

行业新闻：创新性自主研发怎样和市场接轨 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/244/2021\\_2022\\_\\_E8\\_A1\\_8C\\_E4\\_B8\\_9A\\_E6\\_96\\_B0\\_E9\\_c41\\_244022.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/244/2021_2022__E8_A1_8C_E4_B8_9A_E6_96_B0_E9_c41_244022.htm) 我国目前正处于以“开放状态下自主创新”为特征的第三次创新浪潮中，这既不同于“闭门造车”式独立开发，也不是“照抄照搬”的全盘引进。在这样一个历史时期下，如何抓住机遇、形成自主品牌并具自主知识产权的创新产品，同时使这些产品具有良好市场前景，是很值得探讨的一个问题。确立科学家、科研机构在自主研发过程中的主导作用 科学家和科研机构往往掌握知识体系比较全面并具有先进性。因此在创新性自主研发过程中，必须重视他们对预研产品的主导作用。只有看到这一点，才是创新性自主研发产品和市场接轨的前提。科学家和科学机构应侧重于技术体系、运行机理、关键技术难点重点、运行效果评估、系统运行与环境、资源能源和谐发展等方面，为企业具体实施提供切实可行的理论指导与技术支持。在这个过程中，应该形成从技术到产品、到企业、到产业的良好局面，实现从“中国制造”到“中国创造”的转变。结合中国国情 注重中国市场与国际市场的差异化 我国基础设施不完善、人均收入水平低的国情，决定了我国市场的差异化自主研发要走综合化的道路，即消化吸收创新、集成创新、原始创新三者综合化。对于国外产品低端功能的成熟技术，我们可以采取消化吸收创新或集成创新的方法，不做重复劳动。对于国外封锁的核心技术，或是涉及国家安全的技术，我们要集中人力进行原始创新。我国车载信息装置的研发正是这样一个发展趋势。低端产品国外发展得比较早，相对来

说技术也比较成熟，可以采取引进的方式，但对于诸如车载信息装置的高端产品来说，由于涉及城市电子地图制作工艺，这涉及到国家的安全，并且国外也没有成熟技术，我们可以将这作为创新的主要着眼点。企业对市场需求、行业动态有着准确的把握，对于那些目前没有形成市场但有很大潜在需求、且国内缺乏成套技术的产品，企业往往采取规避风险的方法。实际上，对于这样的产品可以采取先小批量引进国外产品，以观望我国市场的反应；然后针对我国市场表现出的新需求或不适应等情况，集中人力进行集成创新；同时立足产品高端功能，对门槛较高的技术进行原始创新。这样也可以促进企业自身的科研队伍建设。当然，在决定研发一个产品的时候，企业首先考虑的就是市场。在这个问题上，企业应该把自己融入全球经济的大竞争环境，从国民生产总值、人均收入水平和应用环境的成熟度等方面考虑。可以针对不同的用户需求，有针对性地开发出不同档次的系列产品。比如我们开发的车载信息装置，就针对不同的用户层次和消费群体，开发出高、中、低三种档次的产品，市场的销售量都非常可观。中国式自主研发的理念 我始终坚持应该走综合化创新的道路，即根据市场的反应与需求进行集成创新，对于国外封锁的关键技术进行原始创新，形成具有自主知识产权的技术体系，重在解决实际问题。只要是为解决实际问题的服务的，就是有市场的。就我的科研体会而言，我从20世纪90年代初回国开始倡导开展智能运输系统领域的研发工作，就始终是围绕着怎样缓解交通拥堵这样一个实际问题来开展的。同时，由于国外多年工作的经验，我也看到了不适应中国实际情况的国外产品应用于国内后，产生的一系列人力

物力上的浪费，这也激发出我搞创新性自主研发的激情。在车辆诱导系统方面，我根据不同层次用户的需求，开发出了高中低档车载信息装置。在这其中，对于GPS/DR/MM高精度组合定位技术、车辆诱导信息信源编码技术等就是对国外产品的消化吸收创新和集成创新，而对其中核心的动态交通分配理论、动态路径优化算法、导航专用电子地图、交通信息预测技术则是进行了原始创新。对于车载诱导装置而言，它的价格考虑到了国民生产总值、整车价格、通信费用等方面，因此被终端消费者广泛接受。在自适应交通控制系统方面，为了打破国外交通控制系统长期垄断我国的局面，我自主研发了适应于我国交通特性的混合交通自适应控制系统，该系统维护方便，可二次开发，性价比高，已经在我国十多个城市得到了应用，取得了良好的社会效益。这充分说明，创新性自主研发已经非常好地和市场融合到一起。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)