

# 中国汽车工程学会科学技术奖励办法实施细则

(中国汽车工程学会科技奖励工作委员会第八届委员会五次会议审议通过)

## 第一章 总 则

**第一条** 为了做好中国汽车工程学会科学技术奖励工作，保证中国汽车工程学会科学技术奖的评审质量，根据《国家科学技术奖励条例实施细则》《中国汽车工程学会科学技术奖励办法》(以下称奖励办法)，制定本细则。

**第二条** 本细则适用于中国汽车工程学会科学技术奖自然科学奖、技术发明奖、科学技术进步奖、科学技术成就奖、青年科技奖、创新团队奖的提名、评审、批准、授奖等各项活动。

**第三条** 已获得国家级人才称号的人员，不纳入同层次奖励提名范围。已获得国家级青年人才称号的人员，符合第十一条要求可以被提名为科学技术成就奖候选人。

## 第二章 提名条件和评审标准

### 第一节 自然科学奖

**第四条** 自然科学奖提名项目应当符合下列条件：

1. 前人尚未发现或者尚未阐明：指该项自然科学发现为国内外首次提出，或者其科学理论在国内外首次阐明，且主要论著为国内外首次发表。
2. 具有重大科学价值：该发现在科学理论、学说上有创见，或者在研究方法、手段上有创新；对于推动学科发展有重大意义，或者对于解决产业

共性基础技术和前沿技术具有重要价值，或者推动汽车产业科技进步具有重要影响。

3. 得到国内外自然科学界公认：是指主要论著已在国内外公开发行的学术刊物上发表或者作为学术专著出版 2 年以上，其重要科学结论已被国内外同行在重要国际学术会议、公开发行的学术刊物，以及学术专著正面引用或者应用。

#### **第五条 自然科学奖评审标准：**

1. 在科学上取得突破性进展，发现的自然现象、揭示的科学规律、提出的学术观点或者其研究方法为学术界所公认和广泛引用，推动了本学科或者相关学科发展，或者对于解决产业共性基础技术和前沿技术具有重大价值，或者对推动汽车产业科技进步产生重要影响的，可以评为一等奖。

2. 在科学上取得重要进展，发现的自然现象、揭示的科学规律、提出的学术观点或者其研究方法为学术界所公认和引用，推动了本学科或者相关学科的发展，或者对于解决产业共性基础技术和前沿技术具有重要价值，或者对推动汽车产业科技进步产生较大影响的，可以评为二等奖。

对于原始性创新特别突出、具有特别重大科学价值、在国内外自然科学界有重大影响的、特别重大科学发现的，可以评为特等奖。

## **第二节 技术发明奖**

#### **第六条 技术发明奖提名项目应当符合下列条件：**

1. 前人尚未发明或者尚未公开：该项技术发明为国内外首创或者虽然国内外已有但主要技术内容尚未在国内外各种公开出版物、媒体及其他公众信息渠道发表或者公开，也未曾公开使用过。

2. 具有先进性、创造性和实用性：是指该项技术发明与国内外已有同类技术相比较，其技术思路、技术原理或者技术方法有创新，技术上有实

质性的特点和显著的进步，主要性能(性状)、技术经济指标、科学技术水平及其促进科学技术进步的作用和意义等方面综合优于同类技术。

3. 经实施，创造显著经济效益、社会效益、生态环境效益或者对维护国家安全做出显著贡献，且具有良好的应用前景：该项技术发明成熟，并实施应用两年以上，取得良好的应用效果。

#### **第七条** 技术发明奖评审标准：

1. 属国内外首创的重大技术发明，技术思路独特，主要技术有重大创新，具有发明专利，技术经济指标达到同类技术的领先水平，推动汽车产业的科学技术进步，并产生了显著的经济效益或社会效益，可评为一等奖；

2. 属国内外首创的重大技术发明，技术思路新颖，主要技术有较大创新，具有发明专利，技术经济指标达到同类技术的先进水平，推动汽车产业科学技术进步，并产生了明显的经济效益或社会效益，可评为二等奖。

