

青岛国际汽车城产业发展战略 规划（2022—2035 年）

为贯彻落实《国务院关于支持山东深化新旧动能转换推动绿色低碳高质量发展的意见》，做大做强青岛汽车产业，实现即墨汽车产业新城和莱西新能源汽车产业集聚区统筹发展，制定本发展战略规划。

一、青岛建设国际汽车城的必要性、可行性分析

（一）青岛汽车产业发展现状及面临趋势

“十三五”以来，青岛市顺应新一轮科技革命和产业变革，积极推进汽车产业转型升级，推动汽车产业实现了跨越式高质量发展，产业规模快速增长，新能源汽车持续发力，总体发展态势良好，产业支柱地位日益凸显。

同时，也存在着发展隐忧和问题：一是产业要素布局分散，区域发展缺乏协同；二是整零发展协同不足，产业链条存在短板；三是企业创新能力薄弱，缺乏科研创新平台；四是新型业态发展不足，智能汽车发展滞后。

（二）青岛建设国际汽车城的必要性

是实现区域创新协同、优化资源要素配置的需要。青岛市汽车产业布局较为分散，相关配套产业园区集聚度有待提高。规划建设国际汽车城可以更好的统筹全市产业资源，全力建设共性零

部件配套体系，优化资源要素和产业结构配置，实现区域发展新协同。

是发挥集群规模效应、不断提升竞争能力的需要。国际经验表明，汽车产业集群能有效突破企业和单一产业边界，可以在特定区域促进企业、机构、政府、民间组织的联动，成为推动区域经济增长的重要方式、形成区域创新系统的重要手段和提升区域竞争力的重要途径。加快建设青岛国际汽车城有利于通过降低成本、刺激创新、提高效率等，提升整个区域的竞争能力，并形成集群竞争力，更好地发挥资源共享效应，有利于形成“区位品牌”。

是加快新旧动能转换、带动经济健康增长的需要。《山东新旧动能转换综合试验区建设总体方案》明确指出：“支持青岛发展新能源汽车，加快形成东部地区转型发展增长极”。国际汽车城作为即墨区和莱西市汽车产业的有效载体和品牌名片，有利于增强青岛汽车产业对周边地区的辐射带动能力，推动经济实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的发展，构建现代化高质量发展体系，打造山东省新旧动能转换示范区。

是对接行业趋势、集中优势跨越发展的需要。从全球视角看，当前国际汽车市场承压，产业格局重构，智能网联、智慧出行等新业态成为发展主轴；从国内视角看，以国内大循环为主、国内国际双循环新格局加快形成，新能源和智能汽车蓬勃发展。加快建设青岛国际汽车城，做大做强汽车产业，积极布局新兴业态，有利于青岛市汽车产业对接行业发展趋势，集中优势资源，实现

汽车产业跨越式高质量发展。

（三）青岛建设国际汽车城的可行性

政策环境优越。2021年10月，山东省发展改革委、工业和信息化厅等十部门联合发布《山东省新能源汽车产业发展规划（2021-2025年）》，明确“按照突出优势、集聚集约的原则，发挥济南、青岛两市产业基础扎实、配套体系完善、商贸物流发达、市场辐射较广的优势，集中打造济南新能源商用车产业基地和青岛新能源乘用车产业基地”，“统筹新建整车项目布局，优先支持在济南、青岛新建整车项目，其他地市规划期内原则上不再布局整车项目，防止盲目布点和低水平重复建设”。在国家政策引领下，山东省、青岛市正为国际汽车城建设共同搭建最优越的政策环境平台。

产业集聚明显。即墨片区已拥有4大整车项目，规上零部件企业50余家，现有整车产能65万辆（一汽一大众30万辆、一汽解放20万辆、奇瑞汽车青岛基地15万辆）。莱西片区拥有2个整车项目，规上零部件企业8家，区域内整车产能已达20万辆。到2025年，国际汽车城区域内建成整车产能将超过100万辆。

区位优势明显。青岛是国家5个计划单列市之一，是国务院批复确定的国家沿海重要中心城市，地处京津冀和长三角两大都市圈之间核心地带、中日韩自贸区的前沿地带，与日韩隔海相望，是东北亚国际航运枢纽、“一带一路”新亚欧大陆桥经济走廊双节

点城市和海上合作战略支点城市。青岛国际汽车城片区范围位于青岛市北部，距青岛胶东国际机场 38 公里，距青岛港 42 公里，通过龙青高速、青新高速、威青高速、青银高速等多条高速可与周边地区快速联通。

综上，对青岛国际汽车城进行科学合理的产业规划，依托良好的政策环境、强劲的产业带动力量、极佳的区位优势，可以更好的优化现有产业资源配置，增强区域联动，发挥经济规模效应，加快新旧动能转换，成为对接行业发展大趋势的有效载体，青岛建设国际汽车城并对产业发展进行科学合理的规划**必要且可行**。

