



“十二五”国家重点出版物出版规划项目
人才强国研究出版工程·人才体制机制改革丛书

中国汽车人才管理改革试验区探索

ZHONGGUO QICHE RENCAI GUANLI GAIGE SHIYANQU TANSUO

 中国人事科学研究院 编

朱明荣 主编

 党建读物出版社

顾问委员会

- 邵奇惠 国家机械工业局原局长、中国汽车人才研究会名誉理事长
付于武 中国汽车人才研究会理事长、中国汽车工程学会理事长
吴 江 中国人事科学研究院原院长
王通讯 中国人才研究会学术委员会主任
贾忠杰 中国汽车人才研究会常务副理事长
董 杨 中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长
李庆文 中国能源汽车传播集团有限公司董事长、中国汽车报社社长
马春雷 上海市嘉定区委书记、中国汽车人才研究会第一副理事长
余卓平 同济大学校长助理、汽车学院院长
甘晓兵 上海市嘉定区委组织部副部长
荣文伟 上海国际汽车城(集团)有限公司总经理

研究工作组

组 长:

朱明荣 中国汽车人才研究会执行副理事长兼秘书长

成 员:

沈荣华 中国人才研究会副会长,上海市公共行政与人力资源研究所
研究员、名誉所长

赵福全 清华大学汽车产业与技术战略研究院院长

范 巍 中国人事科学研究院副研究员

金莉萍 上海市公共行政与人力资源研究所研究员

汪 恽 上海社会科学院研究员
石 凯 上海市公共行政与人力资源研究所副研究员
郁佳敏 上海金融学院保险研究所所长
浦维达 上海国际汽车城海外高层次人才创新创业服务中心副主任
卢好门 中国汽车人才研究会研究员
徐 慧 上海市嘉定区海外人才引进工作专项办公室主任
刘丽繁 中国汽车人才研究会秘书长助理

目 录

序 创新于混沌的边缘	王通讯(1)
------------------	----------

前 言	(5)
-----------	-------

总 论

总 论	(3)
一、建设汽车人才管理改革试验区的重要意义	(3)
二、中国汽车产业人才现状剖析	(6)
三、中国汽车产业人才发展新态势	(14)
四、中国汽车人才管理改革试验区的总体目标与主要任务	(20)
五、打造中国汽车人才管理改革试验区的对策建议	(25)

人才发展篇

第一章 汽车行业现行人才管理中的深层次问题研究	(39)
一、中国汽车行业发展的态势	(39)
二、中国汽车行业人才管理面临的深层次问题	(44)
第二章 汽车高层次创新型科技人才成长规律研究	(51)
一、中国汽车产业高层次创新型科技人才成长与汽车人才 管理改革试验区建设	(51)



二、中国汽车产业高层次创新型人才的成长规律	(53)
三、建立中国汽车人才管理改革试验区的特殊政策	(61)
第三章 中国汽车(整车)科技人才发展报告	(68)
一、构建汽车(整车)科技人才发展状况评估框架	(69)
二、整车科技人才发展现状	(75)
三、整车科技人才成长环境	(83)
四、展望与对策	(95)

经验借鉴篇

第四章 第三次工业革命与汽车人才管理改革试验区	(103)
一、第二次工业革命落日余晖下的汽车业	(103)
二、第三次工业革命和汽车业的远景	(107)
三、第三次工业革命时代的汽车人才管理	(113)
四、第三次工业革命对汽车人才管理改革试验区的启示	(117)
第五章 发达国家汽车行业人才管理制度及借鉴研究	(120)
一、世界汽车产业基地的人才战略	(120)
二、国外汽车产业基地人才开发的经验借鉴	(130)

试验区建设篇

第六章 汽车行业发展新战略与人才管理改革试验区	
匹配度研究	(143)
一、人才危机对中国汽车产业发展的影响	(143)
二、中国汽车产业人才危机问题的形成原因	(145)
三、建立中国汽车人才管理改革试验区可行性分析	(147)

第七章 汽车人才管理改革试验区的战略设计研究	(151)
一、建设汽车人才管理改革试验区的机遇与挑战	(152)
二、建设汽车人才管理改革试验区的目标定位	(158)
三、建设汽车人才管理改革试验区的主要任务	(160)
第八章 汽车人才管理改革试验区的制度创新研究	(163)
一、汽车人才管理改革试验区的体制创新	(163)
二、汽车人才管理改革试验区的机制创新	(166)
三、汽车人才管理改革试验区的法制创新	(172)
第九章 汽车海归精英创业与人才管理改革试验区	
建设	(174)
一、中国汽车海归精英创业需要汽车人才管理改革试验区	(174)
二、汽车海归精英对产业发展的贡献	(176)
三、汽车海归精英创新创业的发展环境	(178)
四、汽车海归精英如何做到“又土又洋”	(179)
五、打造汽车人才管理改革试验区,改善海归精英发展	
环境的举措	(182)

创新实践篇

第十章 嘉定汽车产业可持续发展的战略思考	(187)
一、汽车产业的地位、前景及技术发展趋势	(187)
二、中国做强汽车产业的必要性和重要性	(192)
三、底特律的兴衰真相与经验教训	(196)
四、嘉定的现状及未来的转型升级探讨	(200)

第十一章 嘉定建设国际汽车产业人才中心研究	(212)
一、嘉定建设国际汽车产业人才中心的必要性和可行性	(212)

二、嘉定建设国际汽车产业人才中心的战略定位	(219)
三、嘉定建设国际汽车产业人才中心的对策措施	(222)

附录 访谈报告

附录一 专家领导访谈摘要	(235)
一、集聚海外人才 建设汽车强国	(235)
二、建设汽车人才管理改革试验区是一场伟大变革	(238)
三、汽车人才管理改革试验区与汽车发展新战略	(239)
四、汽车人才管理改革试验区要发挥市场决定性作用	(242)
五、中国汽车人才管理改革试验区的十条建议	(242)
六、汽车人才管理改革试验区先行试点应注意的几个问题	(245)
附录二 海归精英访谈摘要	(248)
一、汽车人才管理改革试验区与创新团队建设	(248)
二、汽车人才管理改革试验区需要国际化人才引领	(250)
三、汽车人才管理改革试验区和汽车人才发展	(252)
四、汽车人才管理改革试验区要发挥海归人才作用	(255)
五、注重汽车海归精英的创业环境建设	(256)
附录三 行业领袖访谈摘要	(258)
一、解放思想 抓住机遇 加快汽车人才队伍建设	(258)
二、中国汽车行业突破与人才管理改革	(262)
三、关于汽车人才管理改革试验区建设的几点思考	(264)
四、没有人才创新何谈汽车产业创新	(266)
参考文献	(268)
后 记	(276)

第十章

嘉定汽车产业可持续发展的战略思考

本章对中国汽车产业发展前景有如下预测：若无政治、经济上的特殊变化，中国汽车产业将有 10 年左右的稳定增长期。到 2020 年，预计产业规模将超过 3500 万辆。这个数字看似惊人，但实际上，若以 2013 年的 2200 万辆为基数，年增长率还不到 7%，远低于过去 10 年的平均增速。

一、汽车产业的地位、前景及技术发展趋势

（一）中国汽车产业的支柱性地位

当前，汽车产业在中国国民经济中的重要地位日益显著。2012 年中国汽车国内销量达到 1931 万辆，出口量突破 100 万辆；2013 年国内销量更达到 2200 万辆的规模。相比之下，美国在其汽车产业巅峰时期的销量约为 1700 万辆，一般保持在 1500 万辆左右，这是一个庞大的数字，对美国经济产生了极大影响。当今，中国的汽车市场规模已超出美国。根据国务院发展研究中心预测，今后 10—15 年，汽车产业对全国每年国内生产总值增量的贡献率将达 16%—17%，汽车已经成为对中国国民经济拉动力最强的产业之一。

