

关于印发广州市汽车产业2025战略规划的通知

穗府办〔2018〕5号

各区人民政府，市政府各部门、各直属机构：

《广州市汽车产业2025战略规划》已经市人民政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。实施中遇到问题，请径向市工业和信息化委反映。

广州市人民政府办公厅

2018年3月29日

广州市汽车产业2025战略规划

序言

汽车产业是技术密集型、人才密集型和资金密集型产业，既是传统产业，也是率先践行工业4.0和“互联网+”的新兴产业，是实现新一轮科技革命和产业变革的重要载体，是国民经济重要支柱。建设汽车强国是推动制造业由大变强、实现制造强国战略目标的重要支撑，更是实现中华民族伟大复兴和中国梦的重要保障。

当前，新一代信息网络、新能源、新材料等技术与汽车产业相互融合，驱动产业生态深刻变革，汽车产业生态和竞争格局面临重构。汽车产品加快向低碳、电动、智能化方向发展，汽车正从单纯的交通工具转变为大型移动智能终端、储能单元，汽车生产由过去的大批量流水生产向充分互联协作的智能制造演进，个性化定制将成为未来发展趋势，智能交通、共享出行、个性化服务成为重要方向，这对广州汽车产业既是挑战，更是机遇。

未来10年是广州汽车产业实现中国品牌赶超国际知名品牌、智联新能源汽车与国际同步发展的历史机遇期。为落实市委、市政府的战略部署，加快广州汽车产业转型升级，特制定本规划。

第一章 广州市汽车产业发展基础

近年来，广州市贯彻落实创新驱动发展战略，加强规划引领，加快结构调整，强化核心能力培育，推动广州汽车产业由制造向创造，由速度向质量，由产品向品牌转变，实现了新常态下跨越式发展。目前，广州市是全国三大汽车生产基地之一，也是国家汽车及零部件出口基地、国家节能与新能源汽车示范推广试点城市。汽车产业发展总体形势良好，支柱产业地位突出，是拉动广州经济社会发展的强大引擎。

一、总体发展态势良好，产业规模跃居前列

得益于广州良好的营商环境，日系三大品牌（本田、日产、丰田）相继落户广州，奠定了广州汽车产业基础。广汽传祺自主品牌创建发展，Jeep、北汽等也相继引入，初步形成了日系品牌、中国品牌和欧美品牌共同发展的多元化汽车品牌格局，2017年全市汽车产能236万辆。

广州汽车产量从2012年的138.4万辆提升至2017年的310.8万辆，年均复合增速17.6%，高于全国平均水平5.9%。占全国汽车产量的比重由2012年的7.2%，提升至2017年的10.7%。2017年广州整车产量规模在国内特大汽车城市中排名第一，广州汽车制造业工业总产值达5142亿元，占广州市规模以上工业总产值的28.5%，同比增长17.4%，其中零部件制造业产值达1364亿元，同比增长14.4%。

表1 广州市2012-2017年汽车产业规模

指标	2012年	2017年	年均增幅
汽车产能	162万辆	236万辆	7.8%
汽车产量	138.4万辆	310.8万辆	17.6%
占全国汽车产量比重	7.2%	10.7%	——
汽车工业产值	2721亿元	5142亿元	15.7%
占规模以上总产值比重	16.9%	28.5%	——

二、自主研发国内领先，品牌实力大幅提升

目前，广州拥有汽车行业国家级企业技术中心1个（广汽研究院）、省级企业技术中心9个、省级工程中心2个。广汽集团坚持正向开发，形成了一整套先进的研发流程与体系，总结出了基于跨平台模块化架构的汽车正向开发技术，构建了一支结构合理、技艺专精的研发团队，具备了同时主导开发三款整车和多款发动机、变速箱等核心部件的能力。广汽“传祺”通过整合丰田生产方式、本田精益管理，融合岭南文化精致细腻的特点，对生产、物流及装配方式进行优化，着力打造广汽生产方式。充分融合欧美和日韩体系的优势，形成了广汽独具特色的供应链体系，构造了技术最优、品质最佳、成本最低和供应最及时的广汽采购方式。

2016年，广汽“传祺”、东风“启辰”、北汽“绅宝”等中国品牌汽车合计产量达53.73万辆，占广州汽车产量20.4%。其中广汽“传祺”品牌销量连续7年实现产销规模的持续高增长，2017年销量已达50.86万辆，GS4和GS8车型持续热销，广汽“传祺”品牌已经成为广州创造的新名片。

2017年初，东风启辰在广州成立，将坚持传统汽车与新能源汽车双线并举的路线，加大产品研发投入，加快拓展产品线。启辰造型中心在花都正式落成，进一步提高造型设计领域独特性和竞争力，未来将搭建强大的专业设计团队，为启辰自主创新助力。

三、产业集群不断壮大，聚合效应逐步凸显

广州汽车产业集群日益完善，逐步形成了东部、南部和北部三大汽车产业集群。2017年，整车产能进一步扩充，集聚了一大批汽车零部件以及汽车认证检测机构。东部汽车产业集群包括黄埔区和增城区，以广汽本田、北汽（广州）为依托，形成广汽本田66万辆、北汽（广州）10万辆产能。南部汽车产业集群包括番禺区和南沙区，以广汽乘用车、广汽丰田为依托，形成广汽乘用车35万辆、广汽菲克16万辆、广汽丰田48万辆产能。北部汽车产业集群包括花都区 and 从化区，以东风日产为龙头，加上东风启辰和广汽比亚迪，主要生产乘用车和纯电动新能源汽车，产能达60万辆。

表2 广州市三大汽车产业集群

产业集群	区域	企业	产能
东部集群	黄埔区	广汽本田	30 万辆
	增城区	广汽本田	36 万辆
		北汽（广州）	10 万辆
南部集群	番禺区	广汽乘用车	35 万辆
		广汽菲克	16 万辆
	南沙区	广汽丰田	48 万辆
北部集群	花都区	东风日产	60 万辆
		东风启辰	
	从化区	广汽比亚迪	1 万辆

四、产业创新有序推进，智联电动蓄势待发

广州市是国家批准的首批十城千辆新能源汽车推广应用城市（群）之一，截至2017年底，全市累计推广应用新能源汽车约5万辆，全市新能源汽车产量7706辆，同比增长53%。目前，已具备动力电池系统、电机、电机控制器等新能源汽车零部件同步开发和整车开发能力，搭建了新能源汽车整车动力系统的拓扑结构及整车仿真平台，实现了整车控制策略平台设计开发，整车综合性能逐步提高至国内领先水平。

