

全国两会开幕，陈虹代表建言

瞄准创新发展 聚焦消费回暖

5月22日，十三届全国人大三次会议在北京召开。全国人大代表，上汽集团党委书记、董事长陈虹瞄准创新发展，提出《关于支持有条件的地区加快推进智能网联汽车发展的建议》；聚焦消费回暖，提出《关于阶段性放宽职工住房公积金提取限制促进消费的建议》，以及《关于提高城市交通管理水平逐步开放城市限购限行的建议》。



建议一

《关于支持有条件的地区加快推进智能网联汽车发展的建议》

关键词：完善法律法规、推动“新基建”

近年来，智能网联汽车作为关联众多重点领域协同创新、构建新型交通运输体系的重要载体，已经得到各国政府的重视，并上升到国家战略高度。中国智能网联汽车产业在核心零部件与整车系统集成、信息交互、基础设施建设、测试区建设、人工智能技术等方面均有一定突破。上海作为长三角地区的龙头，更有机会成为全国第一个拥有开放式智能网联汽车创新发展的中心，引领全国智能网联汽车的发展。

经过近几年的快速发展，智能网联汽车产业在核心零部件与整车系统集成、信息交互、基础设施建设、测试区建设、人工智能技术等方面均有一定突破。但我们需要清醒地看到，智能网联汽车的发展，特别是产业化发展过程中仍然存在一些突出问题。

首先是智能网联汽

车道路测试和落地应用受政策法规制约。我国智能网联汽车法律法规问题主要集中在产品流通、上路行驶、事故责任和保险、网络安全、地理测绘等环节，涉及大约26部法律法规。其中，《道路交通安全法实施条例》第八十二条规定：“机动车在高速公路上行驶，不得试车”；第八十五条第一款规定：“城市快速路的道路交通安全管理办法，参照高速公路管理的规定执行”。

其次是智能网联汽车产业基础设施建设投资大、周期长。智能网联汽车产业突破传统的汽车产业范畴，需要人、车、路、云、网、图等互联与协同发展，道路交通、信息通信、数据云平台等方面的基础设施有待加大投入建

设。以上海为例，在基础设施信息化、数字化升级方面，虽然已经取得长足的发展，但也面临着跨部门协调、跨产业协同难度大，建设投资大、周期长，投资主体不明确等问题，没有形成有效的商业模式，影响建设进度，并面临智能网联汽车商业化运营的挑战。

基于上述的问题并结合上海先行先试的情况，陈虹建议，在部分管制区域、部分限定路段试点法律法规突破，满足智能网联汽车上路测试需要。支持有条件的地区（如长三角），选择整体环境较好的区域（如上海临港东海大桥、嘉定汽车城），建设高度自动驾驶（L3级别以上）先行示范区，并协调国家有关部门，在示范区内试点突破法律法规限制，允许高度自动驾驶车辆上高速公路、高架道路进行测试及示范应用，在特定区域率

先试点无安全员的自动驾驶载人、载货商业化应用。

陈虹还建议，支持有条件的地区加快推动智能汽车产业“新基建”。依托国家2020年新型基础设施建设工程（宽带网络和5G领域），支持有条件的地区从5G新型基础设施、智能网联汽车、智慧交通系统等方面入手，加快构建智能汽车基础设施体系，加快培育相关的创新链和产业链。以上海为例，支持上海按照《上海市推进新型基础设施建设行动方案（2020—2022）》，建设“一路一区”C-V2X规模示范网络（“一路”——洋山港—深水港物流园—上汽临港工作物流运输专线，“一区”——上海嘉定53.6公里开放道路），打造新型智慧物流和存量城市转型升级两大样板工程，并逐步向上海全市乃至长三角区域复制推广。

建议二

《关于阶段性放宽职工住房公积金提取限制促进消费的建议》

关键词：消费潜能、阶段性放宽

近年来，公积金缴存余额逐年上升，部分余额成为“沉睡”资金；公积金的提取限制有所放宽，但公积金作为职工重要的收入组成部分，可支配性非常有限，制约了部分消费潜能。

在合理、合法的前提下，阶段性放宽公积金提取限制在当前形势下是一种多赢举措。为此，陈虹建议，阶段性放宽公积金可提取的用途范围，在原

有的购房、租房用途基础上，将其他家庭重大开支纳入可提取范围，如购买汽车、房屋室内装修、购买大型家电等；允许以家庭为单位，因同一用途提取公积金，鼓励各地优化公积金的申请、审批和提取流程，充分利用互联网工具，推广线上办理。

陈虹建议，2020年6月至12月为该方案试行阶段，后续可视情况进行调整。

建议三

《关于提高城市交通管理水平逐步开放城市限购限行的建议》

关键词：拉动内需、智慧交通

随着近年来私家车的普及，汽车保有量增加带来的道路拥堵和城市交通管理持续优化，成为一对长期相伴而生的主题。从当前的科技进展和国外先导国家经验来看，充分利用国内大数据、云计算以及5G技术，城市交通管理水平会有较大的提升空间，应配合市场化调节手段，实现从车辆拥有管理到使用管理，逐步开放城市限购限行。

为了进一步推动我国成为汽车制造的强国，释放汽车消费，拉动内需，陈虹建议，做好城市交通基础信息的数字化积累，加速以大数据、智慧交通管理的方式代替简单的限

行。在新基建的推动下，特别是5G及大数据中心建设会大幅提速，将互联网路况数据与交通管理数据融合，就能实现对人、车、路、交通设施、交通状况的透彻感知。同时，可通过划定电子区域，对拥堵区域进行动态管理，增加高峰时段进入的成本，通过市场化的方式逐步取代限行。

陈虹还建议，运用大数据和人工智能算法对城市停车进行动态疏导和定价调节管理，例如加大各类停车场的智能化改造，实现实时信息更新；同时，通过加大小区立体停车场改造及构建共享平台来化解停车难的问题。

成果

2019年第二届进博会期间，由上汽集团、上港集团、中国移动等企业联合实施的“上海洋山港区”无人驾驶项目，实现了“5G+L4级智能驾驶重卡”全球首次示范运营，目前继续朝着批量商业化运营的目标推进，努力创造更多“世界第一”。

2020年，上汽、中国移动、华为和上海嘉定区联手推进的5G交通示范区项目将正式开放运营；5月10日中国品牌日，上汽发布全球首款整舱交互5G量产车荣威MARVEL-R，年内就将上市。

作为汽车智能网联技术的“排头兵”，近年来，上汽在“最后一公里”自主泊车、港口码头等封闭和半封闭场景下的无人驾驶、高速公路条件下的自主巡航、低速拥堵城区的自动驾驶等重点应用场景开展自主研究，并在车机系统、感知系统、高精度地图、智能驾驶决策控制系统、V2X车联网等关键领域取得初步成果。面向5G-V2X多车协作的车规级智能网联控制器iBOX，可实现感知信息融合、规划决策控制等功能的车规级多核异构智能驾驶控制器iECU……这些由上汽自主研发的智能网联核心关键部件已经成功问世。