

以发展新质生产力、建设现代化产业体系为目标,以构建企业主导、各主体协同的产学研融通创新体系为重点——

推动科技创新和产业创新深度融合

近日,中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于推动科技创新和产业创新深度融合的意见》。科技部有关负责人21日就意见接受采访,回答记者提问。

问:应如何理解意见印发的背景和意义?

答:党的十八大以来,党中央、国务院高度重视科技创新和产业创新深度融合。习近平总书记作出系列重要论述,指出“科技创新和产业创新,是发展新质生产力的基本路径”,强调推动科技创新和产业创新深度融合“是以高水平科技自立自强引领发展新质生产力的关键”。各地区各部门及有关方面深入贯彻落实中央、国务院决策部署,齐心协力推动科技创新和产业创新融合发展取得积极成效,科技创新正为我国产业向新向优发展持续注入新动能。

党的二十届四中全会将科技创新和产业创新深度融合纳入“十五五”时期经济社会发展的主要目标,作出专门部署。此次,中办、国办印发意见,从战略和全局高度,对新形势下推动科技创新和产业创新深度合作作出全面谋划,对于加快高水平科技自立自强、培育发展新质生产力、建成科技强国、实现中国式现代化具有重要意义。

问:请介绍一下意见的总体考虑和主要框架。

答:意见作为推动科技创新和产业创新深度融合的综合性文件,突出目标导向、问题导向,对深度融合发展的总体要求、目标方向、实施路径等作出顶层设计,强调以发展新质生

产力、建设现代化产业体系为目标,以构建企业主导、各主体协同的产学研融通创新体系为重点;突出以改革激发活力,打破“先有成果再考虑转化”的惯性思维,既要求科技创新要强化应用导向,又强调产业发展要明确科技创新任务,从融什么、怎么融、谁来融等方面提出针对性政策举措。

意见主要包括八部分,其中第一部分为总体要求,第二部分至第七部分为重点任务,第八部分从加强组织实施方面提出了要求。

问:意见主要作出了哪些部署?

答:意见分别围绕促进创新链产业链无缝对接、以高质量科技供给支撑现代化产业体系建设、加强企业主导的产学研融通创新、提高创新资源统筹配置效能、营造深度融合的良好生态、拓展深度融合的发展空间6个方面明确了具体措施。

科技创新和产业创新相互交叉、互融共促、协同发展,科技创新为产业创新提供内生动力,产业创新为科技创新创造价值。围绕促进创新链产业链无缝对接,意见提出了健全创新统筹机制、改革任务组织模式、畅通科技成果转化途径、强化场景驱动创新4方面举措。

科技成果转化为实现生产力,表现形式为催生新产业、推动产业深度转型,因此要及时将科技创新成果应用到具体产业和产业链上。在以高质量科技供给支撑现代化产业体系建设方面,意见提出了以关键核心技术突破提升产业链自

主可控水平、以原创性颠覆性科技创新培育壮大新兴产业和未来产业、以先进技术改造提升传统产业3方面举措。

企业是产业发展的基本单元和创新创造的主力军,是创新链和产业链的结合点,要强化企业创新主体地位贯穿科技创新和产业创新深度融合全过程。在加强企业主导的产学研融通创新方面,意见提出了全面增强企业创新能力、加快培育壮大科技企业、加强创新主体协同联动3方面举措。

聚焦系统布局和优化配置创新资源、破除制约创新要素顺畅流动的障碍,在提高创新资源统筹配置效能方面,意见作出了相应部署,促进科技、产业、金融良性循环,加强人才协同培养和使用,建设融合创新平台。

坚持有效市场和有为政府相结合,做到既“放得活”又“管得好”,凝聚各方合力,强化政策保障。在营造深度融合的良好生态方面,意见提出了3方面举措,包括健全激励创新的市场环境,加强知识产权保护、运用和技术标准建设,完善创新激励和评价政策。

意见还提出,拓展深度融合的发展空间,支持地方开展深度融合先行先试,引导各地立足禀赋优势锻造科技长板和产业特色。

各地区各有关部门要在党中央集中统一领导下,结合实际抓好意见的贯彻落实。

新华社记者(新华社北京10月21日电)

