

产业创新动态

2021 年第 2 期（总第 447 期）

中国科学技术发展战略研究院
产业科技发展研究所主办

2021 年 1 月 11 日

《中欧全面投资协定》核心内容

2020 年 12 月 30 日，中国国家主席与德国总理默克尔、法国总统马克龙、欧洲理事会主席米歇尔、欧盟委员会主席冯德莱恩举行视频会晤，共同宣布如期完成《中欧全面投资协定（CAI）》谈判。CAI 将促进欧盟投资者更好地进入快速增长的中国消费市场，并确保他们在中国的竞争环境中更有竞争力。《中欧全面投资协定》核心内容如下：

（1）中国做出的全面承诺将与欧盟的开放度相匹配。中国同意取消并逐步淘汰关于合资企业的要求；中国将承诺新能源汽车的市场准入；中国已经开始逐步开放金融服务业，并承诺继续向欧盟投资者开放；中国将通过解除对北京、上海、天津、广州和深圳等中国主要城市的私立医院合资要求来提供新的开放市场；中国已同意取消对云服务的投资禁令；中国将取消在房地产服务、租赁和租赁服务、运输的维修和保养、管理咨询和翻译服务等方面的合资要求；中国将取消对环境服务的合资要求；欧盟公司的经理和专家将被允许在中国子公司工作长达三年，不受劳动力市场测试或配额等限制。

（2）中国将改善公平的竞争环境。CAI 要求规范中国国企的商业行为；中国将提高有关补贴的透明度，从而填补 WTO 规则中的一项重要空白；中国针对强制性技术转让制定了非常明确的规

则，例如禁止迫使技术转让的投资要求等；中国将为欧盟的公司提供平等使用标准制定机构的机会。

（3）将可持续发展纳入中欧投资关系中。与中国签订的其他协议不同，CAI 中的中欧双方是基于可持续发展原则的投资关系；中国承诺在劳工和环境方面不降低保护标准，并尊重这些方面在有关条约中的国际义务；中国将支持公司履行企业社会责任；中欧双方承诺将有效执行关于应对气候变化的《巴黎协定》行动。

（4）监督执行和争端解决方案。在 CAI 中，中国同意执行欧盟的贸易协议执法机制，并将与在政策层面建立的监督机制相结合。

（产业所 刘如 整理）

欧盟开始实施新冠疫苗接种计划

根据欧洲委员会和欧盟官方信息，在欧洲药品管理局批准欧盟民众接种新冠疫苗后，欧盟各国自 12 月 26 日起到 2021 年 1 月初，开始实施第一阶段新冠疫苗接种计划。欧盟委员会主席冯德莱恩此前表示，首批新冠疫苗已交付给所有欧盟国家。据欧盟官方报道，欧盟各国无论人口多少都接受了相同数量的第一批疫苗—9750 剂。因此在第一阶段，每个欧盟国家都将能够为不超过 5000 人接种疫苗。受疫苗数量所限，大规模的疫苗接种则要到明年春季才能展开。

欧盟将首先向老年人和医疗工作者提供疫苗。欧盟计划 2020 年底前获得足够的疫苗为 625 万人接种。德国、匈牙利、斯洛伐克于 26 日开始接种，法国、奥地利、意大利等于 27 日或更晚些开始。德国萨克森-安哈尔特州一家养老院的一名 101 岁老人成为该国首名接种者。按照德国的新冠疫苗接种计划，80 岁以上老年人、养老和护理机构人员、一线医护人员等为优先接种人群。奥地利总理塞巴斯蒂安·库尔兹 27 日表示：“我们知道今天并非新冠肺炎疫情的结束，而是胜利的开始。”为应对有些民众拒绝接种疫苗的情况，欧盟领导人正积极开展活动，宣传接种疫苗是恢复正常生活状态的一种方式。

