

doi:10.3969/j.issn.1000-7695.2018.07.021

# 中国新能源汽车产业地方保护问题及对策研究

刘宗巍<sup>1,2</sup>, 赵福全<sup>1,2</sup>, 陈嘉瑶<sup>1,2</sup>(1. 清华大学汽车产业与技术战略研究院;  
2. 清华大学汽车安全与节能国家重点实验室, 北京 100084)

**摘要:** 系统梳理了中国新能源汽车产业地方保护的现状, 深度剖析了地方保护对新能源汽车产业的危害, 并综合分析了新能源汽车地方保护的经济根源。从国家顶层设计、财税制度改革和打通使用环节等3个层面出发, 提出了破除新能源汽车产业地方保护的具体建议。

**关键词:** 新能源汽车; 地方保护; 统一市场; 财税制度

中图分类号: F206

文献标志码: A

文章编号: 1000-7695(2018)07-0136-06

## Study on the Local Protection of China's New Energy Auto Industry and the Countermeasures

Liu Zongwei<sup>1,2</sup>, Zhao Fuquan<sup>1,2</sup>, Chen Jiayao<sup>1,2</sup>(1. Automotive Strategy Research Institute, Tsinghua University;  
2. State Key Laboratory of Automotive Safety and Energy, Tsinghua University, Beijing 100084, China)

**Abstract:** This paper systematically analyzes the status quo of new energy auto industry local protection in China, how local protection will do harm to new energy auto industry, and the economical root causes of local protection. On this basis, it puts forward three specific proposals, which focus on national top-level design, fiscal and taxation system reform, and the sector of using, to remove local protection.

**Key words:** New Energy Auto Industry; Local Protection; Integrated market; Fiscal and Taxation System

## 1 研究背景

2015年, 中国成为全球最大的新能源汽车市场, 销量占比首次突破总量1%的大关, 新能源汽车产业取得了标志性的进步, 进入了规模化发展的新阶段。然而, 我们在为中国新能源汽车在产业化方面所取得的成绩欢欣鼓舞之余, 依然要保持清醒的认识<sup>[1]</sup>。当前的新能源汽车市场仍然属于政策主导型, 其热度与财政补贴存在很强的关联。后续, 国家已明确财政补贴将逐步退坡直至2020年全部取消, 新能源汽车产业必须快速过渡到市场主导的全新发展阶段。唯有培育出在核心技术和成本控制等方面具有优势的企业, 才能确保这一新兴产业的可持续发展。否则补贴退坡后, 新能源汽车市场很可能就会出现“断崖式衰退”, 导致国家汽车强国战略难以

实现<sup>[2]</sup>, 前期巨大投入付之东流, 这就迫切需要尽快真正建立起统一的新能源大市场。

然而, 由于中国的特殊国情, 新能源汽车地方保护主义盛行<sup>[3-5]</sup>, 各地往往通过地方补贴政策倾斜等各种手段, 保护本地的新能源汽车企业, 这造成了中国空有全球最大市场, 但市场地域割裂现象严重, 各方新能源产品往往“画地为牢”, 并未形成统一市场。尽管在这个过程中地方会有短期收益, 但从全局和长远来看, 地方保护无疑是危害极大的。

为此, 本文通过对地方保護政策的现状进行系统梳理, 分析了其对中国新能源汽车长远发展的严重危害, 解读了地方保护的经济根源, 并从国家顶层设计、财税制度改革和打通使用环节3个层面, 提出了新能源汽车产业发展中破除地方保护的具体建议。

收稿日期: 2017-06-12, 修回日期: 2017-08-08

基金项目: 北京市自然科学基金项目“‘绿色北京’建设背景下的汽车产业链生态效益评价研究”(9162008); 北京市科技计划项目“新能源汽车电池技术发展前沿跟踪及预测研究”(Z16110003116080); 科技部高新司国家科技创新战略研究专项“新能源汽车创新发展战略研究”(ZLY2015017)

## 2 新能源汽车地方保护政策的现状

近年来，对新能源汽车地方保护政策的负面报道和批评屡见报端，但是，一些地方政府始终以地方财政支出地方有权自定政策为由，制定保护本地新能源汽车企业的地方政策。这些地方保护政策，主要可以总结为以下4种形式。

