

科技委员“任性”发言 管理部门坦诚回应

本报记者 王飞 刘晓莹 杨雪 高博

■两会声音

“教育部、科技部的科研项目评审结果应该当场开票,这是对你们的保护,请你们千万不要心存侥幸!”中科院院士杨元喜委员话音刚落,全场哄笑,呱呱鼓掌。

今天上午,两会科技组首次联席会,十几位科技界委员争相“吐槽”,与会的科技部、教育部、环保部官员则与委员们坦率互动。

听完杨元喜发言,与会的科技部副部长张来武也笑了,“我们已经开始尝试,去年科技部、教育部等部门联合举办了第二届中国农业创新创业大赛,决赛项目评选就现场开票当场出结果。当然,目前就做到你要求的,确实有难度,但我们会继续努力”。

“今天北京雾霾又来了!”中国林业科学院首席专家杨忠岐委员感叹道。参会的环境保护部副部长李干杰马上接话:“2014年PM2.5浓度较2013年下降了

11.1%,京津冀降12.3%。《大气污染防治行动计划》还是有针对性的,因此我们要有信心。”

现场气氛坦诚而热烈,参会的委员备受“鼓舞”,各种麻辣声音接踵而至。

别公布“0票项目”

“我建议在项目答辩当场公布评审票数或分数时,只公布评上的项目,不要公布得票低的,特别是得0票的”。北京理工大学教授王涌天委员说,“这样可以对那些保持公正却又被打‘招呼’的专家避免尴尬。”

王涌天还建议:“如果某位专家的评审结果总是和同行相左,那么就要考虑降低其评审结果的权重。”

大科学设备“有马无鞍”

“大型基础科研设施建管脱节,运行保障难以到位。”中国原子能科学研究院院长万钢委员说,“大科学

设施的项目审批中,主体设备资金一般能保证,实验终端设备费用常常被压缩。国外实验终端和主体设备费用比例一般是1:1到1:2,而我国还不到1:4,这造成大科研设备建设后‘有马无鞍’。”

万钢表示,尽管之前国务院出台意见,要求向社会开放大科学设施,但没提运行费缺口的事。

别脚踏官学“两只船”

“我建议凡是被提拔上校长一级的局级以上官员,不得脚踏两只船,要继续挂名招收研究生,应当清退他们变相占用的人力和财力资源,平息教授们敢怒不敢言的情绪。”上海大学教授吉永华委员这番话引来其他与会者连连点头。

“这不是我个人的呼吁,是历届两会中政协委员的呼吁!”吉永华说,“有些研究生选择校长做导师,以为是一件很好的事情,结果读书几年下来都没见过一次导师!”

中国博士后“太少了”

“目前,中国从国外招收的博士后360多人,非常非常少。”清华大学教授邢新会委员说,“欧美博士后制度改变了大学的职能角色,使其成为吸引全球才俊的渠道,但中国博士后还太少。”

(科技日报北京3月7日电)



3月7日,出席全国政协十二届三次会议的政协委员在小组驻地进行界别联组会议,联系本界别实际讨论政府工作报告和政协工作。图为科技部副部长张来武(右一)参加科技界别联组会,就委员们的提问进行解答。

本报记者 洪星摄

中国制造该向苹果学什么?

——企业家代表谈制造业困局倒逼“中国制造2025”

本报记者 盛利

■代表委员访谈

“一般人认为苹果只做设计不做制造。实际上,富士康只是苹果产品生产部分的执行单元。”谈及“中国制造”未来发展,海信集团董事长周厚健代表认为,在“互联网+”时代,“轻资产、弃制造”成为很多企业的选择,但不管互联网、大数据,还是云计算,都离不开制造业这个根基。

苹果真的和制造不相关吗?周厚健并不这样认为,“现代化制造业其实早已今非昔比。苹果公司拥有一批令制造业震惊的材料、工艺、模具、制造装备、仪器仪表、信息化等大师级专家和技术。而所谓生产制造业,只是按照苹果的设计规划,进行固定资产投资和组织生产而已”。

曾经行遍全球的“中国制造”正面临怎样的挑战?周厚健说,“我国200多种工业产品的产量和出口量位居世界第一,几十种产品的出口占到全球的70%以上。但近年来,产能过剩、利润率低、发展粗放等正严重困扰我国制造业发展。”“中国制造”的未来该怎样走?中国制造该向苹果学什么?周厚健认为,制造业

