

“十四五”汽车产业发展建议

中国汽车工业协会

前 言

汽车工业是产业关联度高、科技集中性强的现代化产业，是国民经济发展的重要支柱产业。经过多年发展，中国已经成为汽车大国。当今世界正经历百年未有之大变局，新一代信息技术风起云涌，电动化、智能化、网联化、共享化和数字化加速产业各领域和各环节的深度变革和创新。汽车产业既是这轮变革的重要舞台，也是制造业转型升级的主要载体，汽车产业的蓬勃发展，催生大量新产业、新业态、新模式。汽车产业成为国家实施制造强国战略、双碳战略，打造双循环新格局，实现自主可控、安全高效发展，增强国际竞争力的重要力量，受到党中央国务院的高度重视。

“十四五”是国家两个百年奋斗目标的历史交汇期，是汽车产业转型升级的关键窗口期，汽车产业的可持续、高质量发展是人民幸福生活水平提升、社会资源顺畅流通和生态文明全面跃升的象征。中国汽车工业协会为持续推动汽车产业的健康可持续发展，充分发挥产业与政府、市场与政策之间的桥梁纽带作用，基于以上产业革命与历史变革，就“十四五”汽车产业发展谋篇布局提出建议，为政府主管部门、行业企业提供参考。

第一章 发展现状

汽车工业经济运行表现优良，在经济和社会发展中占有举足轻重的地位。2018-2020 年，汽车制造业营业收入分别完成 83372.6 亿元、80846.7 亿元和 81557.7 亿元，占制造业营业收入的比重稳定在 8.5%以上。同时汽车制造业增加值和汽车消费在工业增加值和社会消费品零售总额中分别占到 7%和 10%左右。

汽车市场规模全球最大。改革开放 40 多年来，汽车产业一直是最重要的引资和投资的产业。随着中国加入 WTO，全球主要汽车制造商在华布局陆续完成，汽车产业表现出更好的发展势头，2009 年起，我国汽车产销连续 12 年蝉联全球首位，并在 2017 年达到新车销量 2888 万辆的高峰。其中，商用车市场近三年来稳定在高位发展区间。中国的汽车保有量规模不断增加，截至 2020 年末，全国汽车保有量已达到 2.81 亿辆。

汽车竞争舞台全球化。中国巨大的汽车消费市场和开放的产业政策共同打造了全球化的竞争舞台，形成国际化的消费市场。本土品牌向上取得阶段性成果，中国品牌汽车市场占有率超过 50%，中国品牌乘用车市场稳固占有一席之地，份额稳定在 40%左右。

新能源汽车打下坚实基础，进入加速发展新阶段。截至 2020 年末，全国新能源汽车保有量已达到 492 万辆，产销量、

保有量已连续六年居世界首位。世界上最先进的技术纷纷向中国聚集，研发体系建设、产业供应链培育、衍生业务拓展等领域全面扩展。

智能网联汽车方兴未艾，产业快速发展。“十三五”期间，已初步建成智能网联创新体系、标准法规体系、自主创新体系和生产配套体系。智能网联汽车自动驾驶及智能座舱等智能化创新技术加速迭代不断涌现，市场牵引力凸显。

汽车产业链发展取得长足进步，抗风险能力进一步提升。自主研发能力显著提升，制造水平同世界一流国家差距不断缩小。产业链集群效应明显，形成以大型整车集团为核心的零部件集聚区，供应链具备一定的垂直整合能力，经历过疫情的考验，显示出较强的稳定性。

海外事业稳步推进。主动参与国际竞争，一批具有比较优势的零部件企业规模不断扩大，并进入全球配套体系，为全球化发展奠定基础。2016-2019 年我国汽车出口金额分别完成 106.9 亿美元、132.7 亿美元、147.6 亿美元和 152.1 亿美元。

相关行业支撑汽车产业升级发展。新一代电子信息技术为车联网和云服务提供了广阔发展空间。工业互联网使制造领域自动化和数字化水平大幅提高，为个性化、定制化汽车生产、服务创造了有利条件。人工智能和自动驾驶等新技术为智慧城市、智能交通发展建立良好基础。新型材料轻量化

发展，进一步促进产业的节能减排。汽车消费金融及供应链金融渗透率不断提升，为汽车产业营造良好发展环境。

我国汽车产业大而不强的问题依然存在。发展面临要素资源配置能力弱、核心技术创新能力不强、产业链短板问题显著、中国品牌市场竞争力不足等问题，同时市场规模不断扩大与社会资源禀赋矛盾日益凸显，产业治理体系及管理水平有待优化和提升。

第二章 形势判断

汽车产业持续转型升级，全面进入高质量发展的新阶段。我国发展环境面临深刻复杂变化，国内经济改革艰巨繁重，新冠肺炎疫情影响深远，国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加。但我国经济已转向高质量发展阶段，经济长期向好的趋势不变，《“十四五”规划和二〇三五年远景目标建议》描绘了我国国民经济未来发展的美好蓝图，也为汽车产业发展指明了新的方向。汽车市场历经了多年的高速增长后，在“十三五”期间迎来了平台调整期，“十四五”期间汽车产业随着转型升级的不断深化，将全面进入高质量发展的新阶段。

基于我国宏观经济稳中向好的发展态势和产业发展的客观规律综合判断：未来几年中国汽车产业持续发展，市场稳定增长依然是长期不变的趋势，产销规模仍保持高位。

第一节 产业变革重新定义汽车

随着我国综合实力的不断提升，居民消费结构、消费方式、消费品质也发生重要的转变，更加注重品牌消费，习惯线上消费，个性化、高端化及服务化成为消费的新特征。同时，汽车作为新一轮科技革命的应用载体正朝着电动化、智能化和网联化发展。在人工智能、大数据、云计算、区块链等数字技术共同驱动下，汽车产品研发、生产制造、销售服务、管理等重要环节产生质的变革。

一、汽车产品重新定义

汽车与能源、交通、信息通信等领域技术加速融合，颠覆了产品的传统架构，汽车从单纯交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变。随着新生代消费者的消费行为发生改变，人们对于智能汽车产品的尝试更加普遍，从而改变了对汽车产品的一贯认识，汽车也从更多维度融入到人们的日常生活之中，带来更多驾乘愉悦。汽车产品作为移动工具的属性逐步被重新定义。

二、产业生态重新构建

智能汽车作为智能化和网联化等核心技术的最佳载体，与外界要素和资源进行充分交互，产业清晰地呈现出技术协同和产业协同等特征，新一代产业生态正在由传统的“链式关系”逐步向汽车、能源、交通、信息通信、服务等多领域

多主体共同参与的“网状生态”演变，产业价值链也将由“汽车产品”向“汽车+服务”转型。汽车金融、新零售、汽车后市场、数据应用解决方案等成为创新服务的重要领域，其中共享出行服务在科技创新和需求拉动的促进下逐步形成新型业态，呈现出自动驾驶+共享出行一体化的趋势。