在智能网联汽车领域，无人驾驶关键技术的研发已取得突破。在智能驾驶、车联网、电子电器等方面有丰富的技术积累，并取得了相关研发成果，广汽集团自主研发的无人驾驶汽车WitStar（祺迹），已具备局部区域内任意预设两点的全自动无人驾驶能力。东风日产、东风启辰在2010年以呼叫中心服务为核心的第一代车联网服务上线后，2017年推出第二阶段的车联网服务和产品开发，实现车联网服务的实时在线。同时，东风启辰正与高德地图进行战略合作，目标在2020年实现100%联网化。

此外，广汽智联新能源汽车产业园于2017年正式开工建设，产业园建成后 will 形成智能网联新能源汽车年产能40万台的规模，形成国际智联新能源汽车产业价值园区，并构筑起全球智联新能源汽车的创新枢纽。中国电器科学研究院有限公司投资建设国家智能汽车零部件质量监督检验中心，该中心将成为从事智能汽车零部件产品质量监督检验和仲裁的权威机构，从而有力推动广州智能网联汽车制造产业及配套检验检测服务业发展。

五、产业链条日趋完善，服务业规模不断扩大

作为国际大都市、千年商都，广州汽车市场的消费能力一直保持在全国前列。据统计，截至2017年底，广州汽车保有量约为240万辆。广州本土汽车市场的繁荣发展，带动了汽车维修及配件、金融保险、汽车租赁、汽车会展等服务加速朝着产业化、专业化方向发展，已形成较为完善的产业链条。同时，广州地区的汽车4S店已达350多家，涵盖了主流的汽车品牌，汽车配件和用品店2000多家。拥有广汽汇理、众诚汽车保险、广汽租赁、大圣科技和唯品会等一批汽车金融保险和互联网企业。中国（广州）国际汽车展览会已成为国内三大汽车展览会之一。

综上所述，汽车产业正处于技术升级及消费结构转型的关键时期，对于以传统燃油汽车为主的广州汽车工业而言，仍有不少问题需要重视，如：中国品牌汽车研发投入离国际主流汽车企业的研发投入水平还有较大差距，竞争力有待增强；智能网联新能源汽车产业基础相对薄弱，重点领域关键技术有待突破；自主创新能力不足，产业发展的体制模式有待优化；国际化战略处于起步阶段，开放发展需要深化；自主研发投入有待加强，核心零部件亟待突破；产业价值链有待延伸，汽车服务业质量仍需提升等。

第二章 指导思想、基本原则、战略定位和规划目标

一、指导思想

全面贯彻“中国制造2025”、《汽车产业中长期发展规划》《广州制造2025战略规划》，以创新驱动为引擎，以提质增效为中心，以做大做强中国品牌汽车为主线，以智能网联新能源汽车为突破口，以“一带一路”、粤港澳大湾区和南沙自贸区建设为契机，深入推进汽车产业供给侧结构性改革，增强自主研发能力，提升合资合作水平，完善产业配套体系，强化人才培养，促进产业转型升级，优化产业环境，鼓励企业实施国际化战略，推动广州汽车产业从规模速度型向质量效益型转变，实现广州由汽车大市向汽车强市转变，将广州打造成为全球知名的汽车之城。

二、基本原则

（一）市场主导，政府引导。

发挥市场在资源配置中的决定性作用和政府宏观调控引导作用，加强政策扶持和环境营造，规范产业发展秩序，发挥企业主体作用，激发企业活力和创造力，促进汽车产业转型升级提质增效，引导高端生产要素向汽车制造业领域集聚。引导汽车产业向智能化、网联化和电动化发展，准确把握薄弱环节，突破发展瓶颈，扎牢基础，提高核心竞争力和可持续发展能力。正确认识新一轮科技革命和产业变革趋势，加强战略谋划和前瞻部署，全面统筹布局，在未来竞争中占据制高点。

（二）整体推进，重点突破。

加大资源要素投入力度，统筹规划，合理布局，建立以中国品牌汽车为主体，关键零部件、工艺工程装备、试验检测和后市场服务为支撑的现代汽车工业体系，明确重点发展方向，全面提升创新能力，积极发展智能网联新能源汽车，加快重点领域和关键环节突破发展。

（三）自主创新，开放包容。

坚持把创新驱动摆在汽车产业发展全局的核心位置，推动跨领域、跨行业融合创新，着力攻克关键核心技术，完善创新链与产业链，形成自主发展能力。提升国际国内合作深度和广度，积极有效引进境外资金和先进技术，重整产业链，进一步提升产业发展质量和水平，创新汽车出口方式，加快汽车产业布局全国、走向全球。

三、战略定位

大力发展中国品牌，推进智能网联新能源汽车产业化，健全创新开放共享体系，把广州打造成为具有国际影响力的汽车产业“两区一高地”。

（一）打造中国品牌汽车标杆引领区。

把握国内汽车市场消费升级机遇，加强企业技术创新、生产制造、质量把控、售后服务、品牌宣传等能力建设，引导企业“增品种、强品质、创品牌”，坚持质量优先、以质取胜的高品质发展道路，在全国率先创新中国品牌整车与零部件企业合作模式，加快构建国际一流的零部件供应体系。积极引导广州市的中国品牌走出去，培育1-2个世界知名的中国品牌。培育1家产品品类齐全、产品品质和品牌美誉度位居中国品牌汽车第一、产销规模位居中国品牌汽车企业前三、具备国际竞争力的领军企业。培育1-2家排名在中国前十的汽车零部件企业，将广州汽车产业打造成为中国品牌汽车的标杆引领区。

（二）打造国家智能网联新能源汽车产业化示范区。

探索智能网联和新能源汽车的多维度、深层次融合发展，推动产业生态培育为主，带动测试基础设施建设、智慧交通应用等示范，建设集智能网联新能源汽车研发设计、智能制造、示范应用、测试认证和开放共享的多元化产业平台。加强国产车载智能终端及其零部件的开发和产业化，整合区域内芯片集成、智能控制等软硬件资源，促进信息通信、影像雷达、定位传感、车载终端和操作系统等研发与产业化，加快建设智能网联汽车大数据平台。提升测试认证能力，借助数据广东提升开放共享服务。构建以“广州为中心、大湾区协同、全国多地支撑”的智能网联汽车战略布局，在广州形成“一核三翼”的产业布局。逐步推进智能网联汽车封闭示范区、半封闭示范区和开放示范区的布局建设，通过聚焦广州智能网联汽车电子产业，打造引领国内外的智能网联汽车电子产业综合基地、国际领先的智能网联汽

