

迈向高端， 要着重破解这些产业链难题

首席记者 阮希琼 综合报道

1 上下游联动 发力汽车芯片制造

“芯片堪称汽车的神经，ESP（车辆电子稳定程序系统）、ECU（电子控制单元）等车内核心系统都依赖于此。”上海科技创业投资（集团）有限公司党委书记、执行董事、总经理沈伟国在建议中指出。

随着新能源汽车的普及，作为可提升汽车电气化性能的功率器件，MCU和传感器等芯片已成为车企核心竞争力的重要构成之一。芯片的采购量比燃油车多出近一倍。其中，功率器件数量增长就超过100%。未来，随着智能汽车智能化、网联化的需求，AI芯片、图像处理芯片、安全芯片等在汽车制造产业供应链中占比将越来越高，汽车电子芯片在未来汽车制造产业中将成为“生死命门”，决定产业发展的速度和高度。

沈伟国认为，汽车电子芯片的发展必须依赖上下游

的联动。汽车电子芯片产品的定义依赖于客户的需求，其验证也需要客户的全面配合。因此，前期开发需要供应端和应用端紧密结合，共同进行大量投入。国外企业通过上下游联动已取得先发优势。国内芯片企业还处于起步阶段，更需要得到客户端如车企、模组企业支持，否则较难赶上国际水平。

沈伟国还建议由市委改委牵头，进行总体设计，制订汽车电子高端芯片发展规划，将其纳入“上海方案”或与上海汽车产业发展规划结合；建议由经信委、市国资委牵头，通过产业调研，设立攻关项目，对需求强烈、开发难度大的高端芯片进行重点支持，从而推动车企加大力度支持电气化、智能化、网联化发展所需核心芯片的研发认证，以降低产业的供应链风险，占据未来汽车产业价值链高地。

本土企业该如何发力汽车高端芯片？产业间如何形成合力？如何推动人工智能芯片产业应用发展？近期，上海“两会”闭幕了，芯片这一“卡脖子”问题，成了代表和委员们普遍关心的事，它决定了汽车产业发展的速度和高度。上海汽车产业在迈向高端化的过程中，该如何破解这些难题？委员们提出了他们的建议。

车辆设置更多的充电场地，添置充电设施，配置合理的插口；此外，对本市各类公共停车场地进行梳理与整

治，以添置更多充电桩车位，并涂装明显标志，对恶意占用充电车位的车主给予必要的惩罚。

3 建立长三角网约车 管理机制共享数据

市政协委员、市税务局税收科学研究所副所长韩曙提交了一份提案，这份提案围绕“长三角区域协同管理网约车”展开论述。韩曙认为：“长三角地区网约车作为城市公共交通的补充，不同城市间的政策差异，出现部分公共、人力资源的浪费现象，特别是上海与江苏、浙江、安徽之间网约车空载返程容易造成环境污染和能源浪费。此外，跨区运营涉及不同的管理模式，省际运营上常见的‘边走边带’方式不允许在网约车上出现，使得长三角地区网约车通行无阻的设想无法实现。因此，协同网约车管理，是长三角区域交通管理义不容辞的责任。”

对此，他提出三点具体建议：

一是建立长三角地区网约车管理机制。三省两市的交通运输管理部门要在长三角区域合作办公室的牵头下，建立区域性的网约车管

理数据库，共享长三角城市网约车数据，提高区域内信息传递时效性。二是网约车客运资源的区域共享。统一制订长三角区域网约车管理规则，强化区域间网约车客运资源的协调与均衡。通过一网通办和一网统管的大数据平台，有效适时调配。三是赋予先行先试综合管理政策。网约车客运资源在省际之间合理调配共享，政策上还存在一定的空白，需要长三角区域交通运输管理部门联合公安、财政、税务、金融监管、市场监管、城管执法等部门，共同积极探索。设想在长三角一体化管理机制的大框架之下，先在青浦、嘉善等长三角示范区，以及昆山、太仓、南通等市，试点制订安全有效的共享网约车数据规定、统一监督管理网约车平台统一调度的规则、网约车带客返程管理办法、网约车跨区域异地结算办法，以及跨区域网约车客运收益分配办法等。

4 放宽外牌和沪C限行标准 不可一刀切

“沪C牌照可以开到天安门广场，却开不到人民广

场。”在大会上，谈及交通出行问题，市人大代表，财政部上海监管局党组书记、局长高伟明直言。

高伟明表示，上海公安部门对车辆的出行限制尽管基于数据的统计和治堵的需要，但仍应该留有一定的人性化空间，也是现实所需。以松江区为例，作为五大新城人口最多的区域，可以想见未来会有更多的居民往来松江与中心城区。“限行令不变的话，意味着外地牌照或沪C牌照的车主无法便利地办公、就医，万一遇到急事怎么办？这与新城的长远发展和长三角一体化的目标不相匹配。”据了解，北京市对于外牌车辆的通行限制并非一刀切，每辆外牌车

每年最多可办理12次进京通行证，每次办理的进京通行证有效期最长为7天。

他建议，上海或可借鉴杭州的“急事通”操作经验，对外牌或沪C牌照的出行权限予以有条件开放。“在杭州，‘非浙号牌’小客车一个自然年度内允许通行的次数不超过12次（单次24小时），且每个自然月不超过3次。本省‘非浙A号牌’小客车一个自然年度内允许通行的次数不超过24次，且每个自然月不超过3次。”高伟明介绍，车主可在浙江政务App等平台提前申请此服务，申请成功后便可在全路段通行，“上海应着力找到这样宜居便利与交通秩序方面的平衡。”

5 人工智能 要避免技术先进、行业落后

人工智能是上海三大产业之一，但目前还没有专门的法律来规范人工智能发展中遇到的问题，如知识产权、人格权、机器人法律主体认定等问题。

上海理工大学副校长张华在建议中指出，推进“人工智能+集成电路”产业的交流与合作，预判人工智能芯片技术应用领域，人工智能立法问题需要加强。人工智能芯片需要在智能驾驶、语音交互、安防、数据及生物医疗等领域应用场景方面加强支持，形成上海技术和行业双优势，避免出现技术先进、行业落后的局面。

针对人工智能芯片产业

和应用发展，张华提出要制订人工智能芯片专项规划政策，以及增加人工智能芯片的EDA、IP、测试等配套方面的补贴政策。在鼓励人工智能芯片关键核心技术创新的同时，他还建议针对销售额在1亿元以下的集成电路设计企业，给予企业一定的补贴支持。

此外，张华建议打造人工智能芯片专业化的应用场景，鼓励人工智能场景的示范应用。“针对智能驾驶、语音交互、安防、教育等场景面临的成本及产业生态等问题，鼓励人工智能企业及相关市场主体开展人工智能场景示范应用。”

图片来源：视觉中国

