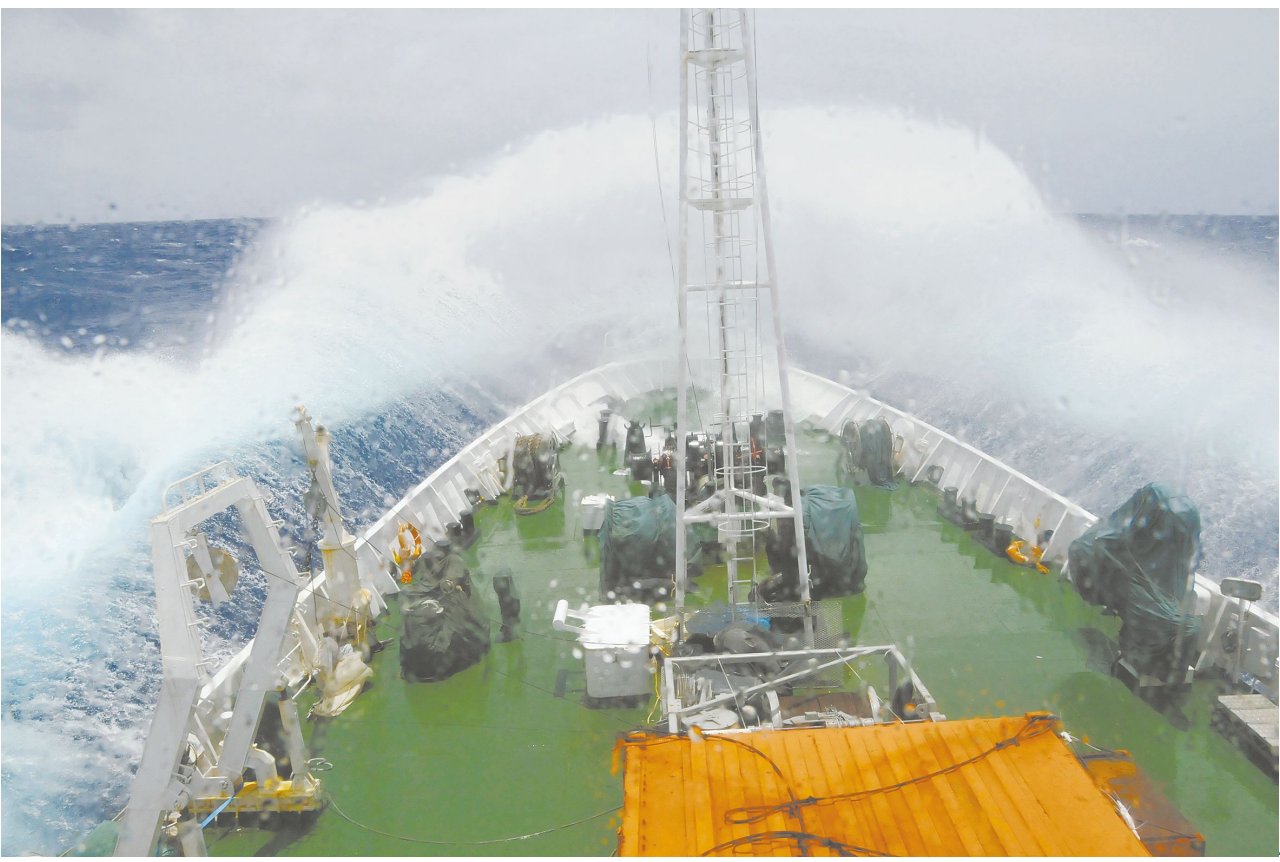


2014中华医学科技奖颁奖



出租车行业缘何“敲骨吸髓”

■赵士林

最近,南京、长春、济南、南昌等多个城市爆发出租车司机罢运风潮。出租车问题由来已久,司机怨气冲天,乘客叫苦不迭。承担着城市重要公共交通服务功能的出租车行业出现的行业危机源头或是“敲骨吸髓”式的治理模式。

出租车行业危机的根源在哪里?最大的问题在于行政垄断的管理体制,即苛刻的准入制。垄断体制培育了一条粗大的利益链条,链条的上端是政府主管部门,下端是出租车公司。不打破垄断体制,整个利益链条就会贪婪地榨取出租车司机的血汗,进而侵害到广大乘客的权益。