增设授权使用机制 电子行驶证国标发布

新华社北京10月21日电(记者赵怡宁 孙鹏程)记者21日获悉,市场监管总局(国家标准委)近日批准发布《交通管理电子证照 机动车行驶证》国家标准,将自2027年4月1日起实施。标准规定,机动车所有人可按业务场景授权他人使用电子行驶证,全程留痕可查,防止证照冒用滥用。

据了解,2021年底,电子驾驶证在全国推广应用,驾驶人通过“交管12123”App即可申领、出示;2024年11月起,电子行驶证在全国全面推行。为规范交通管理电子证照的生成、处理和共享,公安部组织制定了交通管理电子证照系列国家标准。此前,《交通管理电子证照 机动车驾驶证》国家标准已自2026年7月1日起实施。两项标准主要包括以下内容——

一是统一证照信息要求。《交通管理电子证照 机动车驾驶证》国家标准规定了电子驾驶证的证照信息,包括姓名、证号等驾驶人身份信息和准驾车型、累积记分、驾驶证状态等驾驶资格信息。《交通管理电子证照 机动车行驶证》国家标准规定了电子驾驶证的证照信息,包括姓名、证号等驾驶人身份信息和准驾车型、累积记分、驾驶证状态等驾驶资格信息。《交通管理电子证照 机动车行驶证》国家标准规定了电子驾驶证的证照信息,包括姓名、证号等驾驶人身份信息和准驾车型、累积记分、驾驶证状态等驾驶资格信息。《交通管理电子证照 机动车行驶证》国家标准规定了电子驾驶证的证照信息,包括姓名、证号等驾驶人身份信息和准驾车型、累积记分、驾驶证状态等驾驶资格信息。

氢能列为未来产业和新的经济增长点,产业长远的发展路径成为关注焦点。此次试点无疑足是国家推动氢能产业从“技术可行”迈向“商业可行”的重要举措。

相较此前试点,本轮试点在具体场景设置和奖励方式上均体现出进阶。行业分析称,在场景上进一步细化了产业从上游到下游各环节的具体任务与指标,推动氢能产业从单一交通示范走向全产业链商业化。在奖励方式上,本轮试点的政策重心从购车补贴转向运营端激励、氢价支持、标准完善和线路示范。相比补贴购车,支持运营和用氢能更能推动企业关注车辆出勤率、单位氢耗、站点利用率和全生命周期成本。

根据部署,此次试点的目标是到2030年,城市群氢能在多元领域实现规模化应用,终端用氢平均价格降至25元/千克以下,力争在部分优势地区降至15元/千克左右;全国燃料电池汽车保有量超过2025年翻一番,力争达到10万辆。通过应用规模扩大,推动氢能应用技术、工艺、装备创新突破,实现燃料电池、电解槽、储运装置和材料等迭代升级。

探路干线物流规模化运营,带动全链条发展

据青岛市工业和信息化局介绍,此次青岛参与京津冀城市群氢能综合应用试点的一大核心任务是通过打造“青岛—北京”氢能物流走廊,加快探索氢能燃料电池汽车干线物流规模化、商业化运营模式。

数据显示,青岛到北京方向货运需求旺盛,日常通行货车约2000辆,其中约75%为中重卡,25%为轻卡,为开展氢能燃料电池汽车替代提供了良好的场景基础。

青岛将重点聚焦氢能高速、走廊以及冷链物流两大核心场景开展试点。具体来说,一是以重卡为核心运力,依托国家干线高速公路网络规划示范运营线路,重点承接青岛与北京之间的工业品等货物运输;二是聚焦生鲜农产品、医药制品、预制菜等温控货物的城际运输需求,依托青岛本地冷链仓储枢纽及周边城市冷链分拨中心,构建以氢能冷藏卡车为核心的冷链运输网络。

作为山东省氢能产业发展的核心城市,青岛已经构建的产业基础将为试点的开展提供有力支撑。从应用端看,目前已构建“公交+环卫+物流+港口”多元应用体系,在营氢燃料电池汽车300辆。在上游环节,青岛工业副产氢资源丰富,年产量约20万吨,可为车辆规模化运营提供充足、低成本的氢源保障;加氢站布局持续完善,其中青岛炼化建成碳中和加氢站,日产高纯氢1500至2000千克,青岛港建成国内首座全资质港口加氢站,日加氢能力1000千克,华旺氢能依托金能化学副产氢提纯,正在董家口新建加氢站;此外,青岛海上风能储量丰富、开发条件成熟,可为可再生能源大规模制氢提供稳定绿电支撑。