困局正倒逼“中国制造”转型升级,就要像政府工作报告中提出的,实施“中国制造2025”,坚持创新驱动、智能转型、强化基础、绿色发展,加快从制造大国转向制造强国。

三角集团董事长丁玉华代表感触颇深,“改革开放以来,我国轮胎生产量、出口量连续多年居世界首位。但在全球市场布局中,我国轮胎产品仍处在中低端,轮胎产业总体上大而不强。品牌含金量低,销售利润率低,价格恶性竞争,导致中国轮胎与全球化消费需求差距越来越大”。

“截至去年,国内轮胎行业库存增长20%以上,库存资金额达240亿元。仅乘用车胎出口方面,从2014年11月至今已负增长10%以上。目前,我国轮胎行业平均利润率在4%至5%,而国际先进企业大多在10%至20%以上。”丁玉华通过一组数据说明,随着我国制造业人口、资源红利的不断萎缩,低端制造未来发展难以以为继。

“目前,世界不少国家都对轮胎产品的节能、环保、低噪、舒适等性能提出了更高的要求;新能源汽车飞速发展,也对轮胎耐久性、智能型等提出更高要求。欧盟

从2012年实行轮胎标签法,对轮胎滚动阻力、噪声、湿地抓力等性能指标提出分级管理,提高市场准入门槛;美国、日本都在提高轮胎标准。但在我国,这些仍处于相对落后的行业水平。”在丁玉华看来,只有不断提高行业标准、准入门槛,淘汰落后产能,才能使中国传统产业升级,甩下包袱、轻装上阵。

“中国制造2025,本意上是智能制造为突破口,通过信息化手段,加强企业从管理、制造、生产的全过程信息化。通过工业互联网的发展,使产业组织更高效、生产更科学化、生产组织更便捷化。”江苏省经信委主任徐一平代表认为,“我想,工业互联网的发展,无论是对制造业的发展,还是工业互联网企业本身,都有一个很大的推动作用”。

“制造是我国最具竞争力的产业,也是中国经济增长最关键的动力来源。”周厚健说,“无论中国制造2.0、德国工业4.0,还是美国现代制造,都要经历从产品策划、研发、生产到交付、用户体验、用户交互,再到产品迭代升级的螺旋上升过程。发展提升制造业,并使之大幅做强,这是中国制造业的唯一出路。”

(科技日报北京3月7日电)

才容易得到信赖和尊重。”

影响中国制造业的大忌是社会的太过浮躁。周厚健认为,“浮”就是轻浮,大家追求快钱、热钱。“我对‘电商’有些担忧,无可否认,电商是未来销售的主要通路。但我们发现‘低价’是电商销售的核心,它满足了中国人图便宜的心理。而很多产品的‘便宜’,是以牺牲质量、成本甚至是减少工序为代价的,所以,电商的很多产品都是三无产品甚至是假冒伪劣。从这个意义上讲,火爆的电商会降低和削弱中国制造的‘品质’和‘水平’。”

“或许我太保守,海信30多年坚守研发和制造。”周厚健说,“社会需要借风高飞的‘猪’,也需要脚踏实地的孤独的‘夜行者’。我相信,10年后,有智慧的高端制造业会成为无价之宝。”

科技厅长的两会日记

雄心勃勃的“中国制造2025”

周国辉

3月7日 晴有重雾

上午在浙江厅参加全体会议,对媒体开放,有50多位中外记者旁听。继续审议发言,留50分钟集体接受记者提问。

主持会议的李强省长简要介绍省情后,就请记者提问。第一个获准提问的是位穿红衣的女记者,被提问的竟是鄙人。她说,自己是人民网记者,要我谈谈对实施“中国制造2025”的认识和浙江的机会。

这确实是个全新的概念和战略计划。幸好日前我查阅过有关资料,昨天又刚好看过苗圩部长的解读,知道一些背景。按照国务院要求,工信部组织150多位院士专家,用一年半时间制定了一个跨30年的产业战略构想,分三步走,第一步是2025年,所以称中国制造2025。这是经济新常态下中国制造业未来十年的顶层规划和路线图。目的是实现“向工业强国转型”,即中国制造业向中国创造、中国速度向中国质量、中国产品向中国品牌的三大转变。这应当是一个切合实际、顺应趋势、彰显国力雄心勃勃的产业和经济规划,类似于德国工业4.0,当然是完全的中国版,其对中国制造业转型升级、抢抓新一轮产业革命、赶

超世界发达国家具有十分重大的战略意义。

我说,浙江地处东部沿海,凭籍良好的区位、生态和人文优势,特别是市场化改革形成的浙商群体优势,早已成为全国重要的制造业大省。但和全国一样,大部分处于产业链的中低端,核心技术和装备受制于人,生态环境影响已趋饱和。这几年来,浙江深入实施“八八战略”,围绕打造经济升级版这一目标,全面实施两化深度融合,统筹推进“三改一拆”“四换三名”“五水共治”等重大举措。这套组合拳的名称叫转型升级,即以环境倒逼转型,以创新牵引升级,以改革释放红利,实践证明是有效管用的,取得了显著成效。我列举了五个方面正在具体推进的工作。

