

基于新公共管理视角的上海新能源汽车产业招商模式优化路径研究

沈佳颖

上海理工大学, 中国·上海 200093

【摘要】新能源汽车产业是全球低碳经济转型的重要领域,上海作为中国新能源汽车产业发展的重要枢纽,以政策创新和产业集群优势在市场中占据领先地位。然而,现有招商模式在灵活性、精准性及产业链协作等方面存在不足,亟需优化。本文基于新公共管理理论与钻石模型,结合国内外案例对比,分析上海新能源汽车产业的招商模式现状与挑战,提出优化路径,重点聚焦于巩固核心产业链、推动集群化发展、优化政策灵活性和强化品牌建设,以期提升上海及其他地区在全球新能源汽车市场中的竞争力提供借鉴。

【关键词】新能源汽车;新公共管理;招商模式;钻石模型;上海

引言

近年来,新能源汽车产业的发展已成为全球经济绿色转型的重要抓手。随着“双碳”目标的提出,电动化、智能化的新能源汽车不仅是未来交通的主要形式,也成为全球经济竞争的焦点。上海凭借雄厚的制造基础和政策优势,在国内新能源汽车市场中占据领先地位^[1]。2022年,上海新能源汽车产值达到1925亿元,同比增长190%。特斯拉上海超级工厂的投产,进一步巩固了上海作为新能源汽车产业高地的地位。然而,随着市场竞争加剧和技术革新速度加快,上海现有招商模式的不足逐渐显现,例如政策精准性欠缺、产业链上下游协作能力不足以及核心技术依赖度较高。这些问题不仅限制了上海新能源汽车产业的国际竞争力,也对招商引资模式提出了更高的要求。为应对上述挑战,本文基于新公共管理理论和波特钻石模型,从理论与实践结合的角度,探讨上海新能源汽车产业招商模式的现状与优化路径。研究内容包括巩固核心产业链自主创新能力、推动产业链集群化发展、优化政策灵活性和强化本土品牌建设等。希望通过本文的研究,为上海新能源汽车产业在全球市场中的竞争力提升提供新的思路和实践参考。

1 理论基础与研究方法

1.1 新公共管理理论

新公共管理理论(New Public Management, NPM)是在20世纪70年代西方政府改革背景下提出的一种治理理念。该理论主张通过引入市场化机制、绩效管理和公共服务优

化等方式,提升公共部门的资源配置效率和服务质量^[2]。其关键特征包括以下三个方面:

一是市场化导向,即通过引入竞争机制,将市场逻辑融入公共治理过程,从而提高公共资源的利用效率;二是绩效管理,通过设定清晰的目标和评估机制,强调结果导向,以此优化公共服务的质量;三是角色转型,推动政府由资源分配者向服务提供者转变,以满足市场需求的动态变化。

在招商引资领域,新公共管理理论提供了理论支持。例如,通过“一站式”服务平台提高招商效率、优化审批流程,以及采用绩效导向的政策设计以匹配企业需求。其核心在于增强政府在招商过程中对市场变化的适应性和政策的精准性,从而提高区域竞争力。

1.2 钻石模型

波特钻石模型(Porter's Diamond Model)是产业竞争力研究中的经典理论框架,强调区域产业竞争力受生产要素条件、需求条件、相关与支持性产业、企业战略与竞争四个维度的共同影响^[3]。此外,该模型特别关注政府政策和外部环境在产业竞争中的作用。

在生产要素方面,上海新能源汽车产业拥有领先的制造能力、研发基础和政策支持;在需求条件方面,随着本地消费者对高品质新能源汽车需求的提升,企业在创新和技术研发上的投入显著增加;相关与支持性产业的发展,如动力电池、充电基础设施和智能网联汽车,为整个产业提

