

合资主导下的区域汽车产业高质量发展思路与对策研究

赖长强¹, 闫志攀¹, 巫细波^{1,2*}

¹广州市社会科学院, 广东 广州

²广州城市战略研究院, 广东 广州

收稿日期: 2023年8月11日; 录用日期: 2023年9月2日; 发布日期: 2023年9月14日

摘要

面对加速朝新能源与智能网联方向变革的汽车产业新形势, 积极改善过于依赖合资企业的发展模式是我国汽车产业未来实现高质量发展的关键。以长期由合资企业主导的广州南沙区汽车产业为案例并结合党的二十大以后国内外汽车产业发展新形势, 本文系统分析了南沙汽车产业面临的新挑战, 认为新能源、智能化、绿色化、国际化是适合未来南沙汽车产业高质量发展的方向选择。本文认为南沙汽车产业需主动顺应全球汽车产销持续下滑、新能源汽车产业加速发展、自动驾驶进入局部示范与商业模式探索阶段、中国汽车产业竞争力全面提升等新形势, 以用好政策红利为抓手, 通过优化调整发展方向培育新优势, 不断增强汽车产业的辐射带动效应。最后从巩固提升传统领域、加快发展新兴领域、依托国企发展自主品牌、构建双循环新发展格局、对标学习先进地区经验等方面提出南沙汽车产业高质量发展的对策建议。

关键词

汽车产业, 高质量发展, 南沙方案, 双循环新发展格局

Research on Ideas and Countermeasures of High-Quality Development of Regional Automobile Industry under the Leadership of Joint Venture

Changqiang Lai¹, Zhipan Yan¹, Xibo Wu^{1,2*}

¹Guangzhou Academy of Social Sciences, Guangzhou Guangdong

²Guangzhou Urban Strategy Institute, Guangzhou Guangdong

*通讯作者。

文章引用: 赖长强, 闫志攀, 巫细波. 合资主导下的区域汽车产业高质量发展思路与对策研究[J]. 管理科学与工程, 2023, 12(5): 744-753. DOI: 10.12677/mse.2023.125088

Received: Aug. 11th, 2023; accepted: Sep. 2nd, 2023; published: Sep. 14th, 2023

Abstract

Facing the new situation of automobile industry that accelerates the transformation of new energy and intelligent network, improving development model that relies too much on joint ventures is key to the high-quality development of China's automobile industry in the future. Taking the automobile industry in Nansha District of Guangzhou as a case which has been dominated by joint ventures for a long time and based on new situation of development of automobile industry at domestic and abroad after The 20th National Congress of Communist Party of China, this paper systematically analyzes the new challenges faced by Nansha's automobile industry, and thinks that new energy, intelligence, greening and internationalization are suitable direction choices for the high quality development of Nansha's automobile industry in the future. This paper believes that Nansha's automobile industry needs to actively adapt to new situations including global automobile production and sales continue to decline, new energy automobile industry accelerates development, autonomous driving enters stage of partial demonstration and business model exploration, and competitiveness of China's automobile industry is comprehensively improved. Nansha should take good use of policy dividends as the starting point, cultivate new advantages by optimizing and adjusting development direction, and constantly enhance the radiation driving effect of automobile industry. Finally, the paper puts forward some countermeasures and suggestions for high quality development of Nansha's automobile industry from the aspects of consolidating and upgrading traditional fields, speeding up development of emerging fields, developing self-owned brand cars with the help of state-owned enterprises, constructing new development pattern of dual circulation, and learning from the experience of advanced regions.

Keywords

Automobile Industry, High Quality Development, Nansha's Scheme, New Development Pattern of Dual Circulation

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

汽车产业已成为我国后疫情时代推动经济复苏和高质量发展的核心引擎之一。2022 年汽车制造业完成营业收入 9.29 万亿元, 占我国规模以上工业企业营业收入比重达到 6.7%, 汽车类消费品零售总额达 4.58 万亿元, 占全社会消费品零售总额的 10.4%。在国家多项宏观产业政策支持下(张大蒙等, 2015) [1], 汽车产业加速变革(邱彬等, 2022) [2], 新能源汽车、智能网联汽车等新兴汽车领域(刘师, 2016) [3]将有望辐射带动新一代电子信息、人工智能、物联网、新能源等产业集群化大发展(张静一等, 2021) [4]。当前学术界关于汽车产业的研究多集中于国家层面和省级层面(巫细波, 2020) [5], 重点汽车城市层面的研究也有不少(千庆兰等, 2011) [6], 区县层面汽车产业的研究还相对较少, 特别是当前全球汽车产业正在发生剧烈变革(王元彬等, 2019) [7], 研究区县层面特别是国家级经济开发区长期由合资企业主导的汽车产业如何在新形势下转型并实现新一轮高质量发展, 具有重要现实意义。南沙作为国家级经济开发区, 也是粤港澳大湾区核心区域, 长期由广汽丰田主导的南沙汽车产业发展历程也是我国汽车产业过于依赖

