



坚持自主研发创新 高水平参与全球竞争

从“制造大国”迈向“制造强国”的过程中,中国制造业企业需直面全球竞争的挑战。多位代表委员表示,企业要想在未来的竞争中生存发展,必须走自主研发创新的道路,在技术创新、体系建设等“内功”上做深做实,向产业价值链高端攀升,从而在更高水平上参与全球竞争。

全国人大代表、格力电器董事长董明珠： 自主研发为企业竞争生存之道

● 本报记者 于蒙蒙 杨洁

“好空调,格力造”,这句广告词可谓家喻户晓,而格力电器通过持续的研发投入完成蜕变,公司的发展理念也升级为“好电器,格力造”。

全国人大代表、格力电器董事长董明珠日前在接受中国证券报记者采访时表示,企业要在未来的竞争中生存下来,一定要迈向自主研发的道路。

董明珠表示,真正的优秀企业更多地应依靠技术创新,思考如何依靠技术升级不断提升产品品质,从节能、健康、舒适等角度为消费者带来更好的体验。

以格力空调为例,目前拥有无噪音、节能等优点,从人性化角度,做到冷风不吹人,空调可以自动清洁空气等。在董明珠看来,产品的优化升级蕴藏着很大的市场空间。

格力电器在高端装备制造领域颇有建树。

在去年11月的珠海航展上,格力电器展出的高负载600kg工业机器人是目前国内少有的高负载工业机器人,搭载“国际

领先”技术,具有高负载、高加速性能、大惯性、大转矩等特点,能够有效满足航空航天产品制造对工业机器人的结构、性能、动作流程和可靠性的高要求。

成绩背后是十年如一日的付出。董明珠坦言,自主研发需要恒心,过程当中损失可能是很大的,一个数据问题便可导致机器报废,需要通过不断消耗材料,才能打造一个完整的机床。

近年来,众多企业基于“钱景”而纷纷跨界景气度高的热门赛道,而格力电器进军装备制造却是另一番考量。董明珠称,这源于内心有一个朴素的梦想,就是希望中国以后能用上国产自主研发的高端装备。经过不懈努力,梦想照进现实,如今,格力的数控机床不仅为中国的一些企业服务,更在国外的品牌服务。

董明珠强调,企业要在未来的竞争中生存下来,一定要迈向自主研发的道路。研发的技术不能是依附于别人的低端水平,否则便谈不上是一个创造者。



全国人大代表 董明珠



全国人大代表 尹同跃



全国政协委员 张兴海



全国人大代表 黄立

全国人大代表,奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃： 做实技术创新 深度融入全球汽车产业链

● 本报记者 李媛媛

“深度参与全球化是中国汽车做大做强的重大机遇,也是实现汽车强国的必经之路。奇瑞从‘走出去’到‘走进来’再到‘走上去’,始终坚持深度融入全球汽车产业链。”全国人大代表,奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃在接受中国证券报记者采访时表示。

在尹同跃看来,虽然中国已连续14年保持全球汽车产销量第一,但从“汽车大国”变为“汽车强国”,一方面必须在质量安全、技术创新、体系建设等“内功”上做深做实,不断筑强产业根基;另一方面,要加快数字化、全球化发展,更高水平地参与全球竞争,不断向产业价值链高端攀升。

竞争优势显著

2022年中国成为仅次于日本的世界上第二大汽车出口国。谈及中国汽车深受海外市场欢迎的原因时,尹同跃说:“一方面,中国自主品牌汽车的口碑和形象越来越受到海外市场认可;另一方面,中国汽车产品品质持续提升,加上融入新能源、智能化技术,产品迭代速度快,更快响应消费者需求,产品竞争优势显著。”

尹同跃坦言,中国汽车出口高速增长的同时,也存在诸多限制发展的瓶颈亟待突破。一是在海外会遇到产业链保障、配套售后服务体系不足等难题;二是担心海外尤其是发达市场的贸易壁垒;三是受到运输物流的成本和渠道制约。

尹同跃建议,加速与中国汽车出口主要市场所在国、地区签订贸易协定或关税联盟,制

定与汽车有关的关税政策。同时,推进与已签订自贸协定国家的第二阶段谈判,将汽车纳入协定目录,加快汽车产品关税互减的进程。

全面推动商用车电动化

2022年中国新能源汽车市场占有率达25.6%。尹同跃称:“充电桩功率低、充电耗时长等补能焦虑,是当前新能源车推广最大的痛点,对新能源汽车规模扩增形成掣肘。”

尹同跃建议,工信部牵头尽快统一并升级下一代电动车充电标准,并与国际标准进行互通,让国内车企、充电设施及第三方运营企业在统一标准的保驾护航下,升级整车技术,为车主提供更好的充电体验,实现新能源整车的规模突破,加速国家电动化和清洁能源的进程。

尹同跃提出,加快商用车换电模式推广应用,全面推动商用车电动化。

他表示,当前,新能源重卡主要选择换电模式,但目前纯电重卡主要采用油改电平台,专用化程度较低,同时电池标准未统一,换电站建设数量未能满足行业需求。新能源客车主要应用于城市公交,在公路客运和其他业务上不具备优势,续航里程短和充电时间长成为限制其发展的瓶颈,削弱了新能源客车的竞争优势。因此,加快商用车,尤其是重卡、大巴换电模式的推广应用,全面推动商用车电动化势在必行。

尹同跃建议,加快商用车专用换电站等基础设施建设,满足换电模式的应用需求。同时,围绕矿场、港口、城市转运等应用场景,推动重型货车和港口内部集卡、大巴等领域电动化转型,形成明确的切换计划。

全国政协委员、全国工商联副主席、 赛力斯集团董事长(创始人)张兴海建议 支持自主新能源车参与全球竞争

● 本报记者 李媛媛

全国政协委员、全国工商联副主席、赛力斯集团董事长(创始人)张兴海日前接受中国证券报记者采访时表示:“近年来,我国新能源汽车依托强大的内需市场及完整供应链、产业链的支撑,跑出‘加速度’,在全球形成了竞争新优势,出口增速跨越式增长。但是,中国新能源汽车出口仍然面临诸多问题,例如出口认证难、出口运力受限等,亟待解决。为此,今年两会我带来了支持自主新能源汽车参与全球竞争等提案。”

助力车企开拓海外市场

伴随着我国自主新能源汽车品牌在三电技术和智能驾驶相关领域逐步建立竞争优势,新能源汽车出口呈井喷式增长。上汽、比亚迪、赛力斯、小鹏、蔚来等中国新能源汽车品牌,纷纷吹出海的号角。

张兴海介绍:“在新能源汽车加速出口的同时,我国新能源汽车出口仍面临不少问题。一方面,欧美工业强国全面进军新能源汽车领域,保护主义愈演愈烈,其加大在新能源汽车相关领域的研发投入,颁布贸易保护法案,筑高专利壁垒,给中国新能源汽车出口提出一定挑战;另一方面,存在出口认证难,欧美国家对于进口新能源汽车提出了一系列繁复的技术法规及安全要求。”

“此外,陆海两个通道运力受限导致出口物流难。铁路运输,运价高昂,比海运价格高出50%。海运滚装船运价也一直上涨,舱位紧张、运力失衡、运输周期长。”张兴海称。

张兴海建议,相关部门给予车企政策技术性指导,助力开拓海外市场。例如,帮助车企在技术交流、海外参展等方面提供便利;帮助解决“认证难”;帮助车企熟悉海外市场规范等。另外,协调解决出口运输运费高、运力不足等突出问题。

扩大数字化专业人才培养

张兴海表示,包括汽车行业在内的产业端,面临数字化人才极度缺乏的局面。“数字化专业人才、应用人才的短缺,是智能网联汽车全行业面临的体系化问题。”