### 2.1 直接要求企业本地化

一些城市为提高当地税收收入，要求进入的企业在当地注册销售公司甚至生产厂，且注册资本不能低于5000万元。如厦门市在2015年3月10日发布的《厦门市新能源汽车推广应用实施方案》中规定：

“各新能源汽车生产企业要在我市至少设立1个固定售后服务点，负责本企业生产的新能源汽车保养维护，确保车辆运行安全可靠。”西安市在2014年9月4日发布的《西安市推广应用新能源汽车暂行规定》中也有类似规定：“西安市辖区以外的新能源汽车生产企业需在本市工商注册登记或指定一家具有独立法人资格的汽车销售机构。”为此，类似比亚迪这样一直致力于发展新能源汽车产品的企业，不得不在西安、武汉、天津、杭州、大连、南京等城市都设立了生产厂。在现有产能尚未得到充分利用的情况下，这种产能重复投入建设的行为，是不符合企业经营规律的。

此外，还有一些省市虽然没有明确要求进入的企业在当地注册销售公司或生产厂，但是却要求企业必须配套当地的核心零部件。

### 2.2 自定义产品和技术标准

在国家已经对新能源汽车补贴的产品及技术标准有明确规定的情况下<sup>[6]</sup>，地方政府在落实的过程中仍然会对其进行自定义。

例如，上海市于2016年2月23日发布的《上海市鼓励购买和使用新能源汽车暂行办法（2016年修订）》，虽然按照国家规定，将插电式混合动力（含增程式）汽车包含在了补贴范围内，但是要求同时满足以下3个条件：（1）发动机排量小于或等于1.6L；（2）混合动力工况百公里油耗小于或等于5.9L；（3）油箱容量小于或等于40L。满足全部条件的插电式汽车给予每车1.4万元的额外补助。

这一规定表面来看有其充足理由，因为行业确有一些质疑，认为某些发动机排量和油箱容积都较大的插电式混合动力产品，在实际使用中被消费者当成传统汽油车使用，根本没有体现新能源汽车应有的节能减排效果。但是，在政策发布时上海市场上只有上汽荣威e550同时满足额外补助的3个条件，成为了该政策下的最大受益者，这很难认为只是巧合。

又如，尽管国家规定的新能源汽车并不包括一

般的混合动力汽车，但是，广州市却给予混合动力汽车每车1万元的补贴，并且每月为混合动力汽车批准1000个车辆牌照。更加明显的倾向性在于，广州市在执行这一政策时，将本地企业广汽丰田的雷凌纳入补贴范围内，而一汽丰田的卡罗拉与雷凌几乎毫无区别，却被排除在外。

再如，尽管插电式混合动力汽车是国家明确规定的新能源汽车之一，但是北京市始终没有将补贴政策的落实范围覆盖到插电式混合动力汽车，这不能不让人怀疑与北京本地车企暂无优势插电式混动车型产品有关。

### 2.3 实施所谓“公平”对等原则

一些地方政府要求企业所在地也要出台相应的补贴政策，并且落实推行，企业才能在当地得到补贴。如西安市在《西安市推广应用新能源汽车暂行规定》中明确规定：“参与西安市新能源汽车推广应用工作的汽车生产企业所在地政府须出台新能源汽车补助政策。”但企业所在地有无对等补贴，又岂是企业所能决定的？

还有一些地方政府虽然公开招标，但是完全按照本地企业车型的特点制定标底，以保证本地企业中标。空有公开招标、“公平”竞争的形式，却没有优者胜出、鼓励先进的实质。

### 2.4 手续繁杂增加隐性成本

一些地方政府通过对外地企业进行重复检测、要求其在当地进行测试平台建设或者要求其自建充电桩等手段，增加了外地企业获得补贴的隐性成本。

## 3 地方保护对新能源汽车产业的危害

各地通过各种形式的手段实施地方保护，短期来看当地政府能够实现财政创收，而企业也能够在当地受益。但是从全局来看，当地企业要进军其他地方非常困难，所以实际上每一家企业都是受害者，而非受益者。特别是从长远来看，没有形成统一市场，缺乏公平竞争机制的发展模式，将让处于当地保护伞和外地壁垒之下的企业丧失进步的动力，最终将影响整个新能源汽车产业的健康发展。