实际上，中国汽车产业还有很大的发展空间。以千人汽车保有量衡量，包括很多不发达国家在内的世界平均水平约为 140 辆（2012 年数据），而中国尚不足 94 辆（2013 年数据），与发达国家相比差距更为显著。或许有人会质疑，中国人口众多、资源有限，人均汽车保有量不足为



凭。但是人口密度更大、很多资源匮乏的日本，千人汽车保有量是中国的6倍以上；而如果按照国土面积折算，中国平均每平方公里的汽车保有量约为12辆，日本则为199辆。日本土地资源极其贫乏，同时日本又是完全不产油的国家。在这样的条件下日本也能保有这么多汽车，由此反推，中国汽车应该还有很大发展空间。当前我们遭遇到的所谓“汽车社会病”之所以显得较为严重，更多是由于我们的产业规划、管理和基础建设等没有跟上产业发展的步伐。

总体来看，中国汽车市场的迅猛增长远远没有达到上限。主要原因包括：

(1) 中国经济在可预期的未来仍将持续增长。按照中央提出的目标，到2020年将实现国内生产总值和城乡居民人均收入比2010年翻一番，这将造就64万亿元的购买力。百姓有了钱就必然要消费，而汽车恰恰是大众化的、需定期更新的高价值商品。

(2) 中国汽车市场远未饱和，刚性需求巨大。前文提到了千人汽车保有量的数据，就是很好的证明。目前一些城市的限购政策，也反过来说明了对汽车刚性需求的强烈。

(3) 中国地域差异大，具有多元化的刚性需求。即使一、二线城市的汽车市场稳定了，还将会有新的增长点不断出现。随着生活水平的提高，汽车需求将向前滚动发展。

(4) 中国将很快进入汽车更新换代的高峰期。2013年2200万辆的规模，到10年后的2023年就是消费者换车的基数。

(5) 中国人特有的生活状态及消费观念。衣食住行是百姓四大基本需求，“行”是最高境界，在中国汽车不仅仅是交通工具，更是财富、地位、个性的象征。同时，作为现代文明的标志性产物之一，汽车所能带来的流动便利，本身就意味着生产力解放的巨大可能。

(6) 汽车产业高度追求规模效应，在中国本土巨大市场的积聚作用引导下，中国有望成为全球生产汽车成本最低的国家。这样，世界汽车产业布局很可能发生根本性变化，“中国制造—世界销售”或将成为不可逆转的趋势。

同时,汽车产业具有产业链关联性和带动性强的特点。汽车产业是以整车产品的研发、制造、销售为主线,贯穿材料、机械、电子、能源、金融、服务以及基建等各个领域,涉及人才、管理、技术、品牌等诸多要素,是几乎与现代民用产业的方方面面都有关联的立体式产业网络。其对产值的拉动力巨大:产值约300亿元的整车企业,将带动上下游包括零部件供应商、销售体系等至少5倍的产值,直接相关产业的总产值预计在1500亿元以上。其对就业的拉动力同样巨大:世界各大整车企业的员工数以十万计;中国厂商也动辄几万人,更有众多相关行业和领域的人员“靠车吃饭”。据2012年的数据,丰田一家公司的产值就达到2353.6亿美元,员工32.59万人,从中可见一斑。

同时,不只是整车厂,核心零部件产业同样拥有巨大的拉动力,如动力总成集群、汽车电子集群(汽车电子在整车中的成本已达到35%以上)、底盘件集群、新能源模块集群、汽车检测和试验集群,等等。此外,汽车文化、汽车旅游等产业正伴随着汽车的日益普及而在各地迅速兴起和快速发展中。对于地方而言,特别是那些具有较好汽车产业基础的城市,这些方面都是值得认真关注和思考的,为支撑经济可持续发展的绿色发展提供了更多的选择。

总之,按照“在国民经济发展中有着举足轻重的地位;对国民经济增长的贡献度大,能为国家提供大量积累;符合产业结构演进方向,有利于产业结构优化;产业的关联度强,能够带动众多的相关产业发展”这四个标准衡量,汽车产业已成为中国国民经济中当之无愧的支柱产业。

汽车产业作为民生工业中最为复杂者,集经济产出、优质就业和高新科技于一身,其巨大影响遍及社会生活的方方面面。正因为如此,很多城市纷纷把目光投向汽车,希望能将汽车或其衍生产业打造成为自己的经济支柱和城市名片。

(二) 汽车产业发展的制约因素

当然,汽车社会的到来也带来了诸多不容忽视的问题,最为突出的包括:

(1) 能源问题。这是最根本性的问题,对汽车产业未来的可持续发



展真正构成挑战。2013年,中国石油对外依存度达到58.1%,已逼近60%的安全红线,而到2020年预计很可能将达到70%。这其中作为油耗大户,汽车的耗油量超过总消耗量的1/3。如果石油受限,不只汽车产业,整个国民经济的发展都将遭遇困境,从这个意义上来讲,石油安全等同于国防安全。

(2) 环境问题。目前中国从北到南,雾霾肆虐。尽管汽车对于雾霾的产生具体有多大影响尚存争议,但政府将环保作为硬性指标,并因此对汽车产业采取限制性措施的情况,却呈现越来越普遍的趋势。

(3) 基建问题。交通拥堵、停车困难在中国一、二线城市已成为常态。很多城市因此已经或正在筹划出台限行、限购等政策。

(三) 未来汽车技术的发展趋势及影响

由于上述制约因素,我国正在加速提升相应的法规要求和技术标准。

在节能方面,工信部发布了《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》,要求国内乘用车产品平均燃料消耗量到2015年必须降至6.9升/100千米,到2020年则必须进一步降至5.0升/100千米,这是非常严苛的要求。按照目前的平均水平,要想到2020年达标,需要每年降低油耗5%。

在环保方面,排放法规正加快升级。2013年7月全面实施了国四排放标准,2018年将全面实施国五排放标准(北京2012年7月已实施),国六排放标准也已提上议事日程;汽车材料回收法规已颁布实施,2014年以后销售的车辆,所有的材料可再回收率要达到95%,再利用率达到85%,这意味着几乎对每一个零部件都必须确定材料成分及可回收性;又如以前不太受关注的车内空气质量控制,也已有法规颁布了。

在安全方面,中国新车评价规程在2013年升级后,难度明显增大,并引入了更多主动安全评价的内容,而到2015年又一次升级。

与国家法规标准提升相对应的是消费者需求的升级,我国不仅是全球最大,也是全球品牌最多、竞争最激烈的汽车市场。随着乘用车的快速普及,中国消费者越来越懂车,也越来越挑剔,这直接引导着汽车产品功能的升级和技术的进步。仅仅满足汽车基本使用功能的产品,已经不能赢得

消费者的青睐。产品类型多样化、个性化、跨界化的趋势日益明显。特别是年轻一代的消费者，更加青睐安全、节能、环保以及时尚、前瞻的新技术。

法规日益严苛、消费者日益挑剔，这些严峻的挑战将刺激技术的加速进步，也将推动未来汽车技术向“安全、节能、环保、智能”等方向发展，尤其是车载信息娱乐系统、车联网技术、智能化技术将成为重点。重点技术领域及其趋势将主要包括：

1. 安全技术

主被动安全技术将更有效地结合；将“人—车—路”作为一个系统进行整体研究，将不断深入；汽车安全技术将与智能交通技术越来越紧密地融为一体。

2. 节能技术

在可预期的未来，汽车能源将呈现多元化的特点，传统动力技术将进一步优化提升，同时纯电动车技术以及各种混合动力技术都将取得更广泛的推广和应用；任何节能的可能都会受到重视，并在整车系统的层级得到综合考虑；轻量化技术将被视为重要的节能技术之一，寻求成本与性能的最佳平衡点。