合资企业的缩影。南沙作为国家对接港澳发展的前沿阵地，历来受到国家层面的重视，国务院于 2022 年 6 月 6 日正式印发了《广州南沙深化面向世界的粤港澳全面合作总体方案》(下文简称《南沙方案》)，对南沙未来发展提出了更高要求。然而，当前南沙经济总量还相对较小，与国家、省、市的要求还有明显差距。2022 年，南沙 GDP 为 2252.58 亿元，在广州 11 区中排名第 7、在粤港澳大湾区区县排名第 16。作为南沙第一支柱的汽车产业当前发展模式已有所滞后，需要顺应新趋势培育新优势并实现新一轮高质量发展，为深入落实《南沙方案》提供更强大支撑。

2. 南沙汽车产业发展概况

2.1. 产业规模稳步提升

汽车制造业一直是南沙规模最大、带动力最强的支柱产业，多年呈现稳健增长趋势，明显高于全市增长水平，总体产业规模在广州市内仅次于黄埔区。2022 年，得益于广汽丰田产销规模首次突破百万辆，南沙汽车制造业产值同样创新历史新高 1956.98 亿元，同比增长 19.3%，占南沙全区规模以上工业产值比重高达 51.42% (见图 1)，再次突破 50% 并实现历史新高，近年的增长速度明显高于全市平均水平 (见图 2)。在广州各大区中，汽车制造业产值规模仅次于黄埔(超 2100 亿元)，与花都(1524.52 亿元)、番禺(1019.15 亿元)等区相比有明显的规模优势。2022 年 7 月，广汽丰田新能源车产能扩建项目二期投产，助推南沙年整车产量突破至 100.93 万辆，同比增长 22.60%。作为南沙汽车产业龙头的广汽丰田成为广州地区唯一实现年生产百万辆的整车企业。

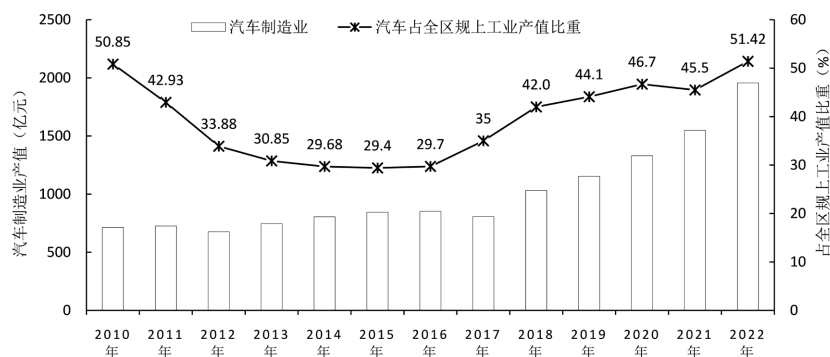


Figure 1. Change of output value and proportion of Automobile Manufacturing Industry in Nansha District from 2010 to 2022

图 1. 2010~2022 年南沙区汽车制造业产值及占全区工业产值比重变化

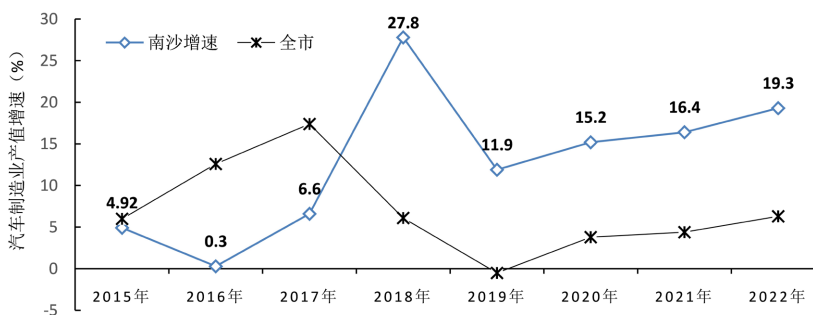


Figure 2. Comparison of output value growth rate of Automobile Manufacturing Industry between Guangzhou and Nansha District from 2015 to 2022

