



图片来源:网络

发展智能网联汽车 我国汽车行业增速的“第二引擎”

本报记者 马爱平

无人驾驶技术,令人向往又充满担忧。在一些时刻,人们会对无人驾驶技术感到兴奋和期待,因为这种技术的核心是要用稳定、精确的机器取代人类司机,有一天无人驾驶有可能让各种危险驾驶因素消失。然而有的时候,人们却又对无人驾驶技术感到恐惧,因为将尚不成熟的技术用在公共道路上的确会让人感到紧张。无人驾驶汽车何时得到长足的发展,何时能

做好上路的准备?近日,工业和信息化部印发了《车联网(智能网联汽车)产业发展行动计划》(以下简称《行动计划》),引发广泛关注。《行动计划》提出到2020年,实现车联网(智能网联汽车)产业跨行业融合取得突破,目前我国车联网发展的壁垒有哪些?《行动计划》中特别提出,要加快智能网联汽车关键核心技术攻关,核心技术有哪些?《行动计划》中有哪些具体支持措施?针对这些热点问题,科技日报记者采访了相关业内专家。

技术掌控能力。“同时,传统汽车制造行业在智能网联汽车技术积累与产品研发方面存在局限性,新型智能化汽车制造能力尚有不足,传统汽车设计制造与计算、通信等行业的融合与协同也需加强。更为重要的是,智能交通需要加强统筹规划,在智能路网、云管云控平台、应用示范等方面有待统一

标准,提升能力。”王刚说。“中国在发展电动技术和智能网联技术方面既有优势,也有劣势。政府协调力强,基础设施建设投资大、具有良好互联网技术和通信技术基础是优势所在;技术基础弱,政策环境不利于技术创新,是劣势所在。”中国汽车工业协会常务副会长董扬说。

大力支持无线通信网络关键技术

工业和信息化部科技司负责人指出,《行动计划》在深入调研基础上研究提出了五方面重点任务。第一方面就是突破关键技术,推动产业化发展。“我们提出要充分利用各种创新资源,加快智能网联汽车关键零部件及系统开发应用,推动构建智能网联汽车决策控制平台。大力支持LTE-V2X、5G-V2X等无线通信网络关键技术研发与产业化,全面构建通信和计算相结合的车联网体系架构。”该负责人说。

汽车、电子、通信等领域需协同创新

如何保障《行动计划》落到实处?工业和信息化部科技司负责人表示,《行动计划》梳理车联网产业发展的政策措施,针对发展中存在的问题和薄弱环节,从加强组织领导、加大政策支持力度、构建产业生态体系、优化产业发展环境、健全人才培养体系、推进国际及港澳台交流合作六个方面提出了具体保障措施。“当前,我国智能网联汽车的核心技术、测试标准尚不完善,不同行业间标准的有机融合仍需加强。在信息安全、开放共享、运行监管等方面的机制尚未完全建立。”工信部装备工业司副司长罗俊杰表示,这些问题也是全球智能网联汽车发展需要共同面对的挑战。

互联互通等领域协同创新;另一方面也需要世界主要汽车生产国携手,加强在智能网联汽车政策、技术、标准法规等方面的交流合作,在WP29、ISO等国际组织框架下,特别是借助WP29框架下新成立的自动驾驶车辆工作组,加快推进自动驾驶关键技术,制定相关标准和法规。“关于车企如何用好现有的产业补贴政策这个问题,我认为不如提醒中国企业更应该关注自身的研发投入,现代车企都是建立起以企业为主体的强大研发体系,才能长久生存。像福特、奔驰等,投入大量资金搞研发,形成自主可控的核心技术体系,才在激烈的市场竞争中生存下来。”许爱萍说。

发展车联网是我国弯道超车好机会

什么是智能网联汽车?清华大学智能网联汽车与交通研究中心主任李克强说,智能网联汽车,是指车联网与智能车的有机联合,是搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置,并融合现代通信与网络技术,实现车与人、路、云端等智能信息交换共享,具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能,可实现“安全、舒适、节能、高效”行驶,并最终可替代人工操作的新一代汽车,又称为智能汽车、无人驾驶汽车、自动驾驶汽车。