二、青岛国际汽车城产业发展战略

（一）发展定位

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，按照“产业”是核心，“人才”是关键，“生态”是方向的逻辑起点，紧紧围绕融合、联动、聚才发展思路，站在世界高度，寻找核心定位，努力将青岛国际汽车城建设成为国际汽车产业高地、产城融合示范新城。

——三生融合

以生产、生活、生态“三生融合”为核心，加强综合型国际化现代汽车城建设。生产空间上，合理规划生产用地，合理布局技术研发、产品展示、物流仓储、创新创业等业态空间；生活空间上，满足国际汽车城居民及从业人员生活需要，建设包括居民社区、人才公寓、休闲娱乐、教育医疗等多维度生活承载空间；

生态环境上，基于景观异质性和景观整体性，结合滨水景观、生态廊道及公园、湖区等人工生态板块，打造具有市民休闲功能的绿色生态系统，使生态环境渗透进生产及生活。

——两区联动

立足即墨汽车产业新城和莱西新能源汽车产业集聚区现有产业发展和城市建设基础，贯彻落实产城融合发展理念，以南北联动发展为目标导向，探索功能落位、产业配套，实现以产兴城、以城促产、产城互动、生态宜居的新型生态格局。以工业化为先导、数字化为支撑，科学布局城市功能和产业发展空间，高标准建设城市基础设施和产业发展平台，引导本地就业、本地居住，注重产业发展、人口分布与城乡资源环境的良性互动。

——聚才引智

秉承以人为本的发展理念，紧贴人才需求，强化政策协同，加快建立适应汽车产业发展趋势的人才供给机制，构建具有国际竞争力的人才高地。推动域内企业导入研发力量，打造人才供需对接、互动交流、成长服务等专业特色平台，建立“政策-企业-项目-平台”的多元化人才驱动模式，汇聚全球智慧，广聚天下英才，为青岛国际汽车城的高标准建设注入新动力。

（二）发展目标

通过三阶段努力，力争将青岛国际汽车城打造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综合型现代化国际汽车城，产业体系健全，智力支撑强劲，城市功

能完善，立足山东、辐射周边、面向世界，成为青岛市重要的城市名片和对外交流窗口。

近期：产业功能布局初步完成（到 2025 年）

到 2025 年，龙头项目落地，聚焦高增长产业领域，进入高速增长期。产业上，完成汽车产业链布局，吸引新能源、智能网联企业集聚，实现汽车产业营业收入 2000 亿元，整车产能突破 100 万辆，整车产量突破 130 万辆；城市上，创新产业要素体系成形，高端人才聚集软硬环境成熟。

中期：产城融合发展基本实现（到 2030 年）

到 2030 年，进入成熟的平稳发展期。产业上，实现高科技、高附加值企业的规模性扩张，以高端应用场景聚集创新产业、人群，实现汽车产业营业收入超过 3500 亿元，整车产能突破 120 万辆，整车产量突破 160 万辆；城市上，打造智慧城市格局，吸引国内外高端人才扎根、创业。

远期：国际化汽车城总体成型（至 2035 年）

到 2035 年，建成具有国际知名度和影响力的汽车产业新城。产业上，形成下一代汽车产业生态圈，培育技术/模式上有全球影响力的企业，实现汽车产业营业收入 5000 亿元，整车产能突破 160 万辆，整车产量达到 200 万辆；城市上，形成国际化都市形态，吸引全球汽车行业成果交流和碰撞。

（三）发展策略

按照产城融合、生态宜居建设理念，围绕青岛国际汽车城总

体发展目标，明确产业特色方向，优化发展功能空间，完善机制保障体系。

三大板块打通产业链条：聚焦汽车产业重点发展方向，通过制造板块、研发板块、服务业板块三大领域贯通汽车产业链条，打造完整汽车产业生态圈。

四项原则激活产城联动：以构建汽车城生态体系为目标，通过产城高度融合，实现产业协同和职住平衡；通过完善服务功能，打造人、产全方位匹配的智慧公共服务；通过强化城市魅力，塑造汽车产业赋能的城市调性；通过厚植生态本底，打造宜居景观和宜养空间。

六套保障优化生态圈：围绕汽车城重点产业发展举措，结合产业和城市既有基础，通过建立组织保障、管理保障、体系保障、人才保障、平台保障、宣传保障组成的护航体系，优化生态圈，助力综合型国际化现代汽车城加快建设。

