

2020年度柳州市汽车产业调查研究报告

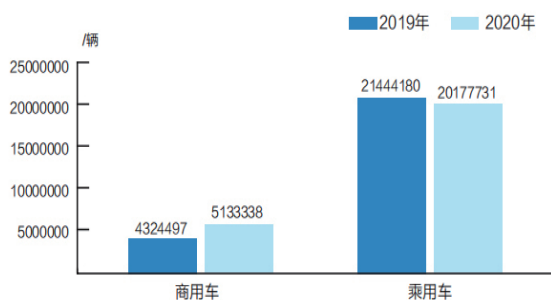
● 市政府发展研究中心课题组

一、2020年全国汽车产业发展情况

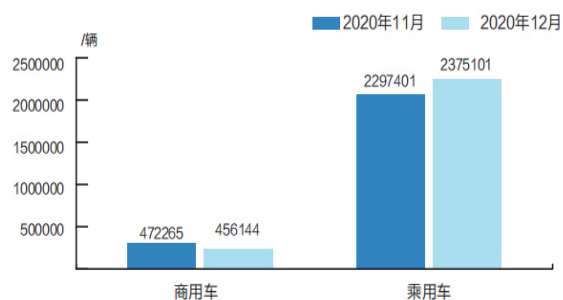
2020年，我国汽车产销量分别达2522.5万辆和2531.1万辆，同比分别下降2%和1.9%，与2019年相比，分别收窄5.5个百分点和6.3个百分点。其中，乘用车产销1999.4万辆和2017.8万辆，同比下降6.5%和6.0%，降幅比上年收窄2.7个百分点和3.6个百分点。在乘用车主要品种中，与上年相比，运动型多用途乘用车（SUV）产销结束下降，呈小幅增长，其他三大类乘用车品种产销均呈下降，其中多功能乘用车（MPV）降幅最为

明显。2020年，商用车产销523.1万辆和513.3万辆，同比增长20.0%和18.7%。在商用车主要品种中，与上年相比，客车产销呈小幅下降，货车呈较快增长。2020年，在货车主要品种中，与上年相比，微型货车销量增速略低，其他货车品种产销均呈两位数较快增长，重型货车增速更为明显。在客车主要品种中，与上年相比，轻型客车产销小幅增长，大型和中型客车呈较快下降。2020年，新能源汽车产销136.6万辆和136.7万辆，同比增长7.5%和10.9%。在新能源汽车主要品种中，与上

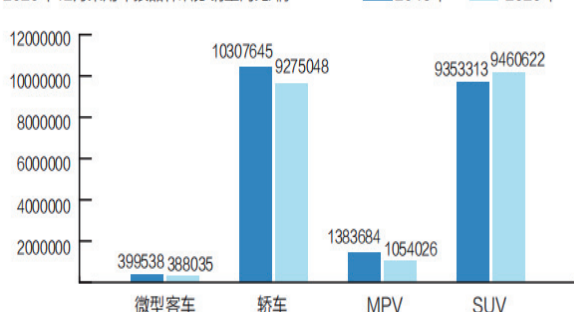
2020年12月商用车、乘用车销量同比



2020年12月商用车、乘用车销量环比



2020年12月乘用车按品种细分销量同比/辆



2020年12月乘用车按品种细分销量环比/辆

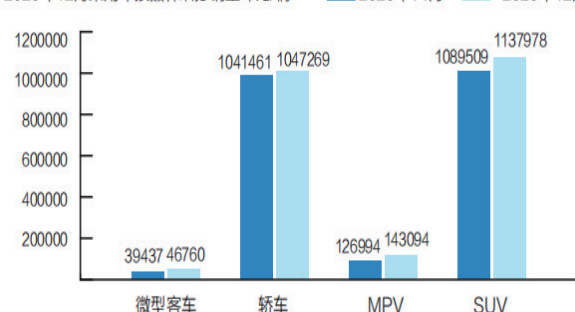


图1 2020年度全国商用车、乘用车产销量情况

年相比，纯电动汽车和插电式混合动力汽车产销均呈增长，表现均明显好于上年。2020年，汽车销量排名前十位的企业（集团）共销售2264.4万辆，占汽车销售总量的89.5%。在汽车销量排名前十位企业中，与上年相比，长安销量呈较快增长，一汽、长城和华晨增速略低，其他企业呈一定下降。