供了强大的协作能力；企业战略与竞争方面，上海企业注重品牌国际化和核心技术研发，在全球市场中的竞争力持续提升。

本文将结合钻石模型，从上述四个维度系统分析上海新能源汽车产业招商模式的竞争优势与不足，旨在为提出针对性的优化路径提供理论依据。

1.3 研究方法

为全面分析上海新能源汽车产业招商模式的现状与优化路径，本文采用了文献分析法与案例研究法。通过系统梳理国内外新能源汽车产业发展与招商模式的研究文献，本文构建了理论框架，并以特斯拉上海超级工厂为研究样本，分析其成功经验与政府政策的协同作用。此外，结合官方统计数据与行业报告，本文对上海新能源汽车产业的现状和潜力进行了系统分析。

2 上海新能源汽车产业现状与问题分析

2.1 产业现状

近年来，上海依托其雄厚的制造基础和国际化开放环境，逐步形成了涵盖研发设计、整车制造、关键零部件生产及市场应用的完整新能源汽车产业链。截至2022年，上海新能源汽车产值达到1925亿元，同比增长190%，产业规模显著扩大。其中，特斯拉上海超级工厂的年产量突破71万辆，占全国新能源汽车总产量的显著比例，已成为全球最大的单体新能源汽车生产基地^[3]。

此外，以上汽集团为代表的本土车企在纯电动车和智能网联技术领域持续发力，推动本地新能源汽车产业链的技术升级。充电设施等配套基础设施建设也在快速推进。截至2022年底，上海累计建成充电桩超40万个，占全国总量的15%，为产业发展提供了坚实支撑。

2.2 主要问题

尽管上海新能源汽车产业取得了显著成就，但在技术自主性、产业链协作和政策支持方面仍存在以下问题：

2.2.1 技术自主性不足

动力电池、电控系统等关键零部件对国外供应商的依赖程度较高。例如，特斯拉上海超级工厂的大部分核心技术和零部件仍依赖美国和日本供应商。本地企业在动力电池核心材料（如高镍正极材料和硅碳负极材料）领域的研发

能力有待进一步提升。

2.2.2 产业链协作效率不足

尽管上海已形成较为完善的新能源汽车产业链，但高端零部件本地化生产能力不足导致上下游企业协作效率较低。例如，一些关键零部件（如高精度传感器和电驱系统）的供应仍需依赖长三角地区甚至国际市场，增加了产业链运行成本和不确定性。

2.2.3 政策支持精准性和响应性不足

上海政府在推动新能源汽车产业发展中采取了一系列财政补贴和税收优惠政策，但在政策执行过程中，存在针对性和灵活性不足的问题。例如，针对特斯拉的定制化政策成功吸引了外资巨头，但对本地中小企业的扶持力度相对不足。此外，政策调整的响应速度未能完全匹配市场和技术的快速变化。

2.3 分析总结

总体来看，上海新能源汽车产业的发展已经奠定了良好的基础，尤其是在规模效应和国际化合作方面具有显著优势。然而，技术自主性不足和产业链协作效率较低等问题制约了其进一步发展。未来，亟需通过加强技术创新、优化产业链协作机制以及提升政策支持的精准性和响应速度来解决上述问题，为产业升级和招商模式优化提供更坚实的基础。

3 招商模式优化路径

结合上海新能源汽车产业的现状与挑战，本章从技术创新、产业链协作、政策支持以及品牌建设四个方面提出优化路径，以提升招商模式的科学性和竞争力。

3.1 巩固核心产业链的自主创新能力

自主创新是新能源汽车产业竞争力的根本动力。上海在动力电池和智能网联技术领域已具备一定优势，但在关键技术核心环节上仍存在短板。应进一步加大研发资金投入，构建开放式创新平台，支持企业、高校和科研机构在固态电池、高效电驱系统等前沿领域开展联合攻关。完善知识产权保护与转化机制，为中小企业的技术创新提供良好环境。此外，需推动本地企业参与国际技术标准制定，提升在全球市场的技术话语权。

3.2 推动产业链的集群化与协同发展

产业链集群化是提升协作效率和资源配置效率的重要手段。上海应通过区域差异化布局,构建以嘉定和临港为核心的两大产业集群,分别聚焦智能网联技术和氢燃料电池产业的发展。需要进一步加强企业间的协作机制,通过定期举办产业链对接会和搭建信息共享平台,加强产业链上下游协作,提高资源配置效率^[4]。基础设施建设方面,应加快充电桩和加氢站的智能化布局,形成更加完善的产业配套体系,为新能源汽车的市场推广提供支撑。

