



客户端:青岛观



客户端:观海新闻

青岛日报 聚焦

主编 赵波 美编 李飞 审读 沈寒冰 排版 张春梅

两大“新政”驱动，青岛汽车产业“提档加速”

- 打通即墨汽车产业新城和莱西新能源汽车产业集聚区，建设青岛国际汽车城
- 对重点企业项目实施奖补，构建产业链完善、技术领先的新能源汽车产业体系

□青岛日报/观海新闻首席记者 孙欣



打通两大产业集聚区，放大集聚效应

两份文件中，最受关注的莫过于“青岛国际汽车城”概念的提出。

根据青岛国际汽车城产业发展规划，青岛将借鉴斯图加特汽车城、上海汽车城、成都汽车城等国际国内先进汽车产业集群发展理念，努力将青岛国际汽车城建设为国际汽车产业高地。

在位置上，青岛国际汽车城总体规划范围为212平方公里，空间上包括即墨片区和莱西片区两部分。其中，即墨片区107平方公里，南至青威路，北至莱西边界，西至S213，东至龙青高速；莱西片区105平方公里，南至即墨边界，北至黄土台村，西至龙青高速，东至仰岭西村。这意味着，青岛国际汽车城将打通目前青岛两大最主要的汽车产业集聚区——即墨汽车产业新城和莱西新能源汽车产业集聚区。

回溯青岛汽车产业的发展历程可以发现，这是青岛首次提出要打造一个跨区市的产业空间载体。而从青岛国际汽车城规划的逻辑上看，这个“首次”无疑旨在破解当前青岛汽车产业生产要素布局分散，规模效应发挥不充分等“堵点”。

经过多年发展，青岛汽车产业目前在多个区市均有分布。西海岸新区以上汽通用五菱为核心，生产新能源汽车等，汇聚一批产业链企业；城阳区以生产专用车以及零部件为主，企业有重汽专用车、青特等；即墨区拥有一汽-大众、一汽解放、奇瑞汽车等整车企业，是目前青岛整车企业最多的生产基地；莱西市拥有目前青岛唯一的总部车企——北京汽车制造厂，2022年签约的高合汽车也落户于此。

从现代产业发展规律来看，太过分散的产业布局并不利于产业创新以及提升产业效率。尤其是在新一代信息技术的驱动下，产业创新越来越多在产业边界发生，产业价值链也在向越来越多方向延伸，产业集聚的优势将更加明显。

青岛国际汽车城联通的即墨和莱西两大产业集聚区，是目前青岛实力最强的产业集聚区。未来，青岛国际汽车城将突破单一的生产制造业态，形成制造、研发、服务业三大板块，进一步拉长青岛汽车产业价值链条。

比如服务业板块中规划的汽车文旅产业，是汽车发达国家和国内汽车发达地区十分重视的产业。青岛国际汽车城将结合姜山湿地、华山休闲度假区、汽车公园等资源禀赋，完善餐饮、住宿、汽车租赁等旅游配套资源，开展汽车运动体验、自驾游、汽车露营、民俗文化体验等相融合的旅游项目。

通过努力，青岛国际汽车城目标成为全国重要的集研发、制造、贸易、博览、居住、文旅等多功能于一体的汽车产业基地。从产业规模上看，到2025年，实现汽车产业营业收入2000亿元，整车产量突破130万辆；到2030年，实现汽车产业营业收入超过3500亿元，整车产量突破160万辆；到2035年，实现汽车产业营业收入5000亿元，整车产量达到200万辆。

