

用更大力度整合优化全社会科技资源 未来五年全社会研发经费年均增长超7%

科技创新离不开科研经费的支撑。“十四五”规划纲要中明确提出,“十四五”时期经济社会发展主要目标包括:创新能力显著提升,全社会研发经费投入年均增长7%以上、力争投入强度高于“十三五”时期实际……

全社会研发经费投入,是一个国家和地区科技投入的重要构成,是衡量科技发展实力和竞争力的重要指标。专家指出,年均增长7%以上,意味着未来五年我国全社会研发经费投入的年均实际增速要高于7%;力争投入强度高于“十三五”时期实际,体现了国家对科技创新的重视以及进一步加大投入的决心。

“十三五”期间,我国科技实力跃上新台阶,全社会研发经费支出从1.42万亿元增长到2.44万亿元,研发投入强度从2.06%增长到2.4%。2020年

技术市场合同成交额超过28万亿元。世界知识产权组织发布的全球创新指数显示,我国创新能力综合排名从2015年的第29位跃升至2020年的第14位,是前30位中唯一的中等收入经济体。

同时,年均增长7%以上更意味着未来五年我们要用更大力度去整合优化全社会科技资源。

“这一指标彰显了新发展理念和高质量发展要求,体现了量力而行、尽力而为。”在国务院发展研究中心研究员吕微看来,研发投入的持续增长,既与国家的重视有关,也是技术创新能力发展到“三跑并存”阶段的必然要求。下一步,要瞄准世界科技前沿,强化基础研究,实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破。

70多年来,我国在科技投入方面取得的进展令人瞩目。但仍应清醒认

识到,与加快实现科技自立自强、建设世界科技强国的目标相比,我国的研发投入强度还需进一步提升。

从累计投入来看,1991年以来我国研发投入总投入与世界第一梯队还有较大差距。科技投入有很强的循环累积效应,科技创新效果的显现依赖于长期投入和持续积累。要加快实现科技自立自强,仍需大量科技投入的支撑。

与此同时,我国研发经费投入结构不平衡等问题还有待解决。例如基础研究经费来源单一问题,我国基础研究经费占比低于发达国家15%至20%的普遍水平;基础研究高度依靠中央财政投入,地方、企业对基础研究投入不足。

专家建议,应加快构建多元化投入体系,加强财税、金融等政策的综合设计,形成有机的政策体系,进一

步引导风险投资、慈善捐赠、高校自有资金等投入研发活动。

“当今世界正经历百年未有之大变局,科技创新是其中一个关键变量。”科技部部长王志刚指出,新一轮科技革命和产业变革正在重构全球创新版图、重塑全球经济结构,科学技术从来没有像今天这样深刻影响着国家前途命运,从来没有像今天这样深刻影响着人民生活福祉。

打造国家战略科技力量、强化基础研究和原创能力、完善科技创新体制机制、造就更多高水平科技人才……未来五年乃至更长远的时间,以加快科技自立自强为主线,中国还将打出更多创新的“组合拳”,科技的大投入必将迎来创新的大迸发,中国科技创新未来更可期。

新华社记者 胡喆 陈席元
(新华社北京3月28日电)



3月28日,工作人员对FAST反射面板进行常规维护。当日,工作人员对“中国天眼”进行常规维护和保养,给“天眼”进行全面“体检”,保障“中国天眼”运行安全。被誉为“中国天眼”的500米口径球面射电望远镜(FAST)于2016年9月25日落成启用,2020年1月11日通过国家验收正式开放运行。目前,“中国天眼”是全球最大且最灵敏的射电望远镜,综合性能全球领先,极大拓展了人类观察宇宙视野的极限。新华社记者 欧东衢 摄

长三角协同立法 促进保障长江流域禁捕

新华社杭州3月28日电(记者岳德亮)浙江省人大常委会、安徽省人大常委会近日分别通过促进和保障长江流域禁捕工作的相关决定。为了体现长三角三省一市立法的协同性,决定的实施时间统一为2021年4月1日。

2020年12月24日至25日,长江“十年禁渔”长三角地区三省一市人大联动监督、协同立法座谈会在上海召开,沪苏浙皖三省一市人大共同商定,由上海市人大常委会牵头,长三角地区长江流域禁捕采用法规性决定的方式,争取在2021年第一季度同步出台决定。

三省一市出台的决定分别明确了总体要求,划定禁捕区域和期限,并且将禁捕工作纳入国民经济和社会发展规划,建立禁捕重大事项协调机制,定期听取禁捕工作情况汇报,研究解决重点难点问题,将禁捕工作情况纳入绩效考核和目标任务考核体系。