三、营销模式发生改变

随着消费结构升级、新技术应用和互联网生态的飞速发展，数字化渗透率大幅提升，线上消费成为消费行为的一种新趋势。虽然汽车作为大宗商品很难直接转向线上营销，但在居民消费模式的变化之中仍然孕育机会，消费者行为变化为传统汽车销售模式带来了新的机遇，汽车传统销售渠道和服务模式将发生变革。汽车营销线下渠道和线上渠道功能区分愈发清晰，线下体验与线上直销有机结合，全渠道销售模式使营销服务向更加适应市场需求的智能信息交互新模式转变。

四、汽车制造方式创新拓展

长远来看，数字化技术、工业互联网技术、智能制造技术的创新突破和智能工厂、数字化车间落地应用，汽车生产智能制造将拓展沿用百年的大批量流水作业生产方式，传统研发将向可配置 BOM 及单车 BOM 两种模式转变，产品个性化定义、私人订制服务成为可能。

五、数字化推动产业提质增效

汽车产业将迎来以市场端为牵引的数字化转型，产业链各方智能化资源适配，企业在战略投资、经营计划、制造过程、营销活动、品牌和研发服务等方面实现市场和资源的有效结合，最终形成涵盖研发、制造、销售、服务等全流程贯通的数字化体系。

第二节 中国品牌持续向上，机会大于挑战

“十四五”期间合资股比限制将全面放开，产业进入更加激烈的竞争环境，产业格局呈现进一步集中化的趋势，中国品牌在消费升级的环境下面临着新的机遇与挑战。

一、中国品牌具备迎接竞争挑战的基本条件

当前，中国已经成为全球最大、最具活力的汽车市场，经过疫情的考验，展现出强大的发展韧性和内生动力。“十四五”期间，合资股比放开有利于充分激发市场活力，各类主体通过投放最新技术和最新产品抢占市场。中国品牌汽车依托多年的技术沉淀和科技创新，运用特有的对国人品牌需求的洞察力，打造丰富多元的汽车产品，在不同产品区间直面竞争。品牌文化宣传是企业提升软实力的重要手段之一，利用不同史料，挖掘各自品牌故事，弘扬品牌精神，逐步培育汽车品牌软实力，实现向上突破。

二、新能源和智能网联汽车快速发展为中国品牌向上提

供机会

我国多年来持续支持和培育新能源和智能网联汽车产业，为产业发展营造良好环境，稳定的鼓励性政策和庞大的汽车市场需求为我国新能源和智能网联汽车产业提供一定先发优势。在政策的牵引下，我国新能源和智能网联汽车市场需求不断扩大，中国品牌新能源和智能网联汽车企业更加注重以满足用户需求为导向，不断提升技术研发，打造满足市场需求的丰富和多元化的产品，在持续改进中得到消费者越来越多的认可，形成品牌的新特征和新优势，有望率先实现品牌突破。

三、全球化发展是企业做大做强的必经之路

我国共建“一带一路”倡议得到国际社会广泛关注，各相关国家积极响应，政策协调不断加强，互联互通水平大幅提升。《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的签署使经贸与产业合作稳步推进，民间往来更加密切。依托我国在国际社会上建立和发展的友好合作外交关系，以及构建双循环新发展格局下的战略要求，中国品牌汽车有望较快实现全球化发展，企业技术创新能力不断提升，新兴市场持续拓展并突破区域壁垒，有效提升盈利水平，实现高质量发展。

第三节 新能源汽车发展进入新阶段，市场化程度不断提升

近几年伴随着新能源汽车产业的快速发展，产业体系日

趋完善、技术水平显著提升、产品逐步被市场接受，市场化发展走向成熟。未来将抢抓战略机遇，巩固良好势头，深化政策改革、加强“三纵三横”技术研发能力、探索商业模式创新、完善基础设施体系，充分发挥市场选择作用，不断提升产业核心竞争力，提高产品使用便捷性，推动新能源汽车产业可持续高质量发展。

一、政策法规体系逐步完善

“十四五”期间，随着管理政策更加科学合理、地方保护逐步破除，投资政策进一步完善、企业退出机制建立健全，支持性政策优化落实、国企考核体系具体办法制定实施，新能源汽车产业将向更加规范化和市场化的方向进一步发展。

二、技术创新能力持续提升

新能源汽车发展的内生动力离不开技术创新。随着技术创新体系的持续完善，新型产业创新生态逐步形成，未来各类主体合力研发攻关核心技术，新能源汽车将在“三纵三横”两个维度，六个方面持续创新发展，新能源汽车整车综合性能不断提升，基础关键技术、先进基础工艺、基础核心零部件、关键基础材料等研发能力持续提高。未来新能源产品在技术的创新突破下，呈现多元化多层次发展，基本满足市场需求。

三、商业模式创新力度不断加大

随着新能源汽车税收票据分离和公告分离的合规化应用，电池租赁等车电分离模式得到突破，消费者首次购置成本得以下降。未来电池银行等新型商业模式的不断成熟，可以在保证消费者降低首购成本和使用成本的前提下，解决电池无法实现梯次利用等问题，有效提高动力电池全生命周期的经济性。

四、充换电基础设施体系逐步完善

充换电便利性是影响选择新能源汽车产品的重要因素之一。未来随着快慢充细分使用场景的应用落地，充换电基础设施布局合理性不断提高。老旧小区改造、城市更新、商业地产与充换电场站相结合等商业模式创新发展，多方联合建设运营，充换电服务能力持续加强，信息化平台进一步完善，新能源汽车使用环境大幅改善。

五、新能源汽车产业全面发展

产业链核心企业将成为构建新型产业生态的重要力量。在产业基础好、创新要素集聚的地区，新能源及相关产业链上的龙头企业的带动作用愈发明显。未来通过开发合作和利益共享的模式，逐步使上下游协同创新、各类企业融通发展，形成具有国际竞争力的新能源汽车产业集群，产业链现代化水平大幅提升。

氢燃料汽车进入产业化发展导入期。随着燃料电池汽车

示范支持政策的陆续出台与落地实施，燃料电池汽车关键核心技术产业化攻关和示范应用项目有序开展，基础设施建设逐步推进，形成布局合理、各有侧重、协同推进的燃料电池汽车发展新模式。

第四节 智能网联汽车为中国汽车发展带来重要机遇

智能网联产业是汽车、电子、信息、交通、定位导航、通信、互联网应用等行业领域深度融合的新型产业，是全球创新热点和未来发展的制高点，是继新能源之后汽车产业发展的又一重要载体，将引领汽车工业转型发展。

一、智能网联汽车的发展将重塑汽车产业链

智能网联汽车是一个复杂的跨界交叉系统，技术领域覆盖广、专业跨度大、技术架构复杂。主要通过现代通信技术、道路和行人等之间进行数据交互，结合汽车自身环境感知系统，对行驶环境进行识别，并加以智能决策和协同控制，实现汽车自动驾驶与网联服务。产业链覆盖范围广泛，包括汽车、半导体芯片、人工智能和信息通信等核心产业，随着智能网联汽车的不断发展，汽车产业将从制造行业单线条到多产业链深度融合。