法国总统马克龙最近刚与新冠病毒结束较量，他在推特上表示，欧洲人必须在分发新冠疫苗的过程中“再次站稳脚跟”。据法国媒体报道，法国新冠疫苗接种工作 27 日展开，在塞纳-圣但尼省的一家医疗机构内，一名 78 岁女性成为法国首名接种者。法国总理卡斯泰日前表示，由于大部分新冠疫苗需要注射两剂，法国计划储备约 2 亿剂疫苗。

首批接种的疫苗由辉瑞公司的比利时生产基地制造。首批接种的疫苗由美国辉瑞公司（Pfizer）与德国生物新技术公司（BioNTech）联合研发。欧盟已授予该款疫苗有条件销售许可，授权其进入欧盟市场。首批疫苗将由辉瑞公司在比利时的生产基地制造。欧盟已经与辉瑞公司、英国阿斯利康公司和美国莫德纳公司等几家疫苗制造商签订了合同，计划在未来一年为所有成年人接种疫苗。欧盟各国将根据自己的预算情况来支付疫苗费用，各国公民的最终疫苗接种费用将由每个国家独立确定，具体取决于各国的医疗保险制度。欧盟部分国家已经宣布对民众免费接种。

（产业所 冉美丽 整理）

后疫情时代食品安全将呈现五大新特征

近日，在中国科学技术协会指导、中国食品科学技术学会主办的“2020 年食品安全与健康热点科学解读媒体沟通会”上，中国食品科学技术学会理事长孟素荷在对比了 2014 年至 2020 年前三季度全国食品安全监督抽检总体情况后表示，2020 年前三季度食品总体合格率为 97.82%，总体不合格率同比下降 0.06 个百分点。

专家表示，后疫情时代食品安全将呈现五大新特征。

第一，消费模式快速变化，家庭购买成主要消费重心，网购的习惯将被保持。在现有网红食品企业中，诸多企业品牌之下有数百个不知名的代加工厂。虽然这些中小企业的生存和创新意识激活了其产品创新，但同时也造成品牌企业对这些代加工企业产业链安全把控尚未到位，安全存在重大风险。

第二，以植物基肉为代表的新一代食品，因具有健康内涵已形成被全球市场追捧而快速发展的格局，大规模进入市场。

第三，食品安全整体形势依然严峻。个别品类食品抽检不合格率仍较高。如餐饮食品的不合格率为 5.85%，较上年升高 0.34%，主要是微生物污染问题。此外，农兽药残留超标、微生物污染和食品添加剂超标三大问题仍然是当前食品安全面临的主要问题，且短期内难以化解。

第四，舆情认知的长期性、反复性形势依然严峻。主要体现在一些陈年谣言仍然很有市场；对食品添加剂的认知仍存误解；对部分存在重大食品安全风险的问题认识不足；部分消费者迷信“纯天然”“特殊”等食品；对一些早已形成科学认知的问题，如丙烯酰胺，被移植到不同行业进行新一轮炒作。

第五，新冠疫情不是食品安全问题，但由此带来的对冷链食品与新冠肺炎病毒的关联性受到高度关注，我国在冷链物流环节上的疫情防控面临巨大挑战。冷链食品的安全管控与完善的可追溯体系需要加强。

（产业所 王罗汉 整理）

美司法部反垄断主管：拜登政府对科技巨头的审查不会停

近日，特朗普政府即将卸任的竞争事务主管马坎·德尔拉西姆(Makan Delrahim) 预计，拜登新政府会继续推进联邦政府对于美国科技公司的反垄断调查。

德尔拉西姆目前担任美国司法部反垄断事务负责人。他认为，执法部门对于科技行业的审查对于保护数字市场竞争来说是重要的。德尔希拉姆预计，拜登政府的司法部里将有一批职业律师继续调查科技平台。“在网络效应能够导致赢家通吃的市场，你希望确保这里有持续的竞争、持续的创新。”他表示。美国司法部、联邦贸易委员会以及国会“最适合对此仔细审查”。

