

中国人民大学经济学院以研究生毕业同等学力

申请硕士学位论文写作报告

姓 名： 余谦

资格证号： 71041157

专业名称： 企业经济管理学

拟定学位论文题目： 《中国居民可支配收入对新能源汽车与燃油车选择的影响》

报告日期： 2021-01-08

一、选题依据

|  |
| --- |
| 1.目的及意义（800字以内）（主要内容：阐述选题要解决什么问题，选题有何理论和现实意义）  随着人民收入的不断提高和汽车价格的不断下探，汽车开始成为中国普通家庭的消费品，中国已在全球汽车销售市场中占较大份额，根据中国汽车工业协会发布的最新数据，2021 年我国的汽车产销量分别突破 2600 万辆，创历史新高。随着我国的人均收入逐年提高，人们的消费中心逐渐从“衣食住行”中的衣 和食转移到住和行，房地产业和汽车业成了大多数消费者关注的重点，伴随我国一些拉动内需的相关政策出台和人民手中越来越鼓的钱袋子，住房、私家车等价格较昂贵的耐用品成为了消费市场的主流。  根据历史经验，当一国的经济发展水平和国民收入达到一定水平的时候，该国的汽车消费市场将会进入一个快速发展通道，我国的汽车消费市场已经进入了这个时期。根据中汽协等相关部门的统计数据，私人购车比例占整个汽车消费市场的90%以上，而家庭使用需求是私人消费汽车最主要的原因，这表明中国开始进入家用车消费时代，昔日对于很多人还属于奢侈品的汽车开始走入寻常百姓家。 |

|  |
| --- |
| 2.文献综述（3000字左右）  做文献梳理和研究动态的综述，归纳已有的研究所做的工作，形成了哪些共识？  共识一：根据当前研究, 随着收入的增加, 消费者对纯电动汽车的偏好度下降, 中国可支配中等与偏低收入者选择新能源汽车的意愿更高。而可支配收入高的群体在购车时的选择更多，所以在购车的时候传统高档燃油车也会是参考项。  共识二：纯电动汽车的电池质量和稳定性、续航里程、安全性、充电便捷度、时长等技术不够成熟是降低这类群体选择热情的重要因素。  共识三：购买电动汽车可以得到政府补贴和减免购置税等, 降低了消费者的购车成本。如果补贴减少或者取消, 会直接影响中低收入阶层的购车意愿, 影响电动汽车的推广。  列举出在哪些问题上仍未形成共识，各种不同的观点是什么？  观点一：随着可支配收入增加对新能源购买的意愿增加，但随着可支配收入达到一定程度后，对新能源汽车的选择意愿降低。  观点二：当前影响购买新能源汽车最主要的因素不一定是可支配收入  观点三：现在新能源汽车还不成熟，近几年不会考虑新能源汽车  观点四：传统燃油车发展数十年，相对稳定，而新能源汽车发展时间不长，对其信任感不足  针对目前的研究，你发现了哪些问题想要继续研究？  假设证明：  1、家庭可支配收入与消费者购买汽车的意愿呈现正相关关系  2、家庭可支配收入较低消费者购买新能源汽车的意愿强于燃油车  3、家庭可支配收入较高在已有一辆燃油车后，更愿意购买一辆新能源汽车 |