二、柳州汽车产业总体情况

经过多年的培育发展，汽车产业已成为柳州第一大支柱产业，柳州也成为了国家汽车零部件生产基地、国家汽车及零部件出口基地。当前，全市拥有整车企业4家（上汽通用五菱、东风柳汽、一汽解放柳州分公司、广西汽车集团）、专用车企业3家（重汽运力、乘龙、延龙），规模以上零部件生产企业285家，资产总额1466亿元，从业人员11.4万人。四大汽车集团（上汽集团、一汽集团、东风汽车、重汽集团）均在柳州建有生产基地，柳州本地年生产能力近230万辆，其中上汽通用五菱180万辆（不含青岛50万辆、重庆40万辆），东风柳汽45万辆，一汽柳特2万辆。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。近几年来，柳州市汽车产量连续居国内城市汽车产量前五位。

2020年全市汽车产销分别完成187.3万辆和191.9万辆，同比分别下降3.3%、3.5%。从4月开始，全市汽车单月产销情况连续9个月超过去年同期水平，降幅呈现大幅收窄的良好态势。相关车型逆势上扬，东风柳汽商用车全年销量8.5万辆，同比增长46%（行业同比增长36%），创历史最好水平。上汽通用五菱新宝骏全年销量15.4万辆，同比增长达70%。一汽解放柳州分公司导入成熟车型JH6重卡、J6F轻卡，销量完成11735辆，同比增长313.2%。

新能源汽车“柳州模式”取得显著成效，在全国新能源汽车补贴退坡的形势下，2020年，柳州

市新能源车销量完成17.7万辆，同比增长169%。上汽通用五菱宏光MINIEV自7月上市以来累计销售12.7万辆，连续3个月蝉联新能源销冠，单日销量最高突破2000辆，2021年更成为爆款。

在整车企业的拉动下，柳州已形成较为完整的汽车零部件配套产业链。在车身冲压件、内外饰件、发动机、变速器、车桥、车架、制动系统、轮胎、玻璃等均已形成较强的制造能力。上汽通用五菱本地配套率超过50%，东风柳汽本地配套率超过40%。涌现出柳州五菱、广西方盛、柳新冲压件等一批随整车企业快速发展起来的本地零部件企业的同时，联合电子、耐世特、上海延锋、上汽变速器、福耀玻璃、玲珑轮胎、合肥国轩高科、宁波双林等一批国内外知名零部件企业相继在柳州设立生产基地。

三、柳州汽车产业发展主要措施与成效

（一）汽车工业产品结构调整步伐不断加快

新车型新品牌加快进阶，上汽通用五菱推出首款全球品质银标五菱凯捷，2020年陆续上市包括RC-5、RC-5W、E300、E300Plus、宏光MINI等在内的6款产品。东风柳汽实施新乘龙品牌战略，发布乘龙H7等主力商用车型，乘用车新产品T5 EVO开展小批量试销。广西汽车集团成功研发上市G100新能源物流车。

（二）零部件产业与整车协同发展

一是不断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。一批关系未来汽车产业布局的重大项目加快推进，上海博泰智能网联项目顺利落地，合肥国轩高科新能源动力电池项目开工建设，柳东上汽变速器公司新型发动机、双离合自动变速器、一汽解放公司柳州项目（一期）、曙光车桥三期等项目顺利投产。新能源汽车方面，广西汽车集团新能源整车基地项目开工建设，五菱柳机混合动力系统、柳州双林新能源电机项目等关键零部件项目顺利投产。东风柳汽与柳工铸造等本地企业合作，本地铸件产能贡献率由去年

的0.1%提升到现在的11.5%，大幅提升本地铸造能力。二是深入实施零部件再升级改造工程，依托上汽通用五菱、东风柳汽、柳工集团、广西汽车集团、方盛集团、上汽汽车变速器等企业组建6大零部件提升平台，对主要零部件企业进行提升。重点支持平台开展零部件提升工作和零部件试点示范项目，零部件企业的成本控制能力、现场管理水平和智能化建设显著提升。

