

江苏：量身打造高新区评价标准 湖北：科技项目审计“三个区分”

科技日报南京6月22日电(记者张晔)记者从22日召开的江苏政府新闻发布会上了解到,高新区今后不再套用经济技术开发区、保税区评价办法,该省专门出台为高新区量身打造的评价标准,旨在引导高新区建设成为自主创新的战略高地,培育战略性新兴产业的核心载体和抢占高新技术产业制高点的前沿阵地。

江苏目前已建有16个国家高新区和29个省级高新区,国家高新区数居全国第一。

“江苏对各种类型的开发区采用同一种考核办法,导致开发区在多年的发展中有所‘趋同’,特色发展难以体现。”该省科技厅副厅长蒋洪表示,“当前江苏高新区在全国总体排名中的位次并不理想,在高新区考核评价中创新绩效导向不够突出,与国家对新高的评价指标体系也不够契合,这导致一些地方出现对高新

区发展重视不够、定位不准确、科教等创新资源在高新区内集聚度不高的情况。”

江苏省发布的《高新技术产业开发区创新驱动发展综合评价办法(试行)》(以下简称《评价办法》)重点突出创新驱动导向,设置知识创造和技术创新能力、产业升级和结构优化能力、国际化和参与全球竞争能力、可持续发展能力4大类、44项具体评价指标。

据了解,《评价办法》明确对高新区的综合评价工作每年开展一次,依据评价结果对高新区实施动态管理,成绩靠前的将优先推荐升级为国家高新区,对成绩位列最后以及有关重要评价指标位列最后的,将予以通报和约谈,对连续两年综合评价结果位列最后的,予以通报批评并责令限期整改,整改期间停止享受省级高新区相关政策。

科技日报讯(记者刘志伟)近日,湖北省审计厅在

全国率先出台《关于创新完善科技经费审计更好地服务我省科技创新的意见》(以下简称《意见》)。要求全省各级审计机关破除限制科技创新的旧有条条框框,充分发挥审计在科技改革创新中的支持促进和保障作用。

《意见》指出,对于科研单位和人员的以下行为和做法,包括:对于科研单位和人员,财政科技项目预算编制不细化,自主调剂使用项目直接费用和结余资金的;用于人员激励的绩效支出占直接费用扣除设备购置费的比例不超过20%,发放参与项目的人员、科研辅助人员劳务费的;研发团队在鄂实施科技成果转化收益的享有比例不超过99%,承担省内企业委托研发项目获得劳务收入不超过研发团队使用经费70%的等,审计都要予以支持和认可。

湖北省审计厅行政事业审计处处长秦防修在

接受记者采访时说:“新出台的《意见》肯定了人脑价值和智力成本,赋予了领军科技专家更大经费支配权,首次明确直接费用扣除设备购置费不超过20%可用于劳务支出,而以往审核标准中这一比例仅5%。”

《意见》强调,各级审计机关在具体审计工作中要以6月1日国务院常务会议要求和湖北省“成果转化十条”“高校院所服务企业技术创新十条”作为评判标准,搞好“三个区分”。把因缺乏经验、先行先试出现的失误和错误,同明知故犯的违纪违法行为区分开来;把上级尚无限制的探索性试验中的失误和错误,同上级明令禁止后依然我行我素的违纪违法行为区分开来;把创新工作中的无意过失,同谋取私利的违纪违法行为区分开来,实事求是反映问题,客观审慎地做出审计处理和提出审计建议。

■科星灿烂

“我最早是做液压电梯的,之后又参与设计制造大型盾构掘进装备,现在关注机械制造学科交叉领域的探索研究,比如与浙江大学医学院合作研制生物器官3D打印机。”中国工程院院士杨华勇说。他凭借其主持的“盾构装备自主设计制造关键技术及产业化”项目,获得了2012年国家科技进步一等奖,那时,他的另一个身份是我国“863”计划盾构机项目的首席专家。

1988年,杨华勇获得英国巴斯大学博士学位。转年在春节期间回国探亲时,顺道参加了在浙江大学举办的国际学术会议,受到浙江大学时任校长路甬祥的邀请,杨华勇决定提前回国,到浙江大学工作。最初,杨华勇由于不熟悉国内学术环境,很难申请到科研经费。后来,他尝试着与企业合作,解决经费难题。

“第一笔经费是浙江省科技厅的8万元,与民营乡镇企业杭州西子联合控股集团已是中国民营企业500强。”杨华勇说,长期稳定的产学研合作是世界性的难题,合作的最终目标就是要一起闯过在国外被称为“死亡谷”的科技创新到产业化这段路。