3. 环保技术

汽车排放控制技术将受到全社会越来越高的重视；对材料和加工工艺的控制将越来越严格；材料可回收、车内空气质量可控制。整车厂将必须把材料回收指标融入其产品开发流程中，同时供应商也必须建立自己的子流程以满足整车厂的需要；降低噪声、振动、声振粗糙度的技术将在环保高度上被重新认识和加强。

4. 信息电子技术

信息电子技术本身既是汽车产品创新的重要方向，也是安全、节能、环保等一系列技术进步的实现手段；以信息化、互联网、大数据、云计算和智能化生产等为特征的新一轮科技革命，将为汽车产业带来根本性变革；未来的汽车信息电子技术将呈现功能多元化、控制集成化、开发平台化、系统网络化、技术一体化的特点。



5. 通用化

通用化将是汽车设计开发的主要方向之一：通过平台化、模块化、标准化、少件化实现最大程度的通用化，以达到成本最低化。

随着技术的进步，与今天大不相同的汽车产品以及汽车社会将会产生。为了解决能源、环境、交通等问题，让更多人享受汽车出行的便利，并将信息化、智能化、网络化技术这三者结合起来，必将催生全新的车—车、人—车交互模式，并使汽车社会形态发生显著变化。这既是互联网时代和信息网络技术带给传统汽车产业的巨大挑战，也是汽车更好地造福人类、取得全新发展的巨大机遇。

未来的汽车，将呈现出小型化（节能）、空前的智能化（自动驾驶）、空前的信息化（每台车都是一个网络智能终端）、零排放（新能源）、零伤亡（智能安全技术）的特点，并可能具有更强的灵活性。汽车更将成为功能最强大的互联网终端之一。未来的汽车使用者，将不再执着于面子，而是追求更安全、更实用和更便捷。未来的汽车使用模式，更多地将以共享为主：无须拥有，但却可按需使用（与网络、智能驾驶等技术结合）。而这些变化将使未来的汽车社会，成为多种交通模式最优组合下达到全面智能自动管控的有机整体。展望未来，人类可以憧憬完全不同的、更加美好的汽车社会。

二、中国做强汽车产业的必要性和重要性

（一）中国建设汽车强国的重要意义

虽然存在能源、环保和交通等对汽车发展而言的制约因素，但如果客观深入地分析，我们不难得出结论：制约因素并不能构成否定汽车产业的理由。

1. “汽车问题”并非由于汽车产业发展过快而导致

在过去 10 年间中国汽车产销规模净增了 1700 万辆以上，而美国发展到同样的规模用了 80 年。正是由于中国在没有做好充分准备的情况下，就以超乎常规的高速迈进汽车社会，才使汽车带来的社会问题更显严重。

与其说是因为我国汽车产业的发展太快，毋宁说是因为我们对汽车产业的战略预判及相应的准备太慢。实际上，汽车普及与经济发展同步，这本是一条客观规律；而且各国进入汽车社会后面临的问题是相似的，其成功解决也不乏先例。遗憾的是，我们作为后来者却未能充分预估汽车产业的高速增长，没有充分借鉴发达国家的经验，缺乏“未雨绸缪”的提前规划与布局，这也导致了一直为人所诟病的“汽车社会病”。

2. 发达国家的经验已经证明，假以时日，汽车社会带来的各种问题并非不可解决

能源方面，我国汽车节能技术的应用还不充分，国家对小型车提倡鼓励力度也不足；面向未来，能源多样化更能带来更多节能选择和组合方案；页岩气等也可能明显延长化石能源的使用寿命。环保方面，雾霾是一个系统问题，需要科学分析，汽车是不是罪魁祸首要用数据说话。而且目前的汽车污染很大程度上是由于执法不严导致的。从长远看，排放不是根本性的问题。在美国加州，汽车排放的尾气甚至比大气更清洁，这充分证明了汽车排放污染问题在技术上被完美解决存在可能性。交通与基建方面，未来城市的重新规划以及多种交通方式的组合是必然趋势，互联网、车联网与智能化技术将为更高效的交通方式和出行模式提供可能。未来随着技术的进步，中国对“汽车社会病”的解决将有更多更好的手段可供选择。

3. 汽车的基本功能尚无法取代

汽车具有一定的承载力，一定的私密空间以及非常灵活的移动能力，这些属性使其他交通运输工具难以替代汽车。飞机可以实现重要城市间的“点”对接；高铁可以实现横跨东西南北的“线”贯穿；而唯有汽车，才能实现中国不同地理环境下众多城市、城镇和乡村之间的全“面”连通。因此汽车对于在广袤国土上推行城乡一体化建设的中国而言，具有特殊的战略意义。汽车时代对于中国乃至全世界而言都是不可跨越的。同时未来能源多元化、智能化、信息化等技术进步也将彻底改变汽车，使其更适应人类生活的需要，从而也为人类带来全新的生活模式。一句话，过去一百年，汽车改变人类；未来一百年，人类改变汽车。



4. 制约因素的存在并不能改变汽车产业在国民经济和百姓生活中的重要地位

国际上一般认为，人均国内生产总值达到 4000—5000 美元时，就将进入大众消费的汽车时代。2012 年我国人均国内生产总值已超过 6000 美元，2020 年将比 2010 年翻一番，因此中国成为“车轮上的国家”将势不可当。这是经济健康发展的必然结果，也是百姓生活富足的具体体现，限制并不能消除需求。能够使用汽车，这本身就是很多百姓的中国梦。随着我国在越来越广的范围内进入汽车时代，汽车将必然对国人的生活方式产生巨大的影响：例如可能出现类似美国式的“购物潮”，即城市近郊区出现可便利停车的超大型购物场所，如一站式购物中心、奥特莱斯、仓储型卖场等；卫星城真正成为可能：在核心城市的近郊区出现汽车小区，出现便于汽车族的餐饮、娱乐、休闲等场所，休闲自驾游变得更加普遍，参与人数越来越多，距离越来越远，逐渐成为国内主流的旅游方式之一。

5. 建设汽车强国，是建成制造强国、实现我国经济转型升级、确保可持续发展的重要保障和关键突破口之一

美国经济咨询机构 IHS 研究显示，2010 年我国占世界制造业产出的 19.8%，略高于美国的 19.4%，已成为全球最大制造国。但同期美国制造业只有 1150 万工人，而我国制造业雇用了 1 亿人。同时我国单位产品的能耗高出国际平均水平 20%—30%。可见，总体而言我国制造业虽大不强，这种状况亟待转变。当前中国经济进入了提质增效的新阶段，正在由低成本的劳动密集型产业向高科技产业转型升级。像中国这样的大国，没有强大的实体经济，所谓“三产”将没有依附，消费将难以拉动。因此不成为制造强国，将很难走出中产阶级陷阱，实现可持续发展。而如果我国不成为汽车强国，制造强国就难以实现。由于汽车产业的基础性、关联性和带动性绝无仅有，因此世界上的汽车强国无一不是制造强国。所以，汽车强国是制造强国最核心的子战略，两者又是互为因果的互动要素。

6. 面向输出高技术含量的制造业，也应坚定不移地做强汽车产业

建设汽车强国还需考虑出口维度，解决国内汽车社会问题与做强中国汽车产业是两个不同的命题。建设汽车强国要求以本土企业为基础，追求

高含金量、高竞争力。高附加值的制造业输出，这与建设和谐汽车社会并行不悖，且互相促进。从这个意义上讲，建设和谐汽车社会可以视为建设汽车强国的子目标之一。实际上，目前存在的制约因素既是挑战，也是机遇，解决“汽车社会病”恰恰可为汽车产业升级提供内在需求和强劲动力。