斯坦福大学法学教授马克·莱姆利指出，拜登没有将反垄断或打

击大型科技公司作为其竞选纲领的主要内容，但他已经提名了几名在奥巴马执政期间处理过反垄断案件的律师进入自己的过渡政府。比尔·贝尔曾在奥巴马政府中扮演如今德拉希姆的角色，现在是拜登的联邦贸易委员会过渡团队的一员，同属这个团队的还有乔治城大学法学院的隐私专家劳拉·莫伊教授。非营利机构 Public Knowledge 的高级顾问、奥巴马时代的司法部要员吉尼·基梅尔曼目前在拜登的司法部过渡团队中。“从这些先期举措判断，他们对反垄断的审查可能会比特朗普政府更广。但这并不是伊丽莎白·沃伦参议员式的‘把它们通通拆解’的激进论调，不会完全倒向民粹主义。”

Edward Jones 的分析师戴维·赫格尔表示，据华尔街预计，对四五家最大的科技公司的审查将继续，但不会过于严厉。“在这个问题上，两党似乎是有共识的。至少就目前而言，投资者不必担心这些还要拖上数年的案件会出现戏剧性结果。”例如，谷歌在过去三个月里受到了三起单独的反垄断调查，但在此期间股价却上扬了 16%。

赫格尔认为，这种情况不会随着拜登接替特朗普而发生很大改变。“双方都觉得需要采取行动，所以虽然在细节上可能略有不同，但我不觉得会出现惊人变化。没有人会撤销这些案件，这一点是肯定的。”

（产业所 陈健 整理）

百度造车，背后是自动驾驶的路线焦虑

时隔两年，百度市值再次站上 800 亿美元高点，是因为一则造车消息。1 月 11 日，百度宣布，联合吉利组建一家合资公司百度汽车，以整车制造商的身份进军汽车行业，面向乘用车市场，让用户购买到更极致的智能电动汽车。

但实际上，真正“造车”的仍然是吉利，吉利控股公告称，此次合作将基于吉利的纯电动架构—SEA 浩瀚架构展开。除了产品定义和渠道网络尚未界定，两者的主体分工已经相对明确，百度主要负责软件和智能驾驶，而吉利主要负责整车集成和生产制造。这个框架，与

百度和红旗合作的 Robotaxi 项目，差别并不大。从红旗到吉利，从合作到合资，是百度将其自动驾驶战略由运营到 C 端销售的调整。

百度的自动驾驶开发得足够早，2013 年百度成立深度学习实验室 IDL (Institute of Deep Learning)，是百度的首个前瞻性研究机构，而自动驾驶项目正是源自 IDL 实验室。历经 7 年发展，百度自动驾驶“下的蛋”很多，有阿波龙巴士项目，Apollo 开源项目，Apollo go 自动驾驶出租车项目，以及定位 tier1 提供量产技术方案等等。

资本狂热但也理性，百度 AI 技术沉淀得再深厚，没有硬件作为抓手，走向大众市场，就始终缺乏想象力。而近一个月来，将百度股价持续拉升 70% 涨幅的，正是持续不断的造车传闻。从特斯拉到蔚来、理想汽车和小鹏汽车，都在构建自己的自动驾驶自研技术体系，人、车、路、空间，所有的数据闭环都在自身手里，未来物理世界的数字化也显然会是这些玩家主导。而且，从商业路径来看，造整车的确定性还在于，每一步的技术成果都能在汽车上落地，无需等待漫长的投入期。

从 2015 年第一波造车潮起，百度就积极入局，在蔚来和威马汽车上多轮下注能看出，这家巨头的嗅觉不算迟钝。而百度投资的两家新造车公司，蔚来更有意站在腾讯阵营里，百度更多是财务性角色。而百度押了重注的威马汽车，则相对其他三家，步伐略显缓慢，且国资势力错综复杂。在今年的造车合作对象中，百度同样也与威马接洽过，但再次放弃，转而选择了吉利。虽然几经波折，但 2021 年造车的百度仍然不算晚。但在产品定义和品牌塑造方面仍然面临巨大的挑战。