二、信息化技术融合带来新的机会

智能网联汽车涉及了复杂的环境感知、智能决策控制、人机交互人机共驾、车路交互、大数据平台、智能计算平台、

高精度时空基准服务以及基础地图等前瞻技术和共性交叉技术，随着这些技术的快速更新迭代，产业链相关企业依靠技术升级带来的机遇进一步发展，有利于提升产业基础能力，增强新一轮科技革命和产业变革引领能力，培育产业发展新优势。

三、汽车由出行工具进化为移动智慧伙伴

随着智能化道路基础设施建设不断推进，智能网联汽车将由传统的出行工具进化为移动智慧伙伴。智能网联汽车可以在生命周期内通过软件升级持续更新应用，界面交互将赋予汽车更多应用场景，而车联网技术使汽车随时与办公室、家、公共设施相联，实现远程控制，汽车将成为各种服务和应用的入口。

四、中国标准体系助推智能网联汽车形成新优势

未来 5 年，基于中国创新，重点抓好我国智能网联汽车在中国标准的制定和在国际标准上的话语权。着力推动智能网联汽车标准化工作，加强标准体系与产业需求对接协同，实现标准体系建设与科技创新发展相互支撑，充分发挥标准的引领和规范作用，促进智能网联汽车技术快速发展和应用，支撑我国汽车产业转型升级和高质量发展，形成中国的控制力。

第五节 掌握核心技术依然是产业链安全可控的关键

汽车产业链、供应链安全稳定是构建汽车产业全球化发展的基础。突如其来的新冠疫情加快暴露了产业链、供应链中存在的问题，零部件工业大而不强，核心技术掌握不足，尤其是创新型、高附加值、高端的零部件和相关技术等方面问题凸显。中国汽车工业到了重新审视整个产业链、供应链稳定的时刻，需要利用产业格局重塑的契机，把握发展机遇。补短板，重点开展产业基础再制造工程项目，掌握更多核心技术；锻长板，对具有规模优势、领先优势的领域不断进行改造优化，精耕细作，培育独门绝技。

一、汽车产业链安全风险犹存

关于产业链安全问题要深刻认识全球化与逆全球化对峙带来的影响。面对新冠肺炎疫情带来的全球危机，虽然我国汽车产业链在相对较短的时间内恢复了稳定供应，具有较强的协同性，但未来随着全球贸易规则的深刻变化，逆全球化趋势加剧，制造业全球水平分工体系风险逐步显现，产业链发展短板和瓶颈问题将会进一步凸显。

我国汽车产业体系相对完整，规模体量大，但基础能力不足仍然是普遍问题，电控系统、双离合器模块、传感器、高端弹簧钢、模拟仿真软件及芯片等基础核心部件、特种材料、软件系统和关键设备进口依赖程度较高。

二、汽车产业链将逐步实现安全可控

国家和行业高度重视产业链安全问题，“十四五”是解决产业链安全的重要时期，也是产业发展的机遇期。社会主义市场经济条件下的关键核心技术攻关新型举国体制，可以将产业链中一部分举足轻重的零部件，运用科技创新实现技术和工业突破，打通堵点，连接断点，补齐短板。汽车产业链安全可控一方面离不开跨产业、跨领域的联合创新，重视国内创新成果的转化应用，另一方面要在不断扩大开放的背景下，吸引更多优秀外资企业在中国投资形成本地化发展，提高中国汽车产业链抗风险能力。同时也要注意到了产业发展的优势领域，充分利用先发优势，借助市场的力量，锻造产业链长板，从而实现产业基础能力全面提升，形成更加安全可控的产业链格局。

第六节 融合创新成为产业发展基本特征

我国汽车市场的波动调整导致企业经营效益、产能利用率等方面受到极大影响，同时企业在布局新能源和智能网联领域投入大量资源，短期内车企将陷入盈利荒漠，企业间和跨行业间的开放合作、协同发展成为未来发展的趋势。

一、传统领域优势互补、合作共赢

中国汽车产业的政策环境和市场环境更加开放，产业格局也在激烈竞争中调整、变化。随着“十四五”期间汽车合

资股比的全面放开，中国汽车市场将全面步入国际化的竞争环境，市场上将会出现“强者愈强、弱者愈弱、优胜劣汰”的局面。未来各车企将在资本、技术、产能、品牌等方面不断挖掘合作潜力，实现资源整合、优势互补。在创新研发合作共赢的驱动下，企业发展实现壮大。

二、新兴领域跨界融合、相互赋能

在新能源和智能网联汽车领域，汽车电动化技术与 5G、人工智能、芯片、大数据、云计算等技术深度融合发展，将呈现出汽车企业与互联网企业、IT 企业、AI 企业跨界合作。以汽车为中心的新生态圈正在兴起，汽车产业内和产业间的融合开放、协同并进将成为“十四五”期间的普遍现象。产业间跨界融合发展、相互赋能为汽车产业发展注入了新的活力，这将成为未来几年汽车行业发展的重要途径。

第七节 贯彻低碳发展理念推动汽车产业绿色发展

我国积极推动国内的绿色发展，为全球可持续发展贡献大国力量。2020 年 9 月中国正式向国际社会做出 2030 年实现碳达峰，2060 年实现碳中和的碳排放承诺。汽车作为综合性的重要产业，将全面贯彻低碳发展理念，实现产业绿色可持续发展，为减碳行动贡献汽车行业力量。

一、汽车产业面对双碳目标存在诸多挑战

随着我国汽车产业的不断发展，机动车保有量持续增长，

机动车的油耗和污染排放对我国能源消耗和大气质量，特别是城市大气质量造成一定影响。汽车产业碳排放涉及到制造业、能源工业、交通运输业以及工业生产过程等多领域，排放边界复杂，涵盖范围广泛。为实现碳排放承诺，汽车产业必须尽快开展碳中和研究，充分考虑原材料获取，汽车生产、汽车使用、废弃、回收利用等全生命周期的碳减排管理。这对汽车产业来说是巨大的挑战，行业企业应在生产制造、回收拆解、产品节能等环节不断突破，行业主管部门也要充分考虑汽车产业未来的发展实际和技术进步相协调，有效发挥政策引导作用，推动产业低碳绿色发展，最终达到碳减排的目的。

二、智慧城市助推汽车产业碳控排

新一轮科技革命带来汽车产业变革，科技创新呈现出平台化、开源化、场景化、融合化、颠覆性新趋势，在这一趋势下，汽车与智慧城市更加紧密发展。智能交通是智慧城市建设的重要构成部分，交通的信息化、智能化是世界经济和低碳发展的必然趋势。未来推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合，推进数据资源赋能交通发展，促进智能汽车与智慧城市建设协同发展，从而助力碳减排的实现。汽车行业在与智能交通、车联网协同发展的同时，将会迎来空前的机遇。