高校的科研大都是做“0到1”的事情,而“1到10”“10到100”“100到1000”最好由企业的研发部门牵头与高校一起做,但大多数企业却期望从大学直接拿到“量产”的技术“钥匙”。杨华勇接下了“0到100”的工作。在与电梯制造企业合作的12年中,杨华勇坦言做了很多不该高校科研人员做的事情。功夫不负有心人,2003年杨华勇主持的“电液比例节能型电梯液压力度控制技术”项目获得国家科技进步二等奖。

作为流体传动与控制领域的专家,杨华勇帮助企业解决技术难题是常有的事。杨华勇回忆,从1998年他就开始在全国各个工地奔波,为那些“水土不服”的“洋盾构”看病,成了隧道里的“急诊医生”。“最初,企业进口的都是二手盾构机,施工中出现问题的概率非常大。国外的技术专家到达现场解决问题的期间,企业消耗了大量时间和资金成本。”杨华勇说。

2000年,科技部组织了第一次针对盾构项目的联合论证。作为论证专家,杨华勇的态度坚定,力主推动国产盾构机的研发工作。在杨华勇的牵头下,浙江大学与中国中铁隧道集团、中铁工程装备有限公司、上海隧道工程股份有限公司、中国铁建重工集团等多家龙头企业开展合作。

2009年,天津地铁3号线营口道至和平路标段,首台国产复合盾构“中铁1号”以日掘进22.8米的速度在“督军街”赤峰道下潜行。它静悄悄穿过估价98亿元的“瓷房子”和张学良、段祺瑞等名人故居时,几乎检测不到地表沉降。同年,首台国产直径11.22米的“进越号”泥水盾构为上海世博会重大配套“打浦路越江隧道复线”工程画下了个完美的“弧度”——380米的最小转弯半径刷新世界纪录。如今“国字号”盾构已占国内新增市场的70%以上,实现了重大装备“中国制造—中国品牌”的跨越式发展。

杨华勇坦言,这些年做科研做关键技术项目,既要满足企业新产品研发的需求,同时还要一只眼睛“盯着”国外同行。“以前我们和国外有技术差距,现在作为科研大国,我们要从跟跑到领跑,难免会有失败,但这是一个必须经历的过程。”杨华勇说。

杨华勇：国产盾构的「开路先锋」

本报记者 王怡

《自然》杂志出特辑分析中国科研轨迹

随着中国逐渐在全球创新中获得领先地位,许多国家开始看重中国的科研力量。《自然》杂志数据显示,2012年至2015年间,中国的科研论文发表数量增加了一倍,排名世界第二,仅次于美国。中国科学院在世界优秀科研机构排行榜中排名第一,超过了哈佛大学和法国国家科研中心。上月英国广播公司在进入多个中国顶尖实验室和科研机构,采访大批一线科研人员后,推出了一篇名为《中国的科学革命》的文章,详细介绍了中国在天文观测、生命科学、中微子探测、深海科考和航天五大领域的最新进展。文章末尾写道:“世界拭目以待,中国的科学革命下一步将走向何方;中国是否能够完成向世界科学强国的转型。”

杨卫称,中国科学进步巨大,但是影响力依然不高。相比法国24%,美国18%,日本12%的在基础研究上的投入,中国的投入仅占研发总预算的5%。他表示,除加大投入外,还需提升基础研究的质量标准,采用更适当的指标追踪进度,评估成果。除论文发表数量外,还要注重引用量,推动重大科学问题上的突破。

杨卫坦言,中国依然存在不少科研不端行为。对此,必须在态度上做出改变,要从掩盖转变为揭露。同时,还要推动科研机构改革,将行政权力和学术权力分离开来,避免产生腐败。

在另一篇评论文章中,日本理化研究所发育生物学研究中心干细胞政策研究员道格拉斯·赛普和中国科学院广州生物医药与健康研究院院长裴端卿表示,与普遍的看法不同,中国在伦理敏感的生命科学领域的管理经验值得世界借鉴。

随着中国逐渐在全球创新中获得领先地位,许多国家开始看重中国的科研力量。《自然》杂志数据显示,2012年至2015年间,中国的科研论文发表数量增加了一倍,排名世界第二,仅次于美国。中国科学院在世界优秀科研机构排行榜中排名第一,超过了哈佛大学和法国国家科研中心。上月英国广播公司在进入多个中国顶尖实验室和科研机构,采访大批一线科研人员后,推出了一篇名为《中国的科学革命》的文章,详细介绍了中国在天文观测、生命科学、中微子探测、深海科考和航天五大领域的最新进展。文章末尾写道:“世界拭目以待,中国的科学革命下一步将走向何方;中国是否能够完成向世界科学强国的转型。”