（三）加快新能源汽车产业发展及推广应用

按照国家产业政策导向，柳州市企业结合自身实际，自2008年开始着手新能源汽车的产品研发和技术储备。目前全市获得国家新能源汽车生产资质企业5家，其中上汽通用五菱、东风柳汽、广西汽车集团具备整车生产资质，广西汽车集团、重汽运力、柳州延龙具备专用车生产资质。全市新能源汽车年生产能力24万辆（柳州本地生产能力12万辆）。

2020年全市新能源汽车电动化率9.1%，超过一线城市，全国第一（全国电动化率均值约5.8%），提前达到国家《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》要求，且出行率接近30%。累计建设充电桩519个6330个国标充电桩，充电插座站点529个17958个充电插座（含个人插座）。累计施划专用停车位15109个，推广应用新能源共享汽车763台。每年市财政设立新能源专项资金7000万元（设在发改委），用于充电设施建设补贴、公务市政用车购置，市发改、工信、科技等部门整合资金3.3亿元，支持车企和充电桩企业开展新能源汽车和充电桩生产研发。去年全年新增公务用车80辆，市政环卫园林用车50辆，公交出租300辆，公务用车中新能源车的占比已达到24%，公共交通电动化率达65%。

加快新能源汽车新产品研发。大力支持上汽通用五菱、东风柳汽等整车企业加强新能源汽车的产品研发和技术储备，推动新能源汽车产业发展。加大财政资金扶持力度。将新能源汽车新产品产业

化和新能源核心零部件本地化列为技术改造项目的扶持重点。构建三大核心部件：动力电池方面，引进了上海卡耐新能源、鹏辉能源落地投产，合肥国轩高科5GWh的动力电池生产基地项目已经开工；驱动电机方面，宁波双林12万套/年新能源电机新建产线、五菱柳机电机及电机控制器生产线等项目已经竣工投产；整车控制方面，引进了联合电子落地。构建三大关键部件：电制动、电空调、电动转向方面，五菱工业、柳州松芝空调、耐世特等企业已经实现为新能源汽车本地化配套。

四、柳州汽车产业发展存在的问题

（一）柳州汽车产业各项成绩未跑赢全国大盘

2020年，全国汽车产销量分别达2522.5万辆和2531.1万辆，同比分别下降2%和1.9%，而柳州全市汽车产销分别完成187.3万辆和191.9万辆，同比分别下降3.3%、3.5%。在新能源车销售高速增长、柳产商用车销售明显提升的同时，也要清醒的看到，柳产汽车伴随着全国汽车市场稳步回升而降幅逐步收窄，这其中暴露出来的问题是柳州作为全国排名前列的汽车生产城市，抗风险能力略低于其他汽车制造城市。汽车产业发展任重道远，转型升级的需求迫切。柳州汽车产业工业总产值、工业增加值率偏低，目前国内汽车市场进入中低速发展阶段，汽车产业发展由原来的高速发展转为高质量发展，柳产汽车产业转型升级迫在眉睫。2020年柳州汽车产业总生产数量占全国总量的7.5%，总产值达2000亿元。而全国2020年汽车制造业总产值达到9.5万亿，按照产值贡献来看，还不足2.1%。汽车工业增加值率偏低，将进一步导致后续研发费用不足。2020年，柳州R&D投入强度1.8%虽在广西排第一名，但仍低于全国的平均水平2.23%，更远远低于优势A股企业20%研发投入的数值。究其原因，还是主机厂研发资金缺口巨大，产品附加值偏低，走量而不赚钱。原材料成本持续走高，新能源汽车产品周期寿命较燃油车更短，市场竞争激烈，柳州作为全国前列的汽车生产城市，自主创新

能力有待提高。

(二) 柳州汽车产业本地配套率下降不容忽视。产业配套能力低，产业链水平有待提升。目前，柳州市在汽车产业上基本构建了完备的产业链，形成产业生态，但面对去年新冠肺炎疫情对全市工业产业链供应链产生的大考，这些重点产业仍暴露出产业链本地化配套能力和整体效率低现象，亟需推动供应链多元化、补足产业链短板。从汽车产业链来看，汽车产业本地配套率近三年来一直下降，由最高峰本地配套率70%以上降至现在50%左右，新能源汽车本地配套率不足40%，个别企业更低，如广西汽车集团新能源汽车板块的本地配套率仅为17%。