地方保护对新能源汽车产业的危害，集中表现为以下四点：

第一，市场调节作用失效<sup>[7]</sup>，无法起到优胜劣汰的作用。技术落后的企业可以从企业所在地拿到高额补贴，同时地方政府还以补贴等各种手段限制外来竞争者的进入。这样的市场不可能有效发挥鼓励先进、优化资源配置的作用，这与中国改革开放的精神是相悖的，也不利于企业未来的长远发展。

第二，新能源汽车产业无法形成规模。汽车产

业极度追求规模效应，往往需要集中较高产量来降低成本才能确保企业实现盈利，但是目前中国新能源汽车市场，被各地政府人为地分割成若干个小市场，优势企业无法快速降本增效，这与汽车产业规模经济的本质是相悖的。

根据对 2015 年中国新能源汽车（EV、PHEV 车型）的销量统计，乘用车销量为 20.74 万台，贡献这些销量的主要企业共有 19 家；商用车销量为 12.37 万台，其中仅贡献了客车销量的主要企业有 10 家以上；货车及特种车辆的厂家之多几乎无法统计。也就是说，总计 33.07 万台新能源汽车是至少 29 家以上汽车企业的销量总和。同时，新能源车型种类众多，截止到 2016 年 12 月 1 日，工信部当年发布的 4 批新能源汽车推广应用推荐车型目录中车型总数达 1 700 款，中国新能源车企和单款车型的平均销量之低可想而知。相比之下，日产公司的新能源汽车产品聆风，截至 2015 年年底累计销量已达 20.1 万台，这是一家企业的一款车型的成绩。

这一对比说明，虽然中国新能源汽车市场已居全球首位，但是企业太多，销量分散，尚未形成规模较大的优势企业。按照这样的情况发展，很难形成有国际竞争力的中国新能源汽车企业和自主品牌。

第三，技术多样性和技术创新受到限制。技术的优胜劣汰本该由市场来做选择<sup>[8-9]</sup>，地方政府根据当地企业的技术路线，制定相应的地方补贴政策，将极大地限制技术的多样性和技术创新。

第四，影响消费者对新能源汽车的总体认知。新能源汽车作为新生事物，需要经历市场培育的过程<sup>[10]</sup>，才能逐步被消费者接受<sup>[11]</sup>。地方保护政策下，消费者购买当地汽车企业生产的新能源汽车更加合算，这导致消费者可选择的产品范围缩小，对新能源汽车缺乏总体的认知与了解，不利于新能源汽车文化的重构以及整个新能源汽车市场的合力形成。

未来 5 年，国家补贴政策退坡，新能源汽车产业将迎来由政策主导向市场主导转变的关键时期。在这一全新阶段，必须确保一些有实力的企业能够在市场自由竞争条件下脱颖而出，并通过这些企业，最终形成中国在新能源汽车领域的核心竞争力。

如果在这一关键期，各地的地方保护政策继续

盛行，落后企业在政策保护伞下苟延残喘，将极大阻碍优势企业的培育和发展。到国家补贴期结束，即使表面上看市场总量可能还会继续增长，但由于企业各据一方无法形成合力，优势企业未能应运而生，后续中国新能源汽车产业的可持续发展就会失去基础和支撑，直接威胁发展新能源汽车产业这一国家战略目标的达成。

#### 4 新能源汽车地方保护盛行的经济原因

那么，为什么虽然面临国家和社会各界的压力，新能源汽车地方保护主义却依然屡禁不止，能够持续盛行呢？国内外学者对地方保护主义的成因进行了大量研究，得出的主要结论包括：地方政府作为利益主体、经济主体和管理主体的“三位一体”是地方保护的根本原因；地方拥有经济调控权是地方保护的体制原因；现行的财税政策是产生地方保护的经济原因等<sup>[12-14]</sup>。本文针对特定的研究领域——新能源汽车产业，对其相关的财税制度进行梳理，发现其具体从以下两个方面诱发新能源汽车产业的地方保护。