车零部件产业基地和全国领先的智能网联汽车制造共享基地以及全球智能网联汽车电子产业创新中心、国际一流的5G（第五代移动通信技术）互联网和智慧交通运营示范中心。

（三）打造汽车产业创新开放共享高地。

实施创新驱动战略，推进供给侧结构性改革，加大政策资金支持力度，着力构建以企业为主体、市场为导向、政产学研用相结合的科技创新体系，探索汽车产业价值创新园区发展的新理念、新模式，建设协同攻关、开放共享创新平台，吸收高端要素资源对汽车智能化、无人驾驶和新能源动力方面研发，构建智能网联新能源汽车产业集群。培育1-2家智能网联、新能源汽车的国家级、省级制造业创新中心。鼓励传统汽车企业开展与新兴汽车企业、互联网企业等跨界合作，推进全产业链协同发展。引导信息通信、能源交通、材料环保等领域与汽车产业深度融合，构建新型产业生态。支持汽车共享、智能交通等关联技术融合和应用。依托“一带一路”、粤港澳大湾区、南沙自贸区建设，加强国际合作，创建国际汽车产业创新中心，探索外资投资管理权限在新能源汽车和智能网联汽车领域突破。落实国企改革精神以及职业经理人试点方案，推进新一轮的改革促发展工作，积极健全国有企业领导人员薪酬考核机制，创新和探索中长期激励约束机制，吸引和留住优秀的经营管理人才，做优做活国有企业，激发国有资本的效率。

四、规划目标

经过努力，广州汽车产业创新体系进一步完善，创新能力达到国际先进水平，新能源汽车实现规模化发展，燃料电池汽车性能指标达到国际先进水平，智能网联汽车进入世界领先行列。广州市的中国品牌汽车全产业链协同发展，质量和可靠性全面提升，形成从整车到关键零部件的完整工业体系和自主研发能力，提升广州市的中国品牌汽车核心关键零部件的自主供应能力。合资合作进一步深化，国际产能合作取得积极进展。

到2020年，广州市汽车总产能达300万辆，产销规模保持在中国汽车制造基地前三位，力争实现汽车制造业年产值6500亿元。广州市的中国品牌汽车在全国布局产能达150万辆，产销规模位居中国品牌前五位。广州市新能源汽车产能达30万辆，进入国内前五位。乘用车新车整体油耗降至5升/100公里。

智能网联汽车实现产业化并达到有条件自动驾驶水平（L3），驾驶辅助水平（L1）和部分自动驾驶水平（L2）新车装配率超过50%，智能网联汽车与国际同步发展。广州市的中国品牌汽车实现批量向“一带一路”国家出口，并逐步实现向发达国家出口。汽车后市场及服务在价值链中的比例达到50%。初步建成功能齐全、设施先进、服务能力与产能相适应的汽车产品第三方检测认证服务平台。

到2025年，广州市汽车总产能达500万辆，力争产销规模居中国汽车制造基地第一，力争实现汽车制造业年产值1万亿元。广州市的中国品牌汽车在全国布局产能达250万辆，产销规模位居中国品牌前三位。广州市新能源汽车产能达100万辆，进入国内前三位。乘用车新车整体油耗降至4升/100公里。

智能网联汽车实现产业化并达到高度自动驾驶水平（L4），驾驶辅助水平（L1）、部分自动驾驶水平（L2）和有条件自动驾驶水平（L3）新车装配率达80%，智能网联汽车进入世界先进行列。广州市的中国品牌汽车在全球影响力得到进一步提升。汽车后市场及服务在价值链中的比例达到60%。完成区域内汽车产业相关的检验检测认证机构的深度整合，建成立足广州、覆盖华南、辐射东南亚的国家级汽车产品第三方公共服务平台，服务能力与华南地区汽车企业年产量的规划产能相适应。

表3 广州市汽车产能规划目标

规划目标	2020年	2025年
汽车总产能	300万辆	500万辆
中国品牌汽车产能	150万辆	250万辆
新能源汽车产能	30万辆	100万辆
总产值	6500亿元	10000亿元

第三章 重点任务

围绕广州市汽车产业的战略定位和规划目标，抓住广州发展的黄金期、窗口期和机遇期，重点在中国品牌汽车发展、智能网联新能源汽车产业化、创新体系建设、零部件体系完善、后市场开拓以及国际化发展等领域开展工作。

一、巩固发展优势，打造世界知名汽车品牌

广州市的中国品牌汽车研发投入离国际主流汽车企业的研发投入水平还有较大差距，竞争力仍有待加强，同时也面临历史上前所未有的发展机遇，必须抓住当前发展的窗口期，乘势而上，迅速抢占制高点。

（一）全力培育品牌企业。

1.鼓励汽车产业链内以及跨产业的资本、技术、产能和品牌等合作模式，支持优势企业以相互持股、战略联盟等方式强强联合，不断提升产业集中度。统筹资源配置，全力支持广汽“传祺”等广州市的中国品牌汽车打造成为世界知名汽车品牌。支持优势特色企业做大做强，成为具有较强国际竞争力的汽车领军企业，积极培育具有技术创新优势的零部件、连锁维修企业和汽车咨询服务企业成长为“小巨人”。

2.加强品牌培育。提高品牌培育意识，引导企业实施品牌战略，夯实广州品牌汽车竞争力基础，强化广州汽车品牌文化内涵设计和推广工作，提升品牌价值。推动建立广州汽车品牌建设促进组织和机制，充分利用国际产业合作、重大活动等机会推广广州汽车品牌。密切产融合作，支持优势企业进行国际知名品牌收购和运营管理。将广州市的中国品牌汽车打造成为产品品质高，品牌认可度、产品美誉度及国际影响力强的具有较强国际竞争力的品牌。

3.加快服务化转型。积极引导广州市的中国品牌汽车企业创新理念、突破传统发展模式，在观念上确立向服务型制造转型的清晰思路，积极探索工业化和信息化相互融合、制造业和服务业相互渗透的发展模式和发展路径。

专栏1 品牌企业培育工程

鼓励汽车产业链内以及跨产业的资本、技术、产能、品牌等合作模式，支持优势企业以相互持股、战略联盟等方式强强联合，不断提升产业集中度。统筹资源配置，进一步加大财政支持力度，将广汽“传祺”等广州市的中国品牌汽车打造成为世界知名汽车品牌。争取到2020年，培育出1家产销突破100万辆、到2025年产销超150万辆、位列中国品牌前三位的汽车企业。