二、研究方案

|  |
| --- |
| 1.论证方法及数据来源  说明论证拟采用的方法：  多元线性回归模型、协方差、相关系数、面板数据模型等  数据及其来源：  国家统计局数据、新能源汽车与燃油车的行业报告、问卷调查等 |
| 1. 核心观点（主要内容：初步阐述可能得到的观点及结论）   在居民有购车意向的前提下可能得到的观点：  （1）可支配收入中等与较少的家庭，家庭更多的会考虑电动车。而可支配收入较高的家庭由于在购车时更倾向于选择较为高级的燃油车。  （2）可支配收入中等与较少的家庭在选择购车时由于对价格更为敏感，购车时更多关注：充电价格、保养费用、正常补贴、折损率等。可支配收入价高的家庭在选择购车时由于对价格更不敏感，购车时更多关注：智能硬件、加速、自动/辅助驾驶、人机交互、在线娱乐系统等。  （3）根据现有时序数据可发现当前新能源汽车销售呈现增长趋势，越来越多的家庭逐渐开始认可新能源汽车。 |
| 3.创新之处（主要内容：简要阐述创新点，比如方法创新、方向创新、观点创新等等）  （1）理论价值：结合微观主体的实际出发，充实的理论模型、计量模型。得出消费者购车时对新能源和燃油车的普遍选择  （2）实践价值：可以使汽车企业更具针对性地在产品价格方面进行调整，对于提升新能源汽车和燃油车的影响力和竞争力，促进我国新能源汽车和燃油车企业的快速健康发展，无疑具有重要的现实研究意义和实践参考价值。  （3）研究对象创新：新能源汽车与燃油车的选择是当前热点话题，也是与居民生活息息相关的话题。而对于这方面的研究文献较少。业界也少有通过分析居民可支配收入对新能源汽车和燃油车选择的相关分析文献。  （4）研究方法创新：通过调查问卷获得大量的一手数据，并在此基础上对数据进行科学分析，构建了一个指标体系较为完整的居民收入水平对新能源汽车与燃油车选择的量化模型。计划使用相关性分析以及logistic回归的方法全面地探讨影响选择新能源汽车或是燃油车的因素，并将影响购买意愿的因素进行定量量化，为汽车行业发展提供准确、直观、科学的引导。 |