图 2. 2015~2022 年广州及南沙区汽车制造业产值增速对比

在广汽丰田带动下,广州樱泰、爱德克斯、广州 JFE 钢板、电装(广州南沙)等 40 余家汽车零部件企业集聚南沙,2022 年汽车零部件产值达到 456.2 亿元,同比增长 11.90%,保持高速增长势头。

2.2. 节能汽车优势明显

节能汽车是当前南沙汽车产业的亮点和优势,也是南沙汽车产业规模持续增长的基本保障。广汽丰田自 2010 年导入凯美瑞混动车型以来,南沙节能汽车产品类型不断增多,到 2022 年广汽丰田已导入七款 HEV、两款 PHEV 车型,覆盖轿车、运动型多用途汽车(SUV)、多用途汽车(MPV)三大品类各个细分市场。2022 年,广汽丰田双擎混动车型销量达到 29.45 万辆,同比增长 58.80%,销量占比进一步突破至 29.30%,近 12 年双擎混动车型销量已累计超过 80 万,在主流合资车企中位居第一。

2.3. 新能源汽车加快布局

在合资和自主品牌整车及零部件企业带动下,南沙加快新能源汽车生产布局。一方面,合资企业积极响应国内新能源汽车发展新趋势,加快导入新能源汽车产品。广汽丰田从 2019 年开始推进总投资超 113.2 亿元的新能源汽车产能扩建项目,于 2022 年 7 月建成了年产能 40 万辆的两大新能源整车工厂,目前量产车型包括雷凌双擎 E+、丰田 C-HR EV、威兰达 PHEV、bZ4X 等。另一方面,由珠投、广汽和蔚来共同投资建设的合创汽车也加快布局新能源汽车,已上市合创 Z03 和合创 007 两款车型,预计年产量可达到 50 万辆的南沙新能源汽车生产基地有望在 2024 年建成投产。此外,在广汽集团辐射带动下,以极速电池、新型储能电芯及动力电池 PACK 集成为主营业务的广州巨湾技研有限公司落户南沙后快速发展,可满足约 5 万辆电动汽车的电池包配套需求的电池 PACK 工厂一期已于 2021 年投产。

2.4. 智能网联汽车示范运营初显成效

为抢占汽车产业新兴领域发展先机,南沙积极在自动驾驶、新能源及智能网联领域不断集聚高端产业资源。早在 2017 年全球自动驾驶领先企业小马智行的总部及研发基地落户南沙,并与广汽集团、丰田等企业在自动驾驶技术研发应用和无人驾驶示范运营等领域展开合作,企业成功推出自动驾驶出租车(Robotaxi)服务,初步具备了量产自动驾驶汽车的能力。2018 年 4 月,南沙便在国内率先发布智能网联汽车道路测试政策,随后全域开放国内最大的公开道路测试区,率先发放面向自动驾驶的货运许可,为广州自动驾驶领域探索贡献了多个“全国第一”。此外,南沙正规划建设 10 平方公里的万顷沙智能网联汽车产业园,巨湾科技、广东芯聚能等企业加速落地量产,推动形成第三代半导体与新能源汽车协同创新的产业生态,打造一个千亿级新能源智能网联汽车城。

2.5. 汽车后市场服务业快速发展

依托汽车平行进口业务,南沙口岸集聚了汽车上下游企业 160 多家,已形成集贸易进出口、展示销售、物流运输、金融保险、报关代理、整改检测等服务功能于一体的汽车贸易产业链,包括广汽、特斯拉、比亚迪、上汽、一汽、东风日产、华晨宝马、北京奔驰、上汽、奇瑞等超 50 个汽车品牌在南沙开展业务,南沙汽车码头已发展成为全国仅次于天津的平行进口汽车第二大口岸,而由南沙汽车码头、海嘉码头、近洋码头组成的广州港南沙汽车口岸已发展成为国内最大的滚装码头集群。随着广州港南沙港区近洋码头工程(一期)于 2022 年 10 月竣工验收,南沙汽车口岸将形成 7 个万吨级滚装汽车专用泊位、1800 米岸线、超 160 万平方米堆场的汽车滚装码头群,商品车年通过能力超 200 万辆,成为全国最大的汽车物流枢纽岛,目前国家海关已支持企业设立南沙汽车码头出口监管仓库,降低企业在国内的运输时间和成本,有利于南沙进一步扩大汽车外贸规模。2022 年,南沙汽车外贸出口规模首次突破 10 万辆,同比增长 322.80%,占广州港滚装商品汽车出口总量的比重约 50%。