对原始性创新特别突出、主要技术经济指标显著优于国内外同类技术，并取得重大经济效益或者社会效益的特别重大的技术发明，可评为特等奖。

**第八条** 技术发明奖的授奖范围不包括仅依赖个人经验和技能、技巧又不可重复实现的技术。

### **第三节 科学技术进步奖**

#### **第九条** 科学技术进步奖提名项目应当符合下列条件：

1. 技术创新性突出，技术经济指标先进：在技术上有重要创新，特别是在高新技术领域进行自主创新，形成了产业的主导技术和品牌产品，或者应用高新技术对传统产业进行装备和改造，通过技术创新，提升产业的技术含量，提高产品附加值；技术难度较大，解决了产业发展中的热点、难点和关键问题；总体技术水平和技术经济指标达到了行业领先水平。

2. 经应用推广，创造显著经济效益、社会效益、生态环境效益或者对维护国家安全做出显著贡献：所开发的项目经过两年以上较大规模的实施应用，产生了很大的经济效益或者社会效益，实现了技术创新的市场价值或者社会价值，为经济建设、社会发展、生态环境和国家安全做出了很大贡献。

3. 在推动汽车产业科学技术进步等方面有重大贡献：项目的转化程度高，具有较强的示范、带动和扩散能力，促进了产业结构的调整、优化、升级及产品的更新换代，对产业发展具有很大作用。

#### **第十条 科学技术进步奖评审标准：**

1. 在关键技术或者系统集成上有重大创新，技术难度大，总体技术水平和主要技术经济指标达到国际同类技术或者产品先进水平，市场竞争力强，成果转化程度高，在行业得到广泛应用，创造了显著经济效益或社会效益，对推动产业科学技术进步或产业结构优化升级有重大作用的，可以评为一等奖。

2. 在关键技术或者系统集成上有较大创新，技术难度较大，总体技术水平和主要技术经济指标达到国内领先水平，市场竞争力较强，成果转化程度较高，在行业得到一定范围应用，创造了较大的经济效益和社会效益，对推动产业科学技术进步或产业结构优化升级有较大作用的，可以评为二等奖。

3. 在关键技术或者系统集成上有一定创新和难度，总体技术水平和主要技术经济指标达到国内先进水平，具有一定的市场竞争力，成果在行业一定范围内转化和应用，创造了一定的经济效益和社会效益，对推动产业科学技术进步或产业结构调整有一定作用的，可以评为三等奖。

对于技术创新性特别突出、经济效益或者社会效益特别显著、推动汽车产业科技进步作用特别明显的项目，可以评为特等奖。

## 第四节 科学技术成就奖

**第十一条** 科学技术成就奖被提名人应符合以下条件：

1. 应为中国汽车工程学会个人会员；
2. 具备勇于创新的科学精神、良好的科学道德、扎实的学术素养；
3. 在基础研究、应用基础研究、科学技术发明和创新中取得重大突破，经实践证明，对汽车产业科技进步起到巨大推动作用并取得巨大的经济效益或社会效益；
4. 积极参与行业活动，并对行业发展做出巨大贡献。

**第十二条** 科学技术成就奖评审标准：

1. 在基础研究、应用基础研究方面取得重大发现，丰富和拓展了学科的理论，引领汽车及相关学科领域的突破性发展，为国内外同行所公认，对汽车产业科学技术进步作出了特别重大的贡献；
2. 在解决核心关键技术问题上取得特别重大技术发明、技术创新，科研成果达到国际领先或国际先进水平并为国内外同行公认，科研成果无知识产权纠纷，并以市场为导向，积极推动科技成果转化，创造了巨大的经济效益或社会效益或生态环境效益，对促进汽车产业科技进步作出特别重大的贡献。

## 第五节 青年科技奖

**第十三条** 青年科技奖被提名人应符合以下条件：

1. 应为中国汽车工程学会个人会员；
2. 年龄在 40 周岁以下(含 40 周岁，年龄以当年 1 月 1 日计算)；
3. 具备勇于创新的科学精神、良好的科学道德、扎实的学术素养；
4. 在基础研究、应用基础研究、科学技术发明和创新中取得创新性突破，经实践证明，对汽车产业科技进步起到重要推动作用并取得显著的经济

效益或社会效益。

5. 积极参与行业活动，并对行业发展做出重要贡献。

#### **第十四条 青年科技奖评审标准：**

1. 在基础研究、应用基础研究方面发现重要科学现象、揭示重要科学规律、阐明重要科学理论，得到国内外同行的高度评价，推动了汽车及相关学科的发展，对汽车产业科技进步作出了重要贡献。

