

柳州市汽车产业发展 “十四五”规划

柳州市工业和信息化局

二〇二二年九月

目 录

引 言	4
第一章 发展现状与面临形势	5
一、发展现状	5
（一）国内外汽车产业发展现状	5
（二）柳州汽车产业总体现状	7
（三）主要企业现状	4
二、发展趋势	11
（一）汽车新内涵及制造新方式	7
（二）汽车与其他产业融合发展	7
（三）软件引领汽车产业	8
（四）新能源汽车成为转型主要方向	12
（五）汽车再制造产业快速发展	9
三、面临挑战及发展机遇	10
（一）面临挑战	10
（二）发展机遇	15
第二章 指导思想、基本原则、主要目标	17
一、指导思想	17
二、基本原则	17
三、主要目标	18
第三章 发展重点	20
一、智能网联汽车	20
（一）加大智能网联汽车关键技术攻关	20
（二）建设智能网联汽车创新发展模式	20
（三）开展智能网联汽车示范	20
二、新能源汽车	20
（一）强化整车集成技术创新	20

(二) 加快新能源汽车关键零部件技术研发	20
(三) 加大新能源汽车推广应用力度	21
三、节能汽车	21
(一) 加大汽车节能环保技术的研发和推广	21
(二) 鼓励节能汽车试点示范应用	21
四、关键总成及零部件	21
(一) 乘用车方面	21
(二) 商用车方面	22
(三) 新能源汽车方面	22
(四) 智能网联方面	22
(五) 基础产业方面	22
第四章 主要任务	23
一、完善创新体系，增强自主创新能力	20
(一) 产品创新	20
(二) 技术创新	21
(三) 体制创新	23
二、加强品牌建设，打造行业领军企业	23
三、加快汽车生产基地建设，强化龙头企业	24
(一) 打造升级版柳州汽车城	24
(二) 支持龙头企业积极开拓国际市场	25
(三) 推动开放合作	26
四、加快汽车产业转型升级，加速实施全产业链布局 ...	26
(一) 推动零部件与整车协调发展	27
(二) 完善本地产业链体系	27
(三) 加快零部件产业转型	28
五、提升全产业链制造水平，提升质量技术水平	28
(一) 推动汽车产业与工业互联网深度融合	29
(二) 引导和支持零部件企业智能化提升	30

六、构建新型产业生态，发展汽车后市场服务	30
（一）促进汽车业态创新发展	30
（二）积极发展后端及相关市场服务	34
（三）加快充换电基础设施建设	31
七、推动产业融合，提升发展水平	31
第五章 政策措施	33
一、加大金融财税支持政策力度	33
二、拓宽资金保障渠道	33
三、加强人才队伍保障	33
四、整合提升公共创新服务平台	34
五、完善土地供给政策	34
第六章 组织实施	36
一、加强组织领导	36
二、加强政策保障	36
三、加强工作指导	36
四、加大宣传力度	36
附表：柳州市汽车产业“十四五”重点投资项目表	37

引 言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是加快建设壮美广西、共圆复兴梦想的关键时期，也是我市实施“实业兴市，开放强柳”战略，打造西江经济带龙头城市和建设现代制造城的关键时期。为落实《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》、国家《汽车产业中长期发展规划》、自治区《推进广西汽车工业转型升级发展工作方案》，加快响应国家“形成国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”，按照自治区《关于推进工业振兴三年行动方案（2021-2023年）》、《柳州市凝心聚力抓产业真抓实干培育壮大发展新动能总体方案（2021—2023年）》及其7个配套实施方案的工作部署，推动我市汽车产业发展从规模速度型向质量效益型转变，推进汽车工业转型升级和高质量发展，特编制《柳州市汽车产业发展“十四五”规划》，规划期为2021-2025年。

第一章 发展现状与面临形势

一、发展现状

(一) 国内外汽车产业发展现状

国际汽车产业发展现状：随着全球经济增长和经贸规则变化，全球汽车市场与产业格局发生了重大变化，全球汽车市场进入降速调整阶段。美国、欧洲、日本等传统汽车工业发达国家和地区，汽车产销量增长态势平稳，市场逐渐趋于饱和，部分汽车制造产业已逐步向亚洲、中东等地区的发展中国家转移，其中尤以中国、印度、东盟、俄罗斯等为代表的新兴市场国家及地区的发展最为迅猛，成为带动全球汽车销量增长的主要动力。受全球经济增长减缓、国际金融市场波动和发达国家货币政策收紧等因素影响，世界贸易增速大幅减缓，汽车产业发展也受到影响。2018年全球汽车产销出现2010年以来首次下滑，2019年全球汽车产销下滑幅度进一步加深，2020年突然爆发的新冠疫情在全球蔓延，导致主要国家汽车市场继续下滑。当前，能源危机和环保问题日益严重，欧美日等国纷纷制定严格的汽车排放标准和油耗限值，跨国汽车公司加紧研发混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等新能源汽车，通过降低油耗和减少尾气排放从而达到节能环保的目的。同时，各国政府也将新能源汽车作为战略性新兴产业给予重点扶持，鼓励推广节能与新能源汽车。尽管内燃机汽车仍占据主导地位，但发展节能环保的新能源汽车已成为全球共识。从提高未来国家竞争力、保持经济和社会可持续发展的战略高度出发，各国政府还通过制定新能源汽车国家发展战略，组织实施大规模的政

府-企业合作计划，积极推动新能源汽车技术的研究；在市场导入期研究制定并实施扶持政策，出台刺激消费政策，鼓励新能源汽车的推广和应用。自 2012 年全球新能源汽车销量迈上 10 万辆台阶以来，全球新能源汽车呈现超高速增长，到 2019 年全球新能源汽车销量已达 228.48 万辆，占世界汽车总销量的 2.5 %。从目前发展趋势来看，2020 年以后，传统汽、柴油车需求总量将逐步减少，新能源汽车将逐步增加，节能与新能源汽车将成为未来汽车市场需求的发展方向。

国内汽车产业发展现状：进入新世纪以来，我国汽车产业快速发展，形成了种类齐全、配套完整的产业体系，在国民经济中的地位和作用持续增强，对推动经济增长、促进社会就业、改善民生福祉做出了突出贡献。整车研发能力明显增强，节能减排成效显著，质量水平稳步提高，中国品牌迅速成长，国际化发展能力逐步提升。特别是近年来在商用车和运动型多用途乘用车等细分市场形成了一定的竞争优势，新能源汽车发展取得重大进展，由培育期进入成长期。汽车相关产业税收占全国税收比、从业人员占全国城镇就业人数比、汽车销售额占全国商品零售额比均连续多年超过 10 %。从全球份额看，我国汽车产销量占全球汽车产销总量近 30 %，连续十一年稳居世界首位。但近年汽车市场发生重大变化，根据中国汽车工业协会数据，2020 年我国汽车产销分别为 2 522.5 万辆和 2 531.1 万辆，同比分别下降 2 %和 1.9 %，近五年汽车销量的年均复合增长率仅为 1.2 %。根据国家统计局统计，2019 年全国汽车制造业营业收入 80 846.7 亿元，同比下降 1.8 %；利润总额 5 086.8 亿元，同比下降 15.9 %；新车零售额