第八节 治理体系日臻完善，产业政策更加科学

中国特色社会主义进入新时代，社会主要矛盾发生变化，经济已进入高质量发展阶段，在这些新形势新要求下，我国治理体系向制度型开放变革，政府和市场的关系逐步理顺。补短板、堵漏洞、强弱项，破除阻碍高质量发展的体制机制，治理体系不断完善。

一、产业政策调整更加契合实际

我国汽车产业发展从无到有，从有到大，汽车产业政策发挥了不可或缺的作用。在产业政策的支持引导下，我国汽车产业体系逐渐完善，并且具备了全球最大最具创新活力的汽车市场，具有一定市场化产业自调节能力。未来汽车产业政策将坚持以市场为中心，发挥市场在汽车产业资源配置中的决定性作用，精简汽车投资、企业准入、产品准入等领域的审批事项，推动有效市场和有为政府更好结合，营造更加公平、开放、法制的汽车竞争市场，加强行业知识产权保护、反垄断审查、违法违规经营行为查处，用更高水平竞争环境推动产业高质量升级发展。统筹设计产业政策，平衡行业管理、产业发展和市场需求间的关系，建立政策制定跨部门的协调、协作机制，保证产业政策的协调统一、长期稳定和有效实施。

二、行业管理改革不断推进

“放管服”改革深入推进，汽车产业治理体系进一步改善，治理水平将大幅提升，汽车企业的市场主体活力和社会创造力进一步被激发。破除不合理的体制机制障碍，多头、重复管理得以有效改善。进一步放宽市场准入，新兴领域实施包容审慎监管，建立健全企业退出机制，促进优胜劣汰，促进新业态、新模式健康有序发展。

第九节 国家改革不断深化，产业发展走向高质量开放

面对世界经济复苏势头不稳定、各国历史文化不一致、发展资源不平衡、全球突发公共卫生事件不确定等时代面临的问题，中国始终支持经济全球化，坚定实施对外开放基本国策。坚持以开放包容、恪守国际法规、协商合作、与时俱进为原则，继续实施互利共赢的开放战略，推动构建新型国际关系，为实现人类可持续发展做出贡献。

一、高水平开放与深化市场改革互促共进

未来将着力推动规则、规制、管理、标准等制度型开放，持续打造市场化、法治化、国际化营商环境，发挥超大市场优势和内需潜力，努力营造内外资企业一视同仁、公平竞争的市场环境，推进高质量共建“一带一路”。深化权力清单、责任清单和负面清单管理制度，发挥企业主体作用，开展互惠互利合作，引导对外投资健康发展。保持持续开放的姿态顺应时代发展将成为未来政策发展的一种新常态，推动中国

汽车市场走向“高水平开放+公平竞争”的市场全球化。

二、深化对外开放促进产业提质增效

加大对外开放是全球化市场发展的必然结果，在更加开放的背景下，汽车产业发展的机遇与挑战并存。进一步对外开放促使国际优秀的整车及零部件企业在华投资建厂，在更加充分的竞争环境下，企业必须在运营管理、设计研发、产品质量等方面加强提升软实力。汽车产业依托市场经济发展规律加速优胜劣汰，资源动态配置，结构更加合理，形成产业链完备齐全、供应链稳定顺畅的产业体系，实现产业高质量发展。

第三章 发展总要求

以习近平总书记“畅通国民经济循环为主构建新发展格局”思想为指引，构建汽车产业国内国际双循环相互促进的新发展格局，抓住未来 5 年的战略机遇期，发扬斗争精神，树立底线思维，准确识变、科学应变、主动求变，努力在危机中育先机，于变局中开新局，为全面建成社会主义现代化强国贡献汽车行业力量。

第一节 发展原则

统筹谋划，整体部署。加强汽车产业前瞻思考和全局谋划，坚持全国一盘棋，更好发挥多方积极性，协调汽车产业

区域特色发展，着力打造具有国家属性标签的特色产品。

市场主导，供需升级。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好促进有效市场和有为政府相结合，充分激发汽车产业发展活力。坚持以供给侧结构性改革为主要战略方向，积极扩大内需，推动形成强大的国内汽车市场，促进产业和消费同步升级。

创新驱动，自主可控。充分发挥中国特色社会主义的体制优势，深入实施创新驱动发展战略，建立以企业为主体、市场为导向、产学研用协同的技术创新体系，攻克关键核心技术，提升产业基础能力，鼓励商业模式创新，完善激励和保护创新的制度环境，构建新型产业创新生态，实现重点领域和关键环节的突破发展。

跨界融合，绿色发展。深化汽车产业与新一代技术融合发展，推动节能减排汽车和新能源汽车市场化发展，加快智能网联汽车普及，加大智能交通和智慧城市建设投入，部署落实“双碳战略”要求，推动汽车产业绿色发展。

开放合作，协同发展。践行开放融通互利共赢的合作观，坚持“引进来”与“走出去”相结合，形成全方位、多层次、多元化的开放合作格局，以更高水平对外开放打造国际合作和竞争新优势。

第二节 发展目标

充分发挥汽车大国市场的引领作用，开拓汽车产业全球化新局面，力争经过“十四五”期间的努力，实现汽车市场平稳增长和汽车行业转型升级向高质量发展，为建设汽车强国夯实基础。

——**全面推动产业低碳发展，努力成为实现碳达峰、碳中和的先行行业。**推动实施行业碳达峰、碳中和战略，围绕碳达峰、碳中和愿景目标，提出并逐步实施汽车行业碳达峰行动方案；基本形成绿色制造体系，进一步提升可再生能源使用率，不断优化产业及产品结构。

——**中国品牌全面向上发展实现突破。**自主创新能力显著增强，核心竞争力大幅提升，企业经营能力有所突破，充分利用国际国内两种资源、两个市场，形成具有国际竞争力的品牌。到 2025 年，出现世界级领军企业和知名品牌，1-2 家汽车企业进入世界汽车企业排名前 10 强。

——**新能源汽车产业发展实现市场化。**以新能源汽车产业为中心的新型产业生态逐步构建完成，共性瓶颈技术得到突破，品牌质量具备较强国际竞争力，基础设施体系不断完善，产品经济性和使用便利性持续提升，市场环境大幅改善，产品渗透率显著提高。到 2025 年，新能源汽车新车销量占比超过 20%，纯电动乘用车新车平均电耗降至 12.0 千瓦时/百

公里。

——中国标准智能汽车体系基本形成。到 2025 年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。智能交通系统和智慧城市相关设施建设取得积极进展，车用无线通信网络（LTE-V2X 等）实现区域覆盖，新一代车用无线通信网络（5G-V2X）在部分城市、高速公路逐步开展应用，高精度时空基准服务网络实现全覆盖。

——产业链、供应链基本实现安全可控。零部件创新能力建设进一步加强，关键技术取得重大突破，部分关键核心技术具备较强国际竞争优势，国际产能合作持续深化，形成一批具有较强综合国际竞争力的中国企业和产业集群。到 2025 年，若干汽车零部件企业集团进入全球前 10 强。在节能汽车、新能源汽车、智能网联汽车领域处于全球领先地位，有 2 家及以上企业进入世界汽车零部件企业百强榜前十，有 15 家以上企业跻身全球百强行列。中国品牌零部件企业跨界协同、集成创新能力显著增强，形成 10 个左右由某一领域国内汽车零部件龙头企业牵头、其他零部件企业和其他行业企业共同组建的跨行业协同创新平台。