我认为,实施“中国制造2025”,浙江有明显优势,是重大利好和前所未有的机遇,当然也是重大挑战。要按照政府工作报告要求,坚持创新驱动、智能转型、强化基础、绿色发展,切实推进“中国制造2025”战略在浙江的深入实施。

(作者系浙江省科技厅厅长)



周厚健代表: 坚守和诚信对制造业发展最可贵

科技日报讯(记者王建高 通讯员邵丽娜)3月5日,李克强总理在政府工作报告中强调,要实施“中国制造2025”,加快从制造大国转向制造强国。

全国人大代表、海信集团董事长周厚健对此深有感触。周厚健代表认为,制造业是一个国家经济的“根”。“海信做了45年,我干了33年,一个国家真正的强大,必须以制造业为基础。”周厚健说。

谈到“制造业”的核心,周厚健代表有自己的观点:坚守和诚信最可贵,靠谱比能力更重要,无论是制造的过程还是操作的产业工人甚至是产出的商品均是如此。而不诚信的苦头我们吃得太多,那些难以做稳的市场大部分被个别中国企业的粗制滥造伤害和透支了。

周厚健说:“所以,我对诚信看得比什么都重要。海信每年都做诚信经营自检报告。一个有诚信的人,

改革提速了,但是还不够,“市长代表”痛批: 一个项目81个审批耗费一年,太慢了

本报记者 王延斌

■两会话题

“现在,即使经过改革,一个工程最多还需81个审批环节。即使一切顺利,这场长途跋涉也得需要半年甚至一年,实在太慢了。”温州市市长陈金彪代表在调查中发现,地方发展中“审批”难题依然存在。

深化行政审批制度改革是政府调动各方积极性、释放市场主体活力的重要途径。一年多来,中央政府已取消和下放600多项行政审批事项,一些省份行政审批事项数量甚至超过六成。但陈金彪发现,“攻坚任务仍然繁重,特别是对前置审批的改革目前涉及不深,审批中介服务不成熟,管理失范问题仍然突出”。

陈金彪分析,第一个是前置审批环节过多,“一项

大的审批包含许多小审批,像住建部门的施工许可证,需要的前期手续多达8项,安检手续要15项,还有5项消防审核意见。把方方面面的情况加起来,一个工程的许可证最多可达81项前置审批”,“对审批部门来讲,可能只需要81个材料齐全,2到3天便可审批。但对申请人来说,办理完可能要半年甚至一年,实在太慢了。”

这个问题得到了娃哈哈集团董事长宗庆后代表的认同,“现在,影响企业发展的一大因素还是审批过多,要想投资可能审批都要半年到一年,有的一年都批不下来,前置审批太多”,“经济怎么能搞活?”

陈金彪认为,第二个问题是前置审批权设定不规范。目前,行政许可法对行政许可事项的前置审批没有明确规定,这可能会造成部门自行扩权。比如环境

保护法规定,容易发生水土流失的区域要进行保护方案报批,环保部门的文件就把“容易发生水土流失的区域”扩展为全部区域。该管的不管的都要管。

在陈金彪看来,第三个问题就是审批中介机构管理有待加强。“目前,审批中介服务乱已经成为影响前置审批提速的最大因素。”陈金彪认为,由于利益输送的多元化,造成了审批中介服务的内容不断增加,建设项目从立项到竣工通常会涉及29大类,50多个中介项目,几乎每一项前置审批都伴随中介机构,“一些审批的中介机构与审批部门利益捆绑在一起,造成了垄断或者是半垄断,社会上称这些中介机构为‘二政府’或‘红顶中介’,也成为滋生腐败的土壤”。

对于陈金彪的这种看法,宗庆后深有体会,“有的审批附带第三方认证,还是审批部门指定的中介机构。这里面花费不菲,给企业造成很大负担,还拖延了投资时间”。

针对上述问题,近年来国务院和相关部门采取了许多措施,“比如说,国务院两次调整了工商登记,前置审批转为后置的就有113项,国家发改委和中编办也联合发文,取消资金信用证明等18项项目核准的前置条件。这些为建设项目的提速,提效迈出一大步。”但陈金彪表示,“这些还不够”。

