保就业”“保民生”“保产业链”和“保基层”这“四保”,将重点转向中小微企业。涉及汽车产业的,则是如何建设好汽车产业链、供应链,确保供应链上具有核心技术及市场潜力的企业能够安全渡过“寒冬”。

“保市场主体”,则是汽车产业的首要任务。只要市场主体在,创新和发展的载体就在。即使遇到了困难和危机,也会形成合力、共克时艰。

“保粮食能源安全”,能源与汽车息息相关。当前国家大力推行的纯电

动汽车、燃料电池汽车和各种替代燃料汽车,都是汽车行业面向未来能源安全和结构多元化的创新突破与探索。

第六,守住自主可控的完整产业链是安全底线。

2020年8月24日,习近平总书记在中南海主持召开经济社会领域专家座谈会并发表讲话时强调:“越开放越要重视安全,越要统筹好发展和安全,着力增强自身竞争力、开放监管能力、风险防控能力,练就金刚不坏之身。”

《交通强国建设纲要》明确提出,要加强智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)研发,形成自主可控完整的产业链。

“自主”主要体现在核心技术的把握上,“可控”主要指能够实现汽车市场的自我调节,“完整”则是指全产业链、供应链各关键节点的系统状态。核心任务是确保安全,即确保国家安全与产业安全。我国一定要实现国家全面开放与自主可控完整高度融合的伟大实践。

第七,以支柱产业发展稳住经济基本盘。

4月29日,中共中央政治局常务委员会明确:在常态化疫情防控前提下,促进汽车制造、电子信息、新材料、生物医药等支柱产业恢复发展,稳住经济基本盘。汽车产业作为“支柱产业”的作用再次被提及,并提高到“稳住经济基本盘”的高度,这是前所未有的。

从近几个月的市场表现来观察汽车产业,应该说汽车产业已经初步完成了“稳住经济基本盘”的艰巨任务。

此外,汽车产业还有两张发展“王牌”。一是通过发展新能源汽车改变能源结构,并完成在控制成本、提升效率和创新商业模式方面的市场化实践。二是通过发展智能汽车,推进“车路云一体化”“5G+V2X”等技术路线和解决方案,推动未来交通和出行社会面貌焕然一新。

总的来看,汽车产业不仅在常态化疫情防控条件下稳住了经济基本盘,在今后中长期发展过程中,还将通过新能源汽车改变能源结构,通过智能汽车的发展改变全社会生态,其影响力非常巨大。

第八,营造科技创新氛围。

习近平总书记在9月11日召开的科学家座谈会上再次强调：我国拥有数量众多的科技工作者、规模庞大的研发投入，关键是要改善科技创新生态，激发创新创造活力，给广大科学家和科技工作者搭建施展才华的舞台，让科技创新成果不断涌现出来。

关于科技创新生态，习总书记在2014年8月18日中央财经领导小组第七次会议上的讲话中就提到过：用好人才，首先要用好科学家。科技创新，需要基础研究引领和支撑。要想让科学家多出成果，必须给他们创造条件。在基础研究领域，也包括一些应用科技领域，要尊重科学研究灵感瞬间性、方式随意性、路径不确定性的特点，允许科学家自由畅想、大胆假设、认真求证。

当前，深圳、上海、江苏等城市和区域极具创新活力，华为、腾讯、阿里等中国企业也具备了较高的创新力。

究其原因，无外乎这些地方和企业形成了创新的文化氛围和生态环境，概括起来就是：开放、多元、包容、跨界。

对于汽车行业来说，应积极探索在由政府主导的科学研究和技术开发项目，或由政府出资、与大学和产业界合作的创新项目中，在一些重点领域和重大项目中，尝试融入“开放、多元、包容和去中心化”的要素供给，形成科技创新的氛围，推动创新环境的再造。

国家正在形成新的发展格局，汽车产业正在经历新的发展阶段，“十四五”及未来一段时间，在着力建设汽车产业“新四化”的征程中，应紧扣国家对于汽车产业的期许，加快建成汽车强国。

中国汽车工业咨询委员会委员  
中国国际工程咨询公司专家学术委员会专家  
工信部产业政策司原副巡视员

李万里

2020年11月

## 序四

今天,瞭望智库编辑发布了《汽车强国之路 2020》,回顾和评价了全球和中国汽车产业在过去一年的发展历程,特别是对新冠肺炎疫情冲击下的产业格局和变化趋势做出研判,是很有价值的历史资料。不久之后,中国汽车产业即将进入“十四五”。在这期间,对产业当前形势进行梳理、对问题进行剖析、对发展进行展望,是一项必要的工作。

### 一、改革是“十四五”期间汽车产业发展的主线

我国汽车产业既是关系到国家安全、国民经济命脉的重要领域,也是承载未来高新技术的大众消费品,是具有重大战略意义的供给侧产业。在经历了几十年的发展后,中国汽车产业取得了举世瞩目的成绩;但同时,在产业结构、产能布局、技术创新等方面,仍有诸多结构性矛盾亟待解决,以及一些体制机制障碍亟需突破。

2020年5月,中共中央政治局常务委员会会议指出:要深化供给侧结构性改革,充分发挥我国超大规模市场优势和内需潜力,构建国内国际双循环相互促进的新发展格局。

因此,展望中国汽车产业的“十四五”,改革是绝对的主线。只有牢牢把握供给侧结构性改革这一主线,将改革作为重中之重,才能实现中国汽车产业的高质量、可持续发展。

总体来看,笔者认为以下几项改革内容不可忽视: