

建议支持企业海外设厂 中国制造业要『走出去』

全国人大代表李东生：

文图 羊城晚报记者 张璐瑶

“建议中国制造业‘走出去’，将比较优势扩展到全球市场。”近日，全国人大代表、TCL创始人李东生在接受羊城晚报记者采访时透露，今年全国两会，他带来《关于将低碳减排加入上市制造企业信息披露范围的建议》《关于加速新型显示产业生态发展的建议》《关于支持中国企业强化双循环、加速全球化的建议》等多份建议。

采访中，他结合建议，就中国企业强化“双循环”、中国制造“走出去”、新发展格局下如何“补短板”等话题发表了自己的看法。



李东生

谈“双循环”

帮助企业提升全球化经营能力

着眼我国发展阶段、环境、条件变化，习近平总书记提出，要推动形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

中国企业应该如何参与到“双循环”格局中来？这是李东生在今年两会的关注重点。“建议中国制造业‘走出去’，将比较优势扩展到全球市场。”他说。对此，李东生提出两点建议。

首先，重塑和完善产业链。构建核心技术攻关的举国体制，吸引更多社会资本投入高科技产业；鼓励产业链核心企业积极向高附加值领域拓展；加强财税支持，实施针对性政策留住核心产业。

其次，帮助国内企业提升全球化

经营能力。即建立国际贸易环境风险防控体系，要拓宽企业海外发展的融资渠道，要支持企业海外设厂，进行本地化经营。

他向记者分享了TCL近年来在全球化布局促进“双循环”方面的探索。数据显示，2020年TCL海外营业收入持续增长。此外，出口也同比增长23.6%，达到111亿美元。

海外营收和出口收入都在增长，带来的经济效应却不尽相同。他算了一笔账：在海外销售（当地制造销售产品）100美元，大概能带动60美元的国内核心器件和材料的出口。虽然这种方式不能像制成品出口一样（100美元都出自国内），但能有效规避国外市场对中

国产品在关税和非关税方面的壁垒。

“虽然出口增长多少很重要，但如果企业有全球产业链，出口就可以被放大。”李东生介绍，从TCL的探索来看，在海外建工厂，不仅能促进海外销售增长，还带动了大量装备出口。在他看来，相比纯出口带来的增长，全球化布局带来的业务增长对“双循环”的促进作用更强。

“产业链全球化布局能够真正贯彻和体现‘国内国际双循环相互促进’，持续应对全球经济格局变化和新的贸易保护主义挑战。”李东生说：“所以我们要想在目标市场拥有竞争力，就要在当地设立工厂，进行在地制造和销售。”

谈“十四五”

未来五年是OLED产业追赶期

“十四五”时期，新型显示领域将迎来怎样的挑战？未来新型显示领域将可能呈现怎样的发展格局？作为一名来自企业的代表，李东生告诉记者，他十分关注“十四五”时期如何构建新发展格局，以及中国经济在全球经济格局重构之中如何适应和变化。

在液晶显示产业，中国已经是目前全球最大的制造国。李东生认为，在“十四五”期间，中国在液晶显示领

域的优势还将进一步提高。“我们将主导全球液晶显示产业。”

在他看来，未来五年，新型显示领域也将呈现出不同格局。

一方面，已形成规模的产业，如OLED，在中小尺寸领域（特别是手机领域）的比例会进一步提高。“在这方面，国外企业依然有较大优势，中国企业仍在追赶中。所以，‘十四五’时期，将是中国企业在OLED产业的追赶时期。”

他提出，未来几年，OLED会有一个技术突破的机会，即将OLED的生产工艺从蒸镀改为喷墨打印的印刷工艺。这样一来，材料损耗将大幅度降低。

“也就是说，未来在大屏幕领域，具有成本竞争力的印刷OLED，将会取代一部分的液晶高端产品的市场，性能也会有所突破。”李东生说，“在新型显示技术方面，我觉得中国企业还是有机会进一步去超越的。”

谈科技创新

强化核心技术能力打破垄断

新发展格局下，中国企业和中国产业应该如何“补短板”？李东生告诉记者，最近他很关注一些对中国产业发展影响比较大的产业政策和导向。“比如科技创新方面，一些西方国家对中国在关键技术、关键材料方面的限制，极大影响了部分中国企业和部分中国产业的发展。所以在新发展格局下如何补短板，强化核心技术能力，打破垄断，这是构建新发展格局很重要的环节。”

如何在技术领域不断追赶超越？核心器件、材料和装备方面如何不受制于人？市场拓展方面如何适应新的全球经济格局和贸易规则的变化？李东生认为，这些都是在“十四五”时期，中国企业需要特别关注和大力解决的问题。

这其中，他尤其关注新型显示产业的发展。这次参会，他将建议加速新型显示产业生态发展。

数据显示，我国新型显示整体产

值已超过4000亿元，液晶显示的产业规模全球第一。李东生认为，在新型显示技术方面，我们要从“显示大国”变成“显示强国”，还需要努力。

如何成为“显示强国”？他提出，“显示强国”主要体现在技术进步和新型显示产品的开发上。新型显示产业一直在发展中，未来相信会有很多新技术产生。新型显示技术和产业的发展、市场的扩张，更多要靠技术创新来驱动。此外，还要加强产业链的配套能力，尽快加强关键核心材料和核心装备。

“现在一部分核心材料和很多关键核心装备几乎都要依靠进口。未来希望能够在国内加速开发一部分核心材料，加快培育一批核心装备产业。”李东生说。

为此，他提出四点建议：一是加强产业顶层设计；二是支持产业链延伸拓展，构建完整高效的供应链体系；三是鼓

励企业加大研发投入，在下一代显示技术领域，要争取和国际先进水平并驾齐驱；四是支持行业开展国际交流。

“在下一代显示技术开发方面，我们正在努力赶超。竞争对手发布了若干个新型技术发展路线图，其实我们也在做同样的事情，这场竞争还在进行中。”李东生说，“我们在局部超越和突破之后，还要延伸到整个行业。”