（二）大力打造品质工程。

1.夯实智能制造工艺基础。扎实推进工业强基工程，推动关键基础材料和先进基础工艺等重点领域的攻关行动，鼓

励科研机构 and 骨干企业开展技术创新，突破制约制造业质量提升的关键共性技术瓶颈。

2.大力推进智能工厂建设。加快推动汽车制造与移动互联网、云计算、大数据、物联网结合，支持有条件的制造企业面向产业链关联配套企业建设智能互联工厂，搭建制造需求与制造资源高度优化匹配的协同开发、云制造平台。

3.推动发展服务型制造。积极引导制造企业以用户为中心构建智能服务平台，融合原材料供应链、整车制造生产链和汽车销售服务链，推动制造企业向个性化定制、整体解决方案和全生命周期管理等高端服务发展，实现企业提质增效。

（三）重点实施精品战略。

1.利用大数据等工具加强对消费者的深度研究，真正满足用户对品种多样化、品质高端化、生产定制化的需求。

2.增加车型品种供应，利用SUV（运动型多用途汽车）产品的良好带动效应，推动轿车和MPV（多用途汽车）产品的均衡发展。

3.继续优化跨平台模块化架构，提升车型的品质、降低成本，增强产品竞争力，提升车型的盈利水平，走可持续发展道路。

4.突破传统燃油车开发理念的束缚，积极探索适合智能网联新能源汽车、共享移动出行方式的全新开发思路。

二、推进智能网联新能源汽车产业化，引领产业转型升级

广州在新能源汽车“三电”（电池、电机、电控）核心技术及布局方面还比较薄弱，商业模式需要创新。在智能网联汽车领域目前主要依靠企业自身投入，汽车企业、互联网企业、电子信息企业、科研院所及相关机构没有形成产业融合协同机制，政策扶持力度尚需加大。广州汽车产业需加大政府引导，以企业为主体，以市场为导向，大力推动智能网联新能源汽车产业发展。

（一）加快新能源汽车市场化进程。

1.突破重点领域核心关键技术。以纯电动汽车为主要技术路线，重点发展电池系统、下一代电力电子功率器件、分布式驱动控制、制动能量回收系统、多能源动力系统集成、与车辆互联互通、多能源高度融合智能电网、无线充电、动力总成集成控制开发等前瞻性技术。推动轻量化纯电动汽车底盘平台、电池系统的集成优化、下一代电机驱动技术、电动热泵空调技术和智能充电技术等应用技术开发。加强动力电池、燃料电池、石墨烯电池等前沿电池技术的研发。加大纯电动汽车标准研究平台、整车及关键零部件测试评价平台、基础数据库、整车及系统安全研究平台和智能管理及系统安全运行研究、检测评价和监测平台等共性平台建设。

2.搭建市场化创新平台。整合各种社会资源，通过混合所有制改革的方式，努力建成节能与新能源汽车产业共性基础技术研究院、制造业创新中心。利用企业投入、社会资本，国家科技计划专项、基金等统筹组织企业、高校、科研院所等协同攻关，重点围绕动力电池与电池管理系统、电机驱动与电力电子总成、电动汽车智能化技术、燃料电池动力系统和纯电动动力系统5个创新链进行市场化创新孵化。

3.发展核心零部件产业集群。建设新能源汽车零部件产业集聚区，重点开展动力电池关键材料、单体电池、电池管理系统等技术联合攻关，加快实现动力电池革命性突破，发展驱动电机和电机控制器、动力电池及管理系统、燃料电池系统及电堆、增程式发动机、高压总成、整车控制器等先进零部件，推进电机、电池、逆变器等关键核心零部件的自主化和产业化。

4.加大新能源汽车推广应用力度。积极探索并有步骤地推动车辆应用和充电的共享经济发展，全面推进公交纯电动化，各相关领域实现新能源汽车规模化、商业化应用。出租、公务及环卫、邮政、物流等公共服务领域新能源汽车保有量和使用率不断提升，社会租赁成为公共服务领域的有效补充，个人购买和使用新能源汽车的比例大幅提升。政策支持与市场资源相结合，积极推进充电桩等基础设施建设，探索电池租赁、充换电服务等多种商业模式，优化新能源汽车应用配套服务。加强动力电池回收管理，建立动力电池梯级利用和回收管理体系，鼓励发展专业化的电池回收利用企业。

专栏 2 新能源汽车市场化工程

统筹资源配置，进一步加大财政支持力度，通过搭建市场化研发平台和新能源汽车推广应用，促进关键核心技术攻克。重点推动轻量化纯电动汽车底盘平台开发、电池系统的集成优化开发、下一代电机驱动技术开发、电动热泵空调技术和智能充电技术等应用技术开发，实现新能源汽车及核心零部件产业的集群集聚发展。

到 2020 年，广州市新能源汽车产能达 30 万辆，进入国内前五。

到 2025 年，广州市新能源汽车产能达 100 万辆，进入国内前三。

（二）推进智能网联汽车产业化发展。

1.搭建智能网联汽车共性研发平台。围绕智能网联汽车，整合粤港澳大湾区区域内产学研金用核心基础资源，创建国际智能网联汽车产业创新中心。依托本区域整车、零部件、电子通信和车联网等企业和科研院所，搭建广州智能网联汽车电子产业联盟，不断完善跨产业协同创新机制，突破智能网联汽车关键零部件和技术。成立广州智能网联汽车标准联盟，加强与国家智能网联汽车标准联盟对接。推动宽带网络基础设施建设和多行业共建智能网联汽车大数据交互平台。利用好国家智能网联汽车政策资源，大力开展技术、基础设施与技术法规的研究。

2.推动整车、零部件（车载智能终端）的产业化以及产业链培育。加强区域内汽车领域战略合作伙伴的资源优势互补、协同发展，形成以智能网联新能源汽车的研发、制造、销售及售后服务为依托，融合智慧生活的全产业链开放创新生态系统。以构筑全球智能网联新能源汽车创新枢纽为总体目标，突破智能网联新能源汽车的关键技术。吸引一批 5G通信、传感、汽车芯片以及大数据、云计算、终端服务等技术先进企业落户，形成产业互联、开放共享的“高、精、尖”汽车技术产业集群。加快构建本地汽车电子产业集群，以车载智能终端产业化为突破口，以智能网联汽车电子为核心，带动激光雷达、高性能计算控制器、毫米波雷达、V2X（车对外界的信息交换）设备、高精度地图、人机交互、智能汽车系统、高性能智能悬架系统等产业发展。