##### 4.1 财权与事权不匹配

新能源汽车地方保护主义的经济根源在于地方财权和事权的不匹配，对此本文有如下具体分析。

先从不同税种的角度进行梳理分析。表 1 是根据 2015 年中国税务年鉴、财政部预算司 2014 年全国财政决算表等，对与汽车制造业相关的利税进行分类整理的结果。中国利税收入的主体可以分为中央和地方两个维度，其中地方维度又可以分为制造地（即工厂所在地）和使用地（消费地）。按照上述分类对汽车制造业的直接利税进行分析，我们可以看到：在汽车制造业的利税中，中央财税收人占 72%，地方只占 28%，后者中制造地收入占 21%，使用地收入占 7%。财税收人的绝大部分被中央获得，但是新能源汽车的地方补贴却需要地方财政与中央同等支出。由于相对于中央，地方财权偏弱，其在支出时就会倍加“珍惜”有限的财力，希望能够为本地带回直接收益，客观上造成地方政府制定补贴政策时偏向本地企业。

表 1 汽车制造业直接利税分配（以 2014 年为例）

税种	中央收入 / 亿元	占比 /%	制造地收入 / 亿元	占比 /%	使用地收入 / 亿元	占比 /%
车辆购置税	2 885.1	100	0.00	0	0.00	0
国内增值税	1 000.4	65	541.1	35	0.00	0
企业所得税	568.5	56	441.1	44	0.00	0
整车消费税	840.0	90	94.4	10	0.00	0
车船税	0.0	0	0.00	0	541.1	100
城市维护建设税	0.0	0	140.52	99.6	0.58	0.4
个人所得税	0.0	0	112.6	100	0.00	0

表1(续)

税种	中央收入 / 亿元	占比 /%	制造地收入 / 亿元	占比 /%	使用地收入 / 亿元	占比 /%
教育附加	0.0	0	60.3	99.6	0.25	0.4
城镇土地使用税	0.0	0	37.0	100	0.00	0
房产税	0.0	0	31.8	100	0.00	0
印花税	0.0	0	21.4	100	0.00	0
营业税	0.0	0	0.0	0	8.30	100
其他	0.0	0	29.9	100	0.00	0
合计	5 293.9	72	1 510.1	21	550.2	7

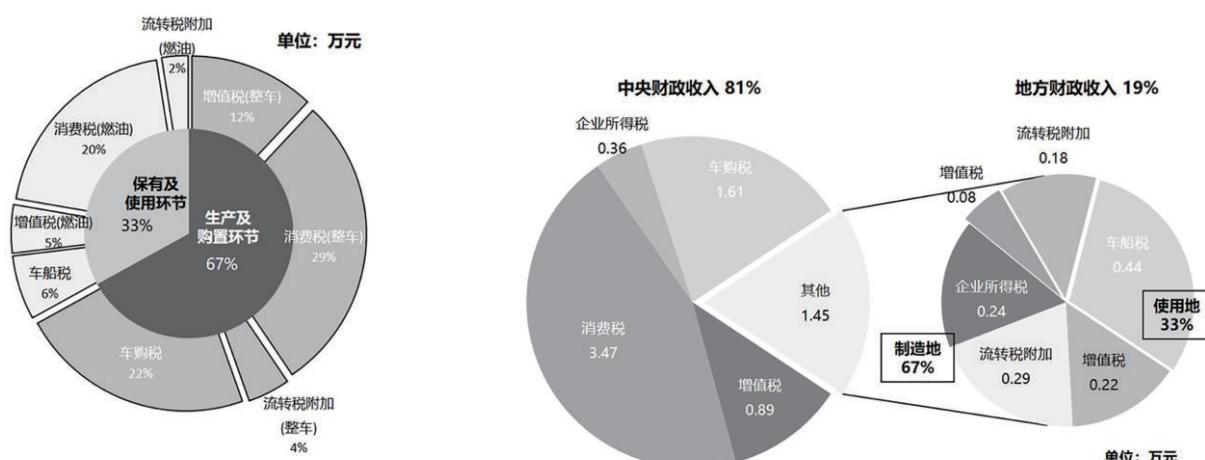
#### 4.2 使用阶段地方税收少且慢

再从具体车型实际产生的税费来看，选取 23 款各个细分市场销量靠前的典型车型作为样本，假定使用期限为 6 年，进行生产、购置、保有及使用各环节的税收情况梳理分析，得到的结果如图 1 所示。