2. 在解决核心关键技术问题上取得重大技术发明或技术创新，科研成果达到国内领先水平并为国内外同行公认，科研成果无知识产权纠纷，并以市场为导向，积极推动科技成果转化，经济效益或社会效益或生态环境效益显著，对促进汽车产业科技进步作出重要的贡献。

### **第六节 创新团队奖（零部件）**

#### **第十五条 创新团队（零部件）被提名团队应符合下列条件：**

1. 创新团队（零部件）聚焦汽车零部件开发过程中的关键核心技术，在技术开发中取得重大突破或原始创新。该技术拥有经授权并有效的发明专利，具有完全自主知识产权，达到同类技术国际领先水平，对行业技术进步具有重大推动作用。

2. 创新团队（零部件）研发的关键核心零部件市场需求度高，具有国际市场竞争优势，近3年市场占有率在细分技术领域全国前3名，创造了显著的经济效益和社会效益。

3. 创新团队（零部件）带头人应为团队核心技术成果的主要发明者，在业内具有较高的学术影响力和国际影响力，具有创新性学术思想、深厚的学术造诣和丰富的工程开发经验，热爱祖国，具有良好的科学道德。

4. 创新团队（零部件）人才队伍结构合理，组织管理先进，机制运行良好，资源整合度以及开放度高。支撑单位能够提供强有力的支撑平台和保障

条件。

5. 创新团队（零部件）对推动产业结构优化升级具有重大带动作用，创新成果填补或拓展了产业链，提升了产业国际影响力。创新团队（零部件）具有较强的社会责任感，积极参与产业人才培养、学术交流、科技咨询、科普宣传等活动。

#### **第十六条 创新团队（零部件）评审标准：**

1. 团队影响力和成长性：团队成立时间原则上应该在十年以上，团队具有深厚的文化和精神传承；团队的研究方向属于国家中长期科学和技术发展的重点领域，或者属于汽车产业核心关键技术领域；团队带头人具有深厚的学术造诣和创新性的学术思想，团队科研队伍结构合理、组织管理先进，机制运行良好，具有长期保持创新的实力和条件；

2. 团队技术创新水平：团队创新技术属于全球首创，或者打破同技术领域国外技术垄断，技术水平达到国际领先或者国际先进；

3. 团队创新成果应用：依托创新技术，经科技成果转化后，形成的产品在国内外大规模应用并取得了巨大的经济效益和社会效益，具有显著的示范和带动作用，对促进产业结构调整、优化和升级作出重大贡献。

### **第三章 奖励提名和受理**

**第十七条** 中国汽车工程学会科学技术奖自然科学奖、技术发明奖、科学技术进步奖、科学技术成就奖、青年科技奖可由下列机构和个人提名：

1. 中国汽车工程学会科技奖励工作委员会（以下简称奖励工作委员会）委员单位，可提名本单位及各子公司单位项目，独立提名，提名奖励类别和提名项目数量不限；

2. 中国汽车工程学会各分支机构仅可在所属技术领域或工作领域内提

名，独立提名，提名奖励类别和提名项目数量不限；

3. 中国汽车工程学会理事单位仅可提名本单位项目，独立提名，提名奖励类别和提名项目数量不限；

4. 各省级汽车工程学会仅可在本地区范围内提名，独立提名，提名奖励类别和提名项目数量不限；

5. 中国汽车工程学会牵头成立的产业技术创新联盟，仅可在所属技术领域内提名，独立提名，提名奖励类别和提名项目数量不限；

6. 中国汽车工程学会会士仅可在本人技术领域内提名，2 位会士联合提名 1 个项目，每位会士提名的奖励类别和提名项目数量不限。

**第十八条** 创新团队奖由下列机构和个人提名：

1. 中国汽车工程学会名誉理事长、理事长、副理事长；北京北汽汽车文化基金会发起人；中国汽车工程学会科技奖励工作委员会评审委员会主任、副主任具有提名权，每位专家每年可以提名 1 个候选团队；

