

周期制约了高素质劳动力的供给速度，尤其是“三电”工程师、智能驾驶研发人员、储能技术研发人员供不应求，高薪难聘。

其次，陕西人才引进和人才激励不足。一直以来，陕西采用以校园招聘和社会招聘为主的传统引才手段，缺乏对柔性引才、兼聘兼薪等新型引才方式的探索。人才津贴分配存在不均衡现象，行业领军人物同时享受来自国家、地方、高校、企业等多重津贴，而来陕就业的青年群体人才补贴激励严重不足。职称评审难以根除唯资历、唯论文、唯学历、唯奖项的倾向，科研人员的收入水平仍受制于“帽子”“头衔”。加之新能源汽车行业内部人才紧缺，企业之间“高价挖人”频有发生，人才流动性较大。“三项改革”虽卓有成效，但尚处于试点阶段，亟需扩展适用领域和试点范围。

最后，人才结构有待优化。现阶段从事新能源汽车整车制造、核心零部件生产和装配、后市场服务的高水平技术工人较为缺乏，陕西省内高等职业院校的技术工人供给潜能未能释放。科技成果转化工作衍生了科技经纪人这一职业，新能源汽车行业是科技成果转化的主阵地，需要科技经纪人发挥其作用，虽然陕西“三支队伍”建设取得了一定成效，但这一新就业形态仍面临群众知晓度不高、从业标准不统一、培养方式不明确、评价体系不完善等问题，需要加大支持力度，持续推进科技经纪人队伍建设。

## 陕西聚焦新能源汽车产业 培育新质生产力的具体措施

### （一）加大创新投入，提升技术水平

陕西创新资源富集，要利用好现有资源禀赋，打造政府支持、企业牵头、院校协同、各主体共同参与的创新格局。

首先，政府应发挥引导作用，强化新能源汽车技术创新支持力度，营造良好的创新环境。要以秦创原创新驱动平台建设新一轮三年行动计划为契机，充分发挥“三项改革”点火器作用，推动建设新能源汽车技术研发中心、前沿技术检测验证平台、孵化创投生态平台等，加快创新成果向现实生产力转化的速度；完善自动驾驶、智能网联“车路云一体化”等新兴技术相关的管理政策和技术标准，积极争取智能网联汽车测试试点，为技术试验创造便捷的条件；强化财税支持力度，做好新能源汽车消费端财政补贴退坡向研发端财税支持的平稳转换，做好高新技术企业所得税减免、研发费用加计扣除、技术成果投资入股递延纳税等相关财税政策的整理、宣传和

落实工作，简化资质认定和税收优惠申报的流程；根据新能源汽车产业发展需求创新金融产品和服务，聚焦产业链融资困难领域，打通融资渠道，优化金融生态。

其次，强化新能源汽车企业的创新主体地位，加强核心技术攻关。以西安比亚迪、陕汽集团为代表的骨干企业要明确其在新能源汽车行业的引领地位，主动担负科技创新使命，聚焦动力电池、车规级芯片、车载操作系统等核心技术难题，加大研发投入力度和应用测试强度，尽快突破技术“卡脖子”困境；提前布局智能网联汽车、自动驾驶技术等新兴领域和前沿技术，以前瞻性的视角规划战略方向、扩容技术储备、加快研发进度，争取在前沿技术方面走在前列，巩固我省的行业领先地位。中小微企业要瞄准细分领域，如车体轻量化材料、车载智能化设备、充电桩和换电站建设等，在擅长领域深挖细耕，打造一批掌握自主技术的专精特新“小巨人”企业，企业之间要加强业务交流和资源共享，充分发挥融通创新的强大合力。

最后，充分运用高校和科研院所创新力量，发挥其基础研究主力军、重大科技突破排头兵作用。省内高校院所要在做好基础学科建设的前提下开展跨学科交叉研究，融合软件、电子、通信、机械、材料等学科，设置适应新能源汽车发展态势的新兴学科；加快建设一批国家重点实验室，如燃料电池实验室、储能材料实验室、智能计算实验室等，同时推动原有实验室优化重组，向新能源汽车等国家重大战略需求领域转型；大力推动科研成果转化落地，探索重点实验室和企业合作研发机制，促进校企、院企双向互动。

### （二）调整产业结构，优化产品品质

陕西应利用好现有的新能源汽车产业基础优势，做大做强产业链，提供优质的新能源汽车产品。

首先，加大补链、延链、强链的力度，打造产业集群，发挥规模效应。发挥龙头企业带动效应，加快传统汽车制造企业绿色转型，适应新能源汽车生产需要；瞄准产业链薄弱环节，促进产业链和创新链深度融合，吸引更多的高新技术研发机构、新材料研发机构、核心零部件制造企业等来陕落户。

其次，探索招商引资的新方式，多措并举吸引配套企业入驻。陕西现阶段主要依靠“链主”企业带动招商，通过完善“链主”企业整车制造上下游配套形成产业聚集区。下一步要发挥资本招商的作用，如设立由政府牵头的投资基金，通过取得企业股权引导企业总部入驻陕西；大力发展跨区域合作招商模式，针对发展短板筛选合作对象，签订战略合作协议，互相帮助，互相学