三、青岛国际汽车城空间布局

（一）空间承载力

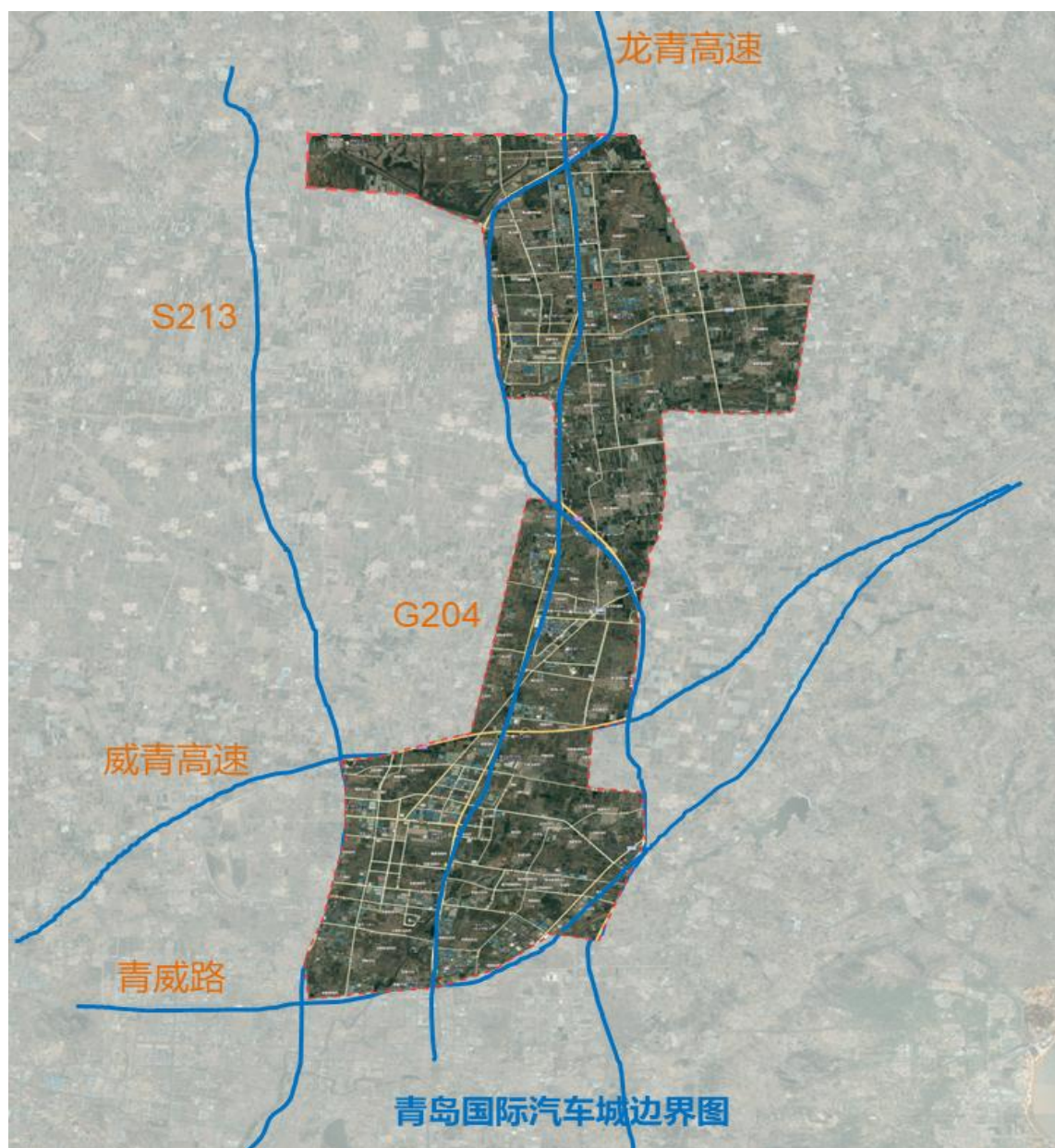
根据对未来产业发展土地需求测算，结合土地现状，按照“存量集约、增量控制、合理规划、提前布局、协同发展”的基本思路，拟定青岛国际汽车城总体规划范围为 212 平方公里。通过聚增量、盘存量，有效提供高品质产业发展空间。当前建设用地可满足汽车城近期发展需要，后期通过腾笼换鸟等方式，满足中远期产业发展用地。**转型腾空间：**通过清退、整合不符合主导产业的建设土地资源，为汽车产业提供产业用地；**增量做聚焦：**新增

建设用地指标全部用于汽车产业及相关服务业，实现全面聚焦。

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。

青岛国际汽车城空间范围



青岛国际汽车城土地现状

产业用地类别	总面积 (平方公里)	即墨片区 (平方公里)	莱西片区 (平方公里)
建设用地	76	49.5	26.5
已建成面积	60.5	43	17.5
现可用建设用地	15.5	6.5	9
一般农田	27.4	9.4	18