追求环保、高效、智能化,是公路运输行业一直以来的发展方向。“超级卡车”项目,早已被美、德等发达国家纳入国家战略加以支持,在全球各大商用车品牌将节能减排列入第一要务的今天,我国终于迎来了自己的“互联网超级卡车”。作为中国继高铁之后第二张走出去的“新名片”,福田互联网超级卡车6月22日走出国门,在希腊雅典举行了中国互联网超级卡车全球创新联盟成立暨北京福田欧曼EST超级卡车全球发布仪式。

福田汽车作为我国自主研发、自主创新、自主品牌的中坚力量,不仅创造性地“重新定义卡车”,更携手美国康明斯和德国戴姆勒,整合了全球领先的汽车科技资源,标志着福田汽车再次走到了我国商用车创新发展的前列,也走到了从中国制造到中国智造转型升级的前列。

超级整合:推动中国物流系统全面升级

汽车运输承载着我国道路物流运输的主要职能,也是物流成本和碳排放的主要承担者。据统计,我国社会物流总费用与GDP的比率为18.0%,高于美国、日本9.5个百分点左右。因此运用先进的卡车设计制造技术和车联网模式,开发新一代卡车和相应新型物流体系,对我国公路运输实现节能减排、提高经济效率至关重要。



6月22日,水上飞机在演练中参与搜索落水人员。当日,2016年华东地区航空器事故海上搜救及调查联合演练在福建福州长乐国际机场以南开放水域举行。本次演练共有6艘各类船舶、1架专业救助直升机、1架水上飞机及100余人参加。图为华东地区首次举行的航空器事故海上搜救及调查联合演练。

■图片新闻

习近平同乌兹别克斯坦总统卡里莫夫举行会谈

(上接第一版)

双方还就上海合作组织发展交换意见。习近平指出,今年是上海合作组织成立15周年。中方高度评价乌方在担任上海合作组织轮值主席国期间为推动本组织发展和筹备塔什干峰会所作的重要贡献。中方愿同乌方和其他成员国一道,以塔什干峰会为契机,弘扬“上海精神”,把握本组织正确方向,推动上海合作组织

获得更大发展。

会谈后,两国元首签署了《中华人民共和国和乌兹别克斯坦共和国联合声明》,并见证了外交、经贸、知识产权、融资等领域多项双边合作文件的签署。

两国元首共同会见了记者。

会谈前,习近平出席卡里莫夫举行的欢迎仪式。习近平和夫人彭丽媛受到卡里莫夫和夫人卡里莫娃热情迎接。两国元首登上检阅台。军乐队奏中乌两国国歌。习近平在卡里莫夫陪同下检阅仪仗队,并同部分驻乌外国使节代表握手寒暄。

王沪宁、栗战书、杨洁篪等出席上述活动。

当地时间21日晚6时50分许,习近平结束对布哈拉的访问,乘专机赴塔什干,继续对乌兹别克斯坦进行国事访问并将出席在塔什干举行的上海合作组织成员国元首理事会第十六次会议。专机抵达塔什干1号机场时,卡里莫夫夫妇等热情迎接。

■聚焦

北京福田互联网超级卡车:

创新科技构建我国互联网智能汽车产业新生态

本报记者 贾婧

在此背景下,“福田互联网超级卡车”应运而生。福田互联网超级卡车是以“福田汽车”为母品牌,“EST”作为技术产品品牌,运用先进的“福田工业4.0”智能制造体系,为用户打造的具有绿色环保、节能高效的全新一代智能互联网卡车。

作为中国商用车第一品牌和全球销量最大的商用车企业,福田汽车集团积极践行我国政府提出的“创新、绿色、协调、开放、共享”的发展理念,携手百度公司和新能源企业力神集团,以及美国康明斯、德国戴姆勒、德国采埃孚、法国佛吉亚等全球科技领先企业共同打造绿色智能网联卡车。“电动化、智能化、互联网化和社交化的全新交通时代即将到来。”福田汽车总经理金玉说,通过节能与新能源、车联网和智能整车三大核心技术,福田互联网超级卡车不光做产品,更是打造面向未来的智能物流生态系统。