3. 南沙汽车产业发展面临新形势与新挑战

3.1. 面临新形势

近年来,受汽车市场结构性调整、COVID-19 疫情、芯片供应不稳定、俄乌冲突等影响,全球汽车产销呈现下行态势,而新能源汽车领域则呈现快速发展势头,自动驾驶也进入局部示范与商业模式探索的发展阶段。

一是全球汽车产业及市场重心逐渐转向亚洲和南美,而欧洲、北美、大洋洲等传统汽车区域的市场份额逐渐减少,我国汽车产业较为稳健的产业链供应链优势逐渐凸显。在 COVID-19 疫情冲击下 2020 年全球汽车产量由 2019 年的 9218 万辆下滑至 7771 万辆,2022 年全球汽车行业行情有所回暖至 8497 万辆,但总体仍呈下行态势。受俄乌冲突、原材料上涨等影响(刘艳等, 2022) [8],后疫情时代全球汽车产业恢复进程较为缓慢,我国较为稳健的汽车产业链和供应链优势将更加凸显。

二是随着汽车动力电池技术持续突破及充电设施不断完善,全球新能源汽车市场规模已进入爆发式增长阶段。2017 年全球新能源汽车销量首次突破 100 万辆,至 2022 年全球新能源汽车销量则突破千万辆规模,仅新能源乘用车销量就增长到 1065 万辆,全球新能源汽车市场渗透率达到 14%。中国、英国、法国、瑞典、挪威、意大利、西班牙、芬兰、葡萄牙等国家新能源车渗透率已超过 20%,新能源汽车产业由政策驱动进入市场驱动的快速发展期。

三是自动驾驶进入局部示范与商业模式探索新阶段。美国、德国、日本、新加坡等国准许高等级自动驾驶汽车在公开道路上进行测试,美国部分地区允许企业在无安全员情况下测试。Waymo、百度、图森未来等企业搭建自动驾驶车队,在限定区域内率先开展载人、载物试运营服务,并积极探索新合作方式以及盈利模式。

四是中国汽车产业竞争力得到全面提升。党的十八大以来,我国汽车销量从 2012 年的 1930.64 万辆增至 2022 年的 2686.4 万辆,占全球汽车销量的比重提升至 33.50%;新能源汽车方面,2012 年我国新能源汽车销量仅为 1.28 万辆,2022 年跃升至 688.7 万辆,连续 8 年位居全球第一,全球市场份额占比已超过 60%,我国的新能源汽车发展模式已由政策驱动转向市场驱动。到 2022 年底,我国超过 25%的新车为具备 L1、L2 级自动驾驶能力的车型,智能网联汽车技术已得到广泛量产应用。

3.2. 面临新挑战

尽管南沙汽车产业依托广汽丰田长期保持稳健增长趋势,但面对新能源汽车市场渗透率快速增长、自主品牌成为国内市场新主力、汽车出口成为我国汽车产业新引擎等新形势,长期过于依赖合资企业、过于聚焦国内市场以及产业链不够稳健使得南沙汽车产业发展模式已经有所滞后于新趋势。

3.2.1. 新能源市场渗透率快速增长,南沙新能源汽车产业发展步伐滞后

我国新能源汽车产业由政策驱动转向市场驱动,进入加速发展期。从 2012 年仅万辆规模,到 2021 年已经突破 350 万辆规模,再到 2022 年累计销量超 680 万辆,市场渗透率从 0.25%飙升至 25.64% (见图 3)。

相比于国内新能源汽车产业的高速发展,南沙新能源汽车产业发展相对滞后。到 2022 年,南沙广汽丰田、合创汽车等整车企业目前仅有 6 款新能源车型且年销量普遍较低,竞争力较弱。如 2021 年广汽丰田的雷凌双擎 E+ 的销量仅为 732 辆、威兰达 PHEV 为 4960 辆(仅占威兰达总销量的 3.4%)、丰田 bZ4X 为 4408 辆;合创汽车的 Z03 销量为 17219 辆、合创 007 仅 702 辆,且两款车型均由杭州工厂生产。总体上看,新能源汽车产量占南沙全区汽车产量不足 2%,产业规模明显滞后于我国总体水平。