39 389 亿元，同比下降 8.0 %，汽车产业经济指标均呈现下滑，且利润总额的下滑幅度远超营业收入，企业运营成本高涨。同时，关键核心技术和零部件仍大量依赖进口和外资企业供应，企业研发投入强度较低，前瞻性、基础性科研投入尤其不足，自主品牌汽车主要依靠国内市场，品牌知名度、美誉度和国际竞争力尚无法与跨国知名品牌媲美。总体来看，我国汽车产业已经构建了较为完整的汽车产业体系，但仍然大而不强，汽车强国建设任重道远。“十四五”期是我国汽车产业攻坚克难的关键阶段，市场低速甚至波动增长将成为新常态，企业经营利润大幅下滑，产业发展由增量市场转变为存量市场，发展特征从总量规模扩张变为结构优化、质量提升。

（二）柳州汽车产业总体现状

“十三五”期间，我市汽车产业经历了 2016 年以来国内汽车市场从快速增长逐渐向微增长和负增长转变的时期。面对国内外形势复杂多变、经济下行压力加大的局面，我市主动研究和适应汽车消费需求结构的变化，努力实现新旧动能转换。一方面结合城市发展规划，继续加大汽车产业布局调整，提升柳州汽车城、阳和工业新区、河西工业区、新兴工业园等产业集中区集聚效应；另一方面，加快整车产品转型升级，大力发展新能源汽车；实施汽车机械零部件再升级改造工程，培育引进传统汽车关键零部件企业，强化汽车产业链；努力构建相对完整的新能源汽车本地配套体系，提升产业整体竞争力。“十三五”期间，初步实现了以 MPV、SUV、轿车等乘用车为主的产品转型升级。“十三五”期间还大力发展新能源汽车，打造“广西模式”，加快培育产业发展新

动能。汽车行业继续保持了全国先进地位，在全市工业经济所占比重近一半，成为第一大支柱产业。

全市拥有整车企业 4 家、专用车企业 4 家，规模以上零部件生产企业 308 家，资产总额 1 371.2 亿元，从业人员 9.9 万人。上汽集团、一汽集团、东风汽车、重汽集团四大汽车集团均在柳州建有生产基地，柳州本地已形成年 150.5 万辆的生产能力，其中上汽通用五菱 108 万辆（不含青岛基地、重庆基地），东风柳汽 39.5 万辆，一汽解放柳州分公司 2 万辆，广西汽车集团 1 万辆。主要产品有多功能乘用车（MPV），运动型多用途车（SUV），轿车，交叉型乘用车，微、轻、中、重型系列载货车等，培育出了“五菱”、“宝骏”、“乘龙”、“风行”等具有自主知识产权的全国知名品牌。

（三）主要企业现状

上汽通用五菱汽车股份有限公司：上汽通用五菱在国内拥有柳州河西总部、柳州宝骏基地、青岛分公司和重庆分公司四大制造基地，形成南北联动、东西呼应的发展格局。上汽通用五菱以“低成本、高价值”为企业经营理念，充分集成股东各方的先进管理方法、全面推进企业业务流程重组和内外资源整合，逐步形成了具有核心竞争力的五菱价值链。宝骏品牌乘用车以高性价比优势全面进入 MPV、SUV、轿车市场，一度年销过百万，跻身主流乘用车品牌；印尼工厂投产，全球车出口东南亚、南美、北非等海外新兴市场。新能源汽车推广应用开创了柳州模式，智能网联汽车形成了自己的特色。在“十三五”期间，各项经济指标保持稳健增长，其中，汽车产销分别完成 948 万辆和 960 万辆，与

“十二五”期同比分别增长 15.3 %和 17.1 %；工业总产值 5 815 亿元；缴纳税金 304 亿元。微车成为行业领导者，市场占有率超 70 %，已经连续 13 年保持国内单一车企销量冠军，积累了超过 2 343 万用户。

东风柳州汽车有限公司：东风柳汽公司旗下拥有乘龙、东风风行商乘两大品牌；商用车涵盖牵引车、载货车、自卸车、专用车、纯电动物流车、纯电动环卫车等系列产品，乘用车涵盖 MPV、SUV、轿车、纯电动 MPV 和纯电动轿车等系列产品。东风柳汽具有完备的四大汽车生产工艺及配套设施，拥有柳东商用车、乘用车两大新生产基地，具备年产 10 万辆商用车、40 万辆乘用车生产能力。已投建的 B+发动机项目主要生产 EW 系列 2.0、1.8T 排量发动机，当前已形成了 10 万台/年的生产能力，可满足东风集团内及其他主机厂的车型搭载需求。东风柳汽在国内拥有近 1 408 个营销服务网点，覆盖全国 31 个省、市、自治区；海外拥有近 81 个营销服务网点，产品远销美洲、非洲、中东、东南亚等 34 个国家和地区。“十三五”期间，东风柳汽海外事业版块行业地位稳固提升，商用车板块在东南亚国家 65 家 4S 网络的支持下，取得东南亚区域重载第一、牵引第二、重工第二的销售成绩。

东风柳汽公司“十三五”期间总体销量及产值呈现先增后降的趋势。商用车销量取得较大突破，销量从 2015 年的 3.2 万辆增长到 2020 年的 8.5 万辆。2020 年，东风柳汽累计生产汽车 18 万辆，同比增长 5.4 %，累计销售汽车 18.2 万辆，同比增长 4.1 %。商用车销量完成 8.5 万辆，同比增长 46.2 %。2020 年全年产值 243.9 亿，同比增长 22.7 %。

广西汽车集团有限公司：业务涵盖汽车零部件及发动机制造、改装车、非道路车、客车、新能源物流车及汽车服务与贸易，拥有超 150 万台套汽车零部件、80 万台汽车发动机、2 万辆轻型客车和 8 万辆微型改装车的综合产能。2020 年营业收入 200.7 亿元，是中国汽车工业 30 强 (26)、中国制造业企业 500 强 (338)。目前，广西汽车集团在国内已形成柳州、桂林、青岛、重庆、贵阳南北联动的制造基地，并积极扬帆出海，在印尼、印度建立了公司海外零部件生产基地。2020 年公司生产销售专用汽车 11.5 万辆，生产发动机 26.5 万台，同比增长 15.3 %，销售发动机 24.5 万台，同比增长 11.1 %。

一汽解放汽车有限公司柳州分公司：一汽解放汽车有限公司柳州分公司是一汽解放柳州整车生产基地，位于广西工业重镇柳州市社湾路 26 号，占地约 250 亩，主要生产涵盖中重型载货、牵引、自卸全系列底盘和整车产品，以生产长头牵引和轿运及矿洞自卸车为产品特色。是广西壮族自治区重点企业、国家级高新技术企业。公司在柳州市政府支持下，正在实施从老城区搬迁到柳州市汽车产业园区的退城进园项目，项目投资 12 亿元，占地 765 亩，新建以“高质量、低成本、多品种、小批量、数字化”为目标、以“中厚板加工、焊装、涂装、总装”生产工艺为主的整车、上装、专用车一体化新工厂。项目定位为一汽解放南方的商用车生产基地、面向东南亚的出口基地以及专用车生产基地。主要生产 JH6 重卡、J6F 轻卡、V 卡、安捷长头、矿洞车、专用底盘及改装车等系列产品。项目建设规模按“10+1”（10 万辆整车和 1 万辆专用车上装）生产能力进行总体规划，按 5 万辆设计，先期按 2 万辆投资（含