主要结论有以下三点：第一，从生产购置环节和保有使用环节角度看，生产购置环节的税收占绝大部分（67%），而保有使用环节的税收仅占 33%。第二，从中央和地方的角度看，结论与之前一致，即绝大部分税收被中央获得（81%），而地方获得的税收仅占 19%。第三，从制造地和使用地角度看，绝大部分税收被制造地获得（67%），而使用地获得的税收仅占 33%。此外，还需注意的是，保有及使用环节的税收，地方要在车辆的整个生命周期（6 年）内逐步获得。在这这么长的时间里难免

涉及地方管理上的变化，包括干部的任免等问题，这样情况就会变得更加复杂。

这种财税制度的不合理，即国家和地方、制造地和使用地之间税收比例的不均衡<sup>[15]</sup>，导致了新能源汽车地方保护乐此不疲。一方面，地方政府希望把有限的补贴都给本地企业，因为这些企业取得良好效益就能直接增加地方财税收人；另一方面，车辆使用地的税收远远不及制造地，而且要在几年内逐步获得，这导致地方培育本地市场的积极性不高，因为通过建立公平市场吸引各地企业优质产品在本地使用，所能获得的税收增加极为有限，远不如支持本地企业更为直接，同时还有可能因此背上治理交通拥堵的包袱。在这种情况下，不难设想地方政府会做出怎样的选择。



注：新能源汽车无需缴纳燃油税，此分析为通常情况下中国汽车产业的税收分配

图1 典型乘用车型（23款）全生命周期税收分析

#### 5 破除新能源汽车地方保护的建议

需要指出，由于利益驱使，实际上地方保护不仅限于新能源汽车，对传统汽车产业的地方保护也是存在的。但是，传统燃油汽车没有财政补贴问题，产业格局较为稳定，地方保护的手段相对有限；更重要的是，新能源汽车产业属于战略新兴产业，在

培育期有其脆弱性，因此对统一市场的需求更为必须和迫切。总之，地方保护主义对于中国新能源汽车产业的可持续发展构成了严重威胁，更将影响到未来整个中国汽车产业的转型升级。国家必须高度重视，并采取有效措施，尽快解决这一问题。

基于以上分析，本文认为应从以下 3 个层面来应对新能源汽车产业发展的地方保护弊端。

### 5.1 国家顶层设计先行升级

目前，汽车产业已被纳入“中国制造 2025”十大重点领域之一，建设汽车强国成为国家目标<sup>[16-17]</sup>，而发展新能源汽车则是中国实现汽车强国的必由之路。面对高度复杂、牵涉广泛的汽车产业，特别是新能源汽车这样的新兴产业，国家必须进行系统的顶层设计<sup>[18]</sup>，结合国家宏观战略，明确重点和方向，协调各方关系，以指导产业的有序发展。

首先，当前新一轮的城镇化建设正在加紧推进，发展新型城市群成为国家的战略方向。结合这个契机，建议国家可以规划至少先在某一个或几个重点城市群里，统一新能源汽车标准，破除地方保护。例如京津冀一体化正在重点推进，完全可以在该地区先行试点。目前，北京和天津两市不仅新能源汽车补贴政策差别较大，就连车牌还彼此实施限号，这又怎么可能在全国构建起统一市场呢？

其次，中国新能源汽车产业正值政策主导向市场主导转变的关键时期，政府一定要适时转换角色<sup>[19]</sup>，补贴政策只能起到一定的市场激励作用，无法决定市场的最终发展。因此，未来无论中央还是地方政府，都更应该突出发挥市场调节的作用；同时不是将投入用于直接的财税补贴，而是向重点技术的研发和产业应用倾斜，更多地做企业力所不及的基础工作。

最后，中央和地方在角色转换过程中要有效分工、步调一致。中央负责统一管理，对国家新能源汽车的整体发展水平进行基本的判断，然后制定统一的补贴标准。地方更应关注新能源汽车的使用环节，因为汽车使用过程中面临的状况千差万别，只有地方才能切实有效地解决当地使用的问题。