总之，那种借口制约因素来限制汽车产业发展的主张，无异于“因噎废食”，是绝不可取的，也是无能和短视的。

对于汽车产业的未来，国家必须作出明确的选择：是坐视汽车产业大而不强，任由瓜分，还是努力建设汽车强国、最终称雄世界？是对汽车产业不停地限制直至无法限制的地步，还是从长计议、系统谋划，全力构建健康的和谐汽车社会？答案当然是必须坚定不移地加快建设汽车强国。

未来10—15年很可能将是建设汽车强国的关键机遇期，这将影响我国汽车产业格局以及汽车产业在世界汽车版图上的地位、影响各个汽车城市和各家汽车企业的命运，并将进一步对我国制造业的总体水平以及未来能否实现可持续发展产生深远影响。

（二）建设汽车强国的努力方向

建设汽车强国的目标需要国家、地方与企业的共同努力。

从国家角度，在宏观战略层面，应明确汽车产业的国民经济支柱产业地位，将建设汽车强国确立为国家战略；应系统研究如何做强汽车产业和建设健康汽车社会，并策划实施相应的产业政策；应努力解决汽车产业发展所遇到的问题而不是限制管控，让汽车更好地造福百姓和赢得社会的认可。在微观战术层面，应明确对汽车产业做强负总责的部门，彻底解决“多头管理”的问题；政府职能应由行政审批型向监督服务型转变，更进一步简政放权，如深入推进国企改革，让企业按照市场规律自主参与竞争等；应真正做到“科学立法、严格执法”，在立法前充分听取各方尤其是本土企业的意见，做到立法稳健有序，以免伤害本土企业；在执法中严格、持续，创造公平竞争和鼓励创新的市场环境；应在汽车全产业链条上选择重点领域及企业予以培育及扶植；应从产业实际需求出发着手解决人才短缺问题；特别是应该以各种方式，积极帮助自主品牌增加市场份额，



如大力鼓励发展小型车等。

从企业角度看，中国汽车产业的长期基本格局就是外国企业（合资）与本土企业的较量，而强国先强企，本土企业才是实现汽车强国的主体。目前本土汽车企业虽然取得了显著进步，但与外国车企相比，差距依然明显。必须坚持自主开发、掌控核心技术，坚持走正规化、国际化之路。

从地方角度看，未来 10 年，具有汽车基础和优势的地方将迎来前所未有的机遇与挑战。一方面，汽车产业的巨大拉动作用依然显著，所谓“汽车强，则国家强”，同样的，“汽车强，则地方强”，汽车城具有无可比拟的优势。但另一方面，在汽车转型升级的新阶段，单纯的汽车制造将丧失优势，传统汽车产业的聚集地必须思考如何转型升级，以获得新的更好的发展。实际上地方是连接国家与企业的纽带，是汽车强国战略的重要环节。中国是一个幅员辽阔、地域差异显著的大国，各地的发展不可能是同步的。因此，健康的汽车社会和强大的汽车产业，更有可能是在中国的某个地方、某个城市内率先实现，即通过“城市规划+能源模式+交通组合+汽车自身升级+相关产业布局”等的全新图景，带动地方经济的转型升级，确保地方的可持续发展。这样的地方很可能可以培育出较为强大的本土汽车企业，并引领国家建设汽车强国以及健康汽车社会的前进方向。

站在全球视角来思考，到 2020 年中国汽车产规模将至少在 3500 万辆以上，并伴有大量的出口，我国必将成为世界汽车产业最主要的中心之一。从国际统筹运作的需要出发，世界汽车业也期待中国形成一个或几个综合性的汽车业务中心，以形成集聚效应，真正把巨大的规模转化为巨大的收益，进而辐射全国乃至全世界。因此，国内需要类似美国底特律这样的综合性汽车产业集群，世界也在呼唤着“中国的底特律”尽早出现。

三、底特律的兴衰真相与经验教训

（一）底特律兴衰的真相探究

底特律是美国历史悠久的“汽车城”，然而它竟然破产了。也许大家

会想，既然底特律都衰败了，我们还要打造“中国的底特律”吗？实际情况究竟怎样？底特律作为美国汽车产业的中心，它是如何发展兴盛起来的？后来为什么又会衰败？现在又真的一蹶不振了吗？

可以说美国汽车城底特律的发展史就是一部汽车产业链的成长史。1903年福特第一座工厂的建立标志着底特律汽车工业的开始，到20世纪60年代底特律发展达到顶峰，汽车产量占到全美的90%，工人达22万人。此后，由于环境和成本的压力，底特律开始了去工业化进程，与此同时种族矛盾激化，黑人暴动等使其成为一座不安全的城市。表面看是黑人人权意识的集聚与爆发，实质上是由于城市未能及时成功转型升级，持续增长乏力且贫富差距扩大，激化了种族之间的矛盾，直至黑人在暴动中焚烧了很多白人的房子。安全无从保障，使越来越多素质较高的白人选择外迁，城市发展活力逐渐丧失。20世纪80年代的石油危机进一步削弱了美国汽车产业的竞争力，底特律也因此仍在持续下滑中。而2008年的金融危机成为“压倒骆驼的最后一根稻草”，2013年曾经无比辉煌的底特律宣告破产，此时该城的汽车工人已不足1万人了。

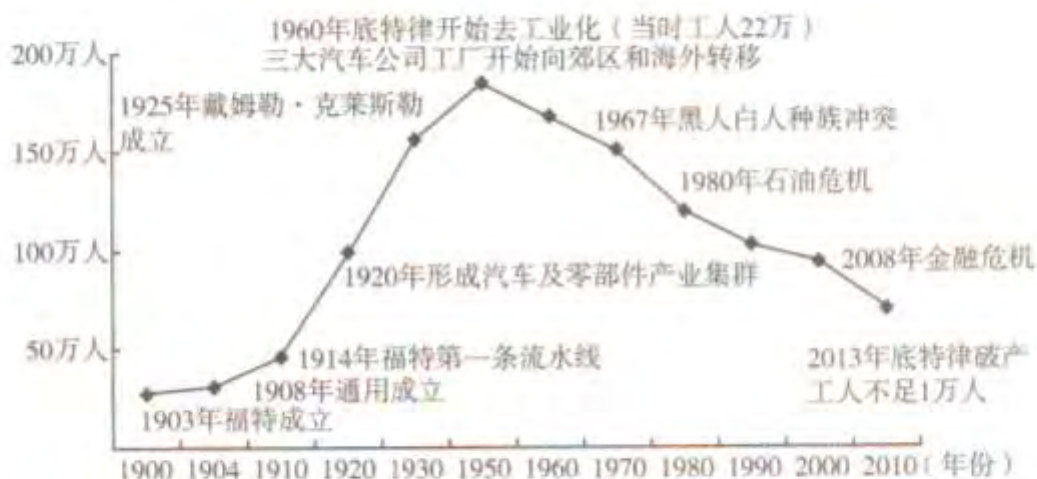


图 10—1 底特律的兴衰

但是国内对底特律破产的解读明显有夸大和偏颇的嫌疑。真相是衰败的只是制造业聚集的底特律老城区。整个老城区目前人口约为70万，面积360平方公里；广被传播的“一美元也没人要的”破败废弃屋在其中



的下城区 (Downtown)，这块区域面积还不到 20 平方公里。

而真正意义上的“汽车城”，即大底特律 (Metro Detroit)，地位其实丝毫无损。由数十个像普利茅斯这样的卫星城组成的大底特律都会区，依然有清澈的湖水和富裕的中产阶级。共计 9 个郡 (县)，几十个卫星城镇，人口约 530 万，总面积为 1.7 万平方公里，这里有夏季度假胜地，也是顶尖高等教育的集中区。底特律大都会区的楼市在 2012 年连续攀升，2013 年 1 月房子中间价同比增长 31.3%，在全美 52 个大都会中排名第三。