轻、中、重型商用车、新能源商用车和专用车等), 一次规划, 分步实施。项目于 2021 年 5 月 11 日竣工投产。

二、发展趋势

(一) 汽车新内涵及制造新方式

目前汽车正在往新四化的方向演变, 即智能化、电动化、网联化和共享化。电动化是基础, 网联化是条件, 智能化是关键, 共享化是趋势。随着能源革命和新材料、新一代信息技术的不断突破, 汽车产品加快向新能源、智能和网联的方向发展, 汽车正从交通工具转变为大型移动智能终端、储能单元和数字空间, 乘员、车辆、货物、运营平台与基础设施等实现智能互联和数据共享。汽车生产方式向充分互联协作的智能制造体系演进, 产业上下游关系更加紧密, 生产资源实现全球高效配置, 研发制造效率大幅提升, 个性化定制生产模式将成为趋势。

(二) 汽车与其他产业融合发展

新兴需求和商业模式加速涌现, 引发汽车产业与其他产业的融合发展。互联网与汽车的深度融合, 使得安全驾乘、便捷出行、移动办公、本地服务、娱乐休闲等需求充分释放, 用户体验成为影响汽车消费的重要因素。互联网社交圈对消费的导向作用逐渐增强, 消费需求的多元化特征日趋明显, 老龄化和新生代用户比例持续提升, 共享出行、个性化服务成为主要方向。

汽车产业融合发展也引发了汽车产业关键零部件及系统的持续发展, 重点包括三电系统、控制芯片、车载终端、操作系统等关键零部件, 以及复杂环境感知、新型电子电气架构、信息安全保护等关键核心技术。汽车领域不仅形成了以新能源汽车零部件、

智能网联汽车零部件等为代表的新兴产业，也推动了汽车企业与通信、互联网、高精度地图、大数据、云平台、视觉系统等科技企业跨行业、跨技术领域合作，大量增量零部件生产企业、互联网科技企业、内容服务企业、公共服务企业进入汽车产业链，产业融合发展成效逐步显现。企业利润重心逐步由生产制造向后端出行服务转移，智能汽车新型产业链逐步成型。

（三）软件引领汽车产业

未来，硬件占智能网联汽车价值的比例将逐渐下降，软件及内容价值比例将持续提升，在硬件资源标准化、数字化的基础上，通过软件去实现灵活多样的定制化功能。决定未来汽车产品和服务竞争力的不再是传统技术与性能指标，而是以人工智能、云平台等为核心的软件技术，即软件定义汽车。整车厂商不断加强软件能力建设，纷纷构建软件团队，或成立专门的软件机构。软件在为汽车带来更好体验的同时，也带来了漏洞修复和更新升级需求。据麦肯锡调查，未来全球汽车软件和电子电气元件市场规模到 2030 年预计将增长至 4 690 亿美元，复合年增长率为 7 %。从软件化程度较高的特斯拉与软件化程度较低的传统车企的利润差异来看，软件利润占总收入比例约为 15 %。考虑到软件行业 10 % 的年利润增速，预计到 2030 年，全球汽车软件利润将达到 1 829 亿美元，中国汽车软件利润将达到 610 亿美元。

（四）新能源汽车成为转型主要方向

新能源汽车具有知识技术密集、引领带动作用强、成长潜力大等特点，对保障能源安全、改善生态环境等具有重要意义，发展新能源汽车已成为全球汽车产业转型升级的主要方向之一。当

前我国新能源汽车产业规模全球领先，已具备较好的规模效益优势和发展支撑条件，未来随着产品成本下降和技术水平提升，新能源汽车市场占有率将稳步提升，产业呈现长期向好的发展态势。当前能源危机和环保问题日益严重，欧美日等国纷纷制定严格的汽车排放标准和油耗限值，跨国汽车公司加紧研发混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等新能源汽车，通过降低油耗和减少尾气排放从而使车型达到节能环保的目的。同时，各国政府也将新能源汽车作为战略性新兴产业之一给予重点扶持，鼓励推广节能与新能源汽车的消费。从目前趋势来看，2020年以后，传统汽、柴油车需求总量将逐步减少，新能源汽车将逐步增加，节能与新能源汽车将成为未来汽车市场需求发展的方向。

（五）汽车再制造产业快速发展

零部件再制造是指批量化使用废旧零部件，进行改造修复，使其拥有与新品相同的品质。汽车零部件再制造是延长产品生命周期和提升社会资源高效利用、实现可持续发展的重要方式。再制造产品与新品相比，一般可节约成本50%，节能60%，节材70%，大气污染物排放量降低80%以上。欧美等汽车发达国家的再制造产业早已布局，同时在成本低的亚洲部分国家进行布局，汽车再制造零部件在各自国家的售后市场占据了一定比重。美国再制造产业规模世界最大，已达到1000亿美元，约有7.5万家再制造企业，从业人数约50万人。美国已开展的再制造产业种类包括航空、电气设备、信息技术、汽车零部件、工程机械、医疗设备、办公家具、餐厅设备和轮胎等。美国的汽车零部件再制造种类也极其丰富，覆盖发动机、变速器、传动器、离合器、转向器、起

动机、交流发电机、空调压缩机等几乎所有汽车零部件。在美国汽车维修和备件行业中，零部件再制造产品是其重要组成部分，通过再制造生产的汽车零部件备用件占到汽车售后服务市场份额的 50 %。根据美国汽车零部件再制造行业协会数据，北美地区发动机再制造已经达到年产 500 万台的规模。

随着我国再制造产业的不断发展及国家政策的推动，相关产业得到快速发展。目前我国各类汽车零部件再制造企业已超过 300 多家，产品种类不断丰富，产能不断提升。据中国汽车工业协会汽车零部件再制造分会数据，2018 年我国再制造发动机 10 万台，自动变速箱 20 万台，发电机、起动机 1 500 万台，转向机 200 万只。另外，空调泵、车灯、铝制车门、ECU/TCU、各类传感器、各种阀体等再制造产品也形成了批量生产。汽车零部件再制造行业交易额估计超过 300 亿元（包括旧件交易）。汽车再制造产业处于汽车产业链的末端，伴随全球汽车保有量的持续增长，汽车报废及旧件回收再利用产业将会持续增长，并在售后市场占据一定的份额。

三、面临挑战及发展机遇

（一）面临挑战

产业格局和生态体系深刻调整。汽车发达国家纷纷提出产业升级战略，加快推进产业创新和融合发展。发展中国家也在加紧布局，利用成本、市场等优势，积极承接国际产业和资本转移。中国深化改革全面推进，汽车产业国际化发展进程提速。产业边界日趋模糊，互联网等新兴科技企业大举进入汽车行业。传统企业和新兴企业竞合交融发展，价值链、供应链、创新链发生深刻

变化，全球汽车产业生态正在重塑。

世界经济格局面临深刻调整。一方面是以美国为代表的少数国家单边主义、保护主义抬头，全球经济一体化遭遇波折，多边贸易体制的权威性和有效性受到严重挑战。美国强力推行“美国优先”的单边主义、贸易保护主义政策，其矛头不仅指向中国、墨西哥、韩国等新兴经济体，也指向欧盟、加拿大、澳大利亚等盟友。中美贸易摩擦升级并长期化，已影响世界经济复苏。