2. 中国汽车工程学会牵头成立的产业技术创新联盟具有提名权，每个联盟每年可以提名 1 个候选团队。

已获得创新团队奖（零部件）的团队，不得重复提名。

**第十九条** 提名机构和个人应严格依据标准提名，对提名材料的真实性、准确性负责，并承担提名、答辩、异议答复等责任。

**第二十条** 中国汽车工程学会科学技术奖自然科学奖候选人主要论著应在国内外公开发行的学术刊物上发表或者作为学术专著出版 2 年以上；技术发明奖和科学技术进步奖的成果必须经过两年及以上时间的大规模应用。

**第二十一条** 不同单位独立完成的同一或相近的成果（包括技术上基本相同的系列及派生系列产品）被分别提名时，择优奖励；不具备推广应用价

值的自制、自用设备、仪器、工艺、测试方法等成果不予提名。

**第二十二条** 重大成套设备或成系统的总项目，一般应连同子项一并成套提名奖励。若某一子项的技术水平确实很高，技术难度很大，并且具有重大推广应用价值，实践证明有显著经济效益或社会效益，单独提名不影响总项目报奖的情况下，在征得总项目主持单位同意并注明属何项目后，可以提名，否则不予受理。总项目报奖时亦须注明该子项目已于何时报奖及获奖情况，并不再分享总项目荣誉和奖金。如总项目中某子项成果虽水平较高，技术难度较大，但仅用于总项目，不具备推广应用价值，不得单独提名。

**第二十三条** 已获得省(直辖市)、自治区、国务院部委以及其他社会力量设立的科学技术奖，不得重复被提名中国汽车工程学会科学技术进步奖和技术发明奖，否则不予评审或取消获奖资格。

**第二十四条** 凡存在知识产权以及完成单位、完成人员有争议的成果，在争议解决之前，不得作为中国汽车工程学会科学技术奖自然科学奖、技术发明奖和科学技术进步奖提名项目。

**第二十五条** 同一技术内容不得在同一年度重复提名为自然科学奖、技术发明奖和科学技术进步奖。

**第二十六条** 连续两年经评定未授奖的自然科学奖、技术发明奖和科学技术进步奖项目，如果再次以相同或者相近技术内容提名，须间隔一年方可再次提名。

已授奖项目在后续研究开发中获得新的实质性进展，并符合奖励办法及本细则有关规定，可按照程序再次提名

**第二十七条** 个人或者组织在国外或者在中国注册成立的外资机构、单独或者合作取得重大科学技术成果，符合《奖励办法》和本细则规定的条

件，项目主要成果的知识产权归中国所有，可以提名为自然科学奖、技术发明奖和科学技术进步奖候选项目。

**第二十八条** 提名机构和个人应当在规定的时间内向奖励办公室提交提名材料。奖励办公室负责接收提名材料并组织评审专家对提名材料进行形式审查。如存在项目提名书的格式、份数不符合要求、签章不齐、资料不全等问题而在初评前无法补齐的，不予受理，退回提名机构或个人，并在当年的奖励工作委员会全体会议上对提名机构或个人予以通报；若连续两年出现形式审查不通过的项目，第三年对提名机构或个人的提名奖励数量进行限额管理，限额数量由奖励工作委员会确定。

