



## 我国将推进大数据标准体系建设

据新华社电 随着信息化的推进,大数据已成为社会生活和工业生产不可或缺的基础资源。有效管理和利用大数据,提升大数据应用效率迫在眉睫。记者3月20日从工信部获悉,工信部将加强大数据标准化顶层设计,逐步完善标准体系,把数据“管好”“用好”。

从地图软件测算拥堵路段、购物软件精准推送产品,到工业车间个性化定制、企业决策精准分析,大数据已经渗透到各个领域,为生活提供便利,为经济转型发展提供动力。然而,大数据产业资源开放共享程度低,数据价值难以被有效挖掘利用。推动数据开放共享,提升应用效率,关键在于建立健全标准和规范。

“数据作为通用工具,首先要有通用标准。这些标准贯穿数据采集、分析、清洗、应用等各个环节。”大数据应用领军企业,百分点信息科技有限公司技术副总裁刘国栋说,经过8年实践,百分点摸索出数据应用标准和方法,将参与和推动相关标准制定。

工信部信息化和软件服务业司副司长李冠宇说,工信部将加快推动大数据标准体系建设,加快重点标准研制与推广,建立标准符合性评估体系,强化标准对市场培育、服务能力提升和行业管理的支撑作用。同时积极参与大数据国际标准化工作。

工信部预计,到2020年,技术先进、应用繁荣、保障有力的大数据产业体系基本形成。大数据相关产品和服务业务收入突破1万亿元。(张辛欣)

### “疯狂的”电动车系列报道①

# 电动车缘何成“疯”

■本报记者 李晨阳 王佳雯 王卉 张行勇 彭丽 鲁伟

编者按:

法理上未被“认可”、运营中又缺乏管理的低速电动车,总给人“讨人嫌”的印象。但它在解决人们1~20公里范围内出行需求方面却又具有某种不可替代性。那么,应如何看待这个隐患与便民性同样突出的交通工具?我们希望通过实地调查与调研寻求解决的途径。

电动车开得快不快?

“在我印象里,电动车总是开得很慢,也不太遵守交通规则。”西安交通大学工作人员,30岁的刘女士说,“特别是送外卖的电动车,见缝插针,随意变道,我有好几次都差点被撞。”

同在西安交大的研三学生小朱却觉得,外卖小哥的电动车总是姗姗来迟,“送饭还不够快”。

这样的认知反差背后,是低速电动车(电动自行车、摩托车、三轮车、微型车等)的尴尬处境。一方面,电动车是不断增长的“刚性需求”,作为短途出行及运输工具,人们期望它更

快更便捷;另一方面,它又是法理认可模糊的灰色地带,作为交通管理上的“黑户”,公众希望对它加强监管,杜绝安全隐患。

乱象丛生 见怪不怪

为窥国内电动车乱象,《中国科学报》记者日前选取北京、西安、成都、武汉等城市,进行了实地调研。

记者在北京市朝阳区北营地铁站附近蹲守发现,半小时内,西向东方向的机动车及非机动车道上,共有98辆商用电动自行车或三轮车、46辆自用电动自行车经过。商用电动车多是外卖车和快递车,其中也出现了5辆用于载客的电动三轮摩的。

这些经过的电动车中,有32车次出现了逆行、在机动车道行驶等违规行为。多辆摩的直接在机动车道上,为了载客而频频随意停车。其中一辆摩的突然停车,导致后方汽车刹车不及,并与之发生了剐蹭,造成交通拥堵。由于天气较冷,这些电动车骑手们往往捂得严严实实,既听不清后面汽车的鸣笛,驾驶反应也失去灵活性,让路人看得胆战心惊。

在武汉市繁忙的江汉路步行街江汉关路口,正值某工作日的中午时段,短短5分钟内,就有68辆电动车来回通行,其中15辆是快递

和外卖电动车,10辆是载客车。其中有8辆电动车未按交通信号灯指示随意变道横穿马路,制造了一次次的“危险时速”。

同日同时段,在成都市最繁华的IT产品销售地磨子桥,从十字路四个方向来往的电动车,已经达到每分钟30多辆。据执勤交警警官介绍,电动车擦挂、撞倒行人或因搭载过多而翻车是常见的事故类型。

在姚警官执勤过程中就处理过两起印象深刻的事故。去年9月,一名中年男子驾驶无牌照电动车在路口遇到一辆轿车右转,由于电动车行驶过快,一头撞向轿车尾部,导致驾驶电动车的男子受伤,送医后抢救无效身亡;另一起事故则是电动车载人逆行,与货车相撞,骑车人与乘车人当即身亡,电动车驾驶人承担事故主要责任。

同样在工作日午间,西安市兴庆路十字路口和交大电脑城附近路段,记者粗略统计,一小时内经过的电动车达到613辆,其中自用电动车538辆,商用电动车75辆。有些电动车上驮载了捆扎起来的箱子或成摞的卫生纸,摇晃着在路边停靠的车辆与行人之间穿行。记者发现,在这段颇为繁忙的时间内,有两辆交警的巡逻车经过此处,但警察并未下车进行治理。

