|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 44 | 、提案第 | 20210307 | 号 |
| 标 题： | 关于进一步深化深圳市智能网联汽车产业协同部署，推进将深圳建设成为“全球智能汽车科技创新之都”的议案 |
| 提 出 人： | 杨鹏,李小龙,王雪,杨灵祥,姜华,吕海阳 |
| 办理类型： | 分办 |
| 主办单位： | 市交通运输局,市发展和改革委员会,市工业和信息化局 |
| 会办单位： |   |
| 案由及需要说明的情况： |
|  详见附件 |
| 意见建议： |
|  建议一、智能网联汽车应用示范区应扩大范围
 补充说明：目前，我市智能网联汽车应用示范区仅坪山新区属于全区开放，其他各区虽也有一些类似功能区，但整体看来却偏零碎，无法形成产业协同和产业合力。从目前智能汽车的技术发展情况来看，经认证的智能汽车上路测试已经具备较高的安全性，也具备在大部分道路上正常行驶的技术实践能力。为此，结合深圳人大即将通过的《深圳市智能网联汽车管理条例》的颁布实施，建议我市有关职能部门应该大胆研究并提前建立起市一级的智能网联汽车应用示范协同机制，设立专项跨部门办公室，以负面清单的方式，加速相关智能汽车应用示范的招商和引入。并为智能汽车应用示范的最佳实践效果所需，规划先进的智慧道路和车路协同环境，着力督促各区将之作为重点工程项目积极实施。以产业培育的眼光和在交通运输方面的实际需求为准绳积极引入相关智能汽车细分领域企业并逐步形成细分领域的产业聚集，市、区各级职能部门应主动对此提供相应的指导和协助。
 建议二、制定更加积极的政策，吸引并留住智能汽车科技企业
 补充说明：汽车进入智能化时代，汽车已经从传统工业产物升级成为“传统工业经济+能源经济+数字经济+智能经济”跨界融合的高科技属性产物，使得众多科技企业的产品体系得以往汽车领域拓展。深圳作为科技企业总部经济聚集区，华为、大疆、AutoX、腾讯等一大批企业均借着智能汽车的发展势头，已然成为汽车领域新兴供应链中的重要新势力。加之深圳在智能网联汽车管理政策上具有先行先试优势，深圳本应该快速发展成为智能汽车科技企业的创业洼地。而实际情况是，华为的MDC业务和智能汽车测试，仍集中在上海；大疆的车载部门设于北京；AutoX最大的两支自动驾驶出租车队是在北京和上海，今年初才开始在坪山设点。深圳几大主要科技企业的智能汽车部门均有明显地向外发展的趋势，这应该是值得警惕的。而此时，百度在北京；滴滴在上海；文远知行在广州，均已经运营起成体系的无人驾驶出租车车队，上述三地的无人驾驶运营环境也确实更好，更有利于相关企业发展。因此，深圳如何更好地制定吸引智能汽车企业的政策，并为各智能汽车科创企业构建不弱于其他先进智能汽车示范区的营商环境和扶持政策，为企业示范应用和落地创造最佳服务环境，联动各职能部门积极开展政策细化，并推动各区协同落实，将成为这场智能汽车企业争夺战致胜的关键。
 建议三、专业的产业链交流平台缺失，产业合力有待更优机制促成
 补充说明：要实现将深圳建设成为“全球智能汽车科技创新之都”的愿景，深圳还应该积极开展国际化的、开放的、专业的、综合智能汽车产业链交流平台的构建。积极扶持相关科研院所、社会组织、评估机构等的建设和发展。组织或扶持第三方机构组织类似全球智能汽车创新大会、智能汽车科技产品博览会等活动，并在深圳组织面向全球范围的自动驾驶汽车性能大奖赛，开展全球范围的智能汽车与智能交通应用创新评优活动，为大赛的高规格举办而更好地规划产业布局和应用示范环境，形成双向良性互动的产业发展态势，使深圳真正成为全球智能汽车科技展示与应用示范的聚集区和最佳实践区，紧密结合深圳原有的汽车电子和车联网等产业优势，积极引入并完成智能汽车全产业链构建，最终形成产业合力，带动智能汽车产业在深圳进一步聚集与国际化。
 建议四、应制定大湾区智能网联汽车合作政策，并借此吸引全球范围智能汽车科技企业到深落地。
 补充说明：充分研判大湾区产业优势，主动联动湾区内智能汽车产业建立合作机制。利用各自优势，形成科技合作与产业联动，将大湾区作为全球智能汽车领先企业进入中国市场的“跳板”，并将深圳作为相应技术的示范应用展示区，为全球智能汽车科技企业进入中国智能汽车市场创造条件。最终在深圳形成继电子产品之后又一个全球性的智能汽车科技创新之都。
 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 99 | 、提案第 | 20151003 | 号 |
| 标 题： | A |
| 提 出 人： | A |
| 办理类型： | A |
| 主办单位： | A |
| 会办单位： | A |
| 案由及需要说明的情况： |
| A |
| 意见建议： |
| A |