全国人大代表曾庆洪：

推动智能网联汽车发展 尽快完善交通安全法规

文 羊城晚报记者 符畅 孙晶 戚耀琪
图 羊城晚报记者 梁朝豪

3月5日，十三届全国人大四次会议在北京开幕。今年两会，全国人大代表、广州汽车集团股份有限公司董事长、党委书记曾庆洪带来了5份建议，主要围绕汽车行业高质量发展的热点难点。

曾庆洪表示：“在‘十四五’期间，广汽集团将继续助力广州建设成为大湾区智联新能源汽车产业集群的中心，构筑全球智联新能源汽车的创新枢纽。”此外，他还就如何破解新能源汽车以及智能网联汽车发展的难点给出了自己的建议。



曾庆洪

谈“十四五”

跨界融合推动研发和应用 构建智能网联汽车生态圈

“十四五”开局之年，广汽如何通过科技创新为推动广东经济高质量发展助力？

“广汽集团非常重视创新的力量，努力通过开放、务实、以用户为中心为特征的创新实践，推进供给侧结构性改革，实现转型升级，驱动企业快速稳健发展。”曾庆洪表示，面对汽车电动化、智能网联化、共享化、数字化的发展趋势，广汽集团对内协同创新，对外积极开展合作，围绕“互联、协同、控制、服务”四大维度，与合作伙伴共同打造智能网联汽车大生态，

创造出服务价值。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》指出，要联合打造一批产业链条完善、辐射带动力强、具有国际竞争力的战略性新兴产业集群；《广东省发展汽车战略性新兴产业行动计划》则要求，到2025年广东省世界级汽车制造产业集群培育取得实质性进展。一系列政策利好广东的智能网联新能源汽车发展。

曾庆洪透露，“十四五”期间，广汽将全面实施“1615”战略，力争“十四五”期末挑战汽车产销350万辆，营业

收入超6000亿元。其中，自主品牌智能网联新能源汽车年产销超35万台。

战略合作方面，广汽先后与腾讯、华为、中国移动、科大讯飞、珠江投管、思科、滴滴、伟世通等公司合作，携手构建跨界融合的智能网联汽车生态圈，加快推动智能网联汽车的研发和应用。

“在‘十四五’期间，广汽集团将继续助力广州建设成为大湾区智联新能源汽车产业集群的中心，构筑全球智联新能源汽车的创新枢纽。”曾庆洪表示。

谈“新能源汽车”

充电不便利仍然是痛点 建议加快发展快充技术

2020年10月，国务院办公厅印发了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，要求深入实施发展新能源汽车国家战略，推动中国新能源汽车产业高质量可持续发展，加快建设汽车强国。根据规划，到2025年，中国新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。

曾庆洪指出，尽管前景广阔，但目前新能源汽车仍存在“充电难”“充电慢”等痛点。据中国电动汽车充电

基础设施促进联盟发布数据显示，截至2020年12月底，全国充电基础设施累计数量为168.1万台，其中，公共充电桩数量为80.7万台，私人充电桩（随车配建充电设施）数量为87.4万台，车桩比例约为3:1。

“充电的便利性不足严重影响了用户体验。另外，快速充电技术不完善也影响了充电的快捷度，目前充电快则需要40-60分钟，慢则需要8-10个小时。”曾庆洪说。

为此，他提出针对性建议，一方面是加强配套基础设施建设，在旧城改造、城郊接合部开发时提前考

虑用地规划、充电站布局、配电设施建设等问题，新增电力供应重点考虑老旧小区和城中村地带的电力升级改造，解决这些区域用电的问题。在符合条件的城市加油站、停车场配建普通充电桩，同时在二线城市边缘、城乡接合部，新建、配建大功率快充站（如180kW），作为现有城市充电设备的积极补充。另一方面，要加快技术革新发展大功率快速充电技术，国家层面提高重视和统筹规划，加大相关技术的研发投入，鼓励该技术领域的产学研合作和投入。

谈“智能网联汽车”

完善现行交通安全法规 建跨地区牌照互认机制

曾庆洪同时密切关注智能网联汽车的发展。他指出，现行交通安全法规是基于完全由人驾驶的车辆的而设立的，智能网联汽车实际应用仍面临许多合法性难题。

并且，存在自动驾驶汽车道路测试缺乏操作指引，各地测试牌照没有形成互认机制，测试时间和资金成本高等问题。另外，受制于道路基础设施限制和V2X设备的装配率低，智能网联汽车暂时只能着重发展“单车智能”的技术路线方向，网联化发展进程较慢。

“智能网联汽车发展，法律法规应先行。”他建议，尽快完善现行交通安全法规，确认“机器驾驶人”的法律

主体资格；加快自动驾驶相关技术标准的编制和发布；完善道路测试相关政策法规，比如建议统一全国测试申请标准，建立跨地区牌照互认机制，避免企业重复申请。此外，在保障现有“单车智能”技术路线的同时，更多支持“车端智能+网联共享”相结合的技术路线，鼓励车辆安装V2X设备并强化其路权，并引导互联网巨头等相关资本从基础消费领域转向智能网联等国家战略科技领域，加快网联化的发展进程，提升自主创新能力和国际竞争力。

曾庆洪还表示，要充分发挥保险作为自动驾驶技术风险分散及责任承担的补充作用，建议建立自动驾驶汽车测试及运营数据共享机制，为保险产品的设计提供基础数据支撑，构建与自动驾驶技术相匹配的保险体系，以及建立自动驾驶汽车救助基金体系等。