3.3 优化投资环境与政策支持机制

政策的灵活性和执行力直接关系到企业的投资意愿和产业发展水平。特斯拉上海超级工厂政策支持经验为招商模式优化提供了借鉴^[5]。上海应在现有“一站式”服务模式的基础上,进一步整合审批流程,提高服务效率。对于不同规模和发展阶段的企业,需要提供差异化的财政补贴与税收优惠政策,以增强政策的精准性。建议引入动态调整机制,根据市场变化和技术发展趋势对政策进行优化,同时加强对政策执行效果的评估,以确保政策与产业需求的匹配度。

3.4 强化本土品牌建设与国际合作

品牌建设是提升市场竞争力的重要环节。上海应支持本地企业开拓国际市场,通过政府间合作协议,降低企业国际化的准入门槛。鼓励企业参加国际车展和技术博览会,扩大品牌影响力^[6]。上海应支持本土品牌参与国际展会,并通过政策激励推动其进入“一带一路”沿线国家市场。在技术层面,需深化与国际领先企业的合作,在自动驾驶和新能源材料等领域开展联合研发,通过“引进消化再创新”模式推动技术能力提升。在品牌传播上,政府可通过国际合作协议帮助企业扩大影响力,打造全球化品牌形象。

4 结束语

研究总结:本文基于新公共管理理论和波特钻石模型,对上海新能源汽车产业招商模式的现状与挑战进行了系统分析。研究表明,尽管上海凭借产业基础与政策优势在国内新能源汽车产业中占据领先地位,但核心技术自主性不足、产业链协作效率较低以及政策支持的精准性欠缺仍是当前面临的主要问题。结合特斯拉上海超级工厂等典型案

例^[5],本文提出四条优化路径:即巩固核心产业链自主创新能力、推动产业链的集群化与协同发展、优化投资环境与政策支持机制,以及强化本土品牌建设与国际合作。这些研究成果为提升上海新能源汽车产业的全球竞争力提供了理论支撑和实践参考。政策建议:针对现行招商模式的不足,本文提出以下三点优化建议:(1)加强核心技术自主创新。通过构建开放式研发平台、强化国际技术合作以及完善知识产权保护体系,推动动力电池、高效电驱系统等领域实现技术突破。(2)优化产业链协作机制。以嘉定和临港为核心,构建区域化产业集群,同时通过数字化手段搭建产业链协作平台,提升上下游企业间的协作效率。

(3)提升政策支持的精准性与灵活性。推广“一站式”服务平台,优化招商审批流程;引入动态调整机制,根据市场和技术需求及时优化政策内容。综上所述,优化招商模式是提升上海新能源汽车产业竞争力的关键路径,也是实现“双碳”目标的重要抓手。通过持续推动政策创新与技术突破,上海有望在全球新能源汽车产业中占据更为重要的地位。

参考文献:

- [1] 胡晨.论产业园区如何开展产业链精准招商——产业链精准招商框架及方法论[J].产业创新研究,2021,(17):16-7.
- [2] 刘颖.地方政府在招商引资中的角色转变研究[J].现代经济信息,2019,(10):106.
- [3] 熊世伟,王呵成.上海发展新能源汽车产业的重点与对策研究[J].现代管理科学,2022,(05):44-9.
- [4] 李丹,郭晨,安义中.产业链理论在招商引资中的应用研究——以成都电子信息产业招商引资策略为例[J].科技管理研究,2006,(10):73-5.
- [5] 张世宇.浅析我国发展新能源汽车产业面临的挑战——以特斯拉在中国上海工厂为例[J].环渤海经济瞭望,2021,(05):50-1.
- [6] 李国栋,罗瑞琦,谷永芬.政府推广政策与新能源汽车需求:来自上海的证据[J].中国工业经济,2019,(04):42-61.