从制造产业链来看,青岛已形成覆盖催化剂、压缩机、电解槽、电堆、整车制造、加氢设施的完整产业链,具备年产整车1万辆以上的生产能力。代表性企业如康普顿斯,其液驱加氢压缩机覆盖20兆帕至90兆帕全压力段;华旺(青岛)氢能科技集团在空冷燃料电池电堆设计、膜电极和催化剂选型以及系统集成方面拥有技术积累;汉魏氢能燃料电池电堆广泛用于氢能发电、无人机、两轮车;青岛阳氢集团提供分布式甲醇重整制氢解决方案,建成全国首座分布式甲醇制氢加氢一体示范站。这些意味着青岛可为试点开展提供稳定的产业链支撑。

与此同时,青岛也将以试点为契机进一步推动氢能产业链发展。在制造端,以氢能燃料电池汽车物流运输推广应用为依托,推动膜电极、催化剂、双极板、电堆、燃料电池系统及氢气循环系统等燃料电池汽车关键零部件的规模化装车应用,进一步做强产业链。

证》国家标准规定了电子行驶证的证照信息,包括车辆类型、号牌号码、车辆识别代号等登记信息和机动车状态等动态信息。

二是创新授权使用机制。《交通管理电子证照 机动车行驶证》标准增设授权使用人、用途事项等授权信息,机动车所有人可按业务场景授权他人使用电子行驶证,全程留痕可查,防止证照冒用滥用。

三是强化安全技术防护。两项标准的数据文件均采用国产SM2密码算法进行数字签名,具备防伪造、防篡改能力,敏感信息脱敏展示。

四是统一版面样式和编码规则。两种电子证照的证照编号、证照标识全国统一,动态信息均随公安交通管理信息系统实时更新,为电子证照跨地区、跨部门、跨平台共享互认提供统一技术依据。

据介绍,标准实施后,群众出示电子驾驶证或电子行驶证后,使用“交管12123”App扫描证照上的二维码即可核验真伪,群众和企业亮证办事将更加便捷。

在制氢、氢气储运等方面,青岛将在利用好丰富的工业副产氢的基础上,探索更加经济、绿色的制氢路线和储运方式。如以胶州渔光互补绿电制氢省级示范项目为引领,推广“水上发电、水下养殖、绿电制氢、固态储氢”模式;以青岛炼化的我国首个工厂化电解海水制氢项目为依托,探索“向海要氢”的新路径;规划建设一条由董家口化工新材料产业园到氢能产业园加氢站的输氢管道进行高纯氢管道输送,通过减少中间转运环节,降低终端用氢平均价格。

打造特色创新应用场景

此轮试点中,除重点推进的燃料电池汽车、绿色氨醇、氢基化工原料替代、氢冶金以及掺氢燃烧等应用场景外,国家还鼓励各城市积极探索氢能创新应用场景。在青岛,氢能两轮车将是重点发力方向之一。

在西海岸新区,一批绿色的氢能共享单车穿梭于街头。它们的外观与普通电动车无异,内里却安装着截然不同的“心脏”——氢燃料电池。加注一次氢气,续航可达百公里。作为运营方的华旺(青岛)氢能科技集团,目前已在西海岸新区投放氢能共享单车超1500辆,注册用户超4万人,骑行订单超20万单,每公里行驶成本已基本与锂电池两轮车持平,形成了可持续发展的运营模式。

青岛将以此为基础,在全域推广氢能共享单车,为北方城市氢能短途出行提供了可复制范本。同时,青岛还将支持华旺(青岛)氢能科技集团加快推广氢能低空无人机、氢能外卖两轮车、氢能载人飞行器、氢能无人运输船等。

此外,氢能港口的应用也是青岛重点探索的创新应用场景之一。近年来,山东港口青岛港在氢能应用进行的系统布局将为此提供重要支撑。

去年,由青岛港设计的全国首艘氢电拖轮“氢电拖1”轮正式投用,该轮采用“撬装站—管道输氢—船舶加氢”模式,完成了国内首单沿海船舶加氢,目前已安全运营一年,推动港口氢能应用由陆向水延伸。