强健配套零部件，实现“整零协同”发展

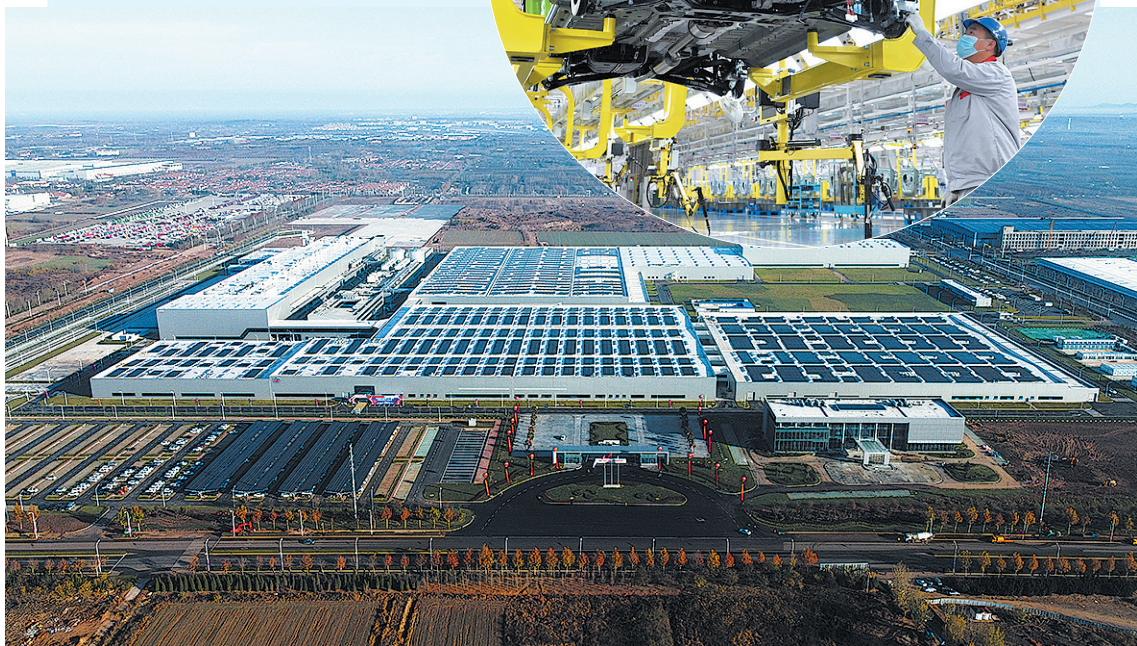
既要整车，也要零部件。从两份文件中，能明显感受到青岛对于做强零部件的重视。

新出台的新能源汽车产业政策，将“支持新能源汽车产业补链强链”放在第二条，提出对符合条件的固定资产总投资1000万元以上的新能源汽车关键零部件项目，按项目投资总额的20%给予最高1000万元一次性奖补；对符合条件的固定资产总投资1000万元以上的新能源汽车其他零部件及系统项目，按设备投资额的10%给予最高300万元一次性奖补。相较上一轮青岛出台的新能源汽车产业政策，此次出台的“新政”在对零部件项目的奖补门槛上降低了不少。

而在青岛国际汽车城的规划中，也提出要在制造板块布局零部件制造，包括新能源汽车关键零部件、传统汽车核心零部件和智能网联汽车零部件，重点引进高潜

▲ 一汽-大众
华东基地第100万辆整车下线。

► 奇瑞青岛
基地总装车间。



■奇瑞青岛超级工厂在青岛汽车产业新城建成投产。



■位于莱西的北京汽车制造厂。

力的汽车零配件制造项目。同时，在研发板块也要推动并支持重点零部件企业建立企业技术中心。

众所周知，一辆汽车的零部件有成千上万个，由此造就了汽车产业的长链条。也正因如此，汽车产业能对地方经济产生极强的带动力。

青岛汽车产业在多年发展中也汇聚了一批零部件企业。以位于即墨区的汽车产业新城为例，近年来以整车项目为引领，集聚400多个汽车零部件项目，其中规上企业达到75个，初步形成集研发、制造、后市场等于一体的完整汽车产业链群。

但仅有这些还不够。在核心零部件领域，青岛仍有

不少缺失。以新能源汽车为例，核心“三电”中，只有电池形成了产业规模，电机和电控仍然有待填补。与此同时，青岛本土零部件企业缺乏，零部件产业亟待向“微笑曲线”两端延伸。因此，要支撑一个规模更大、更具竞争力的汽车产业，零部件的进一步强健势在必行。

事实上，宁波就是一个“整零协同”发展，带动汽车产业壮大的例子。宁波市官方数据显示，2020年宁波汽车制造业规上企业工业总产值达到2556亿元。而从整车制造来看，2020年宁波汽车产量76.12万辆，产值856亿元。由此可见，汽车产业链上其他企业贡献良多。