3.开展智能网联汽车示范推广。建设基于宽带移动互联网智能网联汽车与智慧交通应用示范区。重点建设测试、验证环境及相应的数据收集分析、管理监控等平台，集中开展智能网联汽车产品性能验证的示范与评价，建立智能网联汽车与互联网、物联网、智能交通网络、智能电网及智慧城市等的信息交流和协同机制，探索适合区域特色、多领域联动的智能网联汽车创新发展模式。开展智能网联汽车运行环境研究、应用示范以及智能网联汽车在大型物流公司、城市智能公交系统、智慧公共移动系统、城市共享用车等方面的专项研究与应用示范。

专栏3 智能网联汽车推进工程

建设基于宽带移动互联网智能网联汽车与智慧交通应用示范区，开展智能网联汽车运行环境研究、应用示范以及智能网联汽车在大型物流公司、城市智能公交系统、智慧公共移动系统、城市共享用车等方面的专项研究与应用示范。将广州智联新能源汽车产业园打造成为千亿元级的智联新能源整车制造、研发和零部件配套中心和汽车产业价值创新园区。

搭建智能网联汽车共性研发平台，推进智能网联汽车技术创新，着力推动关键零部件研发，重点支持传感器、控制芯片、北斗高精度定位、车载终端、操作系统等核心技术研发及产业化。组织开展应用示范，完善测试评价体系、法律法规体系建设。

到2020年，智能网联汽车实现产业化并达到有条件自动驾驶水平（L3），驾驶辅助水平（L1）和部分自动驾驶水平（L2）新车装配率超过50%，智能网联汽车与国际同步发展。

到2025年，智能网联汽车实现产业化并达到高度自动驾驶水平（L4），驾驶辅助水平（L1）、部分自动驾驶水平（L2）和有条件自动驾驶水平（L3）新车装配率达80%，智能网联汽车进入世界先进行列。

（三）实现节能环保汽车规模化应用。

- 1.加大汽车节能环保技术的研发和推广。推动先进燃油汽车、混合动力汽车和替代燃料汽车研发。完善节能汽车推广机制，通过汽车燃料消耗量限值标准等，引导节能汽车的研发和消费。
- 2.加强核心技术突破。加强发动机可变气门技术、废气能量回收技术、发动机热管理技术、高效变速器、低摩擦技术、先进燃油喷射系统、48伏轻混系统、混合动力发动机技术、混合动力机电耦合技术等领域产品开发。

三、坚持创新共享，提升核心竞争力

坚持把培育企业的自主创新能力作为广州汽车产业的战略发展目标，明确把广州建设成为集汽车技术开发、跨界融合创新和体制机制创新等功能为一体的汽车创新中心。

（一）强化研发体系平台创新。

- 1.推动研发技术的网格化创新。推进新能源汽车、智能网联汽车、节能汽车、智能制造等四大方面的研发横向创新。推进新能源汽车动力电池、控制系统、车联网、大数据、芯片、感知系统、算法控制、装备制造、新能源铝合金车身和碳纤维覆盖件等领域的纵向创新。
- 2.推动研发技术的市场化创新。搭建广州汽车产业技术转化联盟和交易平台，通过大学与大学协同、大学与产业协同、企业与行业协同、创新与人才培养协同等合作方式，结合包括自然科学基金、政府专项、股权投资基金等在内的多元化的投资体系，面向全国开展先进汽车技术成果展示、交易和应用服务等。
- 3.推动研发技术的平台化创新。建设一批国家级、省级重点实验室、制造业创新中心、企业技术中心等创新平台，形成一批重大汽车产业相关的原创性科学成果。积极引导高校、科研机构、零部件企业与整车企业建立研发战略联盟，逐渐培育和构建涵盖整车企业、零部件供应商、高校、科研机构等在内的技术创新生态圈。推进技术标准、测试评价、基础设施等产业支撑平台建设，形成支撑产业发展的系统化服务能力。支持整车企业联合第三方机构建设具有南方地理环境和气候特色的第三方汽车综合检验检测测试车场，提升广州市的中国品牌汽车的验证检测能力。
- 4.推动研发技术的国际化创新。面向全球加快引进汽车设计、研发机构、研发团队和优势技术等各类创新资源。支持龙头企业通过各种方式到海外设立、兼并和收购汽车设计和研发机构。以“一带一路”、粤港澳大湾区和南沙自贸区建设为契机，打造国际汽车产业创新中心，引导高端研发平台和优质创新资源，吸引全球汽车产业高端要素参与，将广州打造为海外汽车人才归国创新创业的优选地。

(二) 鼓励跨界融合创新。

- 1.推动汽车产业实现网联化融合。围绕汽车产品、生产线、供应链及商业模式等环节，积极引导汽车与信息通信、道路智能交通、互联网的跨界融合。
- 2.推动汽车产业实现大数据融合。积极探索广州大数据与汽车产业市场分析、市场营销和收益管理等领域的融合发展。
- 3.推动汽车产业实现共享经济融合。鼓励本地整车企业与国内外互联网造车新势力开展研发和制造领域共享融合。支持汽车企业与互联网共享公司开展新能源汽车领域的共享经济融合，打造开放共享的智能网联新能源整车研发平台。
- 4.推进汽车产业实现智能制造融合。全面落实《广州制造2025战略规划》，推进数字工厂、智能工厂、智慧工厂建设，融合原材料供应链、整车制造生产链、汽车销售服务链，实现大批量定制化生产。

(三) 探索体制模式创新。

- 1.探索企业体制创新。探索建立起与市场经济相适应的经营决策、选人用人、业绩考核、收入分配等激励机制，研究探索在汽车行业试行实施国企考核研发投入按比例折算为利润的制度，充分激发企业、企业家和人才的创造力。支持在人才资本和技术要素贡献占比较高的科技型、创新型汽车企业率先开展混合所有制试点改革，允许团队核心成员持股。
- 2.探索服务机制创新。探索汽车产业园区制度创新矩阵，推进完善园区在招商引资、企业服务、金融支持、企业改革、支持实体经济方面的政策措施。
- 3.探索产业资本创新。探索成立广州市汽车产业创新发展基金，利用政府引导基金撬动社会资本，参与国内外重大汽车项目股权合作和兼并收购，并将这些产业或企业引入广州。

专栏4 创新体系构建工程

加强研发技术创新，推动研发技术的网格化创新、市场化创新、平台化创新和国际化创新。充分利用国内外研发资源打造共性研发平台，激发技术研发的市场活力，推进新能源汽车、智能汽车、节能汽车、汽车轻量化、汽车制造等技术升级。鼓励跨界融合创新，推动汽车产业与网联化、大数据、智能制造、共享生态等跨行业的创新融合，打造开放共享的智能网联新能源整车制造和研发平台。探索企业体制机制模式创新、服务机制创新、产业资本创新，通过简政放权，完善政府服务体系，借助金融创新动力，探索国有企业体制创新，开展混合所有制试点改革，激发企业创新活力。