张兴海认为,汽车行业数字化人才紧缺问题,归根结底还是整体“人才池”不足的问题。一方面,存量人才不能适应产业转型升级需要;另一方面,高校人才培养滞后,增量人才供给不足。

张兴海建议,加快推进中等教育和职业教育体系的改革,调整现有专业和课程体系,扩大数字化专业人才的培养。拓宽和延展数字化相关技能人才的成长通道,让年轻人看到,在智能网联汽车领域当“新蓝领工人”,照样可以通过努力获得事业发展的成功。

全国人大代表、高德红外董事长黄立： 解决关键技术问题 应对国际科技竞争

● 本报记者 段芳媛

“高科技企业需要用科技创新驱动,为经济社会的高质量发展注入强劲动力。”全国人大代表、高德红外董事长黄立日前接受中国证券报记者采访时表示,“应对国际科技竞争,实现高水平自立自强,迫切需要我们加强基础研究,从源头和底层解决关键技术问题。解决‘卡脖子’的问题,关键还是得靠我们自己,要走高质量发展之路,要发展我们自己的高科技。”

“轻小型无人机是我国为数不多的技术上处于全球领先的产业,我们应该牢牢抓住这个机遇。”黄立称,今年两会他将提出建议,加快无人机立法进程,开放轻小型无人机空域管控。

高端技术持续发力

高德红外是一家专注于红外热成像技术的高新技术企业,公司不断攻坚克难,持续深耕红外技术领域,为我国的社会经济和人民生活都带来了很大的变化,使得我国红外产业真正进入世界先进行列。

“高德红外在十年前就开始投入巨大的人力、物力和财力,开展红外探测器芯片的研制,目前已实现核心技术完全自主可控。”黄立介绍。

黄立认为,当前我国有着非常好的创新环境:一是政府鼓励和支持创新,出台了包括税收优惠等在内的大量支持政策;二是经过多年的发展,我国很多产业已经具备了相当牢固的基础,相关科技水平已达到或接近世界先进水平;三是一大批高科技企业已经成长起来,涌现出一大批勇于创新的企业家。

“我认为,我们的潜力是无穷的,有这些科学家、卓越工程师及广大科技工作者的不

懈努力,有大批高科技企业十年如一日坚持创新,我相信西方能做到的,我们都能做到。”黄立说。

“未来,我们将持续在高端技术方面发力,持续创新。一方面,降低红外设备应用成本,进一步打开红外技术在各领域的需求;另一方面,希望在高端芯片方面不仅做到世界先进水平,还希望在某些方面引领世界。”黄立说。

优化审批 激励创新

近年来随着科技进步和国民生活水平的提高,小型(10公斤以下民用多旋翼)无人机行业发展迅速,市场规模不断扩大。

黄立介绍:“截至目前,连续三年列入国务院立法计划的《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》仍处于征求意见阶段。”

黄立指出,正是由于“无法可依”,无法发挥国内超大规模市场的优势激发科技创新潜能,促进行业发展,甚至可能导致行业萎缩,企业退出市场。由于缺少国内市场的支持和培育,还会导致技术上落后于国外竞争对手,进而失去这个万亿级别的市场。

因此,他建议,加快完善轻小型无人机低空空域适用法律法规体系;同时,进一步理顺轻小型无人机低空空域使用管理责任主体。探索建立可信用户及无人机科研生产企业无人空域使用管理的绿色通道,简化、放宽政府、执法部门、中央企业等可信用户及无人机科研生产企业试验、多批次飞行、无人值守机库部署远程控制飞行、飞行数据脱密处理等方面的审批程序。

“要进一步优化低空空域审批流程,充分释放我国轻小型无人机的消费潜力,充分满足社会治安、城市智慧化管理等多方面需求,激励无人机行业企业科技创新,以高质量科技供给助推经济高质量发展。”黄立说。