



全国人大代表,上汽集团党委书记、董事长陈虹:

## 着眼产业链补链强链,加强低碳技术研发创新



本报记者 朱晨辉

有研究报告显示,截至2021年中,全球有多达169个行业在一定程度上受到芯片短缺影响,汽车行业便是其中受影响最大的行业之一。2021年全球汽车因芯片原因减产约1000万辆,其中中国约减产200万辆。车规级芯片的制造不同于消费电子芯片对尖端技术与设备过分依赖,但中国在该产业布局近乎空白。随着今后智能网联汽车的加快发展,车用芯片尤其是大算力芯片的需求,还将持续快速增长。

全国两会期间,全国人大代表,上汽集团党委书记、董事长陈虹向《中国企业报》记者提供了他提交的议案内容,包括《关于完善

相关政策体系支持汽车产业绿色低碳高质量发展的建议》《关于加强产业链布局和基础设施建设推动新能源汽车可持续发展的建议》《关于修订完善相关法律法规和配套政策支持智能网联汽车加快发展的建议》和《关于推进车规级、大算力芯片国产化支持国内汽车芯片产业链协同发展的建议》等。陈虹在议案中具体谈到了三个方面:

第一,助力落实“双碳”战略目标,进一步完善相关政策体系。首先,建立健全支持汽车产业低碳发展的政策措施,希望尽快出台汽车产业绿色低碳发展专项规划,加快推进汽车产品全生命周期碳排放标准的制定和实施,并通过持续丰富政策工具箱,

与新能源车补贴政策、积分政策等有效衔接,进一步降低制造、流通、使用等环节的成本。其次,加强产业链布局与低碳技术研发创新,对锂、钴等上游资源进行有效整合与掌控,保证产业链安全;推动“官产学研”各方形成合力,通过技术孵化、项目示范等方式,加快清洁能源、绿色制造等技术落地,以及原材料的循环利用。

第二,推动智能网联汽车发展,调整完善法律法规,加快推动商业化落地。要推动智能网联汽车更快发展,特别是实现自动驾驶技术的落地,还需要在法律法规上实现突破。比如在《道路交通安全法》中,明确自动驾驶系统的合法地位,并制定人类驾驶员与“自动驾驶系统”(车企、零部件供应商

等)的责任划分标准规则和处置机制。同时,进一步加大对核心技术攻关的支持力度,通过专项资金扶持等方式,鼓励引导企业自主掌控操作系统、线控底盘等核心软硬件研发能力,加快形成行业标准、尽早实现产品技术规模化。

第三,着眼产业链补链强链,加强政策保障促进国产大算力芯片发展。陈虹建议,要着眼产业链补链强链,瞄准智能网联汽车发展,聚焦“助力落实‘双碳’战略目标”,通过政策引导,多方协同,建立车规级芯片统一的技术规范和标准,并成立第三方检测认证平台;建议国家牵头设立专项资金,鼓励芯片企业、汽车企业共同参与,加快形成国产大算力芯片的研发、制造和应用能力。

全国人大代表,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃:

## 加速自贸协议谈判,推动中国车企“走出去”



本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

为保护中国企业出口,提升国际竞争力,全国人大代表,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃在2022年全国两会上提交了《加速与有关国家自贸协议谈判,为中国车企走出去提供贸易便利》的议案建议。

尹同跃在议案表示,2021年中国汽车出口突破200万台,增幅高达101%,实现了历史性跨越,正在迈入全球化发展新阶段。随着中国汽车技术和研发能力不断提升,中国汽车产品性能和质量,逐步与国际市场上的主要竞争对手日韩汽车相近,但由于日韩政府在中国汽车主要海外市场所在国家

都签订了自由贸易协定,日韩汽车企业因而享受更多的优惠政策,使得中国汽车品牌在市场竞争中处于不平等地位。

为此,尹同跃提交的具体议案建议如下:建议商务部加快比照日、韩等国的汽车关税政策,加速与中国汽车出口主要市场所在国家和地区签订贸易协定或关税联盟,制定涉及汽车的关税政策。一是加快推进与拉丁美洲南方共同市场(南共体)、墨西哥、南非、欧洲国家达成自贸协定,削减关税。二是推进与已签订自贸协定国家的第二阶段谈判,加快汽车产品关税互减的进程。