### 5.2 加快推进财税制度改革

目前国家虽然已经废除新能源汽车的地方目录，但是正如本文对地方保护的根源分析，要彻底根治地方保护，还须加快推进财税制度改革<sup>[20-21]</sup>。改革的基本原则应是合理平衡财权与事权，实现“取之于车、用之于车”。具体措施为：首先，减少车辆制造环节的税收，增大车辆使用环节的税收，让车辆使用地承担治理汽车社会问题的责任，就应当赋予其相应的治理经费；其次，优化中央与地方之间的汽车税收分配制度，改变中央获取绝大部分汽车税收的现状；最后，设立专款专用制度，建立治理成效标准以及配套监管机制，要求汽车制造业领域征收的税收必须有足够比例直接用于改善交通环境及相关配套设施上，例如对于新能源汽车来说，可以明文要求用于充电基础设施建设；同时，要有明确的治理目标，费用投入之后，交通拥堵的改善情况，

污染治理效果，人民的切身体会等，都需要有相应的考核标准和配套监管机制。

### 5.3 坚持市场第一，打通使用环节

解决地方保护问题的最终目的在于建立统一市场，以确保新能源汽车产业能够顺利通过培育期，不依靠补贴也能实现盈利。因此，坚持市场第一原则，聚力于解决新能源汽车使用环节的各种问题，是消除地方保护不良影响的根本保障。为此本文建议：

第一，要敢于动刀，直接破除地方保护。中央要有雷霆之击的气魄，直接破除地方保护，执行到位。比如前文提到的各种地方保护行为，凡不符合国家规定的，中央都要严格监管、取缔甚至处罚，杜绝这种“上有政策，下有对策”阳奉阴违的行为。此外，建议完全取消地方补贴，或者至少明确规定地方补贴必须在国家补贴的一定额度内，例如最多不得超过 50%，以保证国家的统一调控达到应有的效果。同时，责令地方必须将原应投入补贴的费用，投入到新能源汽车的使用推广中，以利于产业的长远发展。在没有地方补贴的保护伞后，企业必须凭自己的实力去参与激烈的市场竞争，如果无法赢得消费者，就要面临被淘汰的命运。这种危机意识势必会激励企业抓紧补课攻关，从而快速成长。

第二，专款专用，倾向使用环节。首先，建议新能源补贴对象由生产企业变为消费者和运营者（如充电、停车等），以加快打通使用环节。国家应对使用环节管理和激励到位的地方给予相应的奖励，以提高地方政府的积极性。其次，财政补贴应更多用于加强新能源基础设施建设<sup>[22]</sup>，因为不解决充电设施的问题，新能源汽车产业将后继无力；而通过 OEM 建充电桩，不是长久之计，同时也给企业增加了不必要的负担。在这方面，建议政府统一充电标准、搭建服务平台，积聚各方力量共建充电设施，并协调管理，避免出现各自为政的局面，造成资源的严重浪费。再次，由政府掌控的车辆应率先实现全面电动化，包括公共交通、公务车、团体用车及特种车等，在推广新能源汽车产业方面，各级政府理应“以身作则”。最后，政府不能做商业模式创新的旁观者，而是应该加强研究、鼓励创新、加大投入、支持尝试。例如充电设施建设，仅靠政府一己之力，无论是国家还是地方都难以承担，完全可以借助“大众创业、万众创新”的东风，鼓励众包、众筹，通过给政策调动社会各方资源来共同解决充电难题。

## 6 结束语

新能源汽车产业是中国汽车强国战略的重中之重，当前产业正处于由政策主导向市场主导转变的

关键期，亟需建立公平统一的大市场，以优化资源配置，培育优势企业，形成核心竞争力。而地方保护导致市场割裂，致使企业产品分散、规模不足，落后企业分散宝贵资源，优势企业难以脱颖而出。毫无疑问，在新时期地方保护的危害正日趋严重。

地方保护的根源在于利益驱动，而中央和地方事权与财权的不平衡以及汽车使用阶段和生产阶段税收的不平衡是导致地方保护难以根除的核心原因。同时，这也造成了地方对于建立适于新能源汽车发展的市场环境，或动力不足，或力不从心。

有鉴于此，本文建议政府要积极进行角色转型，做好国家顶层设计，推行财税制度改革，并坚持市场第一的原则、着力解决新能源汽车使用环节中的难题，最终从根本上破除地方保护，保证中国新能源汽车产业的可持续发展。