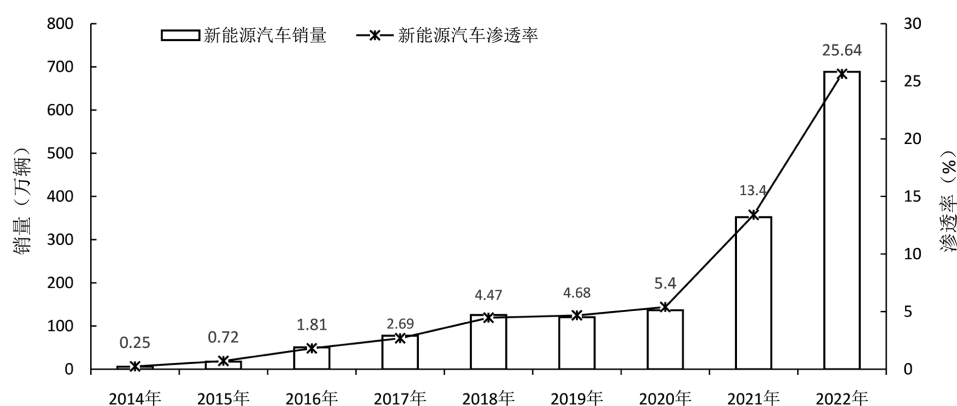


Figure 3. Sales volume and market penetration of new energy vehicles in China from 2014 to 2022

图 3. 2014~2022 年我国新能源汽车销量及市场渗透率

3.2.2. 汽车智能网联化进程加速发展，南沙尚未形成可持续的商业模式

智能网联汽车已成为我国新能源汽车之外又一重要新兴领域。我国汽车智能化进程逐渐提速，预计 2025 年智能汽车渗透率达到 80%、保有量在 2025 年有望突破 9000 万辆，自主品牌成为我国智能网联汽车领域的先锋。智能网联汽车技术架构与关键技术已趋于清晰，国家发改委等多个部门于 2020 年 2 月份发布的《智能汽车创新发展战略》、国家智能网联汽车创新中心于 2020 年 11 月发布的《智能网联汽车技术路线图 2.0》等规划中均有明确提及。目前南沙智能网联汽车产业规模较小，多聚焦于自动驾驶示范运营，未形成可持续的商业模式。一是产业关键环节缺失，当前南沙汽车产业结构以传统整车及零部件为主的传统制造业，尚未形成智能网联汽车产业集聚效应。二是商业应用场景缺乏，尚未形成面向自动驾驶应用场景的支撑体系，虽然小型封闭测试场已建成使用，但仅满足测试牌照发放，智能网联汽车的大规模应用仍面临诸多问题，开放道路缺乏商业应用价值的自动驾驶示范场景。三是产业创新潜力有待培育。目前南沙智能网联相关企业创新动力不足，与广汽丰田等龙头企业难以形成协同效应，缺乏外部科研机构的导入，存在技术研发测试与需求脱节的现象。

3.2.3. 国内自主品牌市场份额将突破 50%，南沙自主品牌销量的规模不足

自主品牌汽车已经成为新时期我国汽车产业的主导力量，也是未来我国构建稳健汽车产业链、供应链及双循环新发展格局的关键。自主品牌近年来凭借在新能源汽车领域率先发力，在混合动力系统、“三电”系统等新兴领域不断实现技术创新并推动市场份额提升，市场占有率一直保持着稳中有升的状态，2022 年市场份额增长至 49.90%，实现历史性突破。特别是在新能源汽车市场，自主品牌新能源乘用车国内销售占比达到了 79.9%。相对于研发创新环节不在国内的合资企业，自主品牌汽车企业有更强的辐射带动能力，依托自主品牌企业才可能培育提升产业的整体创新活力。相比之下，南沙的自主品牌汽车销量不足万辆，整车企业及吸引的零部件企业在新沙的产业链布局聚焦于生产制造环节，造成南沙汽车产业链相对单一且不够稳健，难以为南沙、广州构建稳健汽车产业链、供应链及双循环新发展格局贡献更多力量。