——**产业全球化发展取得新突破。**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。争取中国品牌新能源和智能网联汽车走向欧美市场，中国品牌汽车国际市场占有率大幅提高，实现全球化发展布局。

第四章 重点任务

第一节 制定和逐步实施汽车行业碳达峰行动计划

积极开展新技术创新研发应用，推动节能技术进步和新能源技术发展。大力发展节能汽车，加快环保、节能、安全、信息化等技术突破和应用；深入开展新能源汽车模块化、通用化、标准化研究，加大新能源汽车产品研发、生产比重，提升产品核心竞争力；推进我国节能环保汽车产业发展，制定统一战略和技术标准，营造社会氛围，发挥政府示范作用，促进节能汽车、电动汽车、混合动力汽车、氢燃料电池汽车等多种技术路线竞相发展。

积极开展绿色制造，推动生产环节减排发展。加快开展产品全生命周期碳减排研究。深化精益化管理思维，重点开展绿色化智能工厂和数字化车间改造、循环制造和绿色供应链建设项目，推动装备、生产线和工厂的数字化、网络化、智能化改造，运用新技术、新产品、新工艺、新材料等绿色生产手段，减少制造过程中的能源消耗。

推动绿色多样化能源使用。积极推动能源消费和生产结构向非化石能源转变。优先使用清洁能源，支持风电、光伏等新能源产业发展；加强新能源汽车与电网（V2G）能量高效互动，鼓励“光储充放”（分布式光伏发电—储能系统—充放电）多功能综合一体站建设。

第二节 实施品牌战略，创造良好发展环境

推动优势品牌做大做强。鼓励兼并重组，支持从资本、技术、产能等角度开展强强联合，增强品牌核心竞争力，提高产业集中度。

制定企业品牌发展战略。加强质量品牌建设，打造国际领军企业。树立准确品牌定位，把握企业发展机遇。加强核心技术攻关，提升平台技术能力，强化发展动力。聚焦产品，健全服务保障体系，为国内外消费者提供有竞争力的一流汽车产品和服务。强化品牌深度、传递品牌价值内涵，培育全球市场情感及价值认同。

加强核心管理能力建设。借鉴国际成熟经验，重点突破生产组织方式、管理模式，深化内部改革，提升企业全球化生产经营能力和竞争力。

建立诚信自律发展机制。搭建企业诚信评价白名单体系，充分发挥行业组织作用，加强行业自律和监督，维护中国汽车品牌形象，形成产业可持续发展机制。

加强中国品牌文化建设。积极利用新媒体等新兴传播渠道和手段，通过多种形式从不同角度加大对中国品牌宣传力度，提升中国品牌的知名度和美誉度。

第三节 各方协同，完成新能源汽车市场化体系建设

强化创新，不断突破关键核心技术。建立共性核心技术共同合作开发机制，共同攻关关键技术，重点推动关键材料研发；强化整车集成技术创新，布局整车技术创新链，研发新一代模块化高性能整车平台，加强纯电动汽车底盘一体化设计及多能源动力系统集成等技术研发创新能力；加强产业基础能力建设，开展先进模块化动力电池与燃料电池系统技术攻关，探索新一代车用电机驱动系统解决方案，提升基础关键技术和先进基础工艺等研发能力；加快突破制氢储氢技术，推动燃料电池汽车商业化示范运行。政策扶持，市场驱动，全面提升产品力和市场需求能力。

多措并举，加快构建新兴产业生态。建立生态主导型企业支持机制，培育产业链协同发展；加快车用操作系统开发应用，坚持软硬协同攻关；积极探索新型商业模式，结合换电模式、电池银行研究，开展动力电池多场景复用，提高能源使用效率；加强动力电池全生命周期管理，完善动力电池回收、梯级利用和再资源化的高效循环利用体系，鼓励共建

共用回收渠道，推动动力电池全价值链发展。

科学布局，推动完善基础设施体系。明确快慢充应用场景，合理布局充电基础设施，形成适度超前、慢充为主、应急快充为辅的充电网络；推动形成充电站、充电桩和换电站互为补充的补电网络体系；创新基础设施建设商业模式，完善充电设施保险制度；加强充电设备与配电系统安全监测预警等技术研发，规范无线充电设施电磁频谱使用，提高充电设施安全性、一致性、可靠性，提升服务保障水平。

第四节 夯实基础，全面推进智能网联汽车产业化发展

推动产业规范有序发展。开展智能汽车“机器驾驶人”认定、责任确认、网络安全、数据管理等法律问题及伦理规范研究，明确相关主体的法律权利、义务和责任等；积极开展智能汽车测试、准入、使用、监管等方面的各类标准研究；完善智能汽车领域信用规范，营造诚实守信市场环境，加速推动智能汽车大规模商业化落地。

突破关键基础技术。开展复杂系统体系架构、复杂环境感知、智能决策控制、人机交互及人机共驾、车路交互、网络安全等基础前瞻技术研发，重点突破新型电子电气架构、多源传感信息融合感知、新型智能终端、智能计算平台、车用无线通信网络、高精度时空基准服务和智能汽车基础地图、云控基础平台等共性交叉技术。

增强产业核心竞争力。推进车载高精度传感器、车规级芯片、智能操作系统、车载智能终端、智能计算平台等产品研发与产业化，建设智能汽车关键零部件产业集群；加快智能化系统推广应用，培育具有国际竞争力的智能汽车品牌。

加强数据互联互通。充分利用现有设施和数据资源，统筹建设智能汽车大数据云控基础平台，重点开发建设逻辑协同、物理分散的云计算中心，标准统一、开放共享的基础数据中心，风险可控、安全可靠的云控基础软件，逐步实现车辆、基础设施、交通环境等领域的基础数据融合应用。

推进智能化基础设施建设。以车路协同发展为纲领，统一通信接口和协议，推动道路基础设施、智能汽车、运营服务、交通安全管理系统、交通管理指挥系统等信息互联互通。结合 5G 商用部署，推动 5G 与车联网协同建设。

第五节 补短板、锻长板，打造安全可控产业链体系

加强创新能力体系建设，攻坚产业短板问题，抵御“卡脖子”风险。积极助力政府部门构建以企业为主体、市场为导向、产学研深度融合的技术创新体系。全面完善国家科技创新制度和组织体系，充分发挥国家实验室、产业基金、科技创新中心、创新示范区作用，促进科技创新与汽车关键核心技术产业化深度融合；积极构建开放式创新研发环境，充分发挥龙头企业带动作用，加快配套产业的升

