

“高配”单车用对了黑科技吗

杨雪

土豪金单车被偷走了手机托架和数据充电线,其实是意料中的事。从几天前问世开始,它给人的感觉就是一种炫酷、炫技的噱头——要说这颜值上的鹤立鸡群,可能还有利于占领市场;而所谓无线充电、自动升降、语音播报这三大黑科技功能,就显得鸡肋了。

普通共享单车的悲惨遭遇无需再赘述。一个连轮胎、车座都难以保全的社会,显然还远未准备好迎接附着更多功能和体验的“高配”单车。且不说人为破坏,就自然损耗来

讲,功能越多越容易坏,不少人应该都有此经验。特别是在选购家电的时候,鉴于制造水准有限,往往宁可少选功能少的,反而耐用、省心。更何况,充电、语音播报这样的功能对骑行乃至出行体验而言,并没有结构性的改善。如果手机电池不行,该带充电宝还得带充电宝,谁也不想指望不上骑车的十几分钟能充多少电。

当然,这并不意味着共享单车与高科技绝缘。相反,单车现在正迫切需要更多高科技的注入,以助其共享模式的完善。比如,利用数据设置合理的停靠点、监督取还车,还城

市规范、整洁的街道;植入限速、保持车距等能够增加骑行安全性的模块,减少事故发生率等等。我所期待的携高科技亮相的共享单车,应该是向着有助于人与城市文明化进程发展的,而不是加装了一堆软性需求的花拳绣腿。

单车打通最后一公里,本来也不靠多么酷炫的黑科技。共享单车模式的可爱可点之处在于,稍微用了一些务实的技术手段,却在结构上盘活了以传统形式存在的资源;它瞄准了城市建设、公交系统规划欠妥这块市场,实实在在解决了困扰人们太久的出行难题。

更神奇的是,它于无声无形,几乎挤掉了载客电三轮这个马路顽疾,为骑行者重新夺回单车路权。

站在共享经济的风口浪尖,各路资本都想分一杯羹,除了共享充电宝、共享雨伞、共享家电等花样迭出,这土豪金单车又开辟出共享单车的衍生市场。有钱任性,泡沫乱舞,但谁能真正站上浪潮之巅,还得老百姓最终肯买单——那一定建立在刚需性习惯被颠覆的基础上。爱谁谁,反正钱是大爷的,土豪金扑街了,也还会有蒂芙尼蓝、威尼斯红后继而来。我们只看热闹,不嫌事大。

有一种伪科学,更具迷惑性

史晓雷

近年来,有一种现象很有趣:一些科学“大咖”似乎倒向伪科学阵营,发表了不少似是而非的疑似伪科学言论。在公众眼里,科学家往往是掌握科学知识的化身。这种现象让公众很困惑:科学家讲述的都是科学吗?科学和伪科学的界限在哪里?

其实,大科学家被伪科学迷惑的事件并不鲜见。1878年,恩格斯写了一篇文章《神灵世界中的自然科学》。在这篇文章中,他讽刺和揭露了当时已经陷入伪科学泥潭的三位大科学家。他们都大名鼎鼎,分别是华莱士、克鲁克斯和策尔纳。恩格斯还从根源上分析了他们从事伪科学的原因。正是由于他们片面地强调与依赖感觉经验,极端轻视理论思维,因此执迷不悟到了可悲的地步。

近140年过去了,如今再读这篇文章,不但觉得过时,反而觉得更有现实意义。新时期的伪科学不过是罩了一件新外衣,本质上并未改变。

比如,这些大科学家们发表的疑似伪科学的公开言论中,一般都是用个人的自我体验代替可重复的实验检验,把量子物理中的新奇现象解释为意识是客观世界的基础,把

宗教用语牵强地与物理研究的结果相联系,以证明两者“共通”。凡此种种,与140年前欧洲那些灵学大师们没什么两样,认清伪科学的真面目,提升公众的科学素质,是当前我国科学工作面临的重要任务。

毋庸置疑,大科学家都掌握了丰富的科学知识,但科学知识仅是具备科学素质的一个方面。或者说一定的科学知识是具备科学素质的必要但非充分条件。此外,随着科学技术的迅猛发展,科学技术的门类划分趋于细密,在某一方面的专家、院士,在另一方面可能与公众一样所知甚少。因此,大科学家搞伪科学并没有什么特别之处,和普通公众一样是一种常见社会现象。只是由于大科学家声望高,对于如何用科学语言“包装”伪科学更熟练,因而其言论更具迷惑性,社会影响和后果也更严重。