为了禁捕工作形成合力,共同查处违法行为,结合浙江省多年实践,《浙江省人民代表大会常务委员会关

于促进和保障长江流域禁捕工作若干问题的决定》指出,推进渔业执法领域数字化改革,加快渔船精密智控等数字化应用体系建设,探索推进水陆联动和部门联合执法、联动执法、协同执法,加强禁捕区域垂钩管理。

禁捕工作需要全社会参与,既要积极宣传引导,营造“不敢捕、不能捕、不想捕”的社会舆论氛围;更要让退捕渔民安心转产,生活有保障。浙江省的决定指出,省人力资源和社会保障主管部门和相关设区的市、县(市、区)人民政府要加强退捕渔民的就业指导和职业技能培训,优先安排就业困难退捕渔民从事公益性工作。

长江流域禁捕,特别是长江口禁捕,需要三省一市在长三角一体化发展国家战略基础上,探索长江流域禁捕跨省联动监督、协同立法、联合执法。三省一市在决定中提出,要探索建设覆盖三省一市的船舶登记信息共享平台、渔船动态监管平台、水产品市场流通追溯监管平台和执法信息互通共享平台,共同查处破坏禁捕的违法犯罪行为。

全球共享汽车行业 仍然面临多重阻力

新华社北京3月28日电(经济参考报)26日刊登王婧撰写的《全球共享汽车行业仍然面临多重阻力》。文章摘要如下:

共享汽车作为共享经济的一种重要形式,其发展一直为人们所密切关注,并被视为未来汽车行业发展的主要趋势之一。纵观共享汽车在全球的发展,目前尚未有十分成功的运营模式和管理范例。但是,共享汽车的市场需求真实存在,其发展仍需继续探索新方向,不断减少发展进程中面临的各种阻力。

共享汽车行业仍在不断探索成功的商业模式,努力平衡成本和收益。由于汽车购置成本高,加上运营、车辆维护、停车和保险费用等多重成本,仅靠租金收入实现盈利并非易事。不少共享汽车业务均在考虑收

缩战线,将业务集中于需求较大的市场,并且在投放区域方面也更具针对性;比如在人员密集的市中心、公共运力欠发达的郊区等地区加大投入。

同时,共享汽车领域还应继续解决成本过高的问题,逐步由重资产模式向轻资产模式转型。

此外,共享汽车企业要想获得更多消费者青睐,需要进一步提升车辆在使用过程中的安全保障、加强对驾驶员者技术的审查,以及解决交通事故责任区分的问题。

尽管共享汽车的发展仍然面临多重阻力,但其市场需求仍在。罗兰贝格国际管理咨询有限公司的报告预测,2025年,中国的分时租赁汽车将达到60万辆,中国的共享出行人次将达到每天3700万人次,中国将成为全球最大的共享汽车市场。



3月27日,人们在美国加利福尼亚州旧金山联合广场参加集会。当日,美国多地民众举行游行集会,抗议针对亚裔的歧视和仇恨犯罪。新华社发(李建国摄)

全国累计报告接种新冠疫苗超1亿剂次 自“日报制”以来 每日新增接种均超300万剂次

新华社北京3月28日电(记者陈席元)28日举行的国务院联防联控机制新闻发布会正式宣布,截至3月27日24时,全国累计报告接种新冠病毒疫苗超过1亿剂次。国家卫健委官网也第一时间发布各地累计接种最新数据为10241.7万剂次。自3月24日我国启动新冠病毒接种“日报制”以来,每日新增接种均超300万剂次。

国家卫健委新闻发言人米锋介绍,根据国际疫情形势以及传染病防控的经验总结,加快疫苗接种,是当前有力的防控手段。我国正在安全、

有序加快推进新冠疫苗接种。国家卫健委已经向部分省份派出工作组,支持和指导当地开展疫苗接种工作。

中国疾控中心免疫规划首席专家王华庆表示,国家卫健委已组织国家免疫规划专家咨询委员会制定出台了《新冠病毒疫苗接种技术指南》,供预防接种单位在新冠病毒疫苗接种过程中遵守。

针对新冠病毒灭活疫苗2剂接种间隔问题,《指南》明确,建议2剂之间的接种间隔大于等于3周,第2剂在8周内尽早完成接种。关于不同疫苗产

品能否替换的问题,《指南》建议用同一个疫苗产品完成接种,如遇疫苗受种者异地接种等特殊情况,无法用同一个疫苗产品完成接种时,可采用相同种类的其他生产单位的疫苗产品完成接种。

国家卫健委疾控局副局长吴良有在发布会上表示,下一步将继续做好重点地区、重点人群的接种工作,一方面拓展接种服务能力,优化疫苗配送流程,提高流转和运输效率,科学安排疫苗周转数量,不得积压库存,通过多种方式增加接种点和接种台数量,满足群众接种需求;另一方面将

