

网约车规范化管理关键靠技术

■本报记者 韩天琪



日前,国务院联合交通运输部、公安部、国家质检总局等部门发布相关文件,正式将网约车合法化。网约车合法化之后,如何对其进行有效的管理和规范?乘客的安全如何保障?相关专家从网约车兴起的背景和现实处境出发向《中国科学报》记者分析了网约车合法化后的发展路径。

兴于技术,满足需求,响应环保

南开大学法学院副教授李晓兵在接受《中国科学报》记者采访时表示,网络技术、智能手机、App等技术的发展是网约车迅速兴起的首要条件,除此之外,出租车行业的运营现状、不断升级的环保要求等都加速了网约车行业的发展。

“早在 21 世纪初,国外的电话订车和预订订车就非常方便、精确且服务到位。但我国的电话订车业务在全国范围来看都不太能使消费者满意。我国的出租车运营模式、管理机制和各地管理模式的差别导致我国的出租车行业处于一个比较低端的运营状态,而市民对出行的精确服务、周到服务和便捷服务是有一定预期的。网

华冰聊专利

据大数据统计,95%的科研技术信息会最先在专利信息里记载,对于从事科研工作的研发人员,专利信息是一个知识宝藏。那么,专利信息里有哪些情报呢?对于科研机构和企业里的研发人员,从专利信息中能得到哪些帮助?

研发方向参考。发明和实用新型专利里记载的,都是创新技术的具体内容。专利法中明确规定,能授予专利权的申请,都必须是“本领域技术人员”能实现的技术。因此,研发人员从专利文件里,可以看到能实现的技术内容,作为后续研发的参考。一方面,看到之前专利中记载的内容,后续研发者可以借鉴研发成果,在巨人的肩膀上继续研发,节省研发时间,提高研发效率。同时,

意见

百度百科的准确性早期就存在严重的问题,随着词条数量的迅速膨胀,越来越明显。有人根据大量的样本研究发现:“百度百科中存在着大量不成熟的词条,即没有经过一定数量用户协作写作的词条,意味着这些词条的质量很难保证。同样,百度百科少量的用户集中贡献了大量的内容,大量分散的用户贡献率低。”编辑次数越多的词条往往质量较高,大部分百科词条在创建后就无人过问或编辑次数很少;此外,极少的用户贡献了大多数的词条,原则上每个人掌握的知识量有限,存在贡献集中的情况说明词条贡献的盲目性,也就是为了创建、编辑而贡献,既是为了获得积分又是虚荣心在作祟(创建者的 ID 在词条页展示),而不是因为对知识的掌握和贡献,这些问题都是

约车恰恰能满足这些预期。”李晓兵说,移动互联网和 App 兴起之后,较大程度地方便了市民的出行,市民得到了比较高质量的、相比原来优质的服务。

而环境保护要求的不断升级和私家车的普及也给网约车的发展提供了基本条件。“环境保护要求我们减排,但私家车的普及可能与减排的要求有一定的冲突。大中城市出租车的供给和需求之间也存在着很大的差距。网约车的出现一方面可以方便市民出行,为市民提供更加方便、高质量的服务,另一方面也可以缓解出租车供给和需求之间的矛盾,同时也可以降低私家车的空驶率,响应节能减排,保护环境的要求。”李晓兵说道。

交通运输部科学研究院副研究员张毅告诉《中国科学报》记者,以前大城市的交通主管部门也做过类似的尝试,但可能不像这种市场化的运营模式这么有效率。

“从实际效果上说,网约车确实是把城市的一部分运力更加合理有效地使用了起来。通过网络手段使原来空乘或单人乘的车辆提高实载率,鼓励并乘和合乘。”张毅表示,其实规范化的车辆预约很早就出现了,只不过随着智能移动终端和软件的迅速发展,在大的技术进步格局下,网约车行业迎来了自己的“春天”。

利弊之间的博弈

据悉,网约车的合法之路走得一波三折,尤其是去年 11 月 10 日,交通部草拟的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)一经发布,一石激起千层浪,业界多数专家认为其“存在诸多问

题,有待商榷”。相较于《征求意见稿》,7 月 28 日正式公布的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称《暂行办法》)作了许多修改和优化。

“《暂行办法》前前后后调研了一年多,既牵扯到不同的利益主体对网约车这一新业态在法律层面的认可,又力图使网约车行业更加规范化、更加健康地发展。”张毅介绍道。

李晓兵和张毅都认为,《暂行办法》权衡了网约车行业发展的利弊和与此相关行业各利益方的合理诉求。

“原来出租车的管理是由运管部门通过控制车牌形成准入资格。作为传统行业的出租车行业在过去 20 多年形成了一定的社会影响力,也有一定的既得利益问题。出租车行业本身也有一定的合法利益,这种合法利益也需要保护。而在网约车本身的安全性和法律责任的承担方面,我们的配套制度还没有完全建立起来。网约车的准入门槛又比较低,一些不安全事件时有发生,导致一些更复杂的法律关系。可以说,对网约车行业整体上的制度设计没有传统的出租车行业那么规范。”李晓兵认为,网约车行业本身存在的优势和风险,以及与传统出租车行业的协调都呼唤着更加规范的制度设计。