在底特律大都会周围约一小时的车程范围内，共有 13 万多家企业雇用超过 270 万人，区域 GDP 高达 186 亿美元 (美国排名第 15 位)。在北美最大的 150 家设备制造商中有 130 家在本地区拥有工厂或办事处。底特律大都会的汽车与卡车产量始终在北美位居第一，占北美总产量的 1/4。除了整车厂之外，这里还拥有 1200 多家汽车零件制造商，总计雇用了 13 万多名技能娴熟的工人。

多家大汽车公司在底特律设有全球性研发中心，包括通用、福特、克莱斯勒、丰田、日产等汽车公司。超过 120 家外国汽车供应商在这里有工程、研发或技术中心，每年的汽车相关研发支出平均为 107 亿美元。大底特律还拥有美国密度最大的工程师队伍，大约 65000 名工程和技术专业人员，平均每 100 名工人中有 36 名工程师。美国近 75% 的汽车研发经费都投放在本地区，是电动汽车和混合动力汽车开发中心，据悉，2009—2013 年的投资额就高达 60 亿美元。

此外，来自 34 个国家的 1250 多家外国公司选择在底特律立足。2011 年，面向全球的商品和服务出口额为 510 亿美元，目的地包括 6 大洲的近 200 个国家和地区。大底特律机场每周有超过 270 个国际航班出入境，包括直飞北京和上海的航班。

2008 年的金融危机确实对美国制造业，包括底特律，造成了很大的影响，不过总的来看，底特律老城区的衰败和濒临破产，对底特律大都会及美国汽车业的影响甚微，而且大底特律正从金融危机中走出，迈向复苏之路。

经历了金融危机后，美国汽车产业正努力实现全面转型升级，并且已经走上了新的增长轨道。大的组装厂迁到成本更低的地区和国家，留在底特律的工厂也在管理和技术上进行了深刻的变革：福特、通用等汽车厂借助网络技术调配零部件，已经基本做到了零库存，从而可以大量削减工人数目。所以低端制造业工人数目不断减少，这也是底特律人口减少的一个原因。在新的产业组织模式下，底特律不会也再没必要恢复到之前人员喧嚣的状态。到2011年大底特律地区的经济规模已接近2008年的水平，意味着恢复到了金融危机前的状态，经济复苏的前景明显。目前底特律汽车业相关人口主要是以管理、技术、研发人员为主，但是缺乏信息化、信息技术方面的人才，所以有“未来汽车业是底特律与硅谷之争”的说法，实际上与其说这是硅谷“染指”汽车产业，毋宁说是底特律前往硅谷借用其人才资源，为汽车的智能化、信息化服务。

以上就是所谓“底特律衰败”的真相，可以看到，在破产的、很小的老城区背后，大底特律汽车城的地位依旧，经济发展活力依旧，产业与人才集聚依旧，对于美国而言，底特律仍然是汽车产业独一无二的代名词。嘉定也需要思考：像底特律这样的产业集中度和绝对的中心地位，嘉定能不能具备？底特律的汽车特色非常显著而专一，嘉定能不能做到？底特律缺乏硅谷的人才和特色，作为后来者和学习者的嘉定，又能不能将自己同时打造为底特律和硅谷呢？

（二）底特律老城区衰败的经验教训

尽管大底特律并未受损，但底特律老城区的衰败仍然值得我们深思，它证明了原有的产业优势在新形势下并不必然支撑城市的可持续发展。回顾底特律老城区破产的历程，可以大致总结如下：只有汽车制造业、转型滞缓乏力→经济增长缓慢，贫富差距扩大→种族冲突加剧、治安持续恶化→城市失去吸引力，先是白领，继而蓝领纷纷外迁→聚集的主要是低学历蓝领工人，服务业以满足日常生活需要为主→走向破产，彻底衰败。

底特律的“去工业化”本是大势所趋，关键是未能同时做好向服务



型城市的转型，尤其是围绕着汽车业本身建成综合性的服务业，以留住优秀人才和汽车产业，也就是说，无论何时城市建设都必须努力做到宜业和宜居，这样才能永远保持竞争力，而为了做到宜业和宜居，就必须审时度势、与时俱进、勇于转型。

底特律老城的破产，实际上帮助了大底特律加速其城市的去工业化进程，甩掉了沉重的工资及养老压力，削减了低学历人口数量，也为解决种族冲突提供了契机。随着以通用为代表的美国汽车业的复苏，完成转型的大底特律也就迅速走出低谷，并结束长达40年的大萧条，迎来新的发展期。

底特律的兴衰历程，可以概括如下：“兴”于汽车产业的聚集与发展；“衰”于成本上升导致的制造业外迁；“败”于高端人才流失导致的创新能力下降和居住、就业环境恶化；“破”于金融危机对整个汽车消费的打击；“起”于强大的服务业基础和城市品牌带来的人才聚集效应。对于尚处于起步阶段的中国汽车工业来说，底特律给了我们一条重要启示：产业聚集和人才聚集（尤其是高端人才）是打造有竞争力的汽车城的两大保证。

四、嘉定的现状及未来的转型升级探讨

（一）嘉定的优势与劣势

目前，全国众多城市加入了争当“中国底特律”的竞争行列，大有群雄逐鹿之势。上海虽然具有一定优势，但也不容懈怠。表10—1列出了中国较有汽车基础的若干城市，包括北京、上海、重庆、长春、广州、武汉和成都等，应该说这些城市都有机会打造成为“中国的底特律”。

1. 嘉定打造综合型汽车产业城市的优势

（1）位置优越：地处上海内地，外通内联，资源富集。嘉定处于长三角沪宁发展的中轴线上，机场、码头、公路、铁路纵横交错。背靠国际化的大上海，向外辐射全球；面向江浙及周边，向内覆盖长三角。这里无疑是全国经济最发达、最国际化、人才也最密集的板块之一。

表 10-1-1 角逐“中国底特律”的主要城市一览

城市		北京	上海	重庆	长春	广州	武汉	成都
规模	产量 2012/万辆	167	202	196	180	138	80	76
	产值 2012/亿元	17801	4171.58	2510	4888.5	2873.14	1669.76	1192.4
合资乘用车当地产量 (万辆)		北京 现代 85.6 北京 奔驰 9.21	上海大众 80 上海通用 32	长安福特马 自达 49.33 长安铃木 17	一汽大众 66 奥迪 40.3 马自达 10.44	广州丰田 25.01 广州本田 31.64	东风本田 28.22 神龙汽车 44	东风日产 30 一汽大众 30 一汽丰田 3
自主乘用车当地产量 (万辆)		北汽 自主 6.6	上海汽车 15	长安 轿车 20.38	一汽 轿车 7.89	广汽 自主 3.3	东风 风神 6.02	吉利 3
产业 基础	零部件	不详	不详	981	1050.5	不详	500	不详
	高端	奔驰	凯迪拉克		奥迪/红旗			
	中端	现代	大众/别克/ 雪佛兰/荣 威/名爵	福特/马自达	大众/马自达	丰田/本田	本田/日产/ 标志/雪铁 龙/现代/起 亚	丰田
低端		北汽		铃木/长安	奔腾	理念	风神/思铭/ 启辰	朗世