汽车市场出现重大变化，国内汽车销量连年下滑。2020年的新冠肺炎疫情暴发又给汽车产业带来了极大冲击，疫情全球蔓延更增强了全球政治经济的不确定性，也使得相互依存的全球产业链受到重构。汽车产业继续下滑，全国汽车产销量同比分别下降2%和1.9%，其中乘用车产销量同比分别下降6.5%和6%。

柳州汽车产业面临前所未有的挑战。由于近年来市场的急剧变化，消费市场对整车企业在品牌升级、品质提升、技术迭代等方面提出了更高要求。柳州汽车产业总体上仍处于全球汽车产业链、价值链中低端水平，仍需加强汽车品牌建设，且在市场换购增多、消费升级趋势下，低端市场还在不断萎缩，柳产汽车市场占有率有所下降。同时我市汽车零部件产业规模及技术水平与整车不相适应，乘用车中大马力发动机，商用车变速箱、发动机，新能源核心“三电”等关键零部件自给率不高，汽车全产业链体系有待进一步完善。如何应对增长的不确定性，继续保障产业链安全可控，确保产业及企业健康发展，成为严峻的课题。

（二）发展机遇

广西一直将汽车产业作为重要支柱产业，大力支持汽车产业

加快发展。现已形成了包括汽车及零部件的较为完整的产业体系，正加快产业结构调整 and 转型升级。2020年7月，印发《推进广西汽车工业转型升级发展工作方案》，按照“强龙头、补链条、聚集群”的工作思路，以汽车“新四化”发展为契机，以构建“高质制造、高端服务”新型汽车产业生态体系为目标，以打造国内一流制造品牌和面向东盟的南方汽车出口基地为主线，推动广西汽车工业发展从规模速度型向质量效益型转变，实现广西汽车工业高质量发展。

潜力巨大、层次丰富的市场需求为产业发展提供持续动力和上升空间。随着新型工业化和城镇化加快推进，海外新兴汽车市场的发展，我国汽车产量仍将保持平稳增长，2020年2522.5万辆、预计2025年将达到3500万辆左右。维修保养、金融保险、二手车等后市场规模将快速扩大。同时，差异化、多元化的消费需求，将推动企业在技术、产品、服务、标准等多维度创新发展，抢占新兴领域发展先机。

制造强国战略实施和“一带一路”建设也为产业发展提供重要支撑和发展机遇。“一带一路”建设将使海外发展通道更加畅通，沿线市场开发更为便捷，汽车产业协同其他优势产业共谋全球布局、国际发展的机制加快形成。全球汽车新兴产业都在酝酿培育期，中国相关企业有机会进入国际市场，有利于以中国的相关产业基础为载体辐射东盟等周边国家，形成区域的技术标准与产业一体化，更利于汽车及零部件产品与服务走出去。

第二章 指导思想、基本原则、主要目标

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，按照“强龙头、补链条、聚集群”的工作思路，以汽车“新四化”发展为契机，以构建“高端研发、高质制造、高端服务”新型汽车产业生态体系、打造国内具有竞争力的汽车产业集群为战略目标，以打造国内一流制造品牌和面向东盟的南方汽车出口基地为主线，加快培育产业新动能、新业态，推进汽车产业转型升级，推动柳州汽车产业发展从规模速度型向质量效益型转变，实现柳州汽车工业高质量发展。

二、基本原则

创新驱动、重点突破

深入实施创新驱动发展战略，围绕价值链部署创新链，围绕创新链配置资源链，完善政产学研用协同创新体系，推进技术、管理、体制和模式等创新，全面提升创新能力，实现重点领域和关键环节的突破发展。

协同发展、合作共赢

加快推进设计、制造和服务一体化，实现产品全生命周期网络协同。创新整车与零部件企业合作模式，推进全产业链协同发展。引导信息通信、能源交通、材料环保等与汽车产业深度融合，构建新型产业生态。

市场主导，政府引导

全面深化改革，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化企业主体地位，激发企业活力和创造力。完善支持政策，优化产业布局，提高要素配置效率，营造全产业链发展良好环境。

开放包容、竞合发展

优化投资和产品准入管理，深化开放合作，营造统一开放、有序竞争的良好市场环境。鼓励优势企业牢固树立国际化发展理念，统筹利用两种资源、两个市场，积极进行海外布局，加快融入全球市场。

三、主要目标

到 2025 年，建成国内重要的汽车全产业链生产基地、自主品牌汽车研发基地、具有较强竞争力的国家汽车及零部件出口基地。

——产业规模不断扩大。到 2025 年，全市汽车产量 300 万辆，其中：新能源汽车占新车销量中的比重超过 25%，汽车工业总产值突破 3 000 亿元。

——全产业链体系基本构建。突破汽车电子以及轻量化零部件、新能源“三电”部件、高端制造等产业链短板，以发挥汽车产业供应集群效应为目标，全面打造电动化、智能网联化零部件供应体系。培育具有国际国内竞争力的零部件企业，汽车零部件本市配套率达到 60% 以上，形成从零部件到整车的现代全产业链生态体系。

——汽车品牌品质明显提升。柳州汽车品牌认可度、产品美誉度及影响力显著增强，在国际国内产业分工和价值链中的地位明显提升，打造 3~5 个中高端平台产品并完成零部件配套布局，汽车国外销量占总销量比例达到 7%。

——新型产业生态基本形成。实现研发设计、生产制造、物流配送、市场营销一体化智能转型以及人、车和环境设施的智能互联和数据共享，形成汽车与新一代信息技术、智能交通、能源、环保等融合发展的新型智慧生态体系。建立最具活力的新能源汽车创新生态体系和智能交通新模式，把柳州打造成新能源汽车推广应用全球标杆城市。到 2025 年，重点领域全面实现智能化，汽车后市场及服务业在价值链中的比例达到 15 %以上。

——关键技术取得重大突破。产业创新体系不断完善，企业创新能力明显增强，建设国内先进的技术工程研究中心和检测认证中心。动力系统、高效传动系统、汽车电子、动力电池、驱动电机等关键核心技术处于国内领先水平。培育形成若干家新能源汽车企业，新能源汽车骨干企业在全球的影响力和市场份额进一步提升；智能网联汽车与国际同步发展，智能网联汽车进入先进行列。

——国际发展能力明显提升。统筹利用国际国内两种资源，形成从技术到资本、营销、品牌等多元化、深层次的合作模式，企业国际化经营能力显著提升。

第三章 发展重点

一、智能网联汽车

（一）加大智能网联汽车关键技术攻关

支持企业跨界协同，研发复杂环境融合感知、智能网联决策控制、复杂系统重构设计、智能网联安全和多模式评价测试等关键技术，促进传感器、车载终端、操作系统等研发与产业化应用。

（二）建设智能网联汽车创新发展模式

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，发展智能网联汽车实时在线监测系统和大数据分析能力，探索适合众多领域联动的智能网联汽车创新发展模式。

（三）开展智能网联汽车示范

建设智能网联汽车示范点，出台测试评价体系，示范区内建设测试、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。