(三) 全球芯片产能下降问题严重影响汽车产业

柳州汽车产业“一业独大”，抗风险能力较弱，供应链安全在疫情中凸显。受全球芯片产能

制约及汽车用芯片需求增加的影响，2021年一季度，上汽通用五菱预计产能缺口达15.1万辆，约占总产能的三分之一，产值减少约90亿元。面对芯片短缺问题，上汽通用五菱通过高价采购芯片，保障芯片供应稳定，但成本也大幅增加，预计一季度芯片采购成本增加3.23亿元，二季度芯片采购成本还将增加。柳州产业结构性、深层次的问题较为突出。

(四) 下一代汽车产业链的建设亟需加快

汽车产业正处于重大变革的关键时期，轻量化、绿色化、智能化、网联化和共享化等成为下一代汽车的主要特征。柳州生产的新能源汽车数量已经位于全国前列，从2020年的数据来看，柳州市新能源车销量完成17.7万辆，全国为116万辆，柳州新能源汽车的产量占全国的15%，实质性成为新能源汽车生产大市，但打造区域新能源汽车制造核心基地还缺乏要素。智能网联汽车研发基础三大



东风柳汽风行T5 EVO生产线 廖夏昕/摄

要素：国家级车联网先导区、国家智能网联汽车质量监督检测中心、国家智能网联汽车测试区，均没有落地。这三方面的要素，对广西及周边地区的智能网联汽车产业的质量水平的维持和研发能力的提升具有重要的作用。另外，对于在未来可能抢占新能源汽车发展制高点的氢能源汽车领域尚未谋篇布局，政策规划落后于国家及其他省市。

（五）专用车产业层次不高，产品附加值较低

目前我市专用车一般产品多、优质产品少，中低档产品多、技术含量高的产品少，初级产品多、附加值高的产品少。主要以自卸车、厢式车、混凝土搅拌车、粉粒物料运输车、油罐车、半挂车等产品为主，技术含量及附加值相对较低的自卸车、厢式车占领主导地位。从公告资源上看，柳州市只有混凝土泵车、混凝土搅拌运输车、随车吊等几个产品有一定的技术含量，但除混凝土搅拌运输车基本实现量产外，混凝土泵车和随车吊只有公告没有产品。全市专用车生产企业数量较少，产业规模较小。目前，柳州市4家专用车生产企业除了广西汽车集团生产规模上10万辆，其他3家年生产能力为1万至2万辆。虽然全市专用车产量从2016年约6万辆增长到2020年的约13万辆，年均增速为20%，增长速度明显高于整车，但相比于全国的发展仍然滞后，每年产量仅占全国产量的3%左右（不及整车占全国比重的1/2）。企业数量、公告车型与梁山、随州、铁岭和龙岩等专用车产业较发达的市县相比存在较大的差距；企业规模与中集集团、三一重工、中联重科等大企业、大集团相比相距甚远，专用车发展亟需加强。

五、先进地区汽车产业发展经验

（一）上海市2020年汽车产业发展概况

上海市2020年主要行业五升八降，电子、汽车支撑作用明显，汽车行业产值6735亿元，增长9.3%，其中新能源汽车产值663亿元、同比增长2.4倍，实现新能源车产量23.86万辆。2020年12月，《临港新片区智能网联汽车产业专项规划

（2020-2025）》全球首发，包括推动高度自动驾驶（L3级别以上）先行示范，推动有条件开放高度自动驾驶车辆上高速、高架道路进行测试及示范应用，在特定区域率先试点无安全员的自动驾驶载人、载货商业化应用等。规划提出，到2025年，临港的智能网联汽车相关产业产值将突破1000亿元。目前，临港新片区累计开放测试道路总里程已达到118.2公里，同时有3.2平方公里的封闭测试区。规划发布的同时，“临港新片区智能网联汽车产业服务及二期封闭区合作项目”也正式启动，这意味着未来在临港将有更广阔的智能网联汽车测试空间。