在上述调查路段,电动车不仅数量庞大,而且超速、逆行、变道、闯红灯、占用机动车道

和人行道等违规行为非常普遍,而电动车改装和电动车超载的情况也不在少数。在一些地区,交警并没有积极投入到交通秩序执法的工作中,似乎已经默许了这些情况的存在。

伴随乱象而来的,是不容忽视的交通事故发生率。记者从广东省自行车电动车行业协会获得一份深圳市电动车交通事故的调查报告。报告显示,从2016年1月1日至11月30日,深圳市共发生电动车交通事故376起,占全市交通事故总数的31.92%。而在北京,仅2015年,涉及电动两轮车的事故就高达3.1万余起,死亡113人,伤2.1万余人,在伤人事故中占比接近四成。

“爱恨交加”电动车

2016年8月,国家自行车电动车质量监督检验中心曾公布一组数据:北京市场电动自行车保有量已达到300万辆以上,且每年还在以15%的速度递增。

关于电动车安全隐患的报道频频出现,为何人们对它依旧青睐有加?上班族通勤、接送孩子、老人代步、外卖快递运输……在日常生活中,有许多“1~20公里”范围内的出行需要。在满足这些需求方面,电动车无疑具有不可替代的优势。(下转第2版)

## 中科院北京分院学习十八届六中全会精神专题培训启动

本报北京3月20日讯(记者李晨阳)今天,中科院北京分院学习十八届六中全会精神专题培训启动暨首场报告会在京召开。会议设主会场和45个分会场,共计1800多人参会。

中科院党组成员、北京分院院长、党组书记、京区党委书记何岩作动员讲话。他提出两大要求:一要准确理解把握党的十八届六中全会精神,深刻认识坚持党中央的集中统一领导、加强和规范党内政治生活、加强党内监督的重要意义。二要结合创新实际,深入贯彻十八届六中全会精神,进一步增强政治意识、大局意识、核心意识和看齐意识,进一步落实好全面从严治党主体责任,严格党的组织生活制度,严格监督执纪问责。

北京分院党组成员、副院长、京区党委常务副书记马扬在会上指出,北京分院的干部职工要深入学习宣传贯彻十八届六中全会精神和“两学一做”学习教育常态化、制度化结合起来,做好培训工作,切实推进各单位党建工作,在工作中牢固树立“四个意识”,坚定维护党中央权威,以党建创新促进科技创新,以优异的工作成绩迎接党的十九大胜利召开。

首场专题报告会邀请中央党校党建教研部主任、教授、博士生导师戴焰军作题为《学习贯彻关于新形势下党内政治生活的若干准则》的辅导报告。

## 《移动健康监护监管技术方法白皮书》发布

本报讯(记者丁佳)近日,个人移动健康监护监管技术方法与标准研究研讨会暨即时检测与健康监测物联网产业技术创新战略联盟2017年度工作会在京召开,会上发布了《移动健康监护监管技术方法白皮书》。

白皮书从技术角度分析了移动健康领域的新型产品,从监管角度分析了这类新产品到底是否需要监管、如何监管的问题,以及新技术新产品对监管思路和管理技术提出的新要求和新挑战。报告调研了各国监督管理部门对移动健康系统的监管理念和思路,对产品终端、软件、网络等的安全性和有效性进行了系统性评价,分析了我国监督管理部门在处理类似问题时应该着重考虑的监管方向,期望对产业的发展和监管提供借鉴。

该白皮书编写得到了中科院科技服务网络计划项目的支持,由中科院电子所等来自科研单位、检验和产业界的联盟成员单位专家联合撰写。中科院方面希望通过此次合作,进一步加强产、学、研、医、管的深度合作,推动移动健康产业健康发展。

中科院电子所党委书记孙殿义表示,期待联盟能够因为这个产业在中国的发展发挥作用,也为国民健康作出自己的贡献。

会上,中科院电子所研究员方震从新技术和新产品两个方面对移动健康产业发展趋势与发展现状进行了介绍,并对产业未来发展进行了展望;中国食品药品检定研究院光机电室主任任海萍希望通过制造商、用户、信息技术服务商、质量监督部门的共同努力和通力合作,迎接挑战,确保移动医疗器械产业健康快速发展。

据了解,即时检测与健康监测物联网产业技术创新战略联盟由中科院电子所等4个研究机构、浙江大学等10所大学、北京协和医院等16家临床医疗机构以及14家企业组成,于2014年成立。

### 院士之声

## 学科建设是知识产权强国的“定海神针”



“要成为知识产权强国,人才是第一的,而人才的培养需要学科支撑,学科建设是知识产权强国的‘定海神针’。”

据统计,全国61所高校增设了知识产权本科专业,29所高校设立了知识产权学院,91个学位授予单位开展与知识产权相关的硕士研究生培养,31个学位授予单位开展与知识产权相关的博士研究生培养,培养了一大批知识产权专业人才。然而,常有媒体报道“知识产权‘一才难求’制约科技创新”。高校知识产权人才培养一片繁荣,一批又一批知识产权专业毕业生走向社会供职,但企业界却抱怨找不到企业所需的知识产权人才。企业需要,高校没有培养;高校培养的,企业不需要。这一巨大的反差,一定程度上反映了我国知识产权学科建设的当下困境。