级发展；运用科技创新实现技术和工业突破，补齐短板，保障产业链安全可控；集中优势资源优先发展产业链中的一部分举足轻重的零部件。

加强产业链各相关方的协同发展。构建新型整零合作关系，探索和优化产业技术创新联盟成本共担、利益共享合作机制，加强产业内的深度合作和融合发展，给予零部件企业更多容错机会，培育产业链关键核心领域的企业快速发展，促进全产业链协同稳定。

构建跨行业的合作机制，促进供应链产业融合发展。大力推动汽车产业与电子信息、新材料、互联网等产业融合创新发展；推进“汽车+”跨界融合工程在零部件领域落地，推进智能化、信息化技术深度应用；推进智能制造在汽车零部件行业推广应用；以智能制造为主攻方向，打造零部件“互联网+协同制造”新模式。

建立完善零部件标准体系，提升零部件整体水平。坚持以市场需求为引领、行业问题为导向，快速响应技术创新趋势；强化科技创新成果转换，形成标准，促进产业化发展，提升零部件整体水平；构建汽车零部件再制造体系，保障再制造产品质量，推动再制造产业规范化、规模化发展，助力绿色制造体系建设。

锻造产业链、供应链长板，巩固现代化发展良好势头。在数字经济、5G、互联网应用、人工智能等方面掌握发展主

动权，牢牢把握创新技术应用。

第六节 统筹谋划，积极推动产业数字化发展

构建数字化转型战略布局和实施体系。加强数字化发展顶层规划，将数字化转型战略作为发展的核心内容；强化协同推进，开展数字化转型能力建设，根据市场需求变化，快速响应规划、科技、信息化、流程等管控线条；做好资源保障，建立与数字化转型相匹配的协调机制并推进管理模式持续变革。

加大数字化转型基础投入。不断强化新一代信息技术赋能作用，探索构建新一代数字技术基础设施，加快形成数字技术赋能平台；探索构建系统化管理体系，保障管理模式适应技术变革的问题；充分发挥数据要素驱动作用，加快大数据平台建设，提升复杂数据的统一管理和监控分析；加强安全可靠和信息安全两方面基础工作，强化本质安全。通过与互联网产业联手合作，建设汽车信息安全防护墙，提升数字化系统信息安全性；综合利用人工智能、大数据、云计算、区块链等前沿技术，建设态势感知平台，从硬件到云端进行防护，加强平台、系统、数据等安全管理。

深入构建全流程数字化体系。加强产品和服务创新及产品研发过程创新，以不断提高产品附加价值，缩短价值变现周期；加快智慧办公、数字化采购、数字化车间、智能工厂、

数字营销网络等建设，加强敏捷响应能力推动以市场端牵引的数字化转型，实现全价值链、全要素资源的动态配置和全局优化，提高全要素生产效率，赋能企业提质增效。

第七节 引进来、走出去，强化产业全球化发展

深化对外开放，互促共进助推汽车产业做实走强。借助外商外资引进、兼并重组等方式，充分利用全球资源，加强与外商外资投资合作，提升产业企业在产品技术、生产制造、企业管理、商业模式、制度创新等方面的核心竞争力。推动国际的资本、技术要素与国内的土地、人力要素充分融合，实现本土化发展，保障产业链、供应链稳定发展。

开拓海外市场，全面推动产业全球化发展。坚持把国际化发展作为汽车产业可持续发展的重要保障，加强行业自律，建立海外区域联盟的内部协作机制，推动产业及产业链联合出海，鼓励国际资源共享，推动品牌国际化发展；建立国际化消费信贷体系，健全法律咨询、金融支持、产品实体、客户、人才培养等服务保障体系，鼓励本地化合资并购，强化在目标市场的影响力，推动服务本地化发展。

第八节 深化体制机制改革，激发企业内生动力

着力推动企业体系改革。以国企改革三年行动计划为纲领，加快完善中国特色现代企业制度，提高国有企业活力和效率。进一步推动混合所有制改革，促进各类资本优势互补、

共同发展；其他所有制企业积极探索资本运作及管理改革，充分运用资本手段，投入更多资源进行技术研发和科技创新，提升企业核心竞争力；探索优化公司管理体系，着力形成全面精益管理系统；加强风险管理能力建设，形成有效管理和迅速响应有效结合的敏捷型组织。

深化人才发展体制和政策创新。探索完善符合自身发展的人才培养体系，搭建不同类型人才职业发展通道，丰富人才梯队建设，促进人才优化配置；创新人才激励方式，探索以价值创造者为本的原则，发挥薪酬激励的杠杆作用，聚焦重点领域建立市场化激励机制；行业组织、专业机构与汽车企业密切配合，开展各种职业培训、技能培训，提升全行业员工技能水平；优化人才选用，做好人才引进和动态管理。

第五章 保障措施及建议

第一节 全面推进汽车产业低碳发展

积极探索建立汽车行业碳减排制度体系。研究制定更加清晰化、透明化的碳排放总量指标体系；结合碳市场及碳税管理特点，加快研究制定符合我国汽车产业低碳发展的管理模式和管理机制；探索积分管理思路逐步向碳排放交易与碳奖励管理模式转变的衔接机制。

推动形成有助于汽车产业节能减排的发展环境。完善有利于节能技术发展的市场环境，加快低碳生产要素开放流通，

建立公平、公正、公开的执法规则，加强事中事后监管；加大对节能减排技术研发的财税政策支持力度，构建支持低碳发展的创新体系，针对企业节能减排技术研发投入提供专项资金支持。

推行一体化智慧出行服务，推动汽车产业与交通融合发展。推进数据资源赋能交通发展，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展，构建智慧交通管理和运行体系；倡导绿色共享出行方式，提高汽车使用效率。

第二节 加强市场支持力度，促进产业持续发展

加快落实汽车从购买管理向使用管理转变。进一步放宽限购地区汽车摇号和竞拍指标，增加购车指标配额，直至全面取消购车限制；加快各地方取消皮卡车进城限制，充分发挥皮卡车的客货两用功能，促进皮卡车市场消费；加快研究制定城配车辆管理细则，引导城配车辆规范发展，营造良好竞争环境；加快二手车市场繁荣，各地政府进一步落实全面取消二手车限迁政策，严防限迁政策出现回潮。

改革汽车税费体系。将汽车消费税征收由生产环节后移至销售环节，尝试取消购置税，只保留消费税或二税合并统称消费税的改革方案；优化调整汽车相关税费，简并汽车税收税项，整体减轻汽车制造企业税负，降低消费者购车成本；以节能减排为导向，建立以油耗或二氧化碳为基础的汽车税

收体系；建议成品油消费税与汽车消费税协同调整，将汽车消费税和成品油消费税改为价外征收，探索研究适当提高成品油消费税税率，起到降低购买环节税负，提高使用环节税负的作用，推动汽车由购买管理向使用管理转变。

推动汽车消费政策尽快落地。国家及地方持续落实有效促进汽车消费的政策细则，抓住当前企业新品上市的关键窗口期进行施策，提振汽车市场。促进农村汽车更新换代，制定农村居民购车补贴实施细则，落实农村汽车消费政策；通过以奖代补的方式加快老旧车辆淘汰。