奇瑞从创立之初就确立了“打造世界一流品牌”的目标,坚持“无

内不稳,无外不强”战略。走出国门整整20年的奇瑞,也伴随着中国加快高水平开放的步伐,交出了一份全球化的出色答卷。

2021年短短一年内,奇瑞集团单月出口年内8次突破2万辆大关,12月份单月出口更是历史性突破3万辆,以单月31253辆、同比增长126.7%的成绩,推动全年出口毗邻27万辆的新“坐标”。2022年1月份,奇瑞继续保持出口26900辆、同比增长60.9%的好成绩。

加快国际化步伐的奇瑞还收获了一份特殊的新春“开门红大礼”:2月8日,奇瑞“全球车”OMODA 5在芜湖迎来首台车下线。OMODA 5全面满足包括中国、欧

盟、澳洲、中南美、东南亚等在内的全球新车安全评价(NCAP)五星级最高标准,体现了奇瑞以“用户思维+互联网思维”开发产品、创新商业模式的新思路。OMODA 5计划今年上半年在海外首发上市,第一波将在南非、智利等全球30多个国家和地区相继上市销售,然后进一步出口到欧盟、澳大利亚、新西兰等新拓海外市场。

“扬帆出海”的奇瑞,平均每2分钟新增一位海外用户,在20年的国际化道路中,探索出从产品“走出去”到工厂、文化“走进来”,再到品牌“走出去”的“三步走”模式,实现了全球化发展的“结构性转变”,重点市场的销量和市占率双双提升。

全国人大代表,长安汽车党委书记、董事长朱华荣:

## 正确引导外资车企业务布局,营造公平环境



本报记者 朱晨辉

2021年国家发布相关政策,自2022年1月1日起,汽车制造领域取消乘用车制造外资股比限制以及同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制。基于最新对外正式公布的政策、法规等规定,理论上外资车企新建独资企业、收购现有其他企业、提高现有合资企业股比以及寻找新的合作伙伴建立合资企业均不存在障碍。

全国人大代表,长安汽车党委书记、董事长朱华荣在今年全国两会期间接受《中国企业报》记者专访时指出,引入外资车企目前存在的两个问题:一个是股比放开后,如何合理对外资车企在

中国的业务布局(包括新的投资等)进行引导,避免合资产能放空,造车资源浪费;还有一个是如果地方政府政策支持重叠和无序竞争,容易造成不公平环境。

朱华荣告诉记者,他在今年提交的议案《关于股比放宽后对地方政府引入外资车企的相关建议》中有三点内容:一是建议更新并完善《汽车产业投资管理规定》等相关国家政策,加强汽车行业投资准入政策管控力度,加强涉外投资项目(产能)安全审查,防止盲目布点和重复建设投资。二是加强地方政府对外资车企的金融税收等优惠条件的监管,避免外资在地方政府间博弈重复获得优惠政策。三是引导地方政府政策、引导外方支持现有合资企业的电动化转型。

朱华荣还向记者介绍了他提交的另一份议案《关于统筹智能网联汽车发展和安全的建议》。当前,汽车的智能化、网联化的融合发展正在加速,智能网联汽车已不再只是交通运输工具,还是大型智能终端、计算中心,这是中国汽车行业实现弯道超车的绝佳机会,更是支撑构建智能交通和智慧城市的的关键节点。在国家各部委的大力支持下,智能网联汽车产业发展已取得巨大成果。

朱华荣说:“目前存在的问题有三个,一是汽车数据安全与隐私保护的具体条款缺失,不利于智能网联汽车的健康发展。二是网联融合应用不充分,存在数据壁垒;在系统数据方面,缺乏统一标准的数据中枢,人、车、路、场(停车场)、

信号系统整合不够。三是部分法律法规不支持产业发展,随着市场发展和技术进步,智能网联汽车法规还需进一步研讨完善。”

对此,朱华荣指出,实现智能网联汽车的普及应用和规模化发展,需要有效整合政府、企业、市场、技术等资源,加速产业生态建设,发展与安全缺一不可。

他建议有关方面采取以下措施:一是完善法律法规体系,在安全可控的范围内,包容新兴产业发展。二是政府引导、法规保障、标准统一,加速行业合作,打破数据壁垒。三是合理制定汽车数据安全与隐私保护要求,建立可信汽车数据流通渠道,在满足数据安全要求的同时,进一步促进智能网联汽车发展。