车的一大机会。而中国的智能科技发展速度又非常快,在语音识别等技术方面,已经达到世界一流水平,这对中国企业来说,是非常重要的机会。“天津社会科学院产业发展研究所副研究员许爱萍说。为进一步促进产业持续健康发展,《行动计划》提出,分阶段实现车联网产业高质量发展的目标。第一阶段,到2020年,将实现车联网(智能网联汽车)产业跨行业融合取得突破,具备高级别自动驾驶功能的智能网联汽车实现特定场景规模应用,车联网用户渗透率将达到30%以上。第二阶段,2020年后,技术创新、标准体系、基础设施、应用服务和安全保障体系将全面建成,高级别自动驾驶功能的智能网联汽车和5G-V2X逐步实现规模化商业应用,“人—车—路—云”实现高度协同。

技术、行业、政策等制约车联网发展

市场发展快,并不意味着车联网的生态构建已经成熟。理想与现实之间横亘着哪些难题?“当前,我国车联网产业进入快车道,技术创新日益活跃,新型应用蓬勃发展,产业规模不断扩大,但也存在关键核心技术有待突破、产业生态亟待完善以及政策法规需要健全等问题。”工业和信息化部科技司负责人说。

对薄弱,尤其在整车研发、传感器、计算平台等领域仍处于起步阶段,相关标准、法律法规相对滞后,道路交通智能化发展也晚于国外发达国家。”北京市经济和信息化委员会主任王刚说。王刚以北京市为例指出,在推进智能网联汽车产业发展的过程中,仍然需要解决一些关键问题:在智能网联汽车核心电子器件、车载智能化软硬件平台等方面,需进一步提升关键

标准化、减量化、可循环,快递包装“绿起来”

第二看台

本报记者 李禾

如今,快递已成为生活和工作中的“必需品”了。随着快递包裹量的几何数增长与快递物流业相关的环保问题也日益突显。国家邮政局近日发布了《快递业绿色包装指南(试行)》(以下简称《指南》),规定了快递行业绿色包装工作的目标。那么,目前我国快递行业的包装面临哪些问题?绿色包装标准是什么,涉及到哪些技术,《指南》明确了哪些要求?快递、包装生产企业该如何执行《指南》?

回收成本高、回收率低 包装废弃物处理处于瓶颈期

2018年,我国快递业务量突破500亿件,连续5年位居世界第一。国家邮政局提出,2019年快递业务量要完成600亿件。菜鸟绿色行动专家李天骐在接受科技日报记者专访时说,配送到消费者手中的包裹,需要消耗编织袋、塑料袋、包装箱、胶带、快递运单等多种耗材,包装是快递物流行业中产生废弃物最多的环节之一。国家邮政局的数据显示,仅2016年我国快递业就消耗了32亿条编织袋、86亿个包装箱以及3.3

亿卷胶带。随之而来的是,在我国特大城市中,快递包装垃圾增量已占到生活垃圾增量的93%,部分大型城市则为85%—90%,这些包装垃圾以纸张、塑料为主。“国家政策和企业措施只能相对减少一部分快递包装的垃圾,不可能解决快递包装的全部问题。”中国仓储与配送协会副会长王继祥说,回收成本高、回收率低,加上当前我国垃圾分类体系尚未完全建立起来,快递垃圾不利于回收。李天骐也表示,从目前看,包装废弃物处理仍处于瓶颈期。其中,纸质包装有相对完善的回收再利用机制,2017年约有90%的纸质包装物通过各种方式得以再利用。“但是快递业要减少环境影响,还是面临很多挑战。比如用于快递包裹的包装袋、胶带等塑料制品,只能被用于焚烧发电或填埋处理,无法有效循环利用。因此,根据《指南》要求,推广绿色包装,势在必行。”