知识产权学科是典型的交叉学科,涉及法学、管理学、经济学、情报学,还需要有一定的理工学科背景。目前普遍存在重法律、轻经管的问题,我国知识产权人才培养在学科设置上绝大多数都依附于法学专业,其教学内容及知识结构普遍侧重于法学,“知识产权”被狭隘化为“知识产权法”。学科定位不明导致知识产权教学研究机构设置混乱,知识产权人才培养困难,知识产权人才培养与社会需求脱节。

目前,我国设有13个学科门类,共110个一级学科、400余个二级学科,而知识产权学科在我国学历学位教育序列中尚未正式列为二级学科,始终处于“名不正,言不顺”的尴尬地位。学科定位不清导致“知识产权”本科专业被办成了“第二法学”专业,知识产权研究生招生名目混乱,知识产权学科评价偏差。

随着创新型国家建设和创新驱动战略的实施,知识产权学科已经成为一门独立的学科。知识产权学科定位不明、定位不清,必然影响知识产权强国战略的实施,进而影响创新驱动战略的深入推进。因此,加强知识产权学科建设,强化学科建设的顶层设计既必要又紧迫。

为此,建议明确知识产权法为法学一级学科下的二级学科,在管理学、经济学一级学科下增设知识产权管理、知识产权经济二级学科,在形成相对成熟的知识产权二级学科群后,增设知识产权一级学科;增设融合知识产权法和知识产权管理等内容的知识产权专业硕士学位;将知识产权内容列入研究生、本科生创新创业教育的组成部分,逐步开设知识产权公共必修课程;制定并实施全国高校知识产权师资质提升计划,建立全国高校知识产权师资质培养基地并落实专项基金。(本报记者陆琦采访整理)



## 京沈高铁朝阳隧道贯通

3月20日,施工建设者在朝阳隧道内庆祝隧道贯通。当日,位于辽宁省朝阳市境内的京沈高铁朝阳隧道贯通。该隧道由中铁四局集团京沈高铁项目部施工建设,全长6750米。至此,京沈高铁辽宁段39座隧道全部贯通。新华社记者杨青摄

## 分析7年数据,运用15个气候模式,中国科学家发现全球变暖导致北京冬季强霾事件增加

本报讯(记者倪思洁)近年来,我国冬季灰霾的增加被归因于快速工业化和城市化导致的大气污染物排放增加。但是,中国科学家发现,气候变化作为外因增加了北京强霾事件发生的频率和持续时间。北京时间3月21日凌晨,该研究成果在线发表于《自然-气候变化》,并将于4月以封面文章形式发表于该杂志纸质版。

就在3月15日,美国《科学进展》杂志刊登了另一项关于中国灰霾问题的研究。该研究显示,极地气候变化,如极地北冰洋海冰消融与西伯利亚降雪增加,会影响中国冬季风的传播路径与强度,便于区域静稳天气形成,不利于空气污染物扩散,让中国东部平原人口与工业中心地区更易遭受严重重

气污染侵袭。与这份研究相比,前述论文的通讯作者、南京信息工程大学环境科学与工程学院院长廖宏等的研究将静稳天气增多的原因归结为包括极地气候变化在内的全球气候变暖。

廖宏告诉《中国科学报》记者,北极涛动向正位相增强,东亚冬季风减弱,东亚大槽变浅,以及近地表大气增暖较快导致中低层大气更加稳定等因素共同作用,都会导致强霾事件的增加。

在这项研究中,科研人员将PM2.5浓度大于150微克/立方米的事件定义为“强霾污染事件”。

科研人员对北京7年来PM2.5浓度数据进行分析,并运用第五次耦合模式比较计

划(CMIP5)的15个气候模式进行逐日模拟后发现,1982年至2015年间,北京有利于强霾事件形成的天气条件比1948年至1981年间增加了10%。

廖宏告诉记者,在15个不同的气候模型里,科研人员均提高了温室气体浓度,使其导致全球变暖,而14个模式模拟出来的结果均显示我国华北地区利于强霾污染事件形成的天气会增加。

“这种增加的趋势在未来还将继续下去。”廖宏说。

研究显示,到21世纪下半叶,像2013年1月的大规模高浓度灰霾污染事件的发生频率可能会增加50%,且事件持续时间增加80%。

廖宏表示,全世界的温室气体排放导致的全球变暖增加了华北平原静稳天气,从而增加了冬季强霾事件发生的频率和持续时间。不利天气条件的增加使我国华北平原污染治理的难度加大。

“虽然我国政府实施了严格的大气污染物排放控制措施,但与灰霾有关的健康和经济问题或许仍会持续增加。由于气候条件的影响,我国冬季北方的雾霾治理更加艰难,需要付出额外的努力,减排的总量也要更大一些。”廖宏说。对于这一发现,中国科学院院士张人禾表示,除了通过限制大气污染物排放控制空气污染外,减轻北京地区严重空气污染的风险,还需要全球性努力减排温室气体。