续表

城市		北京	上海	重庆	长春	广州	武汉	成都
城市品质	数量(万人)	1961.2	2301.9	2884.6	767.7	1270.1	978.5	1404.8
	人口							
	入选“千人计划”人数	902	425	不详	不详	不详	170	不详
	大专以上文化程度	617.8	505.3	249.3	124.9	244.2	246.5	234.2
	高中以上文化程度	416.2	482.6	381.1	120.8	291.1	213.1	235.3
	初中文化程度	615.7	839.3	951.4	299.8	458.8	322.7	494.7
	小学文化程度	195.3	311.6	974.7	170.5	199.7	129.7	340.7
	文盲	33.3	63.1	123.9	11.6	12.1	22.4	34.7
	空港	大	大	中	中	大	中	中
	海港	无	有	无	无	有	无	无
城市形象	高速辐射范围	京津冀	长三角	西南诸省	东三省	珠三角	中部地区	四川
	城市形象	古都和国际化都市,中国政治经济文化中心	国际性港口,经济金融之都,汽车城	长江上游开放城市,西南直辖市	东北汽车城,电影城、大学城、森林城	改革开放代表城市,中国南方政治经济文化中心	九衢交汇,交通便利	西南对外窗口城市,中国最具幸福感城市

(2) 产业基础优越：汽车产业基础好。汽车全产业链布局在嘉定已基本完成。拥有国内最大的整车生产基地、一流的研发设备和人才培养基地，强大的零部件配套体系，二手车市场、以及 F1 等后市场和周边产业也初具规模。目前上海已明确的汽车产业基地区域为，上海国际汽车城 + 嘉定南、北工业区 + 配套的嘉定新城，嘉定在这一版图中的地位相当明晰和重要。2014 年，嘉定汽车及零部件产值已经占到规模以上工业产值的 71.7%。

(3) 城市转型初露端倪。目前上海的第三产业增速加快，渐有取代第二产业主导地位之势。电子商务、物联网、智慧城市等信息产业增长迅猛。汽车科教研发公共服务平台基本搭建完成。与汽车相关的国内外大型体育、文化、旅游、学术交流活动策划定期举办，具有一定汽车业知名度和影响力。

2. 嘉定存在的劣势

(1) 城市转型升级迫在眉睫。由于土地、能源等日益紧张，环境污染问题日益严重，同时也由于劳动力、物流、配套服务、税收等成本日益上升，目前国内一线城市“去工业化”的趋势已经越来越明显。对于大上海而言，转型升级的迫切性就更大。

(2) 与国际一流水平相比，汽车产业总体差距明显，产业结构不够合理。产业规模还不够大且偏低端；研发资源多但能力弱；制造能力强但缺乏核心技术；设施设备齐全但利用率偏低，未能充分支撑其更强的行业影响力；汽车服务业水平及配套设施滞后（在这方面国外可占到汽车产业链利润的 70%）；合资品牌强大，但自主品牌有限；交通便利但出口量很有限。

(3) 上海的资本、技术、人才优势并非嘉定独享，也不是必然等同于嘉定的优势。嘉定的人才储备丰富但精英数量尚显不足，与上海其他区块相比并没有特别的优势。

(4) 嘉定自身的城市知名度和影响力较为有限，对高层次人才的吸引力仍显不足。在汽车产业方面国内影响力没有显著优势，国际影响力还远远谈不上。



同时，上海自贸区的建设对嘉定既是机遇也是挑战：

自贸区带来的商务成本上升，可能导致服务业向嘉定等地区转移；而嘉定区位优势明显，综合交通体系日趋完善，物流成本较低，有利于引进国外先进技术，全面拓展境外市场。同时，自贸区航运中心、物流中心和贸易中心的建设需要周边城市相应的产业、基础设施等配套，并产生仓储、加工、配送、商务等服务需求，嘉定完全可以成为上海自贸区重要的服务合作平台，进一步增强嘉定的枢纽城市功能。这是自贸区带给嘉定的机遇。

不过自贸区优惠政策多，可能吸引众多企业设立总部，使人流、物流、商流更多流向自贸区，这样嘉定自身的出口可能被自贸区进一步挤压空间，这又对嘉定构成了挑战。

当然，由于自贸区不会以汽车产业为自身特色，嘉定还是可以借势而为，充分借助自贸区的契机，来更好地发展自己。

总的来说，谁将成为“中国的底特律”，这个问题还没有最终的答案。从“天时”看：中国汽车产业规模将长期雄踞世界之巅，为中国城市发展汽车产业奠定坚实基础，这一点是全国城市共有的；从“地利”看：处于经济繁荣区，有汽车产业基础，且从国内到海外都有便利交通的城市更有优势，这一点上海、北京和广州最具备；最后从“人和”看：“中国的底特律”一定是国际化的大都会，汇聚全国甚至全球汽车优秀人才，这一点上海和北京最有竞争力。相比之下，北京的定位首先是全国的政治中心，且汽车产业本身稍逊于上海。因此，上海在打造“中国底特律”的竞赛中的位置最有利，“天时”“地利”“人和”齐备，但有利不代表最终成为现实，而且同样是建设汽车城，上海的前景也仍有以下几种可能性：

①上海成为中国独一无二的国际化汽车产业中心，统领全国，俯瞰世界；②上海成为中国汽车产业中心之一，但优势不明显，几个中心并存；③上海失去中国汽车产业中心地位，沦为其他中心的纯制造基地；④上海成为中国汽车产业中心，但嘉定不是中心所在地，只是汽车制造基地，类似过去底特律老城区的地位。

显然这几种结果相差甚远，直接影响着嘉定未来的命运。摆在嘉定面

前的严峻挑战是：究竟如何避免花落旁家，主导并引领上海，占据中国独一无二的汽车产业中心地位。这事关嘉定未来的城市定位是否清晰、转型是否坚决、升级是否成功，必须认真进行战略规划，制定可落地的具体措施和行动纲领，并向世界宣告及努力践行。

（二）国际汽车产业中心的定位与嘉定的转型方向

当前中国已经全面进入转型升级期，中国城市转型的窗口已经打开。过去那种依靠低成本的规模制造、资源的粗放型消耗以及房地产的畸形走高的城市发展之路，已经越来越难以为继，越是先发的城市，转型的压力也就越大。主要城市别无选择，都将也只能实施战略转型：从中低端制造型、资源消耗型、房地产型城市，向高端制造型、高科技驱动型、第三产业服务型城市转变。那些转型主动、战略前瞻、行动坚决而有序，最终成功转型的城市，将会赢得下一轮竞争优势；反之，那些转型被动、目光短浅、行动滞缓而混乱，最终转型失败的城市，很可能将会就此沦落。这绝非危言耸听，而是城市执政者必须具有的清晰认识。

那么，嘉定的转型之路理应立足于打造成比底特律更完备的“国际汽车产业中心”。依据“我是谁”、“我在哪儿”、“我要去哪儿”和“我怎么去”的战略逻辑分析，去思考转型定位、方向和路径，如表10—2所示。

表 10—2 嘉定转型之路的思考

嘉定的转型之路		
我是谁？	嘉定，自身的基础条件	定位
我在哪儿？	大上海，得天独厚的优势	
我要去哪儿？	国际汽车产业中心，不是简单的制造基地	方向
我怎么去？	<p>先生存后发展，立足眼前，着眼未来： 在汽车产业现有基础上，用足大上海的优势，抓住中国汽车产业大发展的机遇，20年内完成城市的彻底转型</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 整车及零部件制造业→汽车产业链高端升级 <input type="checkbox"/> 汽车制造业→围绕汽车的科技、管理及服务产业转型 <input type="checkbox"/> 传统汽车城市→绿色环保和谐的新型汽车城（健康汽车社会） 	路径