(产业所 徐海龙 整理)

智能网联汽车道路测试即将迎来新规

近日，工信部发出了《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)》(征求意见稿)，对安全、违章与责任等问题进行了详细的界定。

事故前 90 秒数据存一年。根据意见稿，道路测试车辆要具备人工操作和自动驾驶两种模式，且能够以安全、快速、简单的方式实现模式转换并有相应的提示，保证在任何情况下都能将车辆即时转换为人工操作模式；能自动记录和存储下列在车辆事故或失效状况发生前至少 90 秒的数据，数据存储时间不少于 1 年。数据包括了车辆速度、加速度、行驶方向等运动状态，环境感知与响应状态；车辆外部 360 度视频监控情况等。

测试企业至少买 500 万责任险。按照意见稿，道路测试主体提出道路测试申请，申请材料至少包括测试路段或区域、测试时间、测试项目、测试评价规程、风险分析及应对措施；交通事故责任强制险凭证以及每车不低于 500 万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于 500 万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。道路测试车辆、示范应用车辆车身应以醒目的颜色分别标示“自动驾驶道路测试”或“自动驾驶示范应用”等字样，提醒周边车辆及其他道路使用者，但不应对周边的正常道路交通活动产生干扰。

交通违法要处理驾驶人。在道路测试、示范应用期间发生交通违法行为的，由公安机关交通管理部门按照现行道路交通安全法律法规对驾驶人进行处理。如果发生交通事故的，应当按照道路交通安全法律法规规章确定当事人的责任，并依照有关法律法规及司法解释确定损害赔偿赔偿责任；公安机关交通管理部门应当依法对当事人的道路交通安全违法行为作出处罚；构成犯罪的，依法追究当事人的刑事责任。造成人员重伤或死亡、车辆损毁的，道路测试、示范应用主体应在 24 小时内将事故情况上报省、市级政府相关主管部门。省、市级政府相关主管部门则应在 3 个工作日内上报工业和信息化部、公安部和交通运输部。

（产业所 朱焕焕 整理）

构筑中国人工智能产业创新的“长三角”力量

1 月 7 日，长三角人工智能产业链联盟在合肥举行成立大会暨第

一次理事会议。人工智能领域的学术专家、企业代表、业界精英出席大会，围绕长三角人工智能一体化高质量发展展开深入交流。目前联盟已吸纳 40 余家长三角地区的优质企业及学术单位，涵盖芯片算力、核心算法、智能场景、产业生态等人工智能核心领域，为促进长三角一体化高质量发展迈出坚实一步。

联盟发起者、科大讯飞董事长刘庆峰在致辞中指出，科技创新与产业链安全已成为中央经济工作会议的重点内容，长三角人工智能产业链联盟的成立具有战略意义。从人工智能产业源头技术创新到产业落地，长三角地区兼具“天时、地利、人和”优势。目前长三角地区已经形成人工智能产业链和产业集群。由工信部与安徽省人民政府共建的“中国声谷”重点合作项目，2020 年已经入驻 1000 家企业，创造 1000 亿产值，“双千”超额完成目标任务，取得丰硕成果。

全国工商联副主席、长三角企业家联盟轮值主席、正泰集团董事长南存辉认为人工智能是数字经济的核心环节，肯定了人工智能的发展空间和市场潜力。他对联盟的成立寄予厚望，指出要充分发挥长三角企业家优势，将产学研资源有效组织起来，让人工智能在更多的应用场景中取得更大作为。长三角企业家联盟联席主席、奥盛集团董事长汤亮表示，长三角企业家联盟成立的一个重要目标，就是打通产业链、创新链，解决一些关键技术的“卡脖子”问题。他期待人工智能产业链联盟成为长三角一体化高质量发展的重要抓手。

（产业所 张志昌 整理）