据公开报道，目前宁波在零部件领域拥有均胜集

团、拓普、继峰、中信戴卡等汽车关键零部件企业近5000家，规上企业600家左右，相关上市企业30多家，其中有不少已做到全国领先，甚至全球首位。在去年9月公布的2022中国汽车零部件企业百强榜中，宁波有7家企业上榜。

当前，汽车“新四化”（电气化、网络化、智能化、共享化）正加速推进，汽车零部件商业逻辑和竞争模式也在发生变革。比如，未来汽车智能化将会依赖芯片、算法、软件等底层产品的进步，原本二、三级零部件供应商将在全产业链上下游扮演着重要的角色。

而在疫情的影响下，汽车产业链的本土化和区域化趋势日趋明显。有业内人士预测，整车厂为了保证供应链稳定性，将会要求零部件企业进一步缩短配套半径，从而在一定程度上推动汽车供应链的新一轮布局。

这些对青岛来说无疑都是可以抓住并充分利用的机会。

瞄准前沿，布局产业新技术新业态

对汽车产业的新技术、新趋势，青岛也明显加大了布局的力度。

在新能源汽车“新政”中，青岛将对氢燃料电池汽车产业的支持单列，奖补满足条件的燃料电池整车企业，同时通过补助的形式支持降低氢燃料电池汽车加氢成本。

与已经发展相对成熟的纯电动汽车相比，氢燃料电池汽车近年来刚刚逼近产业化的临界点，是我国较为新兴的新能源汽车技术路线。业内早已形成共识，新能源汽车产业未来不会出现一种技术路线“通吃”的局面，纯电动汽车将更偏向乘用车，而氢燃料电池汽车则将更适合载重商用车等领域。

来自中国汽车工业协会的数据显示，2022年10月份，氢燃料电池汽车产销分别完成277辆和301辆，同比分别增长3.7倍和5.4倍。2022年1至10月份，氢燃料电池汽车产销分别为2700辆和2400辆，同比分别增长1.8倍和1.5倍。而从更长的时间跨度来看，2016年到2020年，我国氢燃料电池汽车保有量从600余辆增长至7000余辆。

在业内人士看来，当前氢燃料电池汽车产业链的发展状况，像极了纯电动汽车爆发前夜的状态，氢燃料电池汽车的商业化应用即将步入高潮阶段。

城市之间在氢燃料电池汽车上的竞争也在加速。比如，近日发布的《广州市燃料电池汽车示范应用工作方案（2022—2025年）》就提出，目标到2025年，广州力争全市燃料电池汽车产业规模超过100亿元，培育不少于5家在产业链核心零部件领域排名全国前五的头部企业。

青岛也需要抓住这一产业风口。目前，青岛拥有美锦氢燃料电池汽车项目，同时在绿氢制备、加氢设备制造以及燃料电池核心部件等领域均已有的企业布局，新能源汽车“新政”的出台无疑将进一步助推产业发展。

此外，智能网联汽车产业也是青岛不能错过的机会。青岛明确将智能网联汽车产业发展写入青岛国际汽车城的规划，提出要吸引智能网联汽车企业集聚。

智能网联被认为将彻底颠覆百年汽车工业的商业模式和运营逻辑。有行业分析显示，2020年中国汽车软件在整车价值中所占的比例为50%，预计2030年，这一比例有望达到65%，成为未来汽车产业中的重要利润点。更重要的是，当汽车变身成为超级智慧移动终端，商业想象空间更将无限大。

相关数据显示，我国智能网联汽车产业规模已由2017年的998亿元增长至2020年的2556亿元，年均复合增长率达36.8%。另据预测，到2025年，我国智能网联汽车市场规模可达到近5900亿元。

但也需要承认，青岛在智能网联汽车领域基础较为薄弱。一直以来，青岛将应用作为切入点，撬动智能网联汽车产业发展。青岛国际汽车城的规划中也充分体现了这一点，提出将“加速推进智能网联汽车道路测试与示范应用，通过开放场景、项目引导，放大市场规模、吸引产业要素聚集，培育发展智能网联汽车产业。”

着眼当下，布局未来。已经拿出决心和有力举措的青岛，定将在做强汽车产业的道路上加速腾飞。