**第二十九条** 被提名项目如被发现存在本细则规定第二十一条至二十六条不得提名的情形的，不得提交评审，退回提名机构或个人。

**第三十条** 进入评审阶段后撤奖的项目，由提名机构或个人以书面方式向奖励办公室提出。经批准退出评审的，如再次以相关技术内容提名为中国汽车工程学会科学技术奖，须间隔一年以上时间。

**第三十一条** 已用于支撑中国汽车工程学会科学技术奖获奖项目的标准、专利、论文、著作、软件著作权等知识产权，不得重复支撑后续年度中国汽车工程学会科学技术奖提名项目。

#### 第四章 评审

**第三十二条** 对形式审查合格的提名材料，由奖励办公室提交初评委员会进行初评。初评委员会原则上采用网络评审的方式，必要时可辅以会议评审，初评采取定量和定性评价相结合的方式进行，以记名限额投票表决产生初评结果。

中国汽车工程学会自然科学奖、技术发明奖、科学技术进步奖、科学

技术成就奖、青年科技奖的定量评价指标体系，由奖励办公室负责制定，奖励工作委员会负责审议并批准执行。

**第三十三条** 自然科学奖、技术发明奖和科学技术进步奖在初评阶段分组评审，技术领域分组根据产业发展阶段不定期调整优化。

科学技术成就奖、青年科技奖初评阶段单独成组。

**第三十四条** 自然科学奖、技术发明奖和科学技术进步奖初评委员会提出“进入终评”“拟授三等奖”“不予授奖”三类初评建议。“进入终评”结论建议须获得 2/3 及以上初评专家同意。初评相关分数和投票数不代入终评。

科学技术成就奖、青年科技奖初评委员会提出“进入终评”“不予授奖”两类初评建议。“进入终评”结论建议须获得 2/3 及以上初评专家同意。初评投票数不代入终评。

**第三十五条** 初评阶段结论建议为“进入终评”的候选项目和候选人参加终评答辩。终评坚持宁缺毋滥的原则，实行差额评审制度。终评委员会根据本实施细则规定的评审标准进行评审。终评采取会议评审的形式，通过网络审阅提名材料、现场听取答辩、网络记名投票的形式产生评审结果。

终评采用小组评审和大组评审相结合的形式，小组评审产生拟授二等奖、拟授三等奖项目以及推荐进入大组答辩项目；大组评审产生拟授特等奖、拟授一等奖以及拟授二等奖项目。小组评审结果须经科技奖励评审专家委员会审定后方可进入大组评审环节。

拟授特等、一等、二等的项目须得到 2/3 及以上到会专家同意，拟授二等奖项目按得票数从高到低排序，拟授二等奖项目数量由奖励办法决定。其余进入终评项目自然评定为拟授三等奖。其他拟授三等奖的项目原则上以初评结果为准。

拟授科学技术成就奖、青年科技奖须得到 2/3 及以上到会专家同意。

拟授奖项目和人才须经科技奖励评审专家委员会审定后方可进入公示环节。必要时，奖励办公室可在终评前组织专家对初评委员会建议进入终评候选项目进行实地考察，并将有关意见提交终评委员会。

**第三十六条** 创新团队奖（零部件）采用评议的方式进行评审（线上线下载均可）。根据工作需要，奖励办公室可在评审前组织实地考察或其他形式的调查，并将相关意见反馈评审委员会。

奖励办公室可根据每年提名创新团队的数量决定是否组织初评。提名创新团队数量多于 5 个团队时应组织初评。初评采用无记名投票方式，获得三分之二以上（含）同意并按排名择优参加终评。

创新团队奖（零部件）终评坚持宁缺毋滥的原则，须获得全体评审专家一致同意方可授予创新团队奖（零部件）。

**第三十七条** 终评会议结束后，向社会公示拟授奖建议名单，自然科学奖、技术发明奖、科学技术进步奖、科学技术成就奖、青年科技奖的公示期为 30 个自然日。创新团队奖（零部件）的公示期不少于 7 个自然日。

## 第五章 批准和授奖

**第三十八条** 公示结束后，奖励工作委员会以会议的形式对终评委员会提交的评审结果进行审定，确定授奖名单。评审结果以不记名投票表决方式进行审定，需获得奖励工作委员会 2/3 及以上委员同意。

奖励工作委员会年度工作会议如 2/3 及以上到会委员对终评委员会提交的评审结果有异议，可以对异议项目的奖励类别、奖励等级重新进行无记名投票表决，并产生最终评定结果。

**第三十九条** 属下列情况之一者，应缓评：

1. 应用性成果尚未形成生产能力或使用考核不足的；
2. 阶段性科研成果不能单独应用，仍需继续立题研究的；
3. 同行专家间有较大异议，尚未处理妥当的。

**第四十条** 终评委员会决定缓评的项目，由奖励办公室通知提各单位并说明缓评原因。缓评项目可在完善后再行提名。

**第四十一条** 奖励工作委员会做出奖励决定前须征得授奖对象的同意。

**第四十二条** 拟授奖项目主要完成人和主要完成单位限额：

(一) 自然科学奖、技术发明奖

特等、一等、二等奖主要完成人均不多于 6 人，主要完成单位不超过 6 个。

(二) 科学技术进步奖

1. 特等奖主要完成人不多于 20 人，主要完成单位不超过 15 个；
2. 一等奖主要完成人不多于 15 人，主要完成单位不超过 10 个；
3. 二等奖主要完成人不多于 10 人，主要完成单位不超过 8 个；
4. 三等奖主要完成人不多于 5 人，主要完成单位不超过 5 个。