为了让“一个工程81个审批环节”的情况不再出现,陈金彪认为,审批的前置条件要通过立法予以明确,制定行政许可法的实施细则,减少设定前置审批的自由裁量权;开展现有审批前置条件的清理规范,按照“法无授权不可为”的原则,先行清理予以取消,不能随意给企业增加负担;对确实不能取消的前置审批,可以采取放权或者是合并,确实减少审批的层级。

“积极推进中介机构改革,打破中介垄断引入适度竞争机制。”对于这一条,陈金彪希望,“国家出台中介机构管理条例,明确中介机构跨区服务的备案为告知性备案,不得作为承接业务的前置条件,也不得作为审批的前置条件;推行中介机构与政府部门脱钩,下放中介机构的审批权,确保地方有足够中介机构参与竞争的竞争。”

(科技日报北京3月7日电)



3月7日上午,云南代表团举行“媒体开放日”,开放日后,男代表提前送上三八妇女节祝福,获得女代表的集体点赞。

本报记者 周维海摄

马航班机失联一周年之际,航天专家庞之浩表示: 天基通信系统可避免MH370悲剧重演

本报记者 付毅飞

2014年3月8日,马航MH370航班从吉隆坡国际机场起飞,一年后仍音讯全无。航天专家庞之浩今天向科技日报记者表示,虽然该航班仍未找到,但此次事件已凸显卫星在民航飞机飞行中应急监控的缺失,体现出把天基信息链路全面引入机载通信设备的重要性,使卫星在民航飞机空管与搜救方面的应用得到全球航空和航天界的高度重视,从而开启了未来天空地海一体化监视和应急响应体系建设的序幕。

庞之浩说,目前通信卫星已能提供无线信号采集、卫星搜寻服务,可接收飞机发出的信号甚至进行紧急通信。但此前机载卫星通信终端与通信卫星配套服务的昂贵,阻碍了其普及应用。

MH370航班失联近一周时,国际移动卫星曾接收到

过MH370航班发送的常规自动信号,这为搜救救援提供了重要的空间信息支持。遗憾的是马航并没有采购相关通信服务,所以卫星仅与飞机完成了应答通信,没有建立通信链路,无法获取飞机通信寻址报告系统数据。

庞之浩认为,未来的天基通信系统在加强飞机空管与搜救方面优势显著。他说,天基系统基本上使用一套网管系统,通信是“单跳”完成,无需接力;卫星在服务区内无缝覆盖,不受地理限制;可同步解决驾驶舱、客舱的通信需求,前舱通信能为航空公司提供一条商业和安全共用的实时安全通道,后舱通信能满足乘客的上网需求,使个人即时通信成为另类的“航空记录仪”。

目前,可提供远海区域飞机监视能力的天基广播

式自动相关监视(ADS-B)中继系统,是国际民航组织确定的未来主要监视技术。庞之浩说,该技术将卫星导航、通信技术、机载设备以及地面设备等技术相结合,并能扩展至空地、空空、空天等多种传输链路,能提供更安全、高效的空中交通监视手段,有效提高管制员和飞行员的运行态势感知能力,扩大监视覆盖范围,提升空中交通安全水平、空域容量与运行效率。

他介绍,美国、欧洲均已启动了低轨卫星星座接收转发ADS-B信号的研制和部署工作。

美国宇航局和Harris公司已考虑在“下一代铱星”星座上安装ADS-B系统。该星座包括66颗低轨通信卫星,将于2015年开始发射,于2017年部署完毕,利用其携带的ADS-B接收机,从2018年开始监视

全球民用客机。同时美国计划至2020年,让所有在美国空域飞行的飞机都安装ADS-B系统。

欧洲已完成天基ADS-B系统试验,并积极向业务化方向发展。2013年5月7日,欧洲航天局的“星上自主项目—植物”卫星携带德国航天局研制的试验性ADS-B接收机上天。试验证明,在不需升级现有有机载设备的情况下,接收机仍然能够在2小时内接收到12000个ADS-B数据。2013年10月,德国航天局与合作伙伴SES Astra公司和泰雷兹-阿莱尼亚德国公司签订长期合同,计划利用名为TRITON的微小卫星平台,对天基ADS-B接收系统进行进一步验证,以此推进其业务化。欧洲还计划自2015年起,要求在欧洲空域飞行的飞机安装ADS-B系统。

庞之浩表示,预计到2020年,民航飞机运行管理和监视将完成从以地基为主到地基、天基结合的转变,荒漠地区和远海地区飞机的实时监视能力有望得以实现。“展望未来,若某航班在海域飞行时失联,通信卫星能及时获得飞机失联时的位置、高度、速度等关键信息,立即锁定出事区域。”他说。

(科技日报北京3月7日电)