张毅则认为,从客观上来说,作为传统行业的出租车行业的管理问题就非常复杂,在长期的历史条件和各地的不同情况下形成了不同的运营模式。“这是在客观的历史条件下形成的若干状态。在网约车时代,如何让这一新业态更好地符合社会和运输市场的规律,其发展过程是需要引导的。”

据张毅介绍,目前几个比较大的网约车企业

对《暂行办法》持认可态度,也给予了积极响应。

世界首部对网约车的正式法律

《暂行办法》是我国乃至世界上第一个对网约车的正式立法。很多专家表示,这部立法对促进我国“互联网 +”出行行为代表的分享经济产业发展,更好地保障消费者权益,维护新产业市场竞争的公平性,更好地解决新旧产业更替中的阶段性问题将起到积极作用。

李晓兵认为,建立网约车规范化管理的机制是中国的一种自我贡献。“我国各行业很少有能够引领世界潮流的制度和技术。而我国目前在规范网约车行业制度方面的尝试和努力能够为我国汽车行业的发展和引导民众向更加现代化、更加文明的生活方式转变提供保障。”

对于网约车合法化后如何进行有效管理这一问题,李晓兵强调还是要依赖技术手段。“网络技术和智能手机结合下的大数据使得网约车的司机和用车者的信誉度通过累积形成一种自律,通过互相评价形成的自律机制会越来越完善,这可能比特定部门和特定机构的监督更有效。在传统的由运营部门管理的出租车行业,‘投诉无门’和‘投诉无果’的情况也时有发生。技术手段本身能够帮助网约车行业形成自律性发展。技术应该会对该行业的发展产生积极的影响。”

“比如滴滴,每发生一起安全事故,都是有完整的大数据链条可查的,可以通过定位查到完整的车辆信息、司机信息、乘车人信息、行车轨迹等等。新技术手段在控制风险方面有其自身的优势。”张毅最后补充道。

会记载其发明人是谁。对于一些需要寻找科研创新人才的企业,尤其是希望找到技术带头人或挖到研发高管的团队,可以考虑从专利信息中寻找潜在人才,即通过专利检索相关专利,找到与欲寻找技术相关或相近的专利。发明创造较多的技术人才,有可能是相关技术的核心研发人员,此类人员可以成为猎头寻找高端研发人才的重要目标。

另外,通过专利中的合作申请信息,可以看出某些企业与合作,或者企业与科研机构的合作。对于需要关注竞争对手信息的企业,则需要同时关注此关联企业或科研机构的技术和人才。

(作者系专利执业代理人)

论道

科学属于知识范畴,这是毫无疑问的。但知识是怎样发生的呢?长期以来流行并占主导地位的知识论是实践论,就是说知识起源于实践,从而就是说科学起源于实践。更具体地说,这种理论认为认识是始于实践中产生的经验,这就是说知识始于经验,从而也就是说科学始于经验。

那么,经验作为原始的知识形态,它是什么呢?上述理论认为,经验是感性认识,即对事物现象的感知。但是这种认识有待于发展到理性认识,即发展到对事物本质的认识。这就是说知识虽然始于经验,但关于事物现象的知识并不人们所需要的知识,关于事物本质的知识才是人们所需要的知识,这种反映事物本质从而揭示事物规律的知识就是科学知识。

然而,科学知识如何从经验知识发展而来呢?上述理论认为是由于“实践、认识、再实践”如此往复循环的结果,即反复的实践、反复的思考再反复的实践的结果。然而,这样就算是解释了科学知识的发生了吗?这里的关键是思考!科学知识的产生依赖于思考,经验知识的产生是否也依赖于思考呢?是否只有科学知识必须经过思考而产生,经验知识则无须经过思考就能产生呢?更重要的是,从经验知识过渡到科学知识的思考是如何进行的?这就涉及到了思维方法问题。

从亚里士多德到弗兰西斯·培根所总结出来的思维方法,就是演绎法与归纳法。现在一般的理论认为,演绎是从一般到个别的思考过程,归纳是从个别到一般的思考过程。但问题在于:在这两种思考过程中,如何实现从个别到一般的过渡和一般到个别的过渡呢?在哲学上,这两种过渡都可以被理解为思考过程中所发生的变质或曰突变、飞跃。问题就在这飞跃上!

关于思维方法,科学史上虽然已有关于演绎与归纳的理论,然其理论其实并不能真正揭示思维过程中究竟是怎样实现从个别到一般的过渡和一般到个别的过渡的机理,最终只能把它们归之于飞跃之类的概念。飞跃之类的概念其实就是对包括思维在内的运动之演进或发展之所以然之故的无解之解。

由此看来,科学究竟究是怎样发生的问题,其实至今无有在理论上得到充分澄明的解释,它的终极答案不过是两个字:“飞跃”。科学本质上是源于基于实践的思考过程中所发生的飞跃!那么,究竟有没有一种比“飞跃论”这种以无解为解的宗教式的科学思维方法论更具有解释力的科学思维方法论呢?