科学史上的确有令人无比向往的辉煌年代——科学革命,比如16—17世纪的第一次科学革命和19—20世纪之交的第二次科学革命。但是我们不应忘了,在人类科学探索的漫长历程中,大部分时段风平浪静,“革命”只是拓展了科学研究的视野,但不足以让这巨轮改变航向。因此,当下一次伪科学的惊悚宣称再次敲响在你耳旁时,请警惕,它们只是披上了新的时装。

尊重知识产权不妨从《新华字典》APP开始

裴 扣

近日,由商务印书馆出版、中国社科院语言所修订的《新华字典》APP上线。随即,该APP每天允许免费查询2个字,之后需付费40元才能继续使用的定价方式,遭到舆论一片争议。

《新华字典》APP究竟定价几何何其不其重要,这是出版方的事情,但围绕其定价爆发的舆论争议,特别是争议中带有无端猜测的内容,反映出我们的社会对文化知识类产品不够尊重,进而也是不尊重文化背后的智力劳动。一个小型APP问世尚需诸多人力和技术支持,像《新华字典》APP这种体量的产品,背后必然需要诸多资深的内容编辑、产品设计、技术人员、平台运营定价何等苦劳动。他们不是躺在前辈呕心沥血的成果上靠权威混饭吃,他们和他们的劳动理应得到社会的尊重,并以适当的利润作为回报。如果我们在讨论产品时不尊重今天的他们,又何谈尊重往日的前辈大家。

尊重知识产权、尊重文化产品的劳动价值一向是我们社会的弱项,是该努力自省的一面。但时至今日,越来越多的个人已经参与到文化产品中,保护知识产权是利人利己,是国家战略。若要补上我们在尊重知识产权方面不足,不妨就从《新华字典》APP开始吧。

“抗造”的社会更敢于创新

卢阳旭

当经济社会发展越来越依靠创新时,创新对社会利益分配的型塑力越来越强。正因如此,有人总是担心创新太少太慢会让经济社会发展失去动力,因而要奋力推进和加速创新,但另一些人则经常担心创新太多太快会砸碎自己的饭碗、贬损做人的尊严,进而想方设法迟滞创新进程。

从不同人群出发,每项创新都会同时制造美好回忆和悲伤往事。事实上,眼下风头正劲的平台经济已比其他创新更早地显示了这种分歧。当各种网络平台说它们通过工作分解成各种任务,让工作变得更加灵活,人们能够按照自己的节奏来规划工作时,反对者会说,平台将工作和组织打散,降低了人们的议价能力和就业的稳定性,同时低报酬的工作和计件工资迫使人们随时在线、时刻准备投入工作,让工作和生活的界限更加模糊,是对劳动者更彻底、更过度的使用。当平台说,它们通过增加出行、住宿和其他市场中的服务提供者数量,有利于更好满足消费者需求,进而减少各种歧视时,反对者会说,平台通过提前暴露消费者的信息,并辅之以各种排名和评级模型,可能让歧视更加便利。

无需将这种单子列得更长,问题已经很清楚,那就是创新收益到底该如何分配?这是一个复杂的问题。这里只想指

出两个说出来大家都知道,但在实际操作过程中又经常被忽视的原则,即有效激励和公平补偿。

创新是一个做大蛋糕的过程,但创新收益从来就不会也不应该在各社会群体中平均分配。但是,这种分配方式会通过直接调整和间接稀释两种方式冲击、调整现有利益格局。所谓直接调整,就是直接摊掉别人的饭碗,断了人家的财路,比如结构性失业。所谓间接稀释是指创新在增加全社会财富的同时,把那些没有或仅获得少量收益的群体的财富做了结构性的“通货膨胀”,降低了它们在社会总财富中的占比。这两种调整都会增加创新过程中的社会震荡和社会阻力。