到2020年，骨干汽车企业研发投入占营业收入4%左右。

到2025年，骨干汽车企业研发投入占营业收入6%左右。

四、加强整零协同发展，实现关键核心零部件突破

核心零部件关系到汽车整车企业的可持续发展，是广州汽车产业做大做强关键。传统汽车关键零部件技术比较落后，新能源“三电”核心部件、智能网联等缺乏行业领先、有竞争力的零部件企业，本土零部件企业研发投入不足，制约了零部件与整车的同步开发效率。

广州汽车零部件产业需要在发动机、自动变速箱、电喷系统、ABS（制动防抱死系统）等电子控制系统取得突破，建立智能网联新能源汽车核心零部件产业集群，逐步培育本地核心零部件企业，助力广州汽车产业迈向新台阶。

（一）协调整零关系，推动汽车零部件技术同步开发。

创建汽车零部件技术国家地方联合实验室，加强高等院校、科研院所、汽车整车和零部件企业之间的合作，提升广州汽车零部件产业水平。加大对现有核心零部件企业的培育力度和国内外技术先进、实力较强核心零部件领军企业的引进力度。加强对外合作，提升研发能力和产品技术水平，推动全市汽车零部件产业从提供零件和部件的配套向模块化、系列化发展，从主要生产机械类零部件向机械类零部件与电子类零部件并重发展，逐步实现与整车生产企业同步研发、同步生产、同步供货，全面提高配套能力和水平，进一步提升整车企业本地化配套份额，降低产品配套成本，提升整车产品竞争力。

（二）强化自主可控，推动汽车零部件产业重点突破。

抓住中国品牌整车企业发展机遇，围绕中国品牌整车企业，加强产业链集群集聚发展，重点支持本地龙头企业加大投资力度，发展配套的动力总成、变速器、电子控制系统、轻量化部件等高端零部件，使产品和工艺水平达到国内领先水平。

前瞻布局新能源汽车及智能网联汽车零部件，加快发展节能与新能源汽车关键零部件。重点发展三元锂等高性能电池、驱动电机、电控系统、传感器、车载光学系统、车载雷达系统、控制芯片、高精度定位、车载终端和操作系统等配套产业。

（三）加强整零合作，构建新型整零合作体系。

建设具有国际竞争力的中国品牌汽车零部件体系是发展中国品牌汽车的关键。鼓励整车企业制定中国品牌汽车零部件战略伙伴计划，探索和优化成本共担、利益共享、知识产权保护等合作机制，鼓励整车骨干企业与优势零部件企业在研发、采购等层面深度合作，建立安全可控的零部件配套体系。

鼓励大型零部件企业向全球配套转变，按照全球采购、择优竞价的原则，积极开拓国内外客户，形成专业化、中性和规模化的零部件集团。鼓励零部件企业对标国际优秀同行制定发展战略，通过加强研发实力、市场扩展、收购等手段进入国际整车企业的配套体系。

专栏5 零部件集聚引领工程

加强顶层设计，依托本地龙头企业规模化发展，加强零部件的产业链自主创新和集聚布局，实现“零件—部件—模块—整车”的供应链布局。按照差异化发展原则，在现有产业基础上选址番禺、增城、花都、南沙、黄埔和从化建设新产业园区。前瞻布局新能源汽车及智能网联汽车零部件，加快发展节能与新能源汽车关键零部件。重点发展三元锂等高性能电池、驱动电机、电控系统、传感器、车载光学系统、车载雷达系统、控制芯片、高精度定位、车载终端和操作系统等配套产业。

到2020年，形成1-2家产值规模进入中国前十名的汽车零部件企业集团。

到2025年，形成3-4家产值规模进入全球前五名的汽车零部件企业集团。

五、延伸产业价值链，构建后市场良性生态圈

围绕广州市打造国际商贸中心的目标，促进汽车服务业转型升级，引导汽车服务业集聚，推进制造业和服务业联动发展，做大做强汽车服务业，打造完整的汽车产业生态圈。

（一）加大产融结合力度，促进汽车金融繁荣发展。

加快构建汽车金融服务体系，积极推动大型金融机构和企业集团新设的专业性、功能性、创新型金融机构落户广州，重点扶持本地专业汽车金融和保险企业发展壮大，顺应互联网金融发展新趋势。充分发挥汽车金融对整车制造、零部件企业、汽车销售企业等汽车产业相关企业的扶持作用。支持广州汽车信贷和保险企业全国性布局，积极培育产业

投资、融资租赁等新兴汽车金融业务。

（二）延伸后市场产业链，补齐汽车回收短板。

发展生产性物流、汽车零售和售后服务、平行进口车、汽车租赁、汽车共享、二手车交易、停车服务、报废回收、汽车金融和保险，通过发展现代汽车服务业，为汽车产业发展提供良好环境，最终形成“汽车研发—零部件制造—整车制造—汽车服务业”的完整汽车产业链。鼓励企业探索移动出行商业模式创新，在移动出行大数据基础上，进一步布局综合智能交通解决方案业务。重点支持企业发展汽车绿色回收、零部件再制造等领域。充分利用本地整车企业的优势，同时辐射珠三角整车企业，打造全国知名的汽车零部件绿色制造基地，推动汽车绿色回收和拆解产业，并充分利用政策优势，打造聚焦于汽车产业的循环经济试验区。

（三）发展汽车展会及汽车文化，提高汽车产业软实力。

探索举办中国（珠江）汽车论坛，将其打造为国内顶级高层次汽车论坛之一，提升产业发展软实力和国际影响力。打造广州汽车主题公园，探索将汽车工业旅游与本地生态旅游等项目相结合。整合汽车消费、汽车体验、汽车文化、汽车服务四大主要功能，辅以旅游地产、商务办公、餐饮住宿、购物休闲等功能，以尖端科技、一流服务提供超预期体验，通过声、光、电等科技工具，建成一个以现代汽车文化和现代汽车技术为主题的汽车生活综合体。

专栏6 汽车衍生产业培育工程

鼓励发展汽车金融、二手车、维修保养、汽车租赁等后市场服务，促进循环经济、汽车展会、汽车休闲等其他相关服务业同步发展。引导本土汽车企业积极协同信息、通信、电子和互联网行业企业，充分利用云计算、大数据等先进技术，挖掘用户工作、生活和娱乐等多元化的需求，创新出行和服务模式，促进产业链向后端、价值链向高端延伸，拓展交通物流、共享出行、用户交互、信息利用等要素的网状生态圈。探索举办中国（珠江）汽车论坛。