“全系互联网超级卡车产品的发布,不仅着眼于解决环境污染和应对气候变化等,也力图通过‘互联网+汽车’战略,充分运用物联网、大数据和云计算技术,推动我国物流系统全面升级,提升我国经济全要素生产率。”福田汽车市场与品牌总监李健表示。当前,我国经济结构调整和供给侧改革的步伐加快,提升公路货运效率,建立高效、环保和智能化的物流体系已成为经济发展的重点推进领域之一。福田互联网超级卡车依靠智能车联网技术,未来将逐步通过应用辅助驾驶、车货匹配、信息交互等车联网技术,最终实现货运车辆运营的可交互、可沟通和可监控。

为应对“面向未来的智能物流生态系统”这一目标,福田汽车集团将通过以企业为主导,集合“政、产、学、研、用”全产业链优势资源的国家级的自主创新跨界界组织,实现科技协同创新和产品示范推广应用,为互联网超级卡车产品研发、生产和应用提供技术支持,着力构建我国互联网智能汽车产业生态,助力智慧交通和智慧城市。

超级科技:创新突破核心技术 实现无缝隙人车对话

作为全新一代世界级高品质重卡,福田互联网超级卡车的超级之处在于其从智能、节能的核心需求出发,将智能卡车、智能物流融合在了“超级卡车”的理念和产品之中。以欧美高端重卡为标杆,采用戴姆勒平台,模块化前沿技术开发的全新一代高端重卡平台,搭载康明斯ISG超能动力,为重卡用户带来全新的价值体验。

最新版的福田互联网超级卡车动力强、起步快、加速快、爬坡快,适应多种路况需求,实现10万公里超长保养周期,节约运营成本9000元/年/车。“用户收益的背后是核心技术的突破。”李健说,福田互联网超级卡车在整车设计、动力系统匹配和智能控制三个路径上,实现以平台化为导向的模块化设计,全车线型超低风险设计,优化结构和新材料的轻量化设计,常规高效动力、混合动力与AMT的高效匹配。

福田互联网超级卡车以创新技术突破奠定未来发展基石,采用戴姆勒全新平台打造,搭载康明斯ISG超能动力及AMT变速箱,整车B10寿命达到150万公里,全面提升运营效率。

在核心零部件上,福田互联网超级卡车采用了液力缓速器,下长坡时可保持发动机的正常工作温度,保证行车安全,配备ABS制动防抱死系统、ESP车身电子稳定系统、ASR牵引力控制系统、防撞主动制动系统,全面保障司机人身安全;而在智能化方面,该卡车配备了LDWS跑偏预警、TPMS胎压监测系统、自动救援、车辆报警等服务,采用先进的CAN总线技术,实现在线故障监测、诊断、分析,帮助车队用户实现对车辆、人员、货物和业务全过程透明管理,全面满足用户需求。

超级布局:福田工业4.0 引领制造业创新革命

汽车工业进入了互联网时代。尽管整车企业都在研究、探索车联网,但多数企业都还是仅仅停留在“功能”阶段,而福田汽车已经瞄准方向,提速前行了。从新能源到车联网,再到高精尖汽车零部件,几年来福田开展的项目个个着眼未来。这些项目代表了中国汽车产业发展的方向和核心竞争力。

“‘中国制造2025’战略去年一经提出,立刻在国内制造业引发强烈反响。战略明确要求以制造业绿色改造升级、发展高效内燃机、推动智能制造、精准供应链管理和发展服务型制造等关键领域的突破,推升中国制造业整体水平。”福田汽车集团副总裁宋永山说,这也代表了今后十年我国制造业发展的方向,为福田实现产业转型的提供了首要参照。

在“中国制造2025”战略指引下,福田汽车集团今年推出了“福田工业4.0”理念,其核心内容为“一云、四互联、五智能”。宋永山介绍,按照“福田工业4.0”战略,福田汽车计划以车联网、大数据、云平台为基础,逐步建立起以客户为中心的生态系统,通过以创新强化品牌价值,以数字化、网络化、智能化理念实现体系再造、服务链延伸。并统筹各方面资源,打造高科技、创新型、世界级的产品创新中心。

福田汽车如今深度介入以跨境、跨界、制造+服务、汽车+互联网、众筹、个性化定制等为特征的新一轮制造业革命,在自身转型实现重大突破,而“超级卡车”项目等福田式大手笔,无疑将成为福田实现转型的重要战略依托。

未来,以绿色卡车和车联网为核心内容的福田互联网超级卡车项目,将提供切实可行的解决方案,引领中国商用车行业创新潮流,为中国制造再造新标杆,也标志着我国重卡行业正式开启未来高效运输的新征程。