二、新能源汽车

（一）强化整车集成技术创新

以纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车为整车技术创新链。研发新一代模块化高性能整车平台，攻关纯电动汽车底盘一体化设计、多能源动力系统集成技术，突破整车智能能量管理控制、轻量化、低摩阻等共性节能技术，提升新能源汽车整车综合性能。

（二）加快新能源汽车关键零部件技术研发

加强燃料电池系统技术、电驱动系统技术、能源存储系统技术、高压电气系统技术等共性技术的研发，重点围绕动力电池、电控系统、驱动电机、电空调、电刹车系统、电动助力系统等领域进行突破。

（三）加大新能源汽车推广应用力度

逐步提高公共服务领域新能源汽车使用比例，扩大私人领域新能源汽车应用规模。加快充电基础设施建设，构建便利高效、适度超前的充电网络体系。建立促进新能源汽车发展的长效机制，引导生产企业不断提高新能源汽车产销比例。

三、节能汽车

（一）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，突破整车轻量化、混合动力、高效内燃机、先进变速器、怠速启停、先进电子电器、空气动力学优化、尾气处理装置等关键技术。

（二）鼓励节能汽车试点示范应用

引导轻量化、小型化乘用车的研发和消费。鼓励燃料电池等节能汽车，开展试点和示范应用，促进车用能源多元化发展。

四、关键总成及零部件

建立汽车产业链重大技术攻关清单，进一步补全汽车产业链缺失环节，提升零部件本地配套率，基本形成汽车全产业链。

（一）乘用车方面

重点实现 1.5T、2.0T 发动机（含混合动力发动机）、6AT（前驱、后驱）变速器、增压器总成气缸垫、曲轴箱、曲柄连杆机构、配气机构、催化转换器、燃油供给系统等零部件的本地化生产。

（二）商用车方面

重点实现商用车变速箱、发动机、ABS（制动防抱死系统）、AEBS（自动紧急制动系统）、ECAS（电子控制的空气悬架系统）、转向节、传感器、举升机构总成、控制器、轴承等零部件的本地化生产。加快推进鹿寨商用车零部件共享产业园建设。

（三）新能源汽车方面

重点实现动力电池、驱动电机、电机控制系统等新能源“三电系统”、充配电模块等的本地化生产。

（四）智能网联方面

开展芯片国产化替代研发、重点实现车用芯片、传感器、印刷电路、网联车机、辅助驾驶控制器、高端仪表、专用开关、显示屏、摄像头等网联汽车零部件的本地化生产。实施道路智能网联化改造，创建国家车联网先导区。

（五）基础产业方面

重点扩大铸造、模具等基础制造能力，推动基础材料、关键零部件本地化生产，提高汽车用钢、用铝规模化生产能力，提升汽车工业关键产业链供应链稳定性和竞争力。支持整车企业重构模具制造和应用体系，积极引入模具制造企业，鼓励上汽通用五菱等整车企业与模具制造企业、零部件企业建立模具成本风险共担机制，加快模具标准化、汽车产品的专业化及平台化步伐，增强模具本地生产和制造能力。

第四章 主要任务

一、完善创新体系，增强自主创新能力

(一) 产品创新

以品牌升级为目标，重点突破3~5个中高端平台化产品共性关键技术，推进一系列新车型的研发，实现整车产品全面升级。不断开发适用于各行业、场景的新能源专用车、新能源改装车，不断丰富新能源整车产品系列。

专栏 1. 实现整车产品全面升级

推动上汽通用五菱汽车股份有限公司打造高品质新宝骏、五菱“红银双标”战略，全力发展“年轻、科技、智能、网联”的高品质大型SUV、中级轿车、多用途汽车(MPV)等新宝骏产品，提升五菱银标产品核心竞争力，以GSEV(全球小型电动车架构)和FDEV(柔性驱动电动架构)发展纯电动汽车、混合动力汽车等新能源汽车产品，不断强化小型纯电动汽车领导地位。微客、微货主要优化产品布局，强化细分市场，保持市场领导力。

推动东风柳州汽车有限公司对现有的平台进行全面升级，商用车重点围绕“国六”产品研发，打造“高效、节能、智联”的优势产品，完成高价值的中重卡和纯电平台的升级换代。研究细分市场的产品特性，打造明星车型，提升产品竞争力。重点发展重型卡车，加快提升新一代卡车H平台产品系列化；中轻型卡车重点发展城市物流、农村物流配送、港口等领域用车，新能源重点开展混合动力、燃料电池技术储备。乘用车产品围绕“夯实紧凑型SUV，聚焦和深耕MPV市场”的战略目标，加快布局家用MPV市场。

推动广西汽车集团着力提升新品研发和专用改装车上装设计能力，不断优化产品结构，形成全系客车、货车及改装车、非道路车三大产品系列；重点提升产品档次和质量水平，逐步提高中高档客车、特种改装车等高技术含量、高附加值产品的比重，进一步扩大品牌影响力和市场占有率。加大新能源汽车产业的投资布局，利用集团优势，根据市场需求，全面发展2至6米新能源物流车，形成系列新能源物流车平台及车型；同时开发6米以上新能源客车，特别是新能源公交，形成全系列新能源客车车型。

（二）技术创新

（1）创新平台建设。完善以企业为主体、市场为导向、产学研用一体的技术创新体系，支持重点汽车企业创建国家级创新平台。支持企业“走出去”，并购国外科技企业，引入国外技术，建设科技创新国际合作平台，提升服务行业企业能力。发挥国家汽车质量监督检验中心（广西）的功能和作用，打造西南地区一流的汽车质量检验中心。支持整车试验场、智能网联测试道路、车联网先导区软硬件平台等产品试验验证设施建设，夯实研发基础。依托行业机构统筹推进资源共享、科技中介、成果转化等各类创新服务平台共建共享，提高技术转移、信息服务、人才培养、项目融资、国际交流等公共服务支撑能力。

（2）突破关键技术。提升上汽通用五菱、东风柳汽等整车生产企业集成能力，提升企业整车设计、整车控制、节能等技术水平，在整车产品高可靠性方面实现关键技术突破。提升动力总成、变速器、电子控制系统、轻量化部件等高端零部件的制造工艺水平，突破新能源汽车“三电系统”核心技术难题，拓展电池、电

机、电控配套产业链，稳步扩大新能源汽车产业规模。

开展新能源混动发动机、电机/电机控制器产品、新能源动力系统集成（包括纯电动、插电式、增程式、混合动力等）研究开发工作，提升自主研发能力，助力新能源汽车的发展。

专栏 2. 突破关键技术

上汽通用五菱聚焦新四化关键技术。电动化主要开展电控、电驱、电池、充电技术研究，掌握第三代多元电控集成技术、集成多功率模块的电驱动系统技术、软件接口标准化等。智能化主要开展雷达、摄像头、激光雷达和智能交通 V2X 融合研究，以及自动避障、绕道 freespace 规划控制技术等。网联化主要开展声纹识别、多音区定位融合、视觉识别、多模交互及多智能场景融合、智能虚拟助理等研究。同步推进车路协同智能驾驶研发与测试，为智能网联车型提供技术支撑。