到2020年，汽车后市场及服务在价值链中的比例达到50%。到2025年，汽车后市场及服务在价值链中的比例达到60%。

六、完善产业布局，打造国家汽车制造业基地

（一）整车布局。

未来广州汽车产业本地布局仍按东部、北部、南部等三大产业集群区完善整车产业布局。东部汽车产业集群包括增城汽车产业基地、黄埔汽车产业基地、北汽集团华南汽车生产和出口基地，主要布局广汽本田、北汽（广州）等项目。北部汽车产业集群包括花都汽车城、从化明珠工业园，主要布局东风日产、广汽日野、广汽比亚迪以及其他新项目。南部汽车产业集群包括广汽番禺汽车城和南沙国际汽车产业基地等，重点建设广州市的中国品牌汽车，将广汽番禺汽车城打造成为广州市的中国品牌汽车制造和出口基地，同时布局广汽丰田和广汽菲克等项目。

结合未来汽车产业以发展新能源汽车、智能网联汽车和中国品牌汽车为主，广州市新增中国品牌整车主要布局在番禺、黄埔、花都、增城和从化，外资合作项目主要布局广州开发区、南沙自贸区。广州市智能网联汽车主要布局在番禺、增城、花都、黄埔、南沙、白云和从化等行政区，并协同粤港澳大湾区，对接国内其他示范区，形成以“广州为中心、协同粤港澳大湾区、全国多地支撑”的战略布局，在广州形成“一核三翼”的产业布局。

支持整车企业发展总部经济，在广州本地充充分局制造产能的同时，根据市场、资源等各方面要素，积极拓展广州市外布局，降低企业的生产成本、物流费用等，提升企业的核心竞争力。支持广州市的中国品牌汽车企业在风险可控的前提下，在海外布局全散件组装工厂，提升广州市的中国品牌汽车的国际影响力，为广州市的中国品牌汽车成为世界知名品牌打下坚实基础。

在增城开发区加快推进中国汽车技术研究中心华南基地建设，依托国家轿车质量监督检验中心（天津）建设覆盖传统燃油汽车、节能与新能源汽车、智能网联汽车、商用车（改装车、特种车）整车及关键零部件的全方位检验检测能

力的具备国际影响力的汽车产品第三方检测认证服务平台，业务范围覆盖华南地区汽车及零部件相关企业、辐射东南亚。在南沙布局国家级新能源汽车动力电池检测中心。在黄埔投资建设国家智能汽车零部件质量监督检验中心。探索在番禺、增城、花都建立以车载智能终端为核心的智能网联汽车第三方测试服务平台。构建国家级汽车试验检测认证公共服务平台，加速广州检验检测高技术服务业集聚区发展。提升广州汽车产业公共服务能力和技术水平，推动区域内汽车产业检验检测认证机构整合改革、转型升级、加快发展。整合区域内的中国汽车技术研究中心华南基地等汽车及零部件检测认证资源，构建国家级汽车、新能源汽车、智能网联汽车及零部件试验检测认证公共服务平台，加速广州检验检测高技术服务业集聚区发展。

（二）零部件布局。

构建广州国际汽车零部件产业基地，打造国际高端汽车零部件制造和出口基地、国家级新能源汽车零部件产业集聚区和国家级智能网联汽车零部件产业集聚区。按照差异化发展原则，在现有产业基础上选址番禺、增城、花都、南沙、黄埔和从化建设新产业园区。

番禺园区重点构建中国品牌、欧美系及新能源乘用车等多元化汽车零部件基地。增城园区重点构建汽车核心零部件、新能源汽车关键零部件生产基地，发展智能多车型共线柔性汽车生产装备，建设汽车及高端零部件研发、检测、出口基地。花都园区重点构建汽车核心零部件、新能源汽车关键零部件、零部件再制造、国际汽车创新谷。南沙园区重点构建新能源汽车及关键零部件基地，打造区域零部件出口基地。黄埔园区重点构建汽车核心零部件与电子信息、北斗导航、物联网、新材料产业融合发展示范基地，发展新能源汽车高效动力电池、电机、电控等关键领域。从化园区重点发展商用车、新能源汽车及汽车零部件产业。

（三）后市场布局。

以中心—外围梯度转移的空间布局原则，以市场力量为主导，构建广州市汽车服务业“一心四轴”的产业空间布局，逐步形成各有特色的产业区域块状。

核心区。由天河区、越秀区、海珠区和荔湾区等4个行政区域组成广州市汽车服务业的核心区块，以高端化、信息化为主，以汽车服务业运营为特征，以大型的综合展贸集聚园区为基本模式和主要发展方向。

北部广花发展轴。由花都区、白云区连接核心区，共同构成广州市汽车服务业的北部广花发展轴。以汽车用品、汽车物流、汽车文化及其拓展延伸业态建设有特色的汽车服务业产业区块。

北部广从发展轴。由从化区、白云区连接核心区，共同构成北部广从发展轴。以信息化、网络化等先进科技手段提升、拓展已具有一定规模的汽车服务业，形成规模庞大、品类齐全的汽车服务业特色产业区块。

东部发展轴。由黄埔区向核心区域连接，共同构成东部发展轴，以整车销售、备件供销、售后服务，汽车用品展贸、汽车及零部件出口、汽车物流配送等作为汽车服务业特色产业区块。

南部发展轴。由南沙区、番禺区向北连接核心区，共同构成南部发展轴。以南沙汽车进出口大通道、汽车及零部件进出口物流园区及其配套服务作为汽车服务业特色产业区块。

七、深化开放发展，打造国际化产业中心

（一）协同合作，打造广州车企海外市场整体竞争优势。

通过加强企业相互间的对接与沟通，共同研究与探索适合广州汽车企业联合出海的有效模式与路径，加强协同合作与资源共享，发挥企业合力，实现跨企业、跨集团、跨行业的抱团联合出海。

通过深化产能合作、建立战略联盟、海外并购等方式，充分利用和整合外部资源，打造广州市的中国品牌汽车生产企业在海外市场的整体竞争优势。支持本土汽车企业与国际一流品牌汽车企业建立战略联盟，借助全球资源，全面提升广州市的中国品牌汽车在国际市场的竞争力。探索战略性入股合资伙伴，快速推动资源协同与整合，不断拓展海外销售新领域。鼓励汽车零部件企业与国外企业合资合作，开展国际交流合作。