(二) 功能分区及空间落位

1. 总体思路

将青岛国际汽车城汽车产业升级为融合驱动的 2.0 模式。

汽车城现有生产要素布局分散，规模效应发挥不充分，南北区域之间缺乏有效联动；生产以低附加值产品为主，新兴产业和关键核心零部件发展较慢，内生创新动力不足。

未来汽车城以**要素融合、区域融合、产城融合**为发展方向，充分聚集汽车产业发展所需要的人才、资金、平台等创新要素并释放发展动能；注重南北区域协同联动发展；城市质量与产城融合高度契合，打造以人为本的宜居环境和空间格局。

2. 发展原则

产城高度融合。整体优化城市产业与城市占比，形成职住镶嵌、合理分布的格局；以 2-3km 半径打造产城组团，涵盖就业、居住、公共服务等职能。

完善服务功能。构建与城市能级及汽车产业相匹配的公共设施；解决公共服务需求，加大优质资源供给，实现求职工作到汽

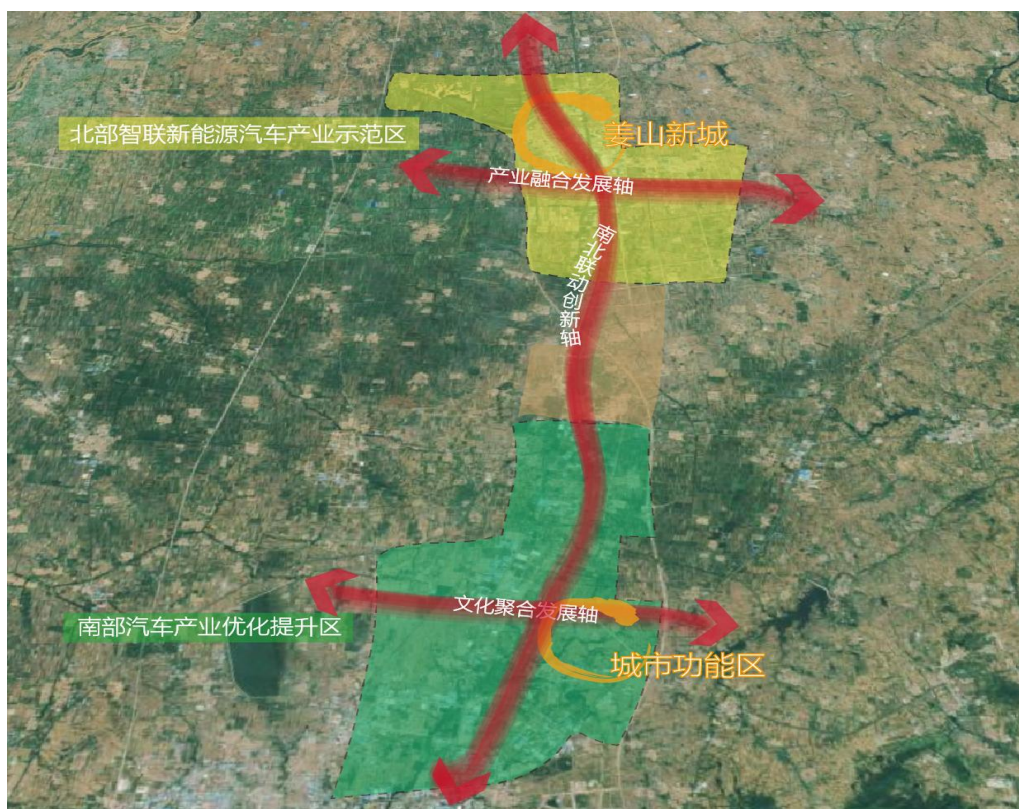
车城、生活舒适到汽车城。

提升城市魅力。强化城市符号，城市建设体现产业元素和创新氛围；建设文化设施集群，打造具有汽车文化特点的城市地标。

厚植生态本底。营造高低有序、充满韵律的城市天际线，构建望山见水的瞭望系统；引风贯城，引水润城，全面依托生态本底建设城市。

3. 总体发展格局

“空间落位-全域统筹”布局汽车产业，双核塑形象、三轴促融合、两大园区对接行业发展大趋势。



青岛国际汽车城空间分布格局

双核：南部汽车产业优化提升区、北部智联新能源汽车产业

示范区。在两大核心园区的空间布局基础上，充分考虑产业基础和配套禀赋，对接行业发展趋势，实现两大园区融合，10个功能板块联动，推动汽车产业全方位落地。

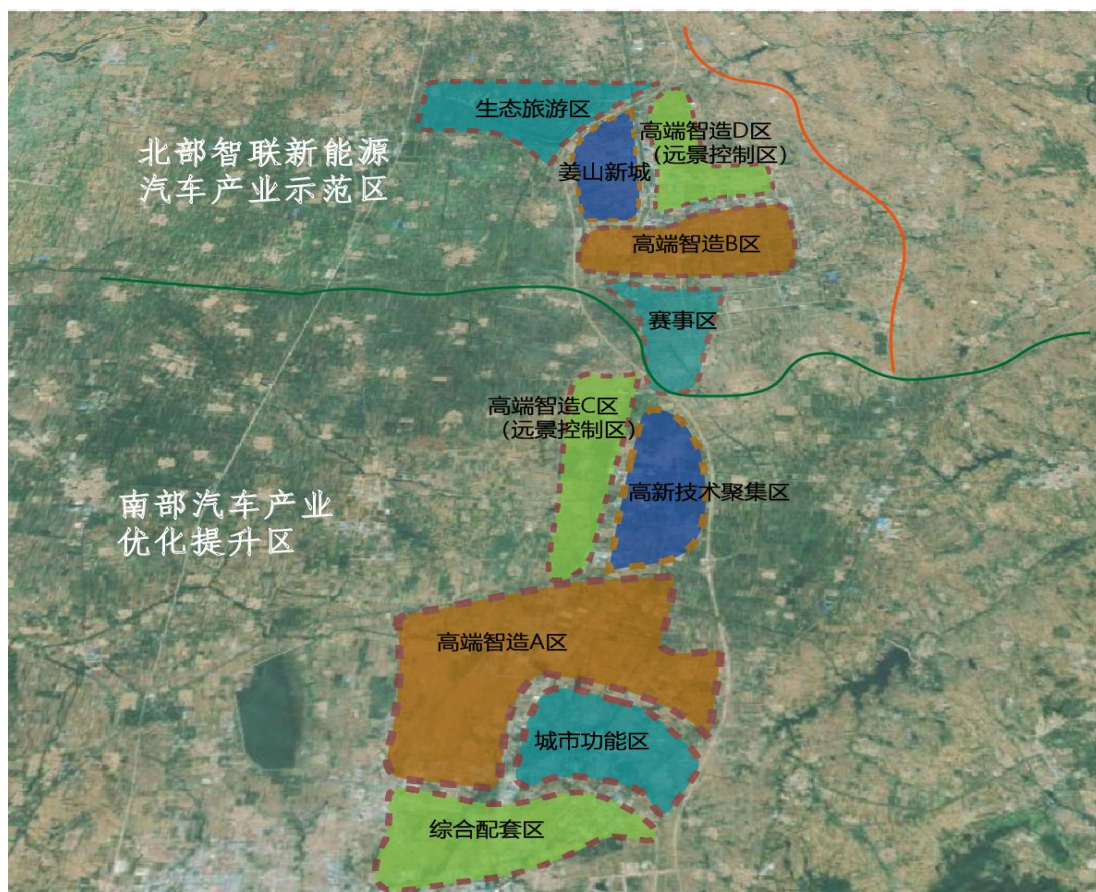
三轴：

南北联动创新轴—促进智造南区、智造北区联动融合发展，引导产业要素流通。

文化聚合发展轴—打造城市形象，塑造城市文化氛围。

产业融合发展轴—集聚相关产业，凸显规模化效应。

青岛国际汽车城总体规划功能分区图



——南部汽车产业优化提升区