加强部门联动,协调工业和信息化部门加强疫苗保障供应。

“根据国家的总体部署和安排,各地按照应接尽接、梯次推进、突出重点、保障安全的原则,做好重点地区和重点行业人群的接种工作,集中力量在疫情发生风险高的大中型城市、口岸城市、边境地区开展接种。”吴良有介绍,将先期安排机关企事业单位人员、高等院校学生及教职工、大型商超服务人员等人群接种疫苗,稳步推进60岁以上、慢性病等人群接种,提高疫苗接种覆盖率。



西藏群众庆祝 解放纪念日

3月28日拍摄的布达拉宫广场。当日,西藏各族各界群众聚集在拉萨布达拉宫广场,升国旗、唱国歌,庆祝西藏百万农奴解放纪念日。新华社记者 晋美多吉 摄

苏伊士运河堵塞让全球供应链“如鲠在喉”

“船、箱、货,全都在错误的地方!”最近几天,全球供应链上每个环节的从业者都发出类似感叹。

一艘长约400米、悬挂巴拿马国旗的重型集装箱货轮当地时间23日起堵在苏伊士运河航道,其后等待通行的船只目前已超过300艘。作为世界最重要的海运通道之一,苏伊士运河堵塞让全球供应链“如鲠在喉”。

苏伊士运河堵塞会让世界经济有多痛?这取决于运河疏通工作进度,更取决于全球供应链在新冠疫情冲击下的脆弱程度。

救援团队在社交媒体上创建账号“苏伊士运河挖掘者”。账号简介说:“尽最大努力,但无法保证什么。”这反映了目前挖掘疏通工作仍充满不确定性,甚至寄希望于潮水涨到一定高度以托起搁浅货轮。

数据显示,全球海运物流中,约15%的货船要经过苏伊士运河。丹麦“海运情报”咨询公司首席执行官拉尔

斯·延森表示,每天约有30艘重型货船通过苏伊士运河,堵塞一天就意味着55万个集装箱延迟交付。德国保险巨头安联集团估算,苏伊士运河堵塞或令全球贸易每周损失60亿美元至100亿美元。

苏伊士运河管理方表示,货船可以自行选择等待还是绕行非洲南端的好望角。不过,目前没有船只选择绕行。等待,不确定何时能通行,每天都要付出额外成本;但绕行则意味着要付出数周的额外航程及连带成本。

由于对苏伊士运河海运渠道依赖度较高,欧洲市场已明显感受到物流受阻带来的不便。多家欧洲家居、家电零售商均表示有货物堵在运河中,将导致延迟交付。一旦情况迟迟得不到缓解,可能导致物价上涨。

不仅零售业“痛”,制造业也一样。国际评级机构穆迪分析,由于欧洲制造业特别是汽车零件供应商,一直奉行“准时制库存管理”以最大化

资本效率,不会大量囤积原材料。在这种情况下,物流一旦受阻,可能导致生产中断。

疫情冲击下,零售业、制造业原本就是损失较大的行业。随着经济逐步恢复,这些行业刚刚有所恢复,特别是消费者疫情居家期间有改善生活条件的需求,给零售业带来“曙光”,但运河堵塞让零售商一时“无米下锅”。

不仅如此,如果堵塞延续,大量货船无法周转,必将导致海运费率提高,增加全球贸易成本,导致连锁反应。去年下半年以来,国际海运市场受集装箱短缺、贸易复苏等因素影响,运力本已经十分紧张,海运价格已处于高位。苏伊士运河堵塞无异于向海运市场“伤口上撒盐”。

与此同时,运输延误也将产生大量保险赔付请求,让从事海运保险的金融机构承压,或将引发再保险等领域动荡。

另外,也有市场人士担心国际原油

及其他大宗商品价格会因苏伊士运河堵塞暴涨。最近几天,国际油价显著上涨。纽约商品交易所5月交货的轻质原油期货和5月交货的伦敦布伦特原油期货价格均已超过每桶60美元。

不过,业内人士表示,市场担忧供应链的情绪加剧,导致油价上涨,但欧洲多国为应对新一轮疫情收紧防控措施仍会抑制原油需求,再加上美国等产油国运输渠道未受影响,国际油价上行空间有限。

有专家表示,苏伊士运河堵塞让本就受疫情严重冲击的全球贸易“雪上加霜”。与此同时,这起事件也给全球贸易“提醒”,不能过分依赖海运,不要“把鸡蛋放在同一个篮子里”,要推动类似中欧班列等陆上物流体系建设。另外,运河堵塞造成物流缺口,可能导致制造业改变目前原材料库存体系,增加“存货”以避免类似情况再次发生。

新华社记者 宿亮
(新华社北京3月28日电)