出租车行业的垄断首先暴露了这个行业定位的扭曲。出租车行业不是公益行业,和地铁、公交的性质不同,后者是保证大众出行的最低保障,前者是相对高消费的市场选择。

现有垄断性管理体制对行业的定位不伦不类。说是公益,却以营利性出租车公司为基本运作主体;说是市场,却垄断资源,限制进入,刁难阻挠其他经营主体和方式介入(诸如互联网订车等)。

如此一来,出租车公司完全占据市场优势、资源优势,怎能不盘剥司机?有报道称,管理人员和司机的人数比例竟然达到1:1。由于受到垄断的行政管理体制的保护,本应在市场竞争中优胜劣汰的出租车公司已形同于肆无忌惮的强盗,造成对司机敲骨吸髓的剥削。

其次,政府管理部门和出租车公司的关系更是讳莫如深。出租车公司向政府管理部门缴纳巨额运营管理费方能获得准入牌照,但羊毛出在羊身上,巨额准入费自然是通过所谓“份子钱”让司机和乘客买单。这也是滋生腐败的肥沃土壤。

多年来社会舆论不停地呼吁取消出租车公司,或至少让出租车司机自由选择私营还是受雇于出租公司,但管理者却对此置若罔闻、视而不见。毫不夸张地说,目前出租车行业的垄断性管理,保障的是政府相关部门和官员以及出租车公司的利益,而这种不公平的利益分配一直建立在损害出租司机和广大乘客权益的基础上。

政府通过行政权力垄断应该交给市场竞争的出租行业,这是越位;政府不能保障出租行业基本从业者出租司机的合法权益,这是缺位。此外,针对诸如取缔和打击黑车方面,政府还存在严重的管理不到位的问题。出租车公司由于行政主管部门授予的垄断性的特许经营,日益变得有恃无恐,除了不断加码收取份子钱及其他巧立名目的费用(诸如管理费、修车费等)之外,管理形同虚设。

破解出租车行业危机,根本上还要改革管理体制。市场能解决的不折不扣地交给市场,政府不能在出租车行业利润中分一杯羹,相关管理部门不应通过行政垄断谋取部门利益,这些都是违法乱纪的腐败行为。

再者,深入分析来看,包括出租车行业在内的很多行业都存在久拖未决的问题(如食品药品安全、环境污染、违法强拆强征、高延迟期收费、拖欠农民工工资等),最终的症结均在于政府责任意识淡薄。如今,多地出现的出租车司机罢运事件实乃冰冻三尺非一日之寒,问题如果不是直接威胁到相关部门官员的乌纱帽,政府管理部门总是装聋作哑,不负责任。

现在有一个说法:“某某问题已经到了非解决不可的时候了!”其言外之意是,在这之前还没到非解决不可的时候。其实,对于出租车行业危机,只要政府行政管理部门立场一变,问题即可迎刃而解。如果相关行政管理部门不是将立场放在部门利益上,不是放在垄断利益代理的出租车公司上,而是放在出租车司机和广大消费者这一边,那么就应该放开市场,让互联网叫车等服务形式、出租车公司与私人运营等运营主体自由竞争,通过博弈形成良性运作局面。

出租车行业是个市场性经营领域,保障基本的出租车服务是城市管理者的义务。它考验着城市管理者的管理水平、责任心和良知。

(作者系中央民族大学哲学与宗教学院教授)

“2014 中国科学年度新闻人物”
评选启动

由《中国科学报》、科学网、《医学科学报》、《科学新闻》杂志共同主办的“2014 中国科学年度新闻人物”评选正式启动。

本次活动旨在评出推动 2014 年中国科学研究和技术进步、具有优秀创新能力与重大影响力的科学家、科技传播者(含科普工作者)和科技企业领军人物。

获奖人应于 2014 年间在科学技术领域作出过重大创新贡献,获得过重大荣誉;在促进科技与经济结合、推进技术创新和科技成果产业化等方面取得过杰出成就;在科技传播、科学普及领域取得重要成就、有独特表现;推动所在企业创新行业生态,引领市场应用,并受到国内外媒体的广泛关注。

为了方便公众参与,本次活动开通了四种投票渠道:官网投票、报纸选票投票、微博投票、微信投票。综合投票结果,经评委会评议,将最终确定 2014 中国科学年度新闻人物终评名额及名单。

“中国科学年度新闻人物”评选活动已经成功举办四届,在科技界具有良好口碑和影响力。(候选人名单详见本报 1 月 13 日 3 版;详细投票规则等请见评选活动官方网站: <http://2014people.sciencenet.cn/>)

一项近日在线发表于《现代生物学》期刊的研究成果揭示,猴子能够学会认识镜中的自己。该成果在获得称赞的同时也引发了质疑——

猴子真能认识“镜中的我”?