东风柳汽以创新驱动发展，聚力攻坚突破，重点投入资源实现“新五化”技术突破。力争在轻量化、网联化、电动化达到国内领先，智能化与国内标杆相当。轻量化以材料革新、工艺改进、结构创新为突破点，建立整车轻量化体系，整车轻量化达到并保持行业领先地位。智能化，逐步完成公开道路 L2 级别、L4 自动驾驶到 L5 级别自动驾驶。网联化，聚焦数字化模型，打造行业领先的车联网 3.0 系统。电动化以新能源平台化设计为指引，关键大总成技术、电控策略及算法为突破点，实现纯电动/混动/燃料电池全系产品覆盖，力争实现全新产品电动化并达到行业先进水平。

广西汽车集团加速实现产品转型升级。继续通过深化与世界知名企业合作，向轻量化、电动化、智能化方向发展，向高端乘用车配套领域迈进。在底盘、车身零部件领域加快推进数字化研发、制造，提升公司自动化、智能化装备制造水平；形

成高技术含量、具有核心竞争力的高端拳头零部件产品。加快推进底盘、冲焊等传统优势模块的智能化升级改造，提升产品竞争力，加快产品升级换代。结合新能源整车的发展规划及市场需求，继续积极向新能源动力系统转型升级，寻求新的增长点。

(3) 深化技术合作。鼓励上汽通用五菱、东风柳汽等整车生产企业加强与欧美知名科研机构及汽车企业合作，联合开发面向欧美、东盟和国内市场的新型汽车和新一代“国六”产品，预研“国七”产品。支持广西汽车集团、柳州五菱柳机动力有限公司等与区内外相关企业合作，突破新能源电机控制器及核心零部件生产技术，提升关键零部件配套水平。

(三) 体制创新

在保持产业留在当地的前提下，加快推动国有、民营企业实施混合所有制改革。积极引入战略投资者，推动建立合理的股权架构和充分市场化的决策运营体制，建立以业绩为导向，风险共担、利益共享的中长期激励约束机制。

二、加强品牌建设，打造行业领军企业

实施品牌战略，提升品牌意识，通过商标国际注册（含马德里商标国际注册）途径，加强企业商标海外布局规划，拓展企业商标海外布局渠道。鼓励企业通过国际产业合作、重大展销活动等方式推广汽车产品，全面提高柳产汽车综合影响力。支持汽车生产企业开展数字化营销，开展用户参与产品迭代、内容共创、社会化互动、大数据精准定位、APP互动、车机互动、试驾体验等活动，利用数字化营销提升品牌竞争力。

支持上汽通用五菱充分发挥现有品牌的竞争优势，加大对“五菱”等中国驰名商标的保护力度。发展五菱银标乘用车，支持企业实施“多元化、年轻化、全球化”战略，重点开发 730、310 等产品群，通过平台化、规模化打造未来 10 年产品核心竞争力，突出极致性价比实现品牌向上。支持企业打造年轻一代智慧生态的新宝骏汽车品牌，通过“智能化、网联化、跨界融合”战略和“智慧汽车先行者”的品牌宣言，实现差异化竞争。支持东风柳汽以专业化移动运输引领者为目标，提升风行、乘龙品牌成为国内知名品牌，不断完善品牌服务链条，深度发掘和延伸品牌潜在价值。商用车品牌，围绕全新的“新乘龙”品牌价值体系，从产品、技术、服务三个层面持续深耕、落地，助力品牌向上，将乘龙品牌从区域品牌提升为全国品牌。乘用车品牌，全力打造“新风行”，围绕“智慧空间、享你所想”品牌核心价值，将劲狮标打造为“东风风行”专属品牌。针对目标细分用户特征和疫情后用户触媒习惯的变化，定制品牌推广策略，结合全新一代 SUV 新 T5EVO 和全新家用 MPV 产品 M4/M6 的上市，传达品牌价值内涵。

三、加快汽车生产基地建设，强化龙头企业

（一）打造升级版柳州汽车城

引导汽车企业调整产品结构，加快产品提质升级。加快中高端产品研发。加快新能源汽车产品研发，大力发展纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车。依托重点企业，打造品牌突出、体系完善的现代化汽车全产业链。

专栏 3. 加快生产基地建设
上汽通用五菱打造高品质运动型多功能车、中级轿车，

开发 730S、310S 等五菱银标新产品。加快 GF6 自动变速器等动力总成零部件项目建设。

支持柳州汽车城发展涵盖汽车研发设计、智能制造、汽车后市场等汽车全产业链。打造面向东盟的南方汽车出口基地。引导企业制定国际化发展战略，加快开发国外汽车市场。

建设柳州到北部湾沿海城市的汽车物流通道，构建便捷的汽车出口物流体系。

（二）支持龙头企业积极开拓国际市场

鼓励上汽通用五菱实施“整车出口、散件组装、整车基地建设”三条线并行的国际化业务战略，提升国际知名度和美誉度。

专栏 4. 并行的国际化业务战略

推动上汽通用五菱印度全散件组装项目；研究并推进印尼产品开发方案及新能源生态建设方案；推动哥伦比亚全散件组装项目，谋求进入巴西、阿根廷等南美汽车市场；推动埃及全散件组装项目，辐射非洲市场。

支持上汽通用五菱科学布局，多头并进，持续开拓全球市场，寻求海外新增量。积极推进墨西哥宝骏 530、宝骏 510 等全球车型的投放，实现出口新增量；推动中东非洲宝骏 510 CVT 项目投产，丰富在中东非洲市场的 SUV 出口产品；探索开拓新业务模式，加快越南整车出口，同时做好越南 CKD、缅甸 SKD 的项目建设。同时科学规划网络布局，提升销售能力，积极开拓南美等重点市场新增长点；持续深耕印尼市场、稳定印度市场并实现销量突破。

鼓励东风柳汽打造东南亚、南美出口基地，巩固市场份额，全面提升品牌形象。深入推进“一体两翼”战略部署，

积极开发 KD 项目，“一带一路”项目，积极推进跨境电商平台的开发以及终端大客户深度开发，以应对东南亚市场日趋加严的宏观环境变化。深挖南美智利、秘鲁核心市场，积极开拓哥伦比亚、玻利维亚等潜力市场。巩固现有突尼斯、叙利亚、尼日利亚等散件组装项目，形成常规化散件组装车型管理。

支持广汽集团在亚太市场巩固现有经销商营销能力、加深大客户合作，积极开拓发达国家新能源商用车市场，形成一定规模的散件出口和当地组装能力，积极参与新能源车国际竞争。亚太市场，巩固越南、菲律宾、缅甸、柬埔寨、马来西亚、泰国东盟国家等传统销售市场，聚焦新能源物流车、客车、非道车，营销网络覆盖东盟主要 6-8 个国家，同时打造 1-2 家成套散件组装厂。非洲中东市场，立足西非加纳、尼日利亚、东非埃塞尔比亚、卢旺达、中东阿联酋、沙特等传统市场，以点带面，推广优势产品，形成 3 块区域营销覆盖。中南美洲市场，突破新能源车出口，形成 2-3 个成熟销售网络。发挥企业产品配套优势，加大汽车大总成、汽车配件海外配套和出口能力，重点开发新兴发展中国家的当地汽车工厂配套能力，形成 2-3 家当地组装厂配套合作。在“十四五”期间，形成覆盖全球的新能源车为主、燃油车为辅的商用车出口格局。