作为新时代背景下的“中国的底特律”，嘉定致力于建成的国际汽车产业中心，必须具备以下特色：

从功能上看，必须努力成为全球汽车及相关企业管理中国乃至世界汽车产业的国际化综合性大平台。应争取实现中国汽车产业的所有问题都可在此解决，再经由这个中心向外辐射。如能实现上述功能，其世界地位及商业价值不言而喻。

从内涵上看，必须努力成为汽车以及相关企业总部的中心，汽车以及相关产业的研发中心，汽车零部件及其他相关产业的销售管理中心，信息交汇及管理的中心，贸易管理的中心，产业链管理的中心，汽车金融的中心，汽车综合服务的中心，汽车及相关技术的展示中心，汽车产业论坛的中心，等等。但不是汽车制造的中心。其核心是，必须成为高端人才的汇聚地，汽车人才交流的中心。

而从发展契机上，嘉定本身的国际化、去工业化的需求以及服务业的发展为上述转型提供了较好的基础条件，而以网络化、信息化、智能化为主要特征的第三次工业革命，则将带来巨大的战略机遇。一方面，对汽车业各相关领域的大数据实施一体化的管理将真正成为可能；另一方面，新技术将带来汽车产业的根本性巨变（不只是汽车的研发、制造、销售，也包括汽车的使用和服务模式等），这也为城市沿着全新方向实施战略转型创造了条件。

总之，嘉定应该在“世界需要的”、“嘉定想做的”和“嘉定能做的”三者的交集中明确转型方向，并根据这三个要素的动态变化，与时俱进地调整转型方向，不断进步，持续完善，最终走向转型成功，构建超越底特律的国际汽车产业中心。

在实施城市战略转型的过程中，清醒的战略认识是前提，清晰的顶层设计是关键。以下三个要点必须给予充分重视：

第一，转型升级势在必行，这是事关嘉定可持续发展的千秋大业。无论如何转型，嘉定必须以汽车产业为核心做出特色，决不能为短期利益改变汽车城的定位，关注新兴产业也要围绕着与汽车产业的结合，及在汽车产业上的应用。否则城市特色无以延续，特点无法突出，最终很难聚焦。

第二，转型不等于放弃，不是另起炉灶，而是合理延伸。对已有的制造业必须进行技术升级，推进数字化制造，提高劳动生产率。同时重点引入研发机构、总部及管理机构，逐步提高高素质人口的比例。加大力度吸引全球 500 强零部件企业在上海建立大本营。更要紧密围绕汽车产业和汽车人才的需要，增强服务业功能和水平。

第三，转型更要抓住新契机，应用新技术，实现新突破。以信息技术、能源技术、材料技术、智能技术等为特征的新一轮科技革命正当其时，传统汽车技术与新能源、轻量化、智能驾驶、车联网、云端管理、大数据、数字化制造、3D 打印等各种技术相互融合，将产生全新的汽车产品以及全新的汽车产业模式，这是千载难逢的宝贵机遇。嘉定完全可以充分借鉴底特律和硅谷两方面的优势，打造“底特律+硅谷”于一体的全产业链发展模式，从而赢得全球汽车产业和技术发展的先机。当然，两者的主次关系必须明确：嘉定是为了打造“底特律”引入“硅谷”，而不是为了“硅谷”而“硅谷”。

（三）嘉定实施转型升级的具体建议

1. 城市转型的核心诉求在于聚集高层次人才

如果人才能够聚集，则汽车及相关产业的总部、研发、销售、采购、信息、贸易、金融、展会、论坛、猎头等自然云集，多重中心就会水到渠成；反过来讲，如果人才离失，即使已形成了中心也会随之转移。因此，城市升级必须充分吸纳高端人才：蓝领为主的地方，不会有很多白领愿意入住；而白领为主的地方，蓝领也承担不了生活成本。不把白领留住，产业失去活力，直接就业和服务业随之萎缩，最后蓝领也只能离开，这样的城市就会逐渐破落，如同底特律的老城区一样。

而聚集人才的方式无外乎吸引和保留，嘉定作为国内重要的汽车产业基地，应以现有产业集聚人才，同时以升级的软实力吸引并留住人才。必须打造“汽车之都”“国际汽车产业中心”的城市品牌，稳步扩大城市影响力，吸引高端人才；同时建设“宜业”“宜居”的新型城市，全力保留高端人才。不“宜业”，人才不会来；不“宜居”，人才终会走。这说起



来简单，其实做起来很难，需要长远眼光，更需要战略先行。

同时，应重视城市品牌的内涵和意义。城市品牌是人们对城市整体的一种感知和识别，是城市特有优势的体现，也是一个城市根据自身发展战略定位传递给社会大众的核心价值或理念。具有品牌效应的城市，能充分吸引城市的利益相关者来此工作或学习，居住、投资、旅游。城市品牌的提升过程，实际上就是一座城市全面发展的过程。同时，城市品牌的提升又将促进和带动城市各项事业的全面发展。以嘉定目前的基础，可以通过“城市品牌”聚集全球优势资源，从而实现第二产业升级。如果说第一产业依赖先天条件，第二产业依赖技术积累，第三产业则依赖知名度和美誉度。而品牌是知名度、美誉度的集中体现形式。

2. 打造鲜明的城市品牌，是聚集相关领域人才（尤其是高端人才）的最有效办法之一

例如底特律与汽车、哥本哈根与节能、美国加州与环保、达沃斯与经济、日内瓦与和平，等等。只要提到这些城市，人们自然就会想到相应的城市内涵。如果提到嘉定也能把自己的城市品牌形象与汽车紧密结合起来，相信汽车高端人才就会自然地把嘉定作为自己发展的首要选项了。而这些人才的集聚，则会更进一步充实和加强城市的品牌形象。

在打造“城市品牌”的过程中，展会和论坛是最佳的途径之一。统计表明，展会经济对相关产业的拉动比约为1:9，不仅能够促进经贸成交，带动服务业发展，更能宣传城市品牌，优化资源配置。目前，我国每年举办的各类展览会有4000多个，仅展览业直接收入就达140亿元左右，由此带动交通、餐饮、通信等十多个相关产业收入高达1260亿元。对此，嘉定理应思考：在汽车相关展会中，上海占了多少？嘉定在其中又占多少呢？

还有就是论坛经济，尤其是高端的论坛。这比展会更能聚集起大量的高层次的人才资源，包括政府官员、企业领袖、学界精英以及产业、技术、管理等各方的专家。除了人才流之外，还将汇聚起巨大的信息流、技术流和商品消费流。高端论坛不仅可以获得行业、国家的关注，甚至可以吸引全球的目光，对城市产生巨大的广告放大效应。如达沃斯、博鳌和哥

本哈根，都是因为三个重要的世界级论坛而闻名于世，其城市品牌和形象也因此提升，并得到了世人的认知（见表 10—3）。

表 10—3 特色高端论坛与城市名片

论坛	世界经济论坛	亚洲论坛	《联合国气候变化框架公约》缔约方会议
论坛目的	世界 500 强企业同各国和地区政府首脑对话，研讨全球经济问题	亚洲政府、企业及专家学者共商经济、社会、环境等问题的对话平台	192 个国家的环保部长和其他官员商讨新的《哥本哈根议定书》
举办国家	瑞士	中国	丹麦
举办城市	达沃斯	博鳌	哥本哈根
城市简介	高原山谷小城，空气清新，温泉、滑雪、疗养胜地	东部海滨小镇，风光旖旎，旅游、酒店	贸易、航运港口，“最适合居住城市”
发展历程	空气洁净——肺病疗养	渔农小镇	鲜为人知的丹麦首都
	达沃斯论坛——经济论坛胜地	博鳌论坛——高档商务、旅游胜地	文明全球的环境中心