（二）目标市场导向，加快实现从单纯的产品输出到技术与资本输出的转变。

支持广州汽车企业深入研究“一带一路”沿线各国的政策法规、风俗文化、消费环境、购买能力等，根据目标市场特点进行产品的适应性改进，提高出口的针对性和有效性。

顺应国家“一带一路”倡议不断开拓海外市场，积极推进属地化销售经营和散件组装工厂以及属地生产销售合作，提升本土化制造的能力、属地化销售经营的能力和配置全球资源的能力。推动企业品牌国际化建设，鼓励多投资主体共建共享国际营销渠道，创新营销模式。

支持以企业为主体开展国内外汽车产业有序重组整合、企业并购和战略合作。将国际化战略和本土化战略有机结合，针对重点市场，通过在当地设立研发中心、投资建厂等途径，实现从单纯的产品输出到技术与资本输出的转变。

（三）完善体系，加快广州汽车及相关产业研发体系融入全球。

充分发挥广州区位优势，建立技术合作窗口，搭建国际化的汽车产业知识产权平台，吸引全球高端技术、研发产业在广州布局，推动国际间技术合作的深化和发展，打造全球研发生态。鼓励广州市的中国品牌汽车生产企业提速布局海外研发中心，促进广州汽车及相关产业研发体系融入全球的价值链创造体系，并努力占据高端化、高附加值的产业价值链有利位置。

（四）内部优化，营造良好的国际化政策环境。

进一步完善出口有关的信用保险、担保制度与融资平台建设，通过出口信贷和税收优惠等政策，鼓励广州市的中国品牌汽车走出去。建立信息共享平台，畅通信息交流渠道，及时为企业提供各国政策法规、市场需求等信息，帮助企业获取更多的海外市场机遇。鼓励汽车企业开展粤港澳大湾区产业合作，深入研究“一带一路”国家汽车产业相关政策，寻求合作，紧密联系金融机构和各大汽车企业，积极推动国际产能合作，积极开拓新兴市场。

专栏7 国际化提速工程

通过协调合作、搭建良好的政策环境和全球的资源整合，力争2020年广州市的中国品牌汽车批量向“一带一路”国家出口，并逐步实现向欧美等发达国家出口整车，实现广州市的中国品牌汽车在全球主要汽车市场的突破。

到2025年，广州市的中国品牌汽车在全球影响力得到进一步提升，将广州建设成为国际化汽车产业中心。

第四章 保障措施

一、健全规划实施机制

按程序成立广州市汽车产业发展领导小组，由市主要领导任组长、分管市领导任副组长，小组成员由有关部门和区主要领导构成，研究部署全市汽车产业发展的重大政策、重大工程专项和重要工作安排，指导和协调各区、各部门、各企业开展工作，协调解决汽车产业发展中的重大问题。

完善政企战略决策沟通交流推进机制，加强与整车企业、重点零部件企业的沟通交流，建立市领导与重点企业高层的定期会晤、战略决策、沟通、交流和重点项目推进机制，及时解决汽车产业发展中的重大问题。调动各相关职能部门主动服务汽车产业发展，优化工作流程，简化办事环节，制定细化支持政策和配套措施，统筹协调，形成多方合力，加强资源保障和配置，提高工作效率。

二、强化政策支持力度

（一）加大财税支持。

全面落实国家税收优惠政策，加大收费清理，切实减轻企业负担。鼓励企业加大研发投入，充分发挥各类金融服务的优势，加大对中国品牌汽车、新能源汽车、智能网联汽车、燃料电池汽车和核心汽车零部件等重点领域的支持力度

（二）强化金融支持。

充分发挥市“中国制造2025”产业发展资金、市战略性新兴产业发展专项资金、市科技创新发展专项资金作用，大力支持汽车产业领域的自主创新，重点支持汽车前沿技术、共性关键技术研发、汽车产业基础研究。整合现有市级产业基金，成立广州汽车产业创新发展基金，采用股权投资等市场化方式，重点向中国品牌汽车、新能源汽车、智能网联汽车、燃料电池汽车和核心汽车零部件倾斜。鼓励金融机构对中国品牌汽车、新能源汽车、智能网联汽车、燃料电池汽车和核心汽车零部件优先给予信贷支持，通过资本市场、融资租赁、互联网金融等方式拓宽企业融资渠道，支持汽车产业企业利用多层次资本市场做大做强。

（三）加强用地支撑。

制定广州市汽车产业重点发展目录，优先将目录内汽车项目列入省、市重点建设项目，在项目立项、规划、用地报批等方面给予绿色通道支持，优先保障用地。

三、着力打造人才高地

加快落实《广州市中长期人才发展规划纲要（2010 - 2020年）》《中共广州市委广州市人民政府关于加快集聚产业领军人才的意见》（穗字〔2016〕1号）《羊城创新创业领军人才支持计划实施办法》等政策措施。支持汽车企业或研究机构引进研究开发、行政管理、财税金融等各类高层次领军人才。支持高等院校通过研修培训、学术交流、项目资助等方式培养教学骨干。支持高等院校加强汽车学科专业建设，培养创新型教育人才队伍。建立学科领军人才、汽车工匠等表彰制度。实施汽车英才计划，通过项目扶持等方式，支持汽车产业青年英才领衔开展科技研究、应用开发、成果转化等，加快培养汽车产业高素质、国际化管理人才和拔尖创新人才。引导和支持整车及零部件企业组织开展高层管理人员轮训，提高战略管理和跨文化经营管理能力。支持企业、院校培养复合型高技能人才。加大引进和培育各类人才专业服务机构，建立汽车人才信息基础数据库、人才供需信息服务平台。加快研究制定汽车企业骨干成员激励政策。鼓励企业试行期权、股权等激励方式吸引和留住骨干人才。优化考核机制，研究把研发投入、品牌推广费用加计或视同企业利润，支持企业长期健康发展。

四、完善产业发展环境

以市场主导、政府引导相结合的方式推动老旧、高排放汽车淘汰更新，鼓励推广使用节能与新能源汽车。提高城市规划和交通布局的前瞻性和科学性，合理建设布局城市道路、停车场、加油站、充电站（桩）等基础设施。支持跨界合作，鼓励共享汽车发展。大力发展汽车产业专业服务机构，支持成立汽车行业商会等专业服务机构，推动市、区、产业园区互动交流和协作，整合优化区域性人才、技术、信息、配套等资源。充分发挥各类汽车行业协会、工程学会等行业机构作用，支持其开展数据统计、成果鉴定、检验检测、标准制订、产业政策研究等工作。鼓励行业组织建设公共服务平台，协调组建行业交流及跨界协作平台，开展联合技术攻关，推广先进管理模式，培养汽车科技人才。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/123566.html>