高端制造 A 区 (35km²): 已有 150 余个汽车制造项目, 汽车产业链比较完整。

高端智造 C 区 (17km²) 为整车及零部件远景控制区。

城市功能区 (17.5km²): 集文化、行政办公、商业金融、休闲娱乐、研发、教育培训等城市功能于一体的多功能片区。

综合配套区 (18km²): 对接南侧创智新区, 规划大型商业、科研、医疗、居住、教育、市政设施, 并立足汽车工业打造高标准产业园区, 重点发展汽车电子及科技服务类产业和汽贸类项目。

高新技术聚集区 (19.5km²): 依托蓝谷高新区, 引导区域内工业功能向高新型产业转型, 形成高新产业集聚区, 赋能汽车产业, 与汽车产业协同发展。

——北部智联新能源汽车产业示范区

高端智造 B 区 (32km²): 重点承载新能源整车制造项目、新能源汽车“三电”、核心零部件项目, 及汽车后市场服务项目。培育发展以新一代信息技术、高端装备制造、新材料等战略性新兴产业和“四新经济”。

高端智造 D 区 (19.85km²): 为整车及零部件远景控制区。

姜山新城 (19.15km²): 打造完善的城市服务体系和优良的生态景观环境, 发展先进制造业和高新技术产业, 并加快建设新型农村社区和社区服务中心。

文化旅游区 (19km²): 依托姜山湿地良好的生态环境、独特的自然景观, 发展集会议办公、休闲旅游、度假居住等多功能于

一体的生态旅游基地。

赛事区（15km²）：规划建设能承接二级方程式赛车、山地越野赛、ATV 大赛的赛车场，承接各种汽车相关大赛以及相关俱乐部培训、高端人士驾驶体验和休闲娱乐。

四、青岛国际汽车城产业体系

（一）产业方向

国际汽车产业已进入充分市场竞争阶段，产业格局面临重塑，电驱动化进程提速，智能网联、智慧出行等新业态成为发展主旋律；国内新能源汽车和智能网联汽车市场空间持续放量，区域竞争日趋激烈；青岛作为国家计划单列市，发展汽车产业优势高度契合汽车行业整体走势，未来有望以强大的产业承载力和吸引力，在产业格局深度调整中打造乘用车、商用车齐头并进的汽车产业新高地。