#### 参考文献：

- [1] LIU Y, KOKKO A. Who does what in China's new energy vehicle industry? [J]. Energy policy, 2013, 57: 21–29.
- [2] ZHAO F, HAO H, LIU Z. Technology strategy to meet China's 5L/100 km fuel consumption target for passenger vehicles in 2020 [J]. Clean Technologies & Environmental Policy, 2016, 18(1): 7–15.
- [3] 张厚明, 文芳. 发展新能源汽车亟待破除地方保护主义 [J]. 宏观经济管理, 2015 (2): 83–84.
- [4] 文洋. 新能源汽车推广政策中的地方保护主义问题分析 [D]. 昆明: 云南大学, 2015.
- [5] 曾耀明. 扶持新能源汽车产业发展的政策研究 [D]. 南昌: 江西财经大学, 2012.
- [6] 谢青. 中国新能源汽车产业的制度化过程研究 [D]. 武汉: 华中科技大学, 2015.
- [7] 郑敬高, 冯森, 杨振东. 新能源汽车补贴政策的租金效应及其应对 [J]. 科学与管理, 2014, 34(6): 71–76.
- [8] 阮娴静. 新能源汽车技术经济综合评价及其发展策略研究 [D]. 武汉: 武汉理工大学, 2010.
- [9] FRENKEN K, HEKKERT M, GODFROIJ P. R&D portfolios in environmentally friendly automotive propulsion: variety, competition and policy implications [J]. Technological Forecasting and Social Change, 2004, 71(5): 485–507.
- [10] 薛奕曦, 邵鲁宁, 尤建新, 等. 面向新能源汽车的社会—技术域分析及其转型推动研究 [J]. 中国软科学, 2013 (3): 78–88.
- [11] SAFARZYNSKA K, VAN DEN BERGH J C J M. Demand-supply coevolution with multiple increasing returns: policy analysis for unlocking and system transitions [J]. Technological Forecasting and Social Change, 2010, 77(2): 297–317.
- [12] 藏跃菇. 关于打破地方市场分割问题的研究 [J]. 改革, 2000 (6): 5–15.
- [13] 王成伟. 论中国地方保护主义的成因、影响与对策:一个政治学的分析框架 [D]. 长春: 吉林大学, 2014.
- [14] 尹呐. 地方保护主义的利益成因与对策 [D]. 成都: 成都电子科技大学, 2008.
- [15] 刘宗巍, 王悦, 郝瀚, 等. 中国汽车产业税收分配机制及改革策略 [J]. 税务与经济, 2016 (2): 1–9.
- [16] 赵福全, 刘宗巍. 我国建设汽车强国的战略判断 [J]. 汽车工程学报, 2014 (5): 313–318.
- [17] 赵福全, 刘宗巍. 我国建设汽车强国的行动方向 [J]. 汽车工业研究, 2014 (10): 4–7.
- [18] 陈洪涛, 陈劲, 施放, 等. 新兴产业发展中的政府作用机制研究: 基于国家政治制度结构的理论分析模型 [J]. 科研管理, 2009, 30(3): 1–8.
- [19] DOBBIN F, DOWD T J. How policy shapes competition: early railroad foundings in Massachusetts [J]. Administrative Science Quarterly, 1997, 42(3): 501–529.
- [20] 顾瑞兰. 促进我国新能源汽车产业发展的财税政策研究 [D]. 北京: 财政部财政科学研究所, 2013.
- [21] 袁健红, 张亮. 基于破坏性创新视角的中国新能源汽车产业发 展路径研究 [J]. 中国科技论坛, 2010, 8(8): 41–46.
- [22] YANG C L, LI Q, ZHAO Y. Problems and countermeasures in the popularization of China's New Energy Vehicles Market [J]. Advanced Materials Research, 2013, 805: 1627–1631.

**作者简介:** 赵福全 (1963—), 男, 辽宁铁岭人, 博士, 教授, 主要研究方向为汽车产业发展、企业运营与管理、技术发展路线; 刘宗巍 (1978—), 男, 辽宁朝阳人, 博士, 副研究员, 主要研究方向为汽车企业管理、产品开发流程与项目管理、技术路线评估; 陈嘉瑶 (1994—), 女, 吉林梅河口人, 硕士生, 主要研究方向为汽车企业技术战略。