|  |
| --- |
| 4.参考文献  1. 书   1. 期刊   3. 某本书中的某章或多个作者主编的会议文集  4. 非出版物  5. 电子出版物或电子来源的资料  6. 电子论坛的邮件 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 5.论文提纲（写到二级标题）  题 目： 《中国居民可支配收入对新能源汽车与燃油车选择的影响》  主题词：可支配收入、新能源、燃油、汽车、选择  **摘要**  **第1章 绪论**  **1.1 研究背景**  随着人民收入的不断提高和汽车价格的不断下探，汽车开始成为中国普通家庭的消费品，中国已在全球汽车销售市场中占较大份额，根据中国汽车工业协会发布的最新数据，2021 年我国的汽车产销量分别突破 2600 万辆，创历史新高。随着我国的人均收入逐年提高，人们的消费中心逐渐从“衣食住行”中的衣和食转移到住和行，房地产业和汽车业成了大多数消费者关注的重点，伴随我国一些拉动内需的相关政策出台和人民手中越来越鼓的钱袋子，住房、私家车等价格较昂贵的耐用品成为了消费市场的主流。  **1.2 问题提出**  家庭可支配收入与消费者购买汽车的意愿是否呈现正相关关系？  **1.3 研究目的**  论证：  1、家庭可支配收入与消费者购买汽车的意愿呈现正相关关系  2、家庭可支配收入较低消费者购买新能源汽车的意愿强于燃油车  3、家庭可支配收入较高在已有一辆燃油车后，更愿意购买一辆新能源汽车  **1.4 研究意义**  1.4.1 理论意义  理论价值：结合微观主体的实际出发，充实的理论模型、计量模型。得出消费者购车时对新能源和燃油车的普遍选择  1.4.2 实践意义  实践价值：可以使汽车企业更具针对性地在产品价格方面进行调整，对于提升新能源汽车和燃油车的影响力和竞争力，促进我国新能源汽车和燃油车企业的快速健康发展，无疑具有重要的现实研究意义和实践参考价值。  **1.5 研究方法**  论证拟采用的方法：  stata工具：协方差、相关系数、多元线性回归模型等  数据及其来源：  国家统计局数据、新能源汽车与燃油车的行业报告、问卷调查等  **1.6 论文文创新点**  研究对象创新：新能源汽车与燃油车的选择是当前热点话题，也是与居民生活息息相关的话题。而对于这方面的研究文献较少。业界也少有通过分析居民可支配收入对新能源汽车和燃油车选择的相关分析文献。  研究方法创新：通过调查问卷获得大量的一手数据，并在此基础上对数据进行科学分析，构建了一个指标体系较为完整的居民收入水平对新能源汽车与燃油车选择的量化模型。计划使用相关性分析以及logistic回归的方法全面地探讨影响选择新能源汽车或是燃油车的因素，并将影响购买意愿的因素进行定量量化，为汽车行业发展提供准确、直观、科学的引导。  **第2章 理论基础与文献综述**  **2.1 新能源汽车产业研究**  **2.1.1 新能源汽车概念**  **2.1.2 新能源汽车类别**  不插电式混合动力（HEV）、插电式混合动力（PHEV）、纯电动（EV）以及增程式电动汽车（REEV）  **2.2 燃油车产业研究**  **2.3 居民可支配收入的影响因素**  **2.4 本章小结**  表：不同收入家庭户均购车支出及汽车现值   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | 户均年收入 | 每百户拥有汽车量（辆） | 户均购车支出（元） | 户均汽车现值（元） | 汽车现值占家庭总资产比重（%） | | 1.0万元以下 | 0 | 39 | 35 | 0.04 | | 1.0-1.5万元 | 0 | 176 | 65 | 0.06 | | 1.5-2.0万元 | 1 | 621 | 445 | 0.31 | | 2.0-2.5万元 | 1 | 167 | 130 | 0.07 | | 2.5-3.0万元 | 1 | 543 | 400 | 0.18 | | 3.0-3.5万元 | 2 | 2737 | 2010 | 0.74 | | 3.5-4.0万元 | 2 | 3359 | 2486 | 0.84 | | 4.0-4.5万元 | 4 | 4985 | 3164 | 5.38 | | 4.5-5.0万元 | 3 | 3973 | 3014 | 4.74 | | 5.0-5.5万元 | 5 | 4921 | 4444 | 5.28 | | 5.5-6.0万元 | 10 | 9642 | 6731 | 4.97 | | 6.0-8.0万元 | 14 | 15359 | 12547 | 5.03 | | 8.0-10.0万元 | 38 | 42896 | 32667 | 5.06 | | 10.0万元以上 | 65 | 120308 | 94969 | 5.37 |   注：户均年收入1.0万元以下和1.0-1.5万元之间的家庭每百户汽车拥有量接近0辆，故表中数据为0。  国家统计局数据表格数据显示：家庭收入越高的每百户拥有汽车量也越多，户均购车支出也越高，汽车现值占家庭总资产比重也越高。所以可初步得出家庭可支配收入与消费者购买汽车的意愿存在相关关系。针对这个课题想进一步进行研究。   1. **研究框架及调查问卷设计**   **3.1 变量因素选择**  **3.1.1 居民人均可支配收入影响因素**  可支配收入：城镇居民、农村居民、收入来源、收入分层划分：1万元以下、1.0-1.5万元、1.5-2.0万元、2.0-2.5万元、2.5-3.0万元、3万元以上  **3.1.2 新能源与燃油汽车消费行为影响因素**  新能源汽车：保值率、保养费用、保险费、充电费用、政策补贴费用、驾乘体验、科技感、充电速度等  燃油汽车：保值率、保养费用、保险费、燃油费、购置税、豪华感、稳定性、品牌价值等  **3.2 问卷设计**  在2年内有购车意愿或已有车的前提下：围绕设计居民可支配收入的相关问卷数据与在选择购车时具体哪些因素会使消费者在购车时对新能源与燃油车选择时产生影响。  **3.3 样本选取依据**  正式版问卷的发放采用线上的方式，主要采取电子版问卷发放途径。电子版问卷发放将选择了在国内最大的在线问卷 调查网站”问卷星”进行邀请有偿作答，样本数量将符合样本总量应达到问卷题目数量5倍以上的要求。  **3.5 本章小结**  总结本章节研究主体的变量因素选择、变量设计、问卷设计、样本选取依据  **第 4 章 数据分析和结果讨论**  **4.1 问卷数据特征描述性统计分析**  **4.1.1 收入分析**  对问卷数据的研究主体收入因素进行描述行统计分析与说明  **4.1.2 意向分析**  对问卷数据的研究主体新能源与燃油汽车进行描述行统计分析与说明  **4.1.3 购买预算分布**  分析消费者不同居住地的收入水平下的不同购买预算  **4.1.4 关注分析**  分析不同收入水平下消费者对新能源汽车与燃油车的关注因素分析  **4.2 相关系数分析**  分析变量与变量之间的相关性将使用协方差与相关系数进行分析：  协方差：    相关系数：    **4.3 回归分析**  使用回归分析证明以下假设是否成立：  1、家庭可支配收入与消费者购买汽车的意愿呈现正相关关系  2、家庭可支配收入较低消费者购买新能源汽车的意愿强于燃油车  3、家庭可支配收入较高在已有一辆燃油车后，更愿意购买一辆新能源汽车  **4.4 稳健型检验**  对结果数据进行稳健性检验  **第 5 章 研究总结**  **5.1 总结**  **5.2 对策建议**  **5.3 研究不足与展望**  **参考文献**  **附录**  **致谢** |