增强新材料研发创新 建立高效智能绿色解决方案

由于目前包装存在的种种问题,《指南》要求快递企业在采购和使用塑料包装时,可加入全生物降解塑料,探索使用循环快递箱、共享快递盒等新型快递容器,逐步减少包装耗材用量,并推进包装物回收再利用,“循环使用次数不低于20次”。李天骐说,快递企业通过新材料的研发创新,

采用环保、易于回收的包装方案,推进包装减量化,可有效减少快递包装环节的过度包装、资源浪费等问题。2016年,菜鸟作为开放式的物流网络平台,与圆通、中通等全球物流合作伙伴启动了物流的“绿色行动计划”,通过智能物流骨干网的协同模式和智慧技术投入,建立以绿色仓配、绿色包裹、绿色回收、绿色智能为主要抓手的绿色解决方案,推动物流行业向绿色物流转型升级。当前,根据《指南》,物流业正加速升级绿色包装标准和解决方案,一大批创新环保措施和产品已在中国落地。如中国邮政研制的可降解塑料包装袋、环保封装用品;苏宁物流推出的共享快递盒、冷链循环箱、零胶纸箱;中通快递启用的绿色循环帆布袋、可降解包装袋等,有效缓解了传统包装带来的污染问题。据邮政部门初步统计,截至目前,主要品牌快递企业通过采取减少过度包装、循环利用纸箱等措施,每年至少可节约快递封装用品55亿个;电子面单的普及率提升至92%,每年至少可节约传统纸质面单314亿张。

探索建立黑名单制 推动建立联合惩戒机制

除技术引领、企业自律、消费者提高环保意识外,国家层面的监督和激励也非常重要。国家邮政局局长马军胜强调,聚焦减量化、再利用目标,打好

污染防治攻坚战;推动落实国家绿色发展结构性减税等优惠政策,加强对落实行业生态环保责任清单情况的监督检查和考核等。国家邮政局政策法规司司长金京华也表示,将配合有关部门开展快递包装产品绿色认证,引导和支持电商、快递企业、消费者使用通过绿色认证的快递包装产品。“同时,将加大绿色快递包装产品质量监督检查和情况通报力度,将快递绿色包装纳入绿色产品信用体系建设,探索建立黑名单制度,推动建立联合惩戒机制。”国家邮政局日前宣布,新增浙江嘉兴、福建厦门、山东青岛、河南鹤壁、湖北恩施为绿色快递综合试点城市,并在快递企业中开展可循环中转袋(箱)全面替代一次性塑料编织袋试点等。不过,“使用绿色包装和循环材料会增加企业投入的成本,可能导致部分成本转嫁到消费端。”中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文说。“我们目前使用的普通塑料袋,在自然条件下需要200年才能实现降解,而使用生物降解塑料快递包装后,采用堆肥方式,半年可实现90%以上降解,若温湿度合适,1年内可全部降解为二氧化碳和水,是真正的环境友好型包装。”邮政科学研究院检测中心常务副主任把守举例说,但是使用生物降解塑料包装袋的成本,可能是现有包装袋的2倍以上,这对快递行业的成本控制提出了新挑战,也需要消费者提高绿色环保意识,为未来可能实行的“环保快递”支付更多费用。

新政一览

吉林 给予同等待遇 助新型研发机构发展

近日,吉林省出台了《加快新型研发机构发展实施办法》(以下简称《办法》),对围绕吉林省重大科技创新需求,采用多元化投资、企业化管理和市场

化运作等方式,主要从事科学研究与技术开发及相关的技术转移、衍生孵化、技术服务等活动的独立法人机构,鼓励其设立新型研发机构。

根据《办法》,吉林将在节能、新能源与智能网联汽车、先进轨道交通装备、现代中药、生物医药和高性能医疗器械等多个领域,重点依托长春新区、国家级开发区、农业科技园区、可持续发展实验区等区域和创新型企业、高校、科研院所,培育引进一批新型研发机构。