自2019年起,青岛港便启动了氢能集卡、轨道吊研究工作,率先开展氢能集卡在港口的实景运行,全球首创氢动力自动化轨道吊。此后,先后开展氢能港口关键技术集成及示范研究;建成国内首座全资质港口加氢站,氢能集卡开展规模化示范应用;启动建设全国首个全场景氢能港口。

未来,青岛将进一步深化氢能船舶示范,基于“氢电拖1”轮运营经验,优化加氢模式,探索远洋、内河船舶氢能应用研发与试点。同时升级氢能港口全场景,扩大氢能集卡、氢电耦合轨道吊、氢动力AGV应用规模,探索固态储氢、绿色氢氨醇在港口应用。

以此次试点为契机,青岛将进一步做强氢能产业链,丰富完善氢能产业生态,为北方氢能多元应用示范“打样”。

“那是一段记忆,更是一团火焰”

(上接第一版)

为了这个目标,他准备了五年。2025年10月11日,时机成熟。张志正带上20多公斤重的行囊,从青岛奔赴瑞金,开始了属于他的长征之路。

路上的艰难远远超出预想。200多天,张志正瘦了十多公斤,磨坏了好几双鞋,衣服和背包湿了又干、干了又湿,结出一层盐壳。他也曾走过长约7公里的无灯隧道,用6天时间穿越草地,沿着“先锋团”红四团的路线,历经92公里,从安顺场到达泸定桥。

有人问,走那么远,累吗?当然累。但值得吗?答案是

新华社北京10月21日电 今年以来,铁路建设优质高效推进。记者21日从中国国家铁路集团有限公司获悉,前三季度,全国铁路完成固定资产投资6012亿元,同比增长1.3%,累计投产新线1625公里,现代化铁路基础设施体系加快构建,路网整体效能持续提升,为经济社会发展注入新动能。

国铁集团相关部门负责人介绍,今年以来,国铁集团聚焦服务支撑国家重大战略和区域经济社会发展,扎实推进强网强链行动,充分发挥铁路投资产业链长、辐射面广、拉动效应明显的优势,科学有序推进铁路规划建设,持续提升路网规模质量。

前三季度,京港高铁雄安至商丘段、西渝高铁西安至安康段、宜昌至兴山高铁、哈尔滨至伊春高铁等一批新线、新站开通运营,进一步优化了区域路网布局,提升了运输整体效能,为沿线群众出行提供了便利,有力带动了产业升级和资源开发,成为推动地区经济社会高质量发展的“新引擎”。与此同时,一批重点工程项目取得积极进展,淮北至宿州至蚌埠城际铁路、南宁至珠海高速铁路玉林北至岑溪东段、天津至潍坊高速铁路济南联络线正在有序开展联调联试,重庆至万州高速铁路钢轨全线铺通并启动静态验收。

此外,国铁集团组织各参建单位强化安全和质量控制,加强在建工程施工组织。在河南,由中铁二十三局承建的焦平铁路控制性工程沁河特大桥完成108米全桥最深桩基施工,建设持续推进。在湖南,由中铁二十五局承建的沪昆高铁杭长段安全标准示范线建设工程完成长沙南站至醴陵东站区间光电电缆敷设任务,为线路未来实现常态化时速350公里高标准运行奠定基础。在江西,由中铁十四局承建的长赣高铁高丘一号隧道贯通,成为长赣高铁赣南段首个贯通的隧道。在浙江,由中铁十一局承建的衢丽铁路衢江特大桥跨龙官线连续梁顺利合龙,标志着衢江特大桥这一全线控制性工程建设取得新进展。

国铁集团相关负责人表示,下一步,国铁集团将深入贯彻落实党中央、国务院关于完善现代化综合交通运输体系的部署要求,加快推进重点项目前期工作,科学优化在建项目施工组织,努力完成全年建设任务,实现“十五五”良好开局。

前三季度医保统筹基金支出超1.7万亿元

新华社北京10月21日电(记者彭韵佳)国家医保局10月21日发布数据,2026年1月至9月,我国基本医疗保险(含生育保险)统筹基金总收入23028.33亿元,基本医疗保险(含生育保险)统筹基金总支出17515.19亿元。