**第四十三条** 项目主要完成单位是指在项目的研究、开发和推广应用过程中给予物质、经费、技术和人员等条件支持，对该项目的完成起到了重要作用并具备独立法人地位的单位。各级行政部门原则上不作为主要完成单位。

**第四十四条** 项目主要完成人是指对该项目完成做出创造性贡献的主要人员，具备下列条件之一者可作为主要完成人：

(一) 自然科学奖

1. 提出总体学术思想、研究方案；
2. 发现重要科学现象、特性和规律，并阐明科学理论和学说；

3. 提出研究方法和手段,解决关键性学术疑难问题或者实验技术难点,以及对重要基础数据的系统收集和综合分析等。

## (二) 技术发明奖

1. 在项目的总体方案设计中做出重要贡献;
2. 在核心技术攻关中做出重要技术发明;
3. 在成果转化和应用中做出创造性贡献。

## (三) 科学技术进步奖

1. 提出和确定项目的总体技术方案;
2. 在关键技术和疑难问题的解决中做出重大技术创新;
3. 在成果转化和应用推广过程中做出重要贡献。

**第四十五条** 主要完成人和主要完成单位应按照贡献大小排序。

**第四十六条** 中国汽车工程学会科学技术奖对获奖项目的主要完成单位和主要完成人员颁发奖励证书及奖金。特等奖奖金 10 万元,一等奖 6 万元,二等奖 3 万元,三等奖 1 万元。

科学技术成就奖和青年科技奖奖金每人 1 万元。

创新团队奖奖金由中国汽车工程学会科技奖励工作委员会和北京华汽汽车文化基金会共同支持。

**第四十七条** 获奖项目的奖金,一般在授奖后的下一年度发放。需相关获奖项目完成单位及获奖人员填写奖金分配表。原则上由项目主要负责人颁发给项目有关人员,不搞平均主义。几个单位联合完成的项目的奖金,发给第一完成单位,再由各完成单位协商分配,奖励办公室有权对奖金分发情况进行了解。

**第四十八条** 获奖项目主要完成人的获奖等级和事迹建议记入其人事档案,作为考核科技人员贡献的依据之一。

## 第六章 异议处理

**第四十九条** 中国汽车工程学会科学技术奖接受社会监督，其评审工作实行异议制度。

拟授奖项目相关信息在中国汽车工程学会网站等媒体上公示。任何单位和个人对拟授奖项目持有异议，可在公示之日起 30 个自然日内向奖励办公室提出署名书面异议，并提供必要的证明文件。逾期、无正当理由或者匿名提出异议的，不予受理。

**第五十条** 为维护提出异议者的合法权益，奖励办公室及提名单位工作人员，以及其他参与异议调查、处理的有关人员应当对提出异议者的身份予以保密；确实需要公开的，应当事前征求提出异议者的意见。

**第五十一条** 异议分为实质性异议和非实质性异议。凡对涉及拟授奖项目的创新性、先进性、实用性等内容，拟主要完成人的科学技术贡献，以及提名书填写不实或存在学术不端行为等属于实质性异议；对拟授奖项目的主要完成单位、主要完成人及其排序，评审等级的异议，属于非实质性异议。

**第五十二条** 实质性异议由奖励办公室负责处理，由提名单位或提名人协助。提名单位或提名人接到异议通知后，应当在规定的时间内核实异议材料，并将调查、核实情况报告报送奖励办公室。必要时，奖励办公室可以组织专家进行核实，提出处理意见。

非实质性异议由提名单位或提名人负责协调，提出初步处理意见报送奖励办公室审核。涉及跨单位的异议处理，由奖励办公室负责协调，相关提名单位或提名人协助。

**第五十三条** 异议处理过程中，涉及异议的任何一方应当积极配合，不

应推诿和延误。拟授奖项目的主要完成单位、主要完成人在规定时间内未按要求提供相关证明材料的，视为承认异议内容；提出异议的单位、个人在规定时间内未按要求提供相关证明材料的，视为放弃异议。

**第五十四条** 奖励办公室向奖励工作委员会报告异议核实情况及处理意见，提请奖励工作委员会审议，并将决定意见通知涉及异议的各方。奖励工作委员会在异议处理后作出的相关决定为最终结论。

## 第七章 附 则

**第五十五条** 本实施细则经奖励工作委员会审批通过后实施。

**第五十六条** 本实施细则由奖励办公室负责解释。