3.2.4. 我国汽车出口量有望超越日本居全球首位，南沙汽车企业出口能力有待培育

目前，我国汽车加速出海、迈向国际化迎来新发展，2022 年我国汽车出口首次突破 300 万辆，总量达到 311.1 万辆，仅次于日本，跃居全球第二大汽车出口国。“十四五”时期我国汽车出口总量超越日本成为全球最大汽车出口国几乎是大概率事件。相比之下，南沙本土汽车过于聚焦国内市场，汽车出口规模几乎为零，本土的广汽丰田、合创汽车等车企均没有出口车型，未发展成规模的出口业务，难以构

建南沙汽车产业双循环新发展格局。

4. 新形势下汽车产业发展标杆分析及经验启示

在新一轮汽车产业竞争中，上海浦东新区和嘉定区、广州番禺区、常州高新区、合肥长丰县等地区紧抓我国新能源汽车高速发展的历史性契机，积极推动新能源汽车领域的专项招商引资，争抢龙头企业落户，在短时间内培育出具有竞争力的新能源汽车产业。纵览全国，上海浦东新区、广州番禺区都是在新一轮汽车产业发展中的佼佼者，其发展经验非常值得南沙学习借鉴。

4.1. 标杆分析

4.1.1. 上海浦东新区：顺应新趋势积极构建汽车产业双循环新发展格局

浦东新区在传统汽车产业领域已具有雄厚基础，在新一轮发展过程中再创新优势的关键在于引进和本土培育出高端产业资源，在新能源汽车领域实现高速增长，进而构建出能代表国家参与全球竞争的汽车产业双循环新发展格局(王慧艳等，2021) [9]。依托传统及新兴领域的积极布局，浦东新区顺应国内外汽车产业新形势，依托上汽通用、上汽乘用车(荣威品牌)积极深耕国内市场，通过特斯拉和上汽乘用车(名爵品牌)开拓全球市场，成功构建出汽车产业双循环新发展格局。2021 年浦东新区汽车制造业产值达到 4100 亿元，即使面对疫情冲击仍然保持两位数增长态势。值得一提的是，到 2022 年 8 月特斯拉上海工厂的年产量已经达到 45 万辆，零部件本地化率高达 86%，同时出口欧洲、日本、东南亚等超过 10 个国家和地区。此外，浦东新区凭借自动驾驶立法优势率先推动智能网联汽车测试道路开放应用，不断集聚优质智能网联汽车产业资源发展。

4.1.2. 广州番禺区：依托本土企业并借助新能源汽车产业乘势而起

番禺区汽车产业在新一轮发展中能够快速崛起的关键在于依托自主品牌企业释放强大的产业辐射带动能力，通过构建有活力的自主研发能力快速适应新趋势，在新兴汽车领域乘势而起并成为广州汽车产业的核心引擎，有望形成代表国家参与全球汽车产业竞争的新能力。番禺区近年来依托广汽集团大力发展新能源汽车，带动汽车产业规模大幅度提升。2021 年番禺区实现汽车制造业产值 1019 亿元，同比增长 37.3%，新能源汽车更是成倍增长，汽车制造业占番禺全区规模以上工业产值的比重已达到 38.8%。值得一提的是番禺本土培育的独角兽企业——广汽埃安年销量从 5000 辆、2 万辆、4 万辆、6 万辆到 2022 年 27 万辆，年均复合增长率超过 100%。

4.2. 经验启示

面对国内外汽车产业新趋势，上海浦东新区、广州番禺区等区域顺势而起抢占新兴领域、努力构建双循环新发展格局的做法值得南沙借鉴学习。包括：1) 充分利用好南沙作为国家级平台及《南沙方案》赋予的政策红利。围绕南沙汽车产业链薄弱环节，推出汽车产业专项招商引资，甚至可参考浦东新区引进特斯拉的方式设立对赌协议吸引高端汽车品牌和资源落户南沙。2) 借势本市国企积极发展壮大自主品牌。从丰田汽车全球战略看，广汽丰田大概率长期只面向国内市场，只有发展壮大自主品牌才有可能提升南沙汽车产业辐射带动能力，南沙才有可能代表广州甚至国家参与全球汽车产业竞争。浦东、番禺均借助本市国企汽车集团发力发展自主品牌，南沙在深入落实《南沙方案》过程中同样可借助广州本土国企——广汽集团大力发展自主品牌，考虑兼并恒大汽车长期闲置的南沙工厂，提升产业自主创新活力，为南沙汽车产业走向全球奠定基础。3) 努力构建汽车产业双循环新发展格局。浦东新区汽车产业之所以能在数字经济繁荣发展背景下超越电子信息产品制造业成为其第一大产业，关键在于顺应新趋势积极构建了双循环新发展格局，在汽车产业规模、影响力、辐射带动力等方面得到大幅度提升。南沙可顺应国