第三节 加大对中国品牌汽车专项支持

建议制定支持中国品牌汽车发展的指导文件。完善企业研发费用加计扣除等政策，加大对高研发投入企业的税收减免力度，鼓励企业投入更多资源，通过知识产权制度保护引导企业进行技术和产品创新；党政机关、事业单位等系统进行采购专项支持，倡导使用中国品牌汽车。建议主管部门在支持中国品牌向上相关活动中出台相关专项支持。

倡导国内舆论界给予中国品牌汽车更多关怀与支持。在大型活动或国家行为层面，由重量级央视、党政、财经类媒体多角度报道更多展现中国汽车品牌形象；完善网络管理机制，共塑行业舆论环境；倡导高知群体进一步了解中国品牌现状，对中国品牌给予客观评价。

第四节 科学施策，实现新能源汽车市场化发展

优化新能源汽车产业管理思路，重视市场选择。以市场为导向，让企业在技术路线选择方面占据主体地位，更好发挥政策支持作用；加强落实简政放权，进一步放开市场，推动新能源汽车产业结构性调整，加快低效、无效产能的压减和转化，严格企业准入评估，建立透明的地方产能和产能清理信息及时发布机制，研究推广企业间产能利用的试点；规范地方管理行为，建立大数据管理，实现监控信息互联互通；完善新能源汽车准入管理制度，加快研究动力电池产品视同管理办法。

延续财税支持力度，完善市场推广政策。研究新能源汽车消费减免个人所得税、企业增值税等优惠政策，优化分类交通管理及金融、保险等支持措施；研究建立新能源运营应用补贴机制，建立统一的新能源充电电价体系，运用峰谷电价差、运营补贴支持充换电基础设施建设和运维，同时在路权、停车等使用环节给予减免支持；加大新能源汽车下乡支持力度，限购城市放开或增加新能源指标，引导无车人群向新能源汽车消费倾斜；鼓励小型新能源汽车消费。

研究制定可持续的新型商业模式。进一步研究非快换电模式的车电票据分离和公告分离，加快推广电池银行等新型商业模式，减少电动汽车首次购置成本并提高电池使用效率；加快建立退役电池处理和梯次利用，引导动力电池朝“高安

全、高寿命、低成本、标准化”的方向发展。

加强对充换电网络建设的支持力度。针对充电设备关键技术研发、充电技术进步等设立专项补贴资金，鼓励技术进步；鼓励商业模式创新，推动新能源基础设施与储能体系相结合，完善充换电网络铺建。鼓励民间资本进入充换电领域，鼓励充电场站与商业地产相结合，建设智能立体充电站；落实公共服务充电桩规划工作，满足公共服务充电桩建设的独立用地和电力配套要求。针对充电支付的互联互通，建立国家级的充电平台，统一入口，实现全国充电一张网；完善个人充电桩安装标准及充电设施保险制度，提升新能源汽车产品使用便利性及经济性。

深入开展产品安全保障工作。强化质量安全保障，加强标准和专利体系能力建设，对现有标准进行适应性修订，并制定相应的产品安全标准与运输管理规程，深入开展质量提升行动；健全产品全生命周期质量控制和追溯机制，完善整车及零部件等安全标准和法规制度，加强安全生产监督管理和新能源汽车安全召回管理。

优化新能源汽车产业链。做好新能源汽车产业链顶层设计，建立经济效益评估机制，围绕新能源生产基地建立零部件配套产业链，支持产业规模化发展，提升全产业链成熟度。

第五节 把握智能网联汽车先发优势，促进智能汽车规范有序发展

从国家层面加强对智能网联汽车的统筹协调。建议明确总体牵头部门，推进智能汽车创新发展重大政策、重大任务、重大工程实施，及时解决重大问题。加强部门协同、行业协作、上下联动，形成跨部门、跨行业、跨领域协调发展合力。

研究制定相关管理标准和规则，引导行业规范有序发展。建议完善相关标准与法规体系，推进智能汽车中国标准体系建设；加快制定智能汽车产品认证、运行安全、自动驾驶能力测试标准，完善仿真场景、封闭场地、半开放场地、公共道路测试方法，建立健全企业自评估、报备和第三方技术检验相结合的认证认可机制，构建覆盖智能汽车全生命周期的综合认证服务体系；分阶段、分区域推进道路基础设施的信息化、智能化和标准化建设，鼓励有条件的地区优先开展落地先行示范区。

加快制定信息安全相关法规细则，保障信息网络和数据安全防护。建立智能网联汽车数据分类分级管理制度，制定数据隐私保护的要求；明确数据安全责任主体，规范数据交互与应用，建立数据审查与监管机制；推进数据安全和个人隐私保护相关法律法规的研究制定，构建规范的数据保护体系，提升数据安全监管能力。

加强政策扶持力度，助推智能网联汽车新发展。建议设

立重大科技专项，整合产、学、研、用资源，围绕“卡脖子”技术攻关和核心技术创新，给予定向支持；建议进一步降低汽车网络通讯费用，加速智能网联汽车大规模推广应用；从政策上支持中国汽车品牌参与“新基建”项目，明确将智能网联汽车作为“新基建”重大项目落地的应用领域，以增强车企在项目执行中的话语权。

鼓励参与国际间产业合作。支持国内企业加快国际市场布局，增强海外研发能力；鼓励外资企业积极参与智能汽车产业发展；充分利用多双边合作和高层对话机制，搭建国际产业合作平台；深度参与国际标准、区域标准制定与协调，加强认证认可结果国际互认和采信；积极开展智能汽车法律法规国际交流合作。

第六节 凝聚行业合力，助推产业链自主可控

培育创新环境，集中力量予以重点扶持。构筑有利于零部件创新的环境氛围，完善产业创新体系，政、产、学、研加强协作，提升基础科研能力建设，培育国内创新成果，使其快速产业化，并转化为支撑我国产业发展的核心能力；制定并落实关键核心零部件的专项激励措施，构建汽车零部件共性技术创新平台，引导平台企业等相关社会资本流转需要长期投入的关键汽车零部件等国家战略科技领域，举全国之力重点攻克关键核心技术。

推动整零协同，推进产业集群高质量发展。建立汽车零部件行业资源共享平台，支持整车企业培育产业链能力，推动整车骨干企业与优势零部件企业在研发、采购等层面的深度合作探索；在关键核心领域通过财政、税收等方面鼓励自主零部件配套应用，培育龙头企业，孵化新兴企业，建立安全可控的关键零部件配套体系。

强化体系建设，全面提升关键部件水平。加快建立国内关键零部件标准体系和认证测试能力，在新技术、标准、法规体系的形成过程中加强话语权，形成主导能力，推动关键核心零部件在设计、生产、测试等方面能力提升。