3. 嘉定建设“宜业”“宜居”城市和打造汽车城市品牌的具体建议

嘉定拥有汽车特强产业发展和区域发展的契机，聚焦汽车领域重点人才，立足嘉定、服务全国、放眼全球，加大制度创新试验力度，是把嘉定建设成为“宜业”“宜居”城市和打造汽车城市品牌的关键所在。

（1）宜业就是要让人才有事业。应构建全产业链的“一条龙”体系，包括管理平台（各企业总部聚集，高级岗位众多）、研发平台（汽车研发港，各企业研发大本营）、金融平台（信息集散地，资本集散地）、贸易平台（全国最大的新车、二手车交易市场，以及出口业务）、售后服务平台（配件、改装、保险、IT 等）、展示平台（汽车最新产品与先进技术展示）、学术平台（科研院所、高等院校，高端论坛和大型展会，还有各行业组织入驻）、文化传播平台（如赛车主题公园，汽车博物馆，新能源、新技术体验中心等）、人才交流平台（如联谊会，俱乐部，猎头公司等）。



(2) 宜居就是要让人才生活舒适。要以最大力度来完善城市配套,使来者有其位,居者有所,行者有其乐,包括灵活的优秀人才引进机制、便利舒适的全方位生活条件等。

对于人才工作,无论怎样细致到位都不过分。未来中国国际化程度空前,人才包括外国人、海归以及国内的不同类型等,必须关注不同群体的特殊需求。以吸引和保留海归人才为例,需要切实解决三个问题:自由度、保障度和归属感。应系统研究各种类型人才的具体需求、喜好,并认真予以政策保障和逐一落实。把这些琐碎而头绪繁多的工作做好,就能赢得人才。

建设“宜业”“宜居”城市的最终目标很简单,就是让高端人才经过了,就想留下来;留下来了,就不想走。必须让人才利于事业,便于生活,以激励和补助政策、子女入学、退休政策、社保政策、购房政策、购车政策等一系列举措让人才切实感受到舒适和温暖。

(3) 关于提升城市品牌形象。可以尝试组建世界汽车产业研究院,对中国和世界的汽车工业进行系统全面深入的研究,定期发布蓝皮书,组织高端活动,提升城市品牌。通过研究世界,影响并改变中国;也通过研究中国,影响并最终改变世界。建议成立世界汽车千人联谊会,聚集人才,并与世界汽车专家交流学习、共同研究,并以此与世界汽车产业研究院形成良性互动:联谊会以友谊和共鸣连接全球汽车人才,使更多的专家学者来到嘉定,了解嘉定,参与研究院的研究工作;研究院为世界汽车专家提供研究和交流平台,使更多的优秀人才关注嘉定,助力嘉定,也为联谊会创造条件。同时建议嘉定进一步重视和发挥中国汽车工业协会、中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心和中国汽车人才研究会这四大行业组织的重要作用。

(4) 充分利用探索建设中国汽车人才试验区的契机,努力把嘉定的汽车人才试验区办好。中国汽车人才试验区,犹如当年的深圳特区,具有深远的战略意义。在当前国情下,也只有上海、北京等少数城市才有资格设立这样的“人才特区”。办好中国汽车人才试验区,示范性地为各类优秀人才制定特殊的人才政策,提供全面的服务,解除其后顾之忧,将能够

最大限度地调动人才积极性，发挥其才华和智慧，最有效地提升城市的软实力。这事关中华民族伟大复兴的千秋大计，可以说“利在眼前，功在后世”。要对优秀人才的种种顾虑和需求进行充分调研和分析；与优秀人才保持持续接触和深入互动；与各地区各方面的同行充分交流，认真学习；最重要的是，在政策上要敢于倾斜，敢于“越界”，切实解决实际问题。唯有这样，才能真正发挥“人才特区”的作用，让世界的汽车人才聚集到中国，让中国的汽车人才聚集到上海，让上海的汽车人才聚集到嘉定。

后 记

习近平总书记对人才工作高度重视。2007年7月，他在上海国际汽车城调研时就指出，“国际汽车城建设得很快，汽车城的内容很丰富，品种门类很多，这在国际上也是不多见的”，“今天参观的国际汽车城也是我在国内看到的唯一的一个比较全面的汽车城”，“它在国际上有一席之地，在全国处于制高点的这样一个位置”。2014年5月，他在视察上汽集团时，特别作出了“三个牢牢把握”的重要指示，他说：“要牢牢把握科技进步大方向，瞄准世界科技前沿领域和顶尖水平，力争在基础科技领域有大的创新，在关键核心技术领域取得大的突破。要牢牢把握产业革命大趋势，围绕产业链部署创新链，把科技创新真正落到产业发展上。要牢牢把握集聚人才大举措，加强科研院所和高等院校创新条件建设，完善知识产权运用和保护机制，让各类人才创新智慧竞相迸发”。习近平总书记的重要指示，为上海建设具有全球影响力的科技创新中心、为中国汽车人才的发展，进一步指明了方向。

当前，世界汽车产业进入大调整、大变革、大发展的时代，中国汽车产业发展正面临由汽车大国向汽车强国转变、由技术引进向智力引进和人才引进转变的关键时期，汽车人才的发展就显得尤为重要。

“中国汽车人才管理改革试验区”的研究，遵循了党的十八大和十八届三中、四中全会对于人才工作的战略部署，以及《国家中长期人才发展规划纲要（2010—2020年）》关于“鼓励地方和行业结合自身实际建立与国际人才管理体系接轨的人才管理改革试验区”的要求，于2013年5月开始，研究专家经过近两年的调查研究、考察分析、整

理汇总，编写了这部《中国汽车人才管理改革试验区探索》。整个研究学习借鉴了世界著名汽车产业基地的人才战略及经验，全面深入分析了中国汽车产业人才发展面临的深层次问题和整车科技人才发展的现状，以及国际国内汽车人才发展趋势，提出了建设中国汽车人才管理改革试验区的战略目标与主要任务；还在先行先试层面，提出了嘉定打造人才智力高度密集、人才与其他创新要素高度融合、人才制度具有国际竞争优势、汽车产业高速发展的全球汽车人才集聚中心的设想，这也是目前我国行业系统第一个人才综合改革试验区。

本书由朱明荣任主编，主持全书总体设计及写作和统稿，沈荣华对本书编写工作进行了精心指导。具体执笔分工如下：总论，沈荣华；第一章，金莉萍；第二章，朱明荣；第三章，范巍；第四章，郁佳敏；第五章，浦维达；第六章，卢好门；第七章，汪恽；第八章，石凯；第九章，朱明荣；第十章，赵福全；第十一章，汪恽。参与本书编写、资料查阅和校对工作的还有徐慧、刘丽繁等。

本书的完成，感谢中央组织部、人力资源和社会保障部、中国人才研究会和中国各汽车行业协会有关领导的高度重视和正确指导；感谢上海市委组织部、上海市人力资源和社会保障局、上海市嘉定区委、嘉定区人民政府、中国人事科学研究院、上海社会科学院、上海市公共行政与人力资源研究所、清华大学、同济大学、上海国际汽车城（集团）有限公司等单位的大力支持和积极配合；感谢研究小组成员不畏艰辛、夜以继日的积极工作。在此，向所有为研究工作提供支持帮助的单位和个人表示衷心感谢！

汽车人才管理改革试验区，是首个行业系统的人才管理改革试验区，其研究工作也是一项全新的事业，所以研究报告中不尽全面和疏漏不足之处在所难免，诚请领导、专家和读者指正。

编 者

2015年12月

责任编辑：王舒婷

责任校对：钱玲娣

封面设计：创造力

中国汽车人才管理改革试验区探索

ZHONGGUO QICHE RENCAI GUANLI GAIGE SHIYANQU TANSUO

ISBN 978-7-5099-0740-5



定价：43.00元