家汽车出口高速增长契机从汽车进出口两方面做大做强汽车国际贸易,进一步引导合创汽车、广汽丰田等本土企业积极开拓全球化业务,改善过于聚焦国内市场的单循环局面。

5. 促进南沙汽车产业高质量发展的思路和对策

尽管南沙汽车产业长期保持稳健发展趋势,但与国内外新形势有明显差异,需调整改善现有发展模式才可能在新一轮发展中培育新优势并实现高质量发展,为高质量落实《南沙方案》提供更强有力支撑。总体而言,新能源、智能化、绿色化、国际化是未来南沙汽车产业实现新一轮高质量发展的方向选择。

5.1. 高质量发展思路

具体而言,应深入贯彻落实《南沙方案》精神,遵循《广州市智能与新能源汽车创新发展“十四五”规划》《广州市支持汽车及核心零部件产业稳链补链强链的若干措施》《南沙区汽车产业发展“十四五”专项规划》等广州市及南沙汽车产业专项规划,以打造具有全国一流的智能网联与新能源汽车产业集群为总体目标,做优做强节能汽车和汽车后市场服务两大基石存量板块,培育发展新能源汽车及智能网联汽车增量板块,积极改善过于依赖合资企业、过于聚焦国内市场的发展模式,侧重借势广汽集团培育汽车产业自主创新活力和全球市场开拓能力,协同番禺区共同打造产值超 4000 亿的世界级智能网联与新能源汽车产业集群。

5.2. 对策建议

5.2.1. 巩固合资企业发展优势,侧重节能产品进一步抢占国内市场

发挥广汽丰田作为龙头企业的带动作用,进一步普及投放丰田节能车型,积极抢占国内传统燃油车市场份额。在巩固广汽丰田传统燃油车现有市场份额基础上,依托混合动力技术优势逐步提升节能汽车和电动化车型的产销规模,抓住 SUV 和 MPV 市场的发展机遇,加快丰田品牌的节能新车型导入速度,争取引进比亚迪丰田电动车科技有限公司新能源车型,不断丰富产品线,形成竞争力强、覆盖面广、稳定性高的产品谱系,争取广汽丰田在“十四五”期末形成可支撑百万台产销规模节能汽车的生产能力。

5.2.2. 积极发展智能网联汽车,不断拓展南沙汽车产业链

积极抢抓智能网联汽车产业,促进汽车制造业与关联产业形成互促发展新模式,不断拓展南沙汽车产业链。紧抓我国首部自动驾驶测试场景领域国际标准《道路车辆自动驾驶系统测试场景词汇》发布契机,侧重智能网联汽车关键零部件领域,从产业用地、融资贷款、企业税收优惠、企业增资扩产奖励、人才引进等方面制定政策并加强招商引资,积极发展智能网联汽车。在关键零部件领域,侧重于车载高精度传感器、车载雷达系统、车载光电系统、微机电系统、车载智能终端、自动驾驶底盘及线控转向等细分领域,培育和引进若干独角兽企业,逐步形成智能网联汽车核心零部件企业集聚效应,打造产业互联、开放共享的智能网联汽车电子制造基地。此外在整车领域,争取引进国内有发展潜力的智能网联汽车整车企业,协同广汽丰田、合创汽车等已有本土企业推动 L3、L4 级别的自动驾驶乘用车开发、制造、测试和示范。

5.2.3. 借势广汽集团发展自主品牌,积极培育汽车产业创新活力和氛围

紧抓举全市之力落实《南沙方案》契机,重点依托广汽集团争取全市优势资源发展壮大南沙汽车产业自主品牌势力,逐步培育形成汽车产业研发创新活力。纵览国内自主品牌汽车企业已有布局,争取传统汽车新增产能工厂或者新势力造车企业落户南沙仍有机会。在传统汽车企业方面,南沙应重点依托广汽集团并积极引导合创汽车建立面向海外市场的南沙工厂,考虑兼并恒大汽车长期闲置的南沙工厂,争

取广汽埃安、广汽传祺新整车工厂落户南沙，促使南沙汽车产业形成合资和自主“双引擎”发展新模式；在新势力造车企业方面，建议积极争取塞力斯、小米汽车、蔚来汽车等企业的南方工厂落户南沙。通过引进自主品牌整车企业辐射带动汽车新兴领域零部件企业集聚，培育南沙汽车产业创新氛围，形成在复杂多变的形势下保持产业竞争力和影响力的新能力。