（二）重庆市2020年汽车产业发展概况

重庆现有汽车生产企业41家，其中整车生产企业21家，专用车生产企业20家，形成了年产400万辆汽车的综合生产能力。目前，重庆汽车产业已形成“1+10+1000”的发展模式，即以长安汽车为龙头的1家车企、东风小康、长安福特、庆铃汽车等10家国内外主流汽车品牌商和涵盖发动机、变速器、制动系统等供应体系在内的1000多家零部件配套厂商。重庆汽车产品种类齐全，涵盖轻、重、客、微、轿全谱系，商用车从载质量0.5吨的微型货车到载质量20吨以上的重型货车；客车从载人数7人以下的微型客车到60人以上的大型客车，基本实现了所有细分市场的全面覆盖；乘用车能生产排量从1.0至3.0升的轿车、多功能乘用车（MPV）、运动型多用途乘用车（SUV）等不同种类及各种价位的产品。2020年，重庆汽车产业呈现低开高走态势，全年产量138万辆，同比持平，实现产值3390亿元，同比增长5%。

（三）青岛市2020年度汽车产业发展概况

2020年青岛市已经基本形成了完整的汽车工业体系，青岛整车生产企业已经达到5家，改装车企业达到28家，拥有170多家零部件配套企业，接近900家其他相关配套生产企业。即墨区已经成为青岛市汽车工业最重要的支柱区域，一汽解放、一

汽-大众生产基地落户即墨区生产。近年来，青岛汽车产业正在一步一个台阶的成长起来，2018、2019年青岛市汽车生产总量均超过了百万辆，2020年汽车工业生产恢复非常快。全年生产整车119.88万辆，新能源汽车产量已经突破12万辆。整车制造实现工业产值3017.74亿元，同比增长19.4%。尤其是2020年商用车的增长非常抢眼，同比增长超过50%，远远高出全国增长的平均值。在2020年疫情环境下，全年青岛汽车生产总量超过百万辆，青岛汽车工业已经跑赢了全国汽车产业大盘。在新能源基础研究方面，与北京、上海、长沙等地正在开展的高级别自动驾驶示范应用不同，青岛另辟蹊径，在国内首个提出“全域全员全场景”示范应用，力图通过大规模应用快速聚拢行业资源，在巨大的车联网生态中找到更多产业机会，也进一步带动青岛汽车产业向创新驱动转型。2021年，以奇瑞青岛基地项目、一汽解放新能源轻卡基地项目等为代表的重点项目也将加快推进。

六、柳州汽车产业发展对策建议

（一）完善创新体系不断增强研发能力

一是对本地整车企业的扶持向新产品研发方向加大倾斜。支持整车企业加快电动化、智能化、网联化汽车产品的研发和上市步伐，推动汽车产品转型升级，不断推出高技术含量、高附加值、满足顾客需求的汽车产品，进一步抢占市场份额，进而带动本地汽车产业转型升级，加快发展。

二是提升汽车产业链创新研发能力。加强本地企业技术研发能力建设，加快新技术、新产品的研发和应用，建立与产业发展相适应的整车技术和产品研发体系。依托柳州工学院、广西汽车研究院等建设公共创新服务平台，提升整体研发能力。鼓励企业建立离岸孵化器、研发飞地，通过人才新政提升研发能力，积极推进两院院士、“千人计划”等高层次人才团队的引育工作。

三是全力打造综合检测试验平台。将国家汽车质量监督检验中心（广西）打造成西南地区一流的

汽车质量检验中心。支持整车试车场、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。

四是大力提升工业设计水平。支持企业建设国内领先的造型设计中心，搭建国际化工业设计体系，依托广西工业设计城，聚焦产品造型和品牌设计，提升柳州汽车产品市场识别度和美誉度。

（二）改造提升全产业链制造水平

一是深入推进汽车零部件再升级改造。持续推动汽车产业强链补链开创新局面，提升零部件体系竞争力。深入开展零部件再升级改造工作，由大企业带动中小零部件企业融通发展，帮助零部件企业进行全要素升级，增强本地零部件企业内生发展动力。同时开展精准招商活动，推进本地零部件企业与国外零部件知名企业合资合作，提升本地汽车零部件制造水平，推动“整零协同”发展。

