

大通道，深入实施“渝车出海”行动计划，引导汽车品牌企业大力开拓国际市场，“重庆造”汽车海外市场影响力不断扩大，汽车出口增势迅猛，2023年重庆汽车出口达36.8万辆，货值达331.7亿元，同比分别增长29.8%、51.9%；2024年前三季度，出口汽车货值317亿元，同比增长34%，其中新能源汽车出口货值增长131.9%。

## 当前面临的发展环境

### （一）全球汽车产业发展进入格局版图重塑“提速期”

当前世界百年未有之大变局加速演进，新一轮科技革命和产业变革正重构全球创新和经济版图，加速推动全球汽车产业技术、产品、市场、生态深度重塑，全球汽车产业正迈向新纪元。

从技术驱动看，大数据、云计算、物联网、人工智能等新一代信息技术快速发展和应用，动力电池技术、智能驾驶及车联网等技术日益成熟，正加速全球汽车产业电动化、网联化、智能化进程，赋能其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，进而带动全球汽车产业形态和竞争版图重构。

从市场演进看，随着全球公众对环境保护意识不断增强，多国政府和车企已将燃油车禁售提上日程，发展新能源智能汽车以促进全球零碳变革正成为世界共识，将带动全球新能源汽车市场快速扩张；据国际能源署（IEA）预计，2025年全球电动汽车销量占比将超过五分之一，未来十年需求的激增将重塑全球汽车产业格局。

但同时，当前世界进入新的动荡变革期，国际环境日趋复杂，经济全球化遭遇逆流，地缘政治紧张，地区冲突延宕，美西方大搞“脱钩断链”，肆意对我国电动汽车实施反补贴调查、加征高额关税，俄罗斯自2024年10月起对进口汽车提高报废税，严重冲击全球产业链供应链，将对我国及重庆参与全球汽车产业合作形成较大扰动。

### （二）我国汽车产业发展进入动能转换施策“加力期”

我国经济持续保持稳中有进态势，宏观和微观同向施策持续加力，将加速我国汽车产业新质动能释放、锻造竞争新优势。

从改革导向看，党的二十届三中全会对“健全因地制宜发展新质生产力体制机制”作出重要部署，我国正加快培育发展新质生产力，以科技创新推动产业创新，大力推进新型工业化，着力构建现代化产业体系，将加速推动汽车产业传统动能改造提升、新兴动能培育壮大，进而带动汽车产业技术性突破、生产要素创新性配置、产业深度转型升级。

从政策方面看，我国正加快推进超长期特别国债、政府专项债等发行和落地，深入实施推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动，相继推出延长车辆购置税减免措施、开展汽车以旧换新补贴、发放新能源汽车消费券、启动公共领域车辆全面电动化试点等一揽子增量政策，将进一步刺激汽车产销潜能释放。

但同时，当前国内有效需求依然不足，居民收入预期减弱，购车意愿和能力有所下降，加之新能源汽车高昂的研发成本和技术壁垒制约，对我国及重庆汽车产业发展潜能释放形成一定掣肘。

### （三）重庆汽车产业发展进入蓄势跃升突围“窗口期”

重庆经济运行延续平稳向好势头，国家战略加持、产业生态培优等不断发力，汽车产业集群体系迭代升级利好因素积蓄增多。

从战略利好看，习近平总书记考察重庆时赋予重庆奋力打造新时代西部大开发重要战略支点、内陆开放综合枢纽的“两大定位”，重庆正积极融入国家战略腹地建设，全力构建“33618”现代制造业集群体系，聚力建设国家重要先进制造业中心，汽车产业领域一批重大项目、重大改革、重大政策、重大平台不断集成显效，多重战略红利叠加共振为重庆汽车产业集群跃升将带来前所未有的发展机遇。

从产业生态看，全市汽车产业集群体系不断完善，集聚了汽车领域科技型企业及高新技术企业超3000家，中科院重庆汽车软件创新研究平台、国际新能源汽车品牌中心等高能级平台提质建设，将为汽车产业转型升级打下坚实基础。

此外，随着汽车置换更新补贴、新能源汽车便捷超充行动计划等一揽子政策持续加力，将带动汽车产销提质扩容。但同时，当前汽车消费市场竞争空前激烈，行业“卷价格、卷配置、卷速度、卷流量”等进入白热化阶段，重庆汽车产业面临“内卷外压”的严峻考验。

## 政策举措建议

当前，重庆汽车产业“大而不强”问题依然突出，新能源汽车规模体量尚小、本地化配套率不高，品牌竞争力仍不强，产品高端化迭代不足，汽车“缺芯”（车规芯片）“少魂”（汽车软件）仍未破局。要以科技创新为动力，以关键技术为支撑，以龙头企业为带动，以融合发展为重点，突出“新兴+传统”并重、“投资+消费”并推、“技术+品牌”并驱、“国内+国际”并举，深入推动汽车产业链上下游、产供销、大中小企业融通联动、协同发力，促进汽车产业集群迭代升级、扩容增