《办法》要求,新型研发机构必须依托国内一流科研院所、高校和行业龙头企业科研平台,或境外国际知名大学、跨国公司、研究机构等高水平研发平台,具有稳定的科研课题成果来源;要拥有一支国内外高层次人才团队领衔的研发队伍,且研发人员占职工总人数比例不低于50%,其中硕士或中高级职称以上研发人员应占研发人员总数的50%以上;同时新型研发机构以技术研发与服务为核心功能,研究成果以技术许可和转让方式等予以转化。

对于认定的新型研发机构,《办法》规定,吉林省科技创新等专项资金,将以后补助的方式支持其建设和发展,对符合条件的鼓励各类创投基金优先给予股权投资,并且在承担科技计划项目、重大科研设施和大型科研仪器开放共享、开展职称评审等方面,给予其与科研院所、高等学校同等的待遇。同时,对符合条件的机构从事技术开发、转让以及与之相关的咨询、服务所得的收入,征增值税;科技人员还可以通过股权收益、期权确定等方式更多地享有对科技成果的所有权和处置权。(马维维)

黑龙江 优化营商环境 规范公权力行使

黑龙江省十三届人大三次会议近日审议通过《黑龙江省优化营商环境条例》,针对新官必须理旧账、构建亲清政商关系等社会

关注热点作出规定,以此规范公权力行使,依法平等保护市场主体合法权益。

这一条例规定,各级人民政府和有关部门“新官必须理旧账”,坚持法定职责必须为、法无授权不可为,保持政策的连续性和稳定,依法作出的规划、行政决定等不得随意改变。县级以上人民政府应当建立项目落地保障机制和承诺办证制度,实行项目跟踪服务责任制,可以指定有关负责人或者工作人员提供无偿代办项目审批服务。

这一条例明确规定,各级人民政府和有关部门履行与市场主体签订的合法合同,兑现以会议纪要、文件等书面形式承诺的合法优惠条件,不得以政府换届、相关责任人调整或者当地政策调整等为由不履行兑现,或者迟延履行兑现。因人民政府和有关部门责任导致有效合同不能履行、承诺的合法优惠条件不能兑现,给市场主体造成损失的,当予以赔偿。

对构建亲清政商关系、建立政企沟通机制,条例明确规定,各级人民政府和有关部门可通过组织企业家座谈,应邀参加企业和行业协会、商会举办的座谈会、年会等活动,听取意见建议,帮助企业解决发展中的重大问题。相关工作人员同时应当遵守住宿、交通、就餐等公务管理有关规定,不得接受馈赠。

将于3月1日起施行的《黑龙江省优化营商环境条例》规定,政务服务机构和有关部门在公布的办公时间内,无正当理由不得拒绝提供办事服务,不得限定每日办件数量。(据新华社)

天津 守护“碧水蓝天” 严格限制高污染项目

为了守护“碧水蓝天”,天津市十七届人大二次会议近日表决通过了《天津市生态环境保护条例》。条例明确规定,实行生态环境准入清单制度,禁止新建、扩建高污染项目。

《天津市生态环境保护条例》共8章、84条,自2019年3月1日起施行。天津将实施更严格的生态环保标准和管理措施。条例规定,对国家环境质量标准和污染物排放标准中已作规定的项目,天津市可以制定严于国家标准的地方标准。对超过重点污染物排放总量控制指标或者未完成国家确定的环境质量目标的区域,市和区生态环境主管部门应当暂停审批该区域新增重点污染物排放总量的建设项目环境影响评价文件。

天津还将推动形成绿色生产生活方式。条例明确,严格执行国家产业政策和准入标准,实行生态环境准入清单制度,禁止新建、扩建高污染项目。严格执行国家关于淘汰严重污染生态环境的产品、工艺、设备的规定,推动落后产能退出。鼓励和支持企业实施绿色改造,提高资源、能源利用效率。优先发展公共交通,倡导和鼓励公众选择公共交通等绿色出行方式。为了落实京津冀协同发展重大国家战略,条例还对区域联防联控作出了规定。(据新华社)

扫一扫
欢迎关注
政策解读时间
微信公众号