■本报记者 倪思洁

照镜子,对人来说再正常不过。但对猴子而言呢?

过去 40 年里,科学家普遍认为,与人类和某些灵长类动物不同,猴子面对镜子时并不能本能地认识到镜中的影像就是它自己。

然而,中科院上海生科院神经科学研究所(简称中科院神经所)副研究员龚能带领课题组成员在一项最新研究中发现:猴子确实能学会认识镜中的自己。

此次研究成果得到了不少科学家的高度评价。然而,也引发了质疑。

猴子学会照镜子?

在 7 只受过训练的猴子中,有 5 只能够表现出典型的照镜子行为。这是龚能和他的 3 位研究助理历时一年多的研究成果。

研究人员在猴脸悄悄涂上颜料后,发现猴子在看到镜子里的自己后会用手抓脸上的颜料。“它们像是在想‘我的脸上有什么东西?’”龚能对《中国科学报》记者说。

长期以来,科学家认为猴子无法通过镜子

识别自己。龚能表示,关于猴子自我识别能力的训练,科学家们做了 40 年的实验,但基本上都以失败告终。

此前,也有科学家尝试给猴子不同大小和形状的镜子或让猴子长时间面对镜子,但它们从未表现出任何能够识别镜中自我的行为。此外,研究人员在猴子不知情的条件下在它们脸上涂上颜料标记,猴子也没有表现出其他的自我引导行为。

2012 年的一天,龚能和实验人员想到了一个新方案:他们让坐在猴椅上的猴子面对镜子接受训练,利用较高功率的激光笔照射猴子的脸部,并引导猴子抓脸上的光点。因而,猴子可以在镜子面前看见自己并用手抓脸上的光点。

经过 2~5 周的训练,猴子就在镜中光点和脸上光点之间建立了联系。而且,经过训练的猴子可以成功地通过多项标记测试,包括传统的颜料标记测试。它们还会进一步自发利用镜子观察身体上平时看不到的部位。

从猴子到大猩猩再到人类,在此进化过程中产生了很多自我意识等高级认知功能。然而,这些功能是怎么产生的?

“一个小孩大概到两岁的时候才知道镜子里的是他自己。从小孩的生长发育来看,这种能力也是从无到有。”龚能说。通过研究猴子自我意识产生的过程,可以了解人的大脑是怎样进化和工作的。在中科院昆明动物所研究员徐林看来,自我意识是一种高级认知功能,受到自我意识控制。

“如果研究发现是可靠的,那就说明猴子比人类想象的要聪明得多,拥有类似于人类的高级认知功能。”徐林说。这对认识人类自我意识的起源和神经机制具有重要的意义,同时也为临床治疗这种自我意识的缺失提供了有用的线索。

龚能表示,目前通过训练恢复自我识别的能力对疾病的治疗有多大帮助尚无法确定,最好的情况是“通过自我识别能力训练和学习让病人的智商和社交能力有所改善”。徐林预测,将来可以用猴子作更多与自我意识相关的基础研究和疾病研究。这是其他动物实验无法实现的。

争议或将持续

成果发表后,争议也随之而来。2013 年 3 月到 4 月期间,研究人员第一次

提出了这篇论文,但因为可重复性遭质疑而被拒稿。随后龚能等人重新用一年时间做了实验。“最初实验只有 3 只猴子,现在已经训练了十几只。”他说。

但此次论文在线发表于《现代生物学》期刊前,6 位审稿人中仍有一位持反对意见。“很难知道研究结论究竟仅仅是一种训练结果,还是真正能够说明猴子具备从镜子中认出自己的能力。”这位持反对意见的国外审稿人在审稿意见中写道。

此外,该专家同时对研究方法和可重复性再次提出质疑。在他看来,研究使用的方法、步骤和训练手段都“如此乏味、非典型且复杂”,以至于他非常怀疑“这个研究及结果是否可以被重复”。他还表示,已有很多研究声称发现了不同的生物能在镜子中认识自己,比如恒河猴、棉顶须猴、海豚,甚至鸽子。但这些动物研究大多数最终都无法甚至不可能被重复。