做好攻关工程，强化共性技术输出能力。依托工业强基工程，重点解决通用化、模块化等先进基础工艺应用问题，加快突破核心基础零部件、关键基础材料等发展瓶颈，搭建工业基础能力体系，积极开展汽车整车工艺、关键总成和零部件等先进制造装备的集成创新和工程应用；鼓励行业企业加强新能源、智能网联等领域关键零部件制造技术攻关；培育“高新特专”零部件小巨人，提升零部件国际竞争力。

第七节 完善产业治理体系，着力推进汽车产业高质量发展

建立协调统一的产业治理体系。坚持统筹设计汽车产业法制化管理体系，协调在投资、企业准入、产品准入、流通体系、运输体系、生态环境治理、维修保养、报废回收等全

链条管理中各级政府主管部门的职责和义务，优化职能分工，统一汽车行业法规标准体系，归并相同、相近的管理内容；加强事前、事中、事后联合执法，完善跨部门协作的联合监督执法工作机制，对新产业、新业态实行包容审慎监管。

激发企业发展活力。全面落实公平竞争审查制度；加强汽车行业知识产权管理；推动国有企业改革，优化创新能力建设和资本收益在企业考核中的要求，引导企业承担国家重大攻关等补短板能力提升；健全支持产业发展的市场、政策、法治和社会环境，进一步激发民营经济和外商投资企业活力和创造力。

完善产业政策体系。推动产业政策向普惠化和功能性转型；优化汽车产品税收制度，强化财税政策引导技术创新、节能减排、新能源汽车消费和使用的作用；建立政策长效评估机制。加强政策研究、制定、实施各环节的调研、征求意见和评估，发挥行业组织、主流企业等各方面的参与作用，强化政策间的协同一致，从产业和社会、经济、环境等方面发展相适应的角度，着眼长期发展方向和趋势特点，形成可预期、可持续、可量化的政策体系；进一步完善国家标准、行业标准体系，通过制度保障标准制修订过程的专业、公开、透明、科学；加强广泛征求意见和政策、标准评估等措施，有效解决政策和标准间矛盾、不统一，非强制性标准随意提升适用效力等问题。

科学构建服务型政府。全面实行政府权责清单制度；深化行政审批制度改革，进一步精简行政许可事项，建立部际协调机制，深入开展“互联网+政务服务”，加快推进全国一体化政务服务平台建设，建立数据共享平台，公开行政记录数据；全面实施项目投资备案管理，加强区域产业布局引导。简化企业准入管理，采取代工等方式提高行业产能利用水平；简并产品准入审批事项，形成统一标准、统一检测、统一信息平台的管理体系，试点企业自检、企业自我承诺等措施；完善市场监督管理机制，各级主管部门联合协同，形成全国统一的汽车产品监管、抽查体系，规范并加强“双随机、一公开”抽查，对违法、违规行为建立多部门联合执法、联合查处，净化市场秩序；破除流通领域区域政策壁垒；引导报废回收行业建立规模化、集约化的破碎回收企业。

构建区域协调发展新机制。制定全国一盘棋的区域汽车产业发展指导性政策，强对各地区制定有关政策、法规和标准的指导，推动建立全国统一市场、统一标准，加快打造市场化、法治化、国际化产业环境；引导地方科学、有序投资，带动区域供应链合理布局，鼓励地方结合区位优势形成竞争力突出、优势互补的区域经济布局；建立市场化、法治化相结合的化解过剩产能长效机制，健全有利于促进市场化兼并重组、转型升级的体制和政策。

第八节 推动产业进一步开放，营造良好营商环境

健全高水平市场政策保障机制，营造良好发展环境。建议加强知识产权保护、反垄断、外商投资安全审查等方面的制度建设，健全社会诚信体系，营造国际一流营商环境。

积极实施准入前国民待遇、负面清单和鼓励外商投资产业目录管理模式。全面落实负面清单外的内外资汽车制造企业一致管理原则，杜绝单独针对外资设置准入限制，并给予国民待遇，提高开放度和透明度；进一步鼓励外商在先进制造、高新技术等领域在华投资，依法依规享受税收、用地等优惠待遇，促进产业链、供应链本土化发展。

强化汽车行业安全审查工作。建议将汽车行业外商投资安全审查上升到国家战略层面。制定符合中国汽车产业长期发展要求的审查制度和规则，制定投资风险预警制度，保护中国汽车产业安全，尤其是关键零部件产业安全。

第九节 健全服务保障体系，加大全球化发展支持力度

推进与重点汽车出口国家签署自贸协定，加强对企业走出去的支持。推动“一带一路”走深走实和高质量发展，坚持互利共赢的开放战略，促进商品、资金、技术、人员更大范围流通，依托各类开发区发展高水平经贸合作园区，加强市场、规则、标准方面的软联通，强化合作机制建设；协调相关机构在国际物资援助、国际工程项目等方面采用中

国品牌汽车，实现中国品牌汽车与国际项目“协同出海”。

积极参与全球经济治理体系变革，推动协调国内外认证互认。积极推动和参与世界贸易组织改革，积极参与多边贸易规则谈判，推动贸易和投资自由化便利化，构建更高水平的国际经贸规则；积极参与国际标准制定，推动优势、特色技术标准成为国际标准，提升我国在国际标准制定中的话语权和影响力；研究加入 WP29(联合国世界车辆法规协调论坛)法规中的 1958 协议，推动国家间汽车产品认证互认。

鼓励汽车生产企业开展二手车出口业务，提升中国品牌国际市场知名度。加快二手车出口试点城市的企业出口资质审批，完善二手车出口退税政策，从而进一步激发国内汽车消费市场活力，增强国内自主品牌及二手车企业在国际市场上的声誉。

第十节 加强人才队伍建设，着力提升产业软实力

深化人才发展体制机制改革。完善人才培养机制，以国家发展和社会需要为导向，以培养人才创新精神和创新能力为重点，形成协同育人模式；改革人才管理评价制度，探索建立复合型人才评价和职业发展通道体系；创新人才流动机制，促进不同区域、行业之间人才协调发展；鼓励在学科设计方面推动高度的学科交叉融合，打造复合型知识体系。

加强高端人才队伍建设，培育大批核心技术攻关人才队

伍。加强高层次人才队伍建设，充分发挥产学研用相结合的制度优势，加强对新能源、智能网联等重点领域紧缺人才的培养。发挥留学回国人才特别是战略科技人才、领军人才、高端人才的带动作用，继续推进人力资源市场对外开放；建议开展重点人才工程项目，在新业态重点领域实施更加开放的人才政策。鼓励符合条件的企业按照有关规定，通过股权、期权、分红等激励方式，调动高端研发人员积极性；支持鼓励协会、学会等社会团体为科技人员和企业提供咨询服务。

大力培育具有“工匠精神”的制造业人才。以人为本，因材施教，培养与制造业发展需求相吻合的智能制造和数字化领域的高技能复合型人才。建议中央和地方在减免税收、落户等政策方面鼓励青年人留在基层制造领域，优化制造业人才发展环境，解决制造类企业用工问题；建议有关部门改革现行社会培训管理模式，适当放开行业协会开展社会培训的限制，助力行业全方位提高员工技能水平。