（三）推动开放合作。

支持汽车企业推动产业国际化和打造技术交流平台，加强与国外知名汽车企业中国区总部对接，争取其全球创新研发中心和高端制造项目落户柳州；加强与国内一流汽车企业对接，积极推动其到柳州投资建厂。引导汽车企业通过兼并重组、合作生产等

多种形式，重新布局研发新车型，打造新的自主品牌。

四、加快汽车产业转型升级，加速实施全产业链布局

（一）推动零部件与整车协同发展

深入实施零部件再升级改造工程，支持整车企业指导本地供应商从制造响应系统、质量管理体系、质量控制过程、人力资源培训等全方位进行提升，建立紧密的整车和零部件战略合作关系。通过大中小企业融通发展，按照市场主导、企业主体、政府引导的原则，优化资源配置，推动企业兼并重组。支持汽车零部件企业和国内外知名企业，实施企业整合、并购和战略合作，提高零部件制造能力。

（二）完善本地产业链体系

加大产业链招商引资力度，开展精准招商，推进全产业链本地化布局。加快引入商用车变速器、发动机、制动系统，新能源动力电池、驱动电机、电控、电空调、电制动、电动车桥，智能网联汽车核心零部件等尚未本地配套的零部件。

针对铸造、锻造、高强度紧固件、液压件等薄弱环节，培育服务于汽车、机械产业的大型基础件产业中心，重点加强大型铸件、精密铸件等基础件能力建设。实现核心零部件企业与整车企业协同创新，推进产品技术开发验证及成果市场转化，推动我市乘用车产业链向中高端发展。

专栏 5. 推进全产业链本地化布局

推进柳州五菱柳机插电式混合动力汽车核心零部件及系统集成开发项目、国轩高科股份有限公司动力电池生产基地、柳州澳多汽车电子有限公司电子零部件产品项目等补链项目

建设。依托佛吉亚汽车内饰件改造项目、汽车座椅改造项目、排气系统项目以及柳州美桥乘用车独立驱动桥项目，提升高端内饰件、排气系统、车桥等零部件本地生产能力，加快补全产业链缺失环节。

支持上汽通用五菱引进 2.0T 发动机项目，实现由原来 1.5T 发动机提档升级到 2.0T 发动机，填补高端动力总成系统本地化生产空白。支持上汽通用五菱引进前驱 6AT 自动变速器项目、后驱 6AT 自动变速器项目，构建齐全包含手动变速器（MT）、双离合变速器（DCT）以及自动变速器（CVT、AT）产品系列。支持上汽通用五菱引进涡轮增压器项目，形成本地化供应能力，提升改善发动机功率、排放等性能指标。

支持联合电子柳州工厂新增发动机节流阀、油轨等电喷件业务，扩大电子控制单元（ECU）、油泵、车身控制模块（BCM）、用户连接单元、网关等零件份额；加快引入车身电子稳定控制系统（ESC）、防抱死刹车系统（ABS）；发展芯片、传感器、印刷电路、连接器等产品本地化生产。

（三）加快零部件产业链转型

全面打造电动化、智能网联化零部件供应体系转型，鼓励有条件零部件企业向新能源体系转型。推动一批有潜力、有能力的传统龙头汽车配套零部件企业向新能源汽车、智能网联汽车体系转型，大力发展驱动电机、整车控制系统、电动空调、电动助力转向、电制动等关键零部件，形成完整的新能源汽车本地配套产业链。

加快构建“新四化”零部件配套体系。推动上海博泰悦臻公司网联车机、显示屏项目建设，引入辅助驾驶控制器、驱动电机、电机控制器、充配电模块、高端仪表、开关、摄像头等“新四化”

零部件本地化生产，实现“新四化”零部件的本地化贴片、本地化组装、本地化检测以及本地化服务，逐步建成辐射全国的“新四化”零部件生产基地。

五、提升全产业链制造水平，提升质量技术水平

（一）推动汽车产业与工业互联网深度融合

发展基于互联网的产品设计、协作创新、个性化定制等新型生产开发模式，及时响应市场需求变化、加快车型更新换代、实现个性化定制生产。支持通过融入工业互联网，实现工业设备的互联，工业机器人、模块化组装等自动化手段与MES、ERP等信息系统紧密衔接，采集分析和实时监测生产全过程数据，促进智能生产调度、物流配送和全自动连线生产，综合提升生产过程智能制造水平。推动汽车产业智能制造贯穿全产业链、全生命周期，实现工业互联网数据的全面感知、动态传输、实时分析，贯通客户、整车与零部件供应商之间的业务数据，促进供应链协同创新，优化供应链管理并提升生产效率。建设集全制造业务为一体、灵活、高效、透明、智能的先进柔性制造工厂，推动达到行业先进的制造运营效率和客户满意度。

专栏 6. 支持工业设备互联

推动上汽通用五菱实施智能制造。通过“七个打造”建立SGMW智能制造体系，并拉动供应链协同发展。打造1套数字化营销系统、1套产销存供大数据系统、1个供应链协同制造工业互联网平台、1套质量大数据服务系统、1个信息化大数据中心、1个“新四化”大数据中心、1个智能网联体验园。通过上述“七个打造”，构建拓展性强，具备数字化、网联化、自动化、

可视化的新宝骏智能制造大数据中心，涉及产品全生命周期以及汽车全产业链的数据收集、存储、挖掘、分析等。打通用户端、汽车主机厂与供应链信息传递壁垒，透明化管理，互通互联，信息实时同步，高效协同。

支持东风柳汽聚焦商用车制造过程展开智能化升级。通过数字化转型项目，依托工业物联网平台，把各类数字化设备、生产系统及人链接在一起，使得人与机器及流程有机结合，充分利用柳汽制造大数据，实现东风柳汽智能制造水平从“规范级”向“集成级”提升。

（二）引导和支持零部件企业智能化提升

推动零部件制造企业智能化改造，建设智能工厂，以简单自动化、工装模块化、制造信息化为切入点，重点推进劳动密集型企业向数字化、信息化、智能化升级转型，逐步覆盖包括冲压、注塑、电子、光学等多领域，提高供应商管理能力、降低经营成本、缓解行业用工压力。实施零部件智能工厂建设示范工程，由整车企业或龙头企业选择若干具备示范性的领域和企业，指导和帮助其制定智能工厂（车间）改造方案，整合整车企业、零部件企业、智能技术或装备供应商、政府四方资源，建设零部件示范工厂（车间），带动零部件制造体系提升智能化水平。

六、构建新型产业生态，发展汽车后市场服务

（一）促进汽车业态创新发展

积极拓展汽车产业新业态、新模式，推动整车企业由制造商向“制造+服务”综合提供商转型。引导汽车生产企业和出行服务企业共建“出行服务平台”，加快发展智能出行服务业务，涵盖共享汽车、汽车融资租赁、汽车长短租、网约车等新商业模式。支

持各企业利用股东方资源和平台做大海外市场业务，尝试培育出行服务平台，开拓全产业链价值，寻找新的利润增长点。实现由传统制造商向出行服务提供商的新业态转型。

（二）积极发展后端及相关市场服务

通过智能服务中心建设促进服务转型，多样化服务产品及配件竞争力提升，拓展配件渠道，加强配件推广，借助手机易购平台提升维修件、保养件、保险件和精品销量。扩展二手车及出口、汽车保险、汽车金融等汽车后市场，整合汽车产业链资源。打造汽车主题公园，举办汽车文化节、汽车论坛、汽车大奖赛、汽车展览、汽车产业旅游等与汽车密切相关的活动。推动汽车产品全生命周期利用，支持废旧汽车回收拆解再制造。探索建立零部件交易市场和技术交易市场，延伸产业链价值。