青岛国际汽车城应充分利用区位、生态、市场等优势，横向拓展产业边界、纵向升级产业能效，以**国际汽车产业高地、产城融合示范新城**为发展目标，加快打造综合型现代化国际汽车城。

（二）产业重点

基于既有产业基础，对接电驱动化、智能网联、智慧出行、产业融合等行业发展趋势，充分结合我国 2030 年碳达峰和 2060 年碳中和目标，以绿色低碳发展为驱动，加快构建以制造板块、研发板块、服务业板块为主体的产业体系。

横向拓展：在既有整车及零部件制造、公共服务平台、汽车

物流等业态基础上，横向拓展技术研发、教育培训、商贸物流等领域，建立研发和商贸服务体系，持续完善汽车城产业生态。

纵向升级：挖掘整车企业龙头引领价值，加大优质整车及关键核心零部件项目的招引力度，夯实产业基础，推动产业体系提质增效、转型升级。

（三）重点发展产业板块

1. 制造板块

1) 整车制造

强化整车龙头引领作用。一是利用整车龙头企业的吸附作用，拉动上下游产业聚集；二是加速现有在建整车项目建设进度，确保项目尽快建成投产，早日形成增量；三是鼓励企业导入新车型，完善产品谱系，构筑产品核心竞争力。

加大优质整车项目招引力度。青岛国际汽车城与广州、重庆、长春等城市相比，整车产能仍处于区域汽车制造第二梯队，未来应加强整车项目的招商力度，特别是瞄准国内外知名车企和优秀造车新势力，力争引进总部类型整车项目，进一步提升汽车产业内生动力，扩大汽车产业规模。

实施路径：

一是依托已落地整车企业，持续导入有竞争力的新车型，提升产能利用率，扩大整车产值规模；

二是促进在谈整车项目加快落地；

三是围绕纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）、燃料电

池汽车三大领域，瞄准有成长潜力的造车新势力，引进培育整车制造企业总部及生产基地。

2) 零部件制造

大力布局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，重点引进高潜力的汽车零配件制造项目，鼓励汽车城内汽车零部件企业提升改造。

实施路径：

一是鼓励整车企业和在建整车项目就近建设零部件配套产业园，持续完善本地配套体系；

二是引进动力系统、变速箱、新能源汽车三电系统、汽车电子等关键核心配套制造项目；

三是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；

四是改造提升低附加值、低技术含量汽车零部件企业，集约、适度发展专用车生产。

2. 研发板块

相较于其他区域，汽车城汽车产业体量大，发展空间充足，应用场景丰富，技术研发生态基础比较优势明显。汽车城应以专用技术、共性技术、基础技术为研发生态目标导向，吸引高潜力的研发机构和企业，争取成为全市汽车研发高地。

实施路径：

一是鼓励一汽解放、北汽制造扩大提升研发能力，支持奇瑞汽车等新引进项目研发生产并举，提升企业的青岛基地整体效能和产业带动能力；

二是推动并支持重点零部件企业建立企业技术中心；

三是鼓励大型企业与吉林大学青岛汽车研究院和青岛理工大学、山东科技大学、青岛大学等有意愿提升汽车学科的高等院校及武汉理工大学青岛研究院等相关院所机构协同创新；

四是发挥青岛市汽车产业科技创新联盟（省车联网智能化应用产业创新联盟）作用，为汽车城汽车研发赋能；

五是引入第三方专业研发设计、检验检测、产品认证类科研机构和公司，培育和构建政产学研用创新平台。

3. 服务业板块

1) 汽车物流业

以满足园区内产业物流需求为目标，结合现有物流园区，瞄准发展现代物流业，引进专业第三方物流公司，承担汽车城及周边整车、专用车及零部件企业的零部件配送、整车运输。

实施路径：

一是整车外运物流规划以满足现有整车制造企业需求为主；

二是零部件向内采购物流，既要满足整车厂需求，也要充分考虑对外配套物流需求；

三是规划建设疏港铁路和女岛港，开展整车出口以及关键零部件海外配套。

2) 汽车商贸业

汽车商贸业市场空间和税收贡献大。鉴于园区内汽车及汽车用品商贸布局不足,汽车城应加大汽车商贸服务业规划布局力度。

实施路径:

一是结合汽车商贸开展金融、保险、融资、法律、资产评估等汽车服务业;