数据显示,在基本医疗保险(含生育保险)统筹基金收入方面,职工基本医疗保险(含生育保险)统筹基金收入14473.64亿元,城乡居民基本医疗保险统筹基金收入8554.69亿元。

2026年前9个月,职工基本医疗保险(含生育保险)统筹基金支出10044.28亿元,其中生育保险基金待遇支出1010.10亿元;城乡居民基本医疗保险统筹基金支出7470.91亿元。

肯定的。

漫漫长征路,并非一个人的朝圣。长征精神从来不只是英雄史诗里的宏大叙事,它同样生长在普通人认真生活的韧劲里。

在地青村,一位大哥等了他七天,只为请他吃一顿饭;茨蓬同寨的一位大姐,拿着低保却依然尽自己所能帮助他人;南包村的退伍兵村支书,说“有国旗的地方就有家”……“红军长征留给我们最大的遗产,不仅仅是一段刻骨铭心的记忆,更是一团依旧在跳动的火焰。”张志正感慨道。

支撑他走下去的,还有一路上那些沉默的坐标。

沿途的山头、荒野、山沟,常能看到无名红军烈士的墓碑。走不动的时候,他就告诉自己:要替先烈走到长征胜利的地方,替他们看一看吴起的太阳。

到达吴起的那一天,他和19岁的儿子一同站在长征胜利纪念碑前,完成了一次跨越时空的“汇报”。张志正说:“我的儿子也是一名军校学员。在我看来,老兵走到终点叫‘交代’,新兵走到终点叫‘起点’,而老兵把新兵带到终点叫‘传承’。”这样的传承,不只属于他们父子,也属于更多正在路上的人。

旅途中,张志正遇到一群年轻的同路者,他们在某一个节点相遇,互相鼓励、互相搀扶、互相拉壮,一起翻过雪山、走过长征,又各自奔赴各自的征程。他说,90多年前,那一群跟他们差不多大的年轻人,是在用脚丈量死亡,用鲜血浇灌民族的血脉,今天的年轻人仍然愿意走上长征路,是对这种红色血脉最好的延续。

一路走来,他看到的不只是人,还有路。当年,红军走过的小山村,如今都已经盖起了楼房,许多人家门口都停着汽车,曾经崎岖的山路,早已被“村村通”公路覆盖。“当我看着上游被分为‘川藏第一桥’的泸定大渡河大桥时,我忽然觉得:这世间哪有什么‘天堑变通途’,有的只是一代人以血肉之躯为后来者铺平了所有崎岖。”他说。

“长征”归来,张志正的日程排得很满,不少部队、学校、机关单位纷纷向他发来邀请,请他讲述这段信仰之旅。但他还是抽出时间,专程来到海军博物馆,站在已成文物的“长征一号”核潜艇面前,和这位特殊的“老战友”聊了很久。

从8月结束行程到现在,两个月来,他已在山东、山西、宁夏、湖北等地宣讲十多场次,发出20多份路书,帮助更多人重走长征路。

在青岛科技大学宣讲时,一名学生问起:“如果再次选择重走长征路上的一段路程,你会选择去哪里,为什么?”“亚克夏雪山。”张志正不假思索。他说:“这里埋葬的不是名将,而是最普通的红军战士。他们没有姓名传世,没有后人祭扫,甚至没人知道他们牺牲在哪一天。选择这里,就是提醒自己:不要忘记那些少有人看、没有姓名,却以生命铺路的人。记住他们,就是对‘人民是历史的创造者’最好的解读。”

眼下,他即将奔赴下一个宣讲目的地——大连。他说:“今天讲长征,不只是为了让人回忆起90多年前的人或事,记住那一年中国发生了什么、改变了什么,更是为了让我们进一步弘扬长征精神,凝聚奋进伟力,共同把中国式现代化伟大事业不断推向前进。”

宣讲之外,张志正还在酝酿另一个更大的目标。“要‘走一段路、写一本书、建一个小史馆’。把路上写的168篇文章收录进书中,让红军长征的伟大历史与如今日新月异的发展变化交相辉映,最终浓缩成一座小史馆,让伟大长征精神鼓舞更多的人。”他说,这无疑又是一次新的“长征”,“但只要锚定目标、脚踏实地,我们都能走好自己的长征路。”