（三）加快充换电基础设施建设

加强智能有序充电、大功率充电、无线充电、即插即充等新型充电技术研发，提高充电便利性和产品可靠性。合理布局充换电基础设施，依托电力物联网提升智能化水平，积极推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的居民区充电服务模式，加快形成适度超前、快充为主、慢充为辅的高速公路和城乡公共充电网络。积极推动旧小区充电网络改造，政策引导增加新建小区停车位充电车位占比，鼓励开展换电模式应用。

七、推动产业融合，提升发展水平

支持上汽通用五菱与互联网企业跨界融合，打造移动智能空间，实现更加成熟完善的智能网联自动驾驶（AR 实景导航、智能座舱、声纹识别、5G 车联网等）。支持东风柳汽互联网企业跨界

深度合作，在 MDC 职能座舱等方面试制开发。

布局出行服务产业，将汽车价值链进行延伸。随着数字化和新四化的推进，汽车制造企业需要从单一制造向智能出行服务提供商转型。大力发展新能源共享出行，通过在交通枢纽、商场、景区、住宅区周边等建设共享汽车网点，实现车、桩、位一体化，逐步将共享出行向全区推广。同步布局汽车租赁、金融等业务，构建出行服务卓越生态，实现制造与出行服务协同并进。

专栏 7. 推动产业跨界融合

融合上汽通用五菱智能防疫黑科技矩阵及用户场景与第三方高科技企业在无人机等领域视觉识别、避撞、控制等方面的技术积淀，推进无人物流、智能驾驶等方面颠覆性创新，打破行业内智能驾驶条框，提升驾控体验；与智能家居、车家互联、儿童娱乐、车内续播、智能电话等行业进行技术融合。通过系列技术合作，引领新宝骏品牌向上。

支持与电子商务企业开展技术合作，共建汽车新商业模式：以消费类电子的营销模式，实现线上线下 O2O 闭环销售，结合上汽通用五菱资源，互相赋能，推广移动智能科技产品 E300。

第五章 政策措施

一、加大金融财税支持政策力度

鼓励银行业金融机构开展全产业链金融服务，发展订单、仓单、存货、应收账款等供应链金融产品，构建产融结合的全流程在线供应链融资模式。指导和帮助企业争取国家、自治区对汽车产业的扶持资金。积极发挥政策性金融和商业金融作用，加大对汽车关键零部件、新能源汽车、智能网联汽车等重点领域的支持力度。采取事后奖补、分档补助的方式，激励企业加大研发经费投入。

依托核心企业建设汽车供应链金融信息平台。依托整车制造商等核心企业建设包含供应商、整车制造商、经销商、金融机构、第三方担保机构的汽车供应链金融信息平台，实现供应链上下游企业交易的线上化、数字化，为金融机构提供实际交易方、交易场景、交易模式等实时凭证。鼓励金融机构在向核心整车企业提供融资服务的同时对上下游中小微配套零部件企业提供融资服务。

二、拓宽资金保障渠道

积极争取自治区产业投资基金投向柳州汽车企业和项目，鼓励柳州市政府出资投资引导基金在同等条件下优先投向汽车企业和项目，重点支持中高端产品研发、新能源汽车和智能网联汽车整车及零部件产品的研发和产业化。加强政银企合作，整合汽车全产业链融资需求，与金融机构建立合作机制，扩大对汽车零部件企业信贷规模，争取降低整体贷款利率。鼓励汽车企业发展多

层次资本市场，拓展企业直接融资渠道。

三、加强人才队伍保障

加强对汽车人才队伍建设的统筹规划和分类指导，开展汽车人才培养及管理模式等专项研究，健全人才评价体系，完善人才激励机制，优化人才流动机制，改善人才生态环境，构建具有竞争力的人才制度。重点围绕新能源及智能汽车领域实施高端引智行动。鼓励高校、科研院所与骨干企业深入合作，加强新能源及智能网联汽车领域相关学科建设，改革院校创新型人才培养模式，强化职业教育和技能培训，搭建普通教育与职业教育的流动通道，着力培养科技领军人才、企业家、复合型等紧缺人才队伍，扩大培养技艺精湛的能工巧匠和高级技师。

四、整合提升公共创新服务平台

组建广西汽车研究院，构建本地汽车产业技术和咨询平台，加强校企合作，提升本地汽车产业研究水平。鼓励引入国内大型检测机构，提升国检中心检测能力，拓展检测资质，推动其与市内外研究检测机构联合。大力支持柳州汽车产业相关院校，打造柳州本土应用技术型大学。建立柳州人才科技产业赋能创新中心，引入全球汽车领域高端科技人才来柳开展重大成果转化，支撑本地汽车产业转型升级。探索在深圳、北京等地建立柳州汽车产业科技创新飞地。

五、完善土地供给政策

切实加强产业链项目用地保障，在安排年度新增建设用地指标时对汽车产业链项目和平台给予倾斜。结合工业园区提升改造，鼓励低效企业主动搬迁改造、就地转型升级，促进土地节约集约

利用。完善工业用地批后监管，督促企业按土地出让合同约定开工投产，加大对闲置土地、未按规定开竣工和未达到投资强度的违约企业依法处置力度。以土地集约为核心，引导企业“空间换地”，即鼓励企业建造多层厂房，科学合理利用工业用地的空间资源，引导企业节约集约用地。出台相关优惠政策，在审批程序简化、报批费用返还、财政资金奖励等方面做出重大突破，重点通过低效厂房改造、亩产税收考核、实施“清零行动”，最大程度盘活土地存量，充分提高土地集约高效利用率。

第六章 组织实施

一、加强组织领导

成立柳州汽车产业转型升级工程指挥部，统筹谋划汽车产业发展的重大政策、重大工程专项和重要工作安排，强化资源统筹和集聚，落实产业规划布局、用地保障、环境容量、能耗、功能性项目落地等重大事项，及时协调解决产业链建设中的突出问题。各成员单位根据工作职责分工，各司其职，密切协作，狠抓工作落实，共同推进汽车产业转型升级发展。

二、加强政策保障

尽快出台加快汽车品牌建设和扩大汽车出口、支持汽车技术创新和推动汽车金融发展等配套政策措施。对重点项目在立项、规划、用地报批等方面予以倾斜，优先保障重点项目用地。切实减轻汽车制造业税负和工业用地成本。抓好促进汽车消费政策措施的落实。全市各级各部门要落实好相关配套政策措施，全力推动汽车工业高质量发展。

三、加强工作指导

柳州汽车工业转型升级工程指挥部加强对汽车产业转型升级各项工作的指导，督促各有关城区、县人民政府及市相关职能部门按时按质完成各项工作任务，推动责任落实到位、工作有效推进。

四、加大宣传力度

充分利用政务网站、网络新媒体、报刊、电视等载体，多途径、多形式、多层次宣传各项政策措施，营造良好的舆论氛围。