二是推动企业设立辐射青岛及胶东五市的乘用车、商用车销售中心,布局建立汽车 4S 店、体验店、汽车新零售等多元化销售体系,推动交管、税务、银行、保险等设立服务机构;

三是利用青岛区位优势,搭建国际化的汽车产品进出口平台,形成外向型经济发展特色;

四是引导企业建立报废回收、拆解库存区,定点回收、专业拆解,同步引导发展汽车再制造产业。

3) 汽车文旅产业

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板块。汽车城应发挥区位优势,打造我国东部沿海独具特色的汽车文化旅游基地,树立青岛国际汽车城新形象。

实施路径:

一是结合姜山湿地、华山休闲度假区、汽车公园以及其他资源禀赋,打造高端汽车文化休闲基地,发展以旅游为主的文化休闲中心,带动汽车文旅产业;

二是完善餐饮、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，开发汽车运动主题乐园、房车露营地等实体项目；

三是引入全地形车、卡丁车、方程式赛车等汽车运动体验项目。

4) 汽车人才教育培训产业

汽车人才教育培训产业是汽车产业可持续发展的基础性产业，建立并完善教育与培训体系，既可为产业发展提供足够的人力资源支撑，同时又能培育打造汽车人才教育培训产业。

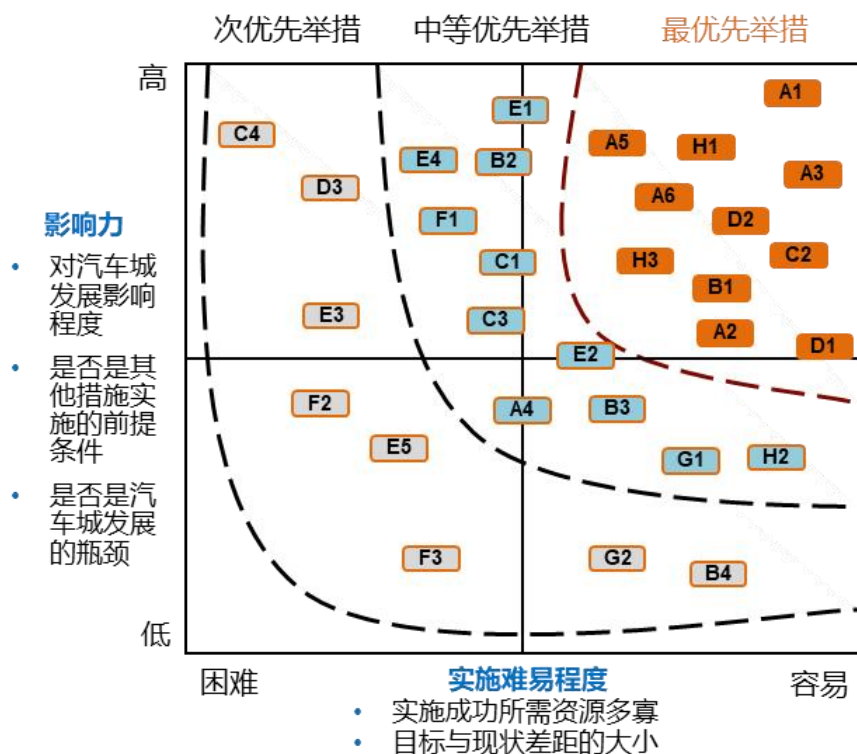
实施路径：

一是开辟汽车城教育区，引进和规划建设 2-3 家与汽车研发、生产、营销、维修、管理等相关的教育培训机构，以培训产业工人为主，支持企业推行订单培养、定岗实习等人才培养模式；

二是吸引汽车专业高等院校（或高职院校）及高校汽车研究生院入驻，开展汽车及相关专业本科、研究生学历教育。

（四）产业体系发展顺序

依据举措的影响力和实施难易程度，青岛国际汽车城应优先实施发挥现有龙头企业带动作用等措施。



国际汽车城发展重点举措优先度划分

A1	发挥现有龙头企业带动作用	D2	完善零配件物流体系
A2	加速现有在建整车项目的建设进度	D3	加快建设物流基础设施
A3	鼓励整车企业构建完整产品谱系	E1	结合汽车商贸开展汽车服务业
A4	加大力度引进主流整车企业	E2	规范化汽车销售
A5	力促在谈项目落地	E3	建设整车销售中心
A6	引进造车新势力总部及生产基地	E4	发展汽车后市场服务
B1	优化完善本地配套体系	E5	发展汽车再回收
B2	引进核心配套制造项目	F1	构建文化旅游产业
B3	培育发展智能网联汽车产业	F2	完善旅游配套资源
B4	改造提升现有企业能级	F3	引入汽车运动体验项目
C1	推动实力企业建立研发中心	G1	规划建设教育培训机构
C2	鼓励企业导入研发力量	G2	引进高等院校
C3	搭建技术研究平台	H1	组建汽车项目投资公司
C4	引入第三方研究中心	H2	组建汽车城国有平台公司
D1	完善整车物流体系	H3	设立产业发展基金