不过,另一位支持研究的审稿人则在审稿意见中直言:“这种非常规手段很受欢迎。”

对此,龚能则表示“争议越大,说明意义越重大,未来要做的事情还很多”。他表示接下来研究组还将进一步改进训练方法,找到更有力的证据证明猴子能够进行自我识别。

院士之声

中国科学院院士陆大道:
丝绸之路亟待前瞻性规划

■本报记者 王卉

“丝绸之路经济带的发展完全符合沿线各国的共同利益。”日前,中国科学院院士陆大道在北京交通大学举行的“院士校园行”名师讲坛上说。进入 21 世纪,在我国综合国力大幅度提升的重要时刻提出建设丝绸之路经济带,具有极其重大的政治意义和社会经济意义。

在他看来,这与历史上开辟丝绸之路,发展与沿途各国、各民族、各地区的贸易与文化交流的历史一脉相承。新丝绸之路将促进中亚地区地缘政治的稳定性,加强我国西部地区的长治久安。同时,建设实力强大、结构优化的经济带是西部开发的主体工程,有助于加强我国和中亚地区在能源生产和能源供应方面的长期合作,提高我国应对三千公里西北地区边疆安全问题的机动性。

当前,建设新丝绸之路有许多有利的条件。西部地区的优势产业在于装备制造业、特色农产品及农业产业化、能源重化工、旅游业、商贸物流业、生物产业等。而丝绸之路产业发展将会加强西部地区的经济实力,使民生大幅改善,有利于西北地区经济发展转型。

然而,也存在着严峻挑战。“现在西部的优势产业大都面临宏观调控的大背景,结构调整任务艰巨。同时经济带发展还受到区位和长距离运输的制约。”陆大道表示,不提高



产品技术含量和竞争力,今后的发展空间将受到很明显限制。

与此同时,他强调说,考虑到经济带周边的资源特点和生态环境承载能力,合理开发利用当地资源环境关系到经济发展、城市发展规模和生态环境保护的全局。因此,丝绸之路及其所经地区的生态保护、生态建设必须提到国家战略的高度。他举例说,西北地区水资源极为缺乏,同时,水资源利用效率也最低。需要借鉴以色列的经验,提高水资源利用效率。

“新丝绸之路当前还没有一个平台进行基础科学、技术、经济等跨学科交流。同时,城镇交通等基础设施、贸易平台的建设与发展都需要有一个好的前瞻性的科技规划。”陆大道说。

首例再生支架材料修复手术完成

本报讯(记者甘晓)中科院遗传与发育生物学研究所研究员戴建武领导团队近日研制出基于胶原蛋白的神经再生支架,成功植入脊髓损伤病人体内,完成全球首例临床手术。戴建武向《中国科学报》记者表示,完成手术标志着这一治疗方法从动物实验进入到临床研究阶段获得重大进展。“结合间充质干细胞,神经胶原支架材料为脊髓损伤治疗提供了新希望。”他说。

脊髓损伤是严重影响人类生活的中枢神经系统损伤,也是世界性临床医学难题。戴建武团队利用胶原生物材料结合自体骨髓干细胞修复不孕患者瘢痕化的子宫壁,成功引导子

北极西北航道航行指南启动编制

本报讯(记者陆琦)记者从中国极地研究中心获悉,继去年发布《北极航行指南(东北航道)》后,《北极航行指南(西北航道)》编写工作于近日正式启动,预计今年 10 月正式对外发布。

我国与欧洲国家外贸主要海运远洋航线有 2 条,即经苏伊士运河及直布罗陀海峡航线、经好望角航线,常用苏伊士运河航线;与北美洲国家外贸主要海运远洋航线有 3 条,即经苏伊士运河及直布罗陀海峡航线、经好望角航线、经巴拿马运河航线,常用巴拿马运河航线。

作为全球变暖背景下潜在的“黄金水道”,北极航道开发潜力巨大,在航程等方面与其他航线相比具有较大优势和重要的航运价值。其中,东北航道是东亚连接北欧、东欧及西欧地区的最短航线,比经马六甲海峡、苏伊士运河的传统亚欧航线节省三分之一航程;西北航道是指由格陵兰岛经加拿大北部北极群岛到阿拉斯加北岸的航道,是大西洋和太平洋之间的最短航线。北极航道一旦贯通,必将成为沟通亚洲、欧洲和北美洲的一条“海洋交通大动脉”。