对于上述问题,笔者在去年所发表的论文《科学的创新思维和直觉方法——以青蒿素的发现为例》(载《学术界》2015 年第 11 期)中有所探讨。此文从哲学上论证了创新思维是以追求思维取向与思维对象的一致为目的,通过不断改换思维取向来应对新的思维对象和采取多种思维取向来应对复杂多变的思维对象;并依据现代创造心理学的研究成果和爱因斯坦等科学大师的有关论述,论证了科学创新思维的本质在于直觉,逻辑推理则是帮助直觉创造的成果由不可靠的或然性结论上升为可靠的必然性结论——这也就是意味着在科学思维方法论领域将原本以无解为解的“飞跃论”发展和具体化为肯定科学创新是源于基于实践的思考过程中所出现的灵感和顿悟的“直觉论”;进而以青蒿素的发现为例进行具体地分析,得出了“导致科学创新的直觉方法是一个由多要素组成的复杂系统”的结论,认为创造科学知识的直觉方法作为一个复杂系统至少由八种因素构成:(1)强烈的发明欲;(2)澎湃的激情;(3)丰富的想象;(4)刚毅的意志;(5)渊博的学识;(6)细心的留意;(7)及时的实验;(8)开放的思路。

(作者系苏州大学哲学系教授)

2016 年复旦管理学奖励基金会获奖候选人公示

按照《复旦管理学奖励基金会章程》及《2016 年度复旦管理学奖励基金会评奖实施细则》规定,本着公平、公正、公开的原则,经过多轮提名推荐与严格的评审程序,由复旦管理学奖励基金会理事会批准,产生 2 位“复旦管理学杰出贡献奖”获奖候选人,1 位“复旦管理学终身成就奖”获奖候选人和 1 位“复旦企业管理杰出贡献奖”获奖候选人,现予以公示如下:

(一)“复旦管理学杰出贡献奖”候选人

李垣	男,1961 年出生,上海交通大学安泰经济与管理学院讲席教授、执行院长,教育部长江学者特聘教授、国家自然科学基金杰出青年。李垣教授在企业创新与战略领域取得了一系列的成果,他总结了影响我国企业自主创新的关键因素及其对企业自主创新能力的机制;提出网络动态环境下企业的柔性战略分析框架和战略联盟管理模式;论证了不同治理结构和控制模式对企业不同主体技术创新行为的影响差异。李垣教授的研究对企业主创新创业及政府相关政策的制定具有一定的实践指导意义。
张玉利	男,1965 年出生,南开大学商学院教授、院长,教育部长江学者特聘教授。张玉利教授多年来专注于创业管理和战略管理领域的研究,比较了企业家中小型企业的成长战略模式,提出了“公司企业家精神”概念,揭示了中小企业成长的关键因素;组织了首个聚焦于微观层次创业活动规律的中国创业动态跟踪调查研究,论证了创业是情境依赖与路径依赖的经济活动的基本观点。张玉利教授的研究为创业教育体系建设和创业政策制定提供了微观知识基础。

(以姓氏拼音为序)

(二)“复旦管理学终身成就奖”候选人

夏书章	男,1919 年出生,我国著名的行政管理学家,中国当代行政学的主要奠基人。现任中国行政管理学会名誉会长、中山大学教授、政治与公共事务管理学院名誉院长等职务。夏书章教授在我国率先界定了行政管理学的学术概念,坚持中国行政管理学的“西为中用”和“古为今用”;重建并发展了中国行政管理学科体系,编撰出版了改革开放后首部行政管理学教科书和行政管理学专著,培养了大批优秀的行政管理师资队伍,为我国行政管理学科的长足发展培育了中坚力量。作为中国行政管理学会的第一届核心领导成员,夏书章教授筹建并引领了中国行政管理学会的发展,为我国行政实践改革提供了有力的支持。
-----	---

邮寄地址:上海市国顺路 670 号李达三楼 906 室,复旦管理学奖励基金会秘书处(邮政编码:200433)

(三)“复旦企业管理杰出贡献奖”候选人

柳传志	男,1944 年出生,联想控股股份有限公司董事长、联想集团创始人。在柳传志的带领下,联想集团在我国率先走出了一条具有中国特色的高科技产业化道路,并实施股份制改造,为中国科研院所高科技企业的机制改革探索了一条道路;建立了一批“管理三要素”为核心的企业管理思想体系及其管理办法,并培养出了一批企业的领军人物;在参与国际市场的竞争中总结出了一套行之有效的国际化管理模式,为我国企业国际化发展提供了宝贵经验。
-----	--

复旦管理学奖励基金会
二〇一六年八月八日

关于获奖者的详细介绍,请见复旦管理学奖励基金会网站:www.fpfm.org。
若对上述获奖候选人有异议,请在二〇一六年八月二十七日之前(以邮戳为准),以书面形式与复旦管理学奖励基金会秘书处联系,并请务必注明真实姓名、工作单位及联系方式。