二是完善本地产业链体系。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。围绕发动机、自动变速器、汽车电子控制器、动力电池等配套产业链，引进涡轮增压器、铝铸件、齿轮、齿轴、电子芯片、传感器、动力电池正极和负极材料等核心部件，延长产业链。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。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。

三是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。

（三）培育壮大汽车产业链后端市场

加快促进汽车服务业转型升级，引导汽车服务业集聚发展，做大做强汽车服务业，打造完整的汽车服务产业链。一是加快培育汽车后服务市场，推进西鹅、河西、官塘三大汽车后服务市场差异化发展，拓展汽车后服务业态。二是培育发展车联网，努力落地智能网联汽车研发基础三大要素：国家级车联网先导区、国家智能网联汽车质量监督检测中心、国家智能网联汽车测试区。加强整车企业积极协同信息、通信、电子和互联网行业企业，通过利用云计算、大数据等先进技术，创新出行和服务模式，积极发展智能驾驶、网联汽车、共享汽车技术，打造“智慧交通”出行服务平台。三是积极发展汽车金融与保险业务，引导上汽通用五菱汽车股份有限公司、东风柳州汽车有限公司、广西汽车集团有限公司等龙头企业与银行机构、保险公司合作，开发创新汽车金融与保险产品。四是积极发展汽车维修与保养业务，鼓励汽车制造企业开展维修保养、汽车养护（快修、美容、改装等）服务，推动现有的中小零配件厂商和保养服务企业整合组建为大型企业，实现柳州汽车维修与保养连锁化、规范化、品牌化发展。五是培育发展汽车文化，积极建设集汽车交易、汽车赛事、汽车营地、汽车博物馆、汽车商务、汽车会展、汽车改装、汽车运动、休闲娱乐、居住等多功能于一体的汽车主题公园，打造游乐一体化的汽车基地。六是探索新业态新动能，开创布局产业发展新局面，本地汽车企业正在实践由汽车制造商向综合出行服务商转型。上汽通用五菱拓展共享汽车业务，柳州已投入共享汽车超500辆，布局120个网点，是全国少数实现盈利的成功案例之一。建议形成“共享出行”新模式，把这种共享出行新模式在全区推广应用，承接全区的共享出行服务，把全区打造成共享出行示范区，打造具有广西特色的共享出行品牌。

（四）完善物流体系加强基地建设

一是完善汽车后市场物流供应链体系，加快

柳州铁路港（宁铁柳州汽车工业物流园）建设，完善提升园区汽车仓储、流通加工、配送、货运和信息服务，打造区域性汽车及零部件集中转运中心。发挥柳州市汽车配件协会的整合资源作用，加快把汽车后市场配件物流系统中汽车配件市场、汽车配件经销商以及仓储中心、第三方物流公司等实体要素集聚在园区，推动服务业集聚，实现汽车维修配件物流成本的最小化。完善柳州保税物流中心（B型）功能建设，探索设立汽车口岸，发展平行进口车业务，打造汽车进出口、对外开放窗口。二是围绕“整车出口、散件组装、整车基地建设”，三条路线并行开展汽车国际化业务，打造品牌知名度和美誉度。推动整车企业坚持以市场为导向，加大推进供给侧结构性改革，加大国内市场销售力度，进一步开拓欧洲、东南亚、中亚等市场，构建国际国内双循环新发展格局。

（五）高质量建设专用车产业园

依托广西汽车城、阳和开发区和新兴工业园区等现有的汽车产业聚集区，加快布局建设突出品牌特色、产业关联度高的专用车产业园，发挥产业集群优势，打造引领柳州专用车产业高质量发展的主要载体。一是将原分散在各个城区的配套企业集中入园，培育若干家实力较强的车厢总成生产企业，吸引外地有实力的专用车改装企业来柳布局南方基地。二是对标湖北随州、山东梁山，提升专用车上装生产能力，围绕齿轮泵、液压油缸类及液压系统附件、悬挂系统、支腿、牵引销等上装专用零部件，瞄准关键企业开展招商，逐步形成专用车零部件集中地。三是整合现有上装配套资源，上装配套企业配套能力和规模化发展，按照专用车上装工艺，采用统一下料、统一焊接、统一涂装模式，满足小批量、多样化的市场需求。

编辑：崔秀燕

校对：容莉莉