5.2.4. 引导企业开拓海外汽车市场，努力构建南沙汽车产业双循环新发展格局

顺应中国品牌汽车出口新趋势，引导南沙本地汽车及零部件企业积极开拓海外汽车市场，从汽车进出口两方面做大做强国际汽车贸易规模，努力构建南沙汽车产业双循环新发展格局，提升南沙汽车产业全球性影响力。一是考虑到广汽丰田的产品只供应国内市场而合创汽车产能小的局面，抓住国内汽车产业链完备和供应链稳健优势，引导广汽丰田新增汽车出口业务、争取合创汽车建立面向海外市场的整车工厂，可通过出口补贴退税等措施引导企业逐步形成国内外两个市场的产品供应格局。二是顺应我国汽车出口快速发展契机，依托沙仔岛建立辐射整个华南及东亚地区的集物流、贸易、金融及高端服务于一体的现代化、国际化的汽车国际贸易综合服务枢纽，借助综合保税港区的政策优势，建立平行进口汽车保税展示基地，满足大湾区高端车主换代升级的消费需求。充分利用自贸试验区先行先试政策优势开展创新突破，推动保税展示走出南沙，将业务延伸到泛珠江三角洲地区，扩大销售渠道，形成平行进口汽车业务新模式，积极构建南沙汽车贸易全产业链。

5.2.5. 对标学习先进地区经验，利用好《南沙方案》政策优势

对标学习上海浦东新区、广州番禺区等区域先进经验，充分利用好《南沙方案》的政策红利，抓住国外汽车产业下行及新兴业态发展滞后契机，争取高端豪华汽车品牌落户，努力提升南沙汽车产业全球性影响力。一方面，围绕培育发展智能网联汽车产业链和智慧交通产业集群目标，用好对有关高新技术重点行业企业进一步延长亏损结转年限、对先行启动区鼓励类产业企业减按 15% 的税率征收企业所得税、支持符合条件的一站式创新创业平台按规定享受科技企业孵化器税收优惠政策、落实好支持科技创新的进口税收政策、财政部 2022~2024 每年安排南沙 100 亿元新增地方政府债务限额、免征港澳居民个人所得税税负超过港澳税负部分等政策红利，积极争取汽车产业链各环节的技术、企业、人才、资本等高端资源集聚南沙发展。另一方面，参照上海特斯拉模式并利用好新一轮汽车产业开放政策，可考虑设立具有较强吸引力的对赌协议积极争取宝马、奔驰等豪华品牌落户南沙成立面向海外市场的新能源汽车工厂，从多方面培育南沙汽车产业开拓国际市场新能力。

基金项目

广州市哲学社科规划 2023 年度课题“后疫情时代广州汽车产业高质量发展机遇挑战与对策研究：基于全球价值链视角”(2023GZGJ29)阶段成果。

参考文献

- [1] 张业圳, 黄弘杰. 新能源汽车产业扶持政策效果分析——基于扶持政策类型视角[J]. 发展研究, 2020(1): 43-51.
- [2] 邱彬, 王芳, 刘万祥. 中国汽车产业发展趋势分析[J]. 汽车工业研究, 2022(1): 2-9.
- [3] 刘师. 我国新能源汽车产业发展现状与新趋势分析[J]. 中国高新技术企业, 2016(15): 3-4.
- [4] 张静一, 姬雪. 全球汽车发展面临的新形势与我国汽车发展呈现的新变化[J]. 未来与发展, 2021, 45(1): 25-28.
- [5] 巫细波. 中国汽车制造业生产格局时空演变特征与前景展望[J]. 区域经济评论, 2020(2): 121-129.
- [6] 千庆兰, 陈颖彪. 后金融危机时代广州汽车产业集群现状及竞争力分析[J]. 城市观察, 2011(4): 141-146.
- [7] 王元彬, 汪春雨, 郑学党. 中国汽车产业的全球价值链地位及新形势下的发展路径[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报), 2019(3): 59-68.

-
- [8] 刘艳, 王白侠, 马胜, 凌云. 俄乌冲突对全球及我国汽车产业的影响及对策建议[J]. 汽车与配件, 2022(22): 33-35.
 - [9] 王慧艳, 巫细波. 广州: 构建汽车产业双循环新格局[J]. 中国工业和信息化, 2021(7): 62-69.