重点发展举措汇总

五、保障措施

（一）建立健全组织领导架构

建立“一城两园”管理体系和市、区（市）、管委（镇街）三级管理体制。

一城两园：国际汽车城即墨片区和莱西片区各自完善园区管理机制，在所在区市党委政府的领导下，探索“园区+平台公司”的功能区管理模式。

三级管理体制：市级以新能源汽车产业专班为综合管理服务机构，统筹协调解决国际汽车城发展中的问题；即墨区政府、莱西市政府各自成立领导小组，领导本片区汽车城建设和发展工作；国际汽车城即墨区、莱西市管理机构负责本片区汽车城的营运管理。

（二）加强准入管理

制定汽车城企业（项目）准入管理办法，围绕汽车城内主导产业战略方向和发展重点，结合发展现状，从土地集约化利用、环保、节能和安全评价入手，设定合理的、符合汽车产业发展的企业（项目）准入门槛，做好准入管理和控制；实施包容审慎监管，促进汽车城内新业态、新模式健康有序发展，对新建项目设立投资强度及单位产出等指标体系，并聘请权威第三方机构对项目进行可行性评估，以满足汽车城新建项目高附加值、高技术含量条件；加强事中事后监管，夯实地方主体责任，遏制盲目上马项目。

（三）健全要素保障体系

1. 构建多元化投融资平台和多层次投融资体系。整合资源，建立政府引导、市场化运作、全社会参与、政府资本逐步退出的多元化投融资平台，和国资平台、民间资本、银行保险等共同参与的多层次投融资体系。筹划组建汽车城汽车项目投资公司，重点扶持有关键核心技术、市场潜力大及汽车文化和汽车商贸项目；推动成立或指定以服务汽车城产业发展为主业的国有平台公司，重点为园区汽车及零部件生产企业固定资产投资和流资贷款提供融资服务和股权投资；推动汽车城内企业设立汽车产业市场化专项基金，降低企业投资与运营成本，为产业链发展提供资本支撑；加强政策宣传，引导企业多渠道、多形式融资，鼓励优秀汽车及零部件企业上市融资；定期组织银企见面会，解决企业资金需求。

2. 建立土地要素保障机制。汽车城区域内实现即墨区与莱西市产业互补互联互通，集约利用土地资源；充分预留未来发展用地，避免因土地供应不力导致优势资源外流；对汽车城重点项目，在国家和省、市土地政策框架内加大支持保障力度，建设用地纳入重点统筹，为核心区域重大项目提供土地保障。

（四）完善人才机制

1. 建立适应不同梯次人才的宜居环境。在现有一汽-大众单身公寓、一汽解放职工公寓的基础上，进一步合理规划国际汽车城人才公寓，规划高档星级酒店、快捷商务酒店等配套设施，逐步建立起人才所需的宜居环境。

2. 加强人才队伍建设。加强对汽车人才队伍建设的统筹规划和分类指导，健全人才评价体系，构建具有国际竞争力的人才机制。构建人才市场体系，为企业在园区运营和发展提供人才引进和流动服务；引进第三方服务机构，为入园项目提供资金、法律、人才等专业化咨询服务；开展人才培养及管理模式等专项研究，引进汽车类高等院校和汽车技工学校或相关培训机构，重视继续教育和在职工人技能培训，实现汽车城内企业的人才供应充足，保证人才资源总量稳步增长；多形式、多渠道引进技术研发人才、营销管理人才、海外高端人才，加大优秀企业家群体、技术领军人物、高技能人才队伍建设力度；加强博士、硕士和本科梯次人才储备，建立人才队伍梯队。

（五）搭建区域合作平台

建立青岛国际汽车城区域合作平台，统筹各类公共平台职能，充分结合区域之间的不同属性，发挥各自的资源禀赋，促进区域之间资源共享、优势互补。积极开展政策咨询、人才交流、技术交易、产业协作、供求信息、会展招商等综合性服务；深度融入胶东经济圈一体化，深化与京津冀和长三角两大都市圈的交流合作，积极与其他地区开展多维联动合作；建立健全跨区域合作保障机制，为汽车城区域合作提供坚实的基础。

（六）加大宣传力度

多渠道、多形式提升青岛国际汽车城汽车的行业影响力。印制有针对性的、专门的宣传材料，通过媒体、展会、新闻发布会、

行业论坛等，宣传青岛国际汽车城产业生态、配套服务；加强与行业知名组织和机构、平台的合作，积极谋划中国汽车工程学会、中国汽车工业协会等行业公认的顶级机构在汽车城开展展会、论坛活动，积极参加汽车工程学会年会、汽车工业协会年度汽车论坛等顶级活动，开展汽车城产业、产品、技术、招商推介。