历史经验表明,韧性越好的社会越欢迎创新,越敢、越易创新,反之,韧性低的社会容易畏首畏尾、犹豫不决,不敢、不愿创新。从这个意义上说,当我们高扬创新之时,也必须务实地认识到,即使是在做正确的事情时,傲慢和偏见也会增加创新的社会成本。短期来看,法律法规需要在约束、规范利益受损群体的维权行为的同时,为其提供合理的补偿。长期来看,则必须通过促进教育公平、产权制度和组织模式创新等方式提高创新收益对普通大众的可及性,增强社会的包容性和韧性。毕竟,一个创新友好的社会,更可能是一个激励人们创新的活力社会,也是一个经得起“创造性破坏”冲击的“抗造”的社会。

解决「白色污染」可从设计源头入手

王雪莹

自2008年6月1日“限塑令”正式实施,至今已有9年。除去刚出台时的“轰轰烈烈”,9年间,“限塑令”似乎已被淡忘。而随着国民经济的发展,以塑料袋包装为首的“白色垃圾”反而愈演愈烈,成为国内不可忽略的环境污染问题之一。

有数据表明,全世界每1秒钟就要用掉上百万个塑料袋,每年丢弃的塑料袋总量超过1亿吨;而只有约14%的塑料包装得到回收。中国已成为世界上最大的塑料生产国,也是塑料包装生产和应用的第一大国。据不完全统计,塑料包装占据了包装总量的1/3以上,居所有包装材料之首,并且以每年超过5%的速度递增。

如何解决“白色污染”问题?梳理当前的几种不同思路,有材料替换、生物降解塑料材料的应用、加强回收再利用等,但笔者认为,在现阶段要解决“白色污染”问题,实现真正的“绿色发展”,必须从包装设计这个源头做起。

绿色发展是一个整体的概念,应该综合考虑资源和能源消耗、环境、社会发展、产品应用和经济性等方面的影响。比如应用生物降解塑料材料,由于技术的局限,目前生产生物降解塑料所耗费的电、水和生物资源,远远超过了普通塑料,如果算一笔总账,利用生物降解塑料材料替代普通塑料,对环境和资源的总体影响反而是弊大于利。

在目前的中国,减量化、再利用、资源化的循环经济思路才是解决“白色污染”问题的首选。而要贯彻循环经济思维,就必须从源头做起,也就是要求我们从包装设计这一最初环节做起,在塑料包装设计过程中注重减量化和回收再利用,通过回收、分类、资源化等一系列手段,对塑料包装进行多次重复设计利用,用设计赋予塑料包装材料“第二次生命”。

在减量方面,通过最大限度改善过度包装、大量的独立包装和非环保包装,减少对资源的浪费和包装废弃物对环境的污染。具体措施包括产品标准化,采用统一的材料制造相同的产品;尽量减少在一个包装产品上使用的材料种类;采用新技术时要考虑到与原有回收利用体系的无缝对接等。其次是方便回收,未来塑料包装的绿色发展的策略之一,就是要向消费者告知妥善处置的方法,并让操作尽量简便。比如设计一个便于消费者看清的标签,并在包装上以标签的形式标明包装的使用材料、回收方式和金额以及其他属性。

此外,还应建立一套覆盖全社会、全方位的塑料包装循环利用体系,并进一步形成全民参与的科学合理的回收机制。如此,才能真正提高塑料包装回收利用率。



随着高考的结束,各种虚假大学也开始伺机出动。日前,人民日报官方微博发布了381所虚假大学,考生和家长们必须擦亮眼睛,不能被“高大上”的名字给忽悠了。其中,北京的虚假大学最多,达到了151所,不少虚假大学都冠以“中国”“首都”等名称。视觉中国

政府网站要经得起老百姓“指指点点”

眉间尺

近日,国务院印发《政府网站发展指引》,给政府网站建设和运行立了“规矩”。文件明确提出要让亿万人民在共享互联网发展成果上有更多获得感,并且规定政府网站功能主要包括信息发布、解读回应和互动交流。

上世纪末以来,我国政府网站建设迅猛推进,这无疑对于改进治理方式、密切政府与群众联系起了很大作用。但毋庸讳言,在一定程度上也带来了“野蛮生长”的问题。一些地方、单位一窝蜂地建起了自己的网站,却又疏于管理,懒于应用。

据2015年第一次全国政府网站普查显示,存在严重问题的政府网站达16049个,占政府网站总数近20%。缺乏互动功能的网站占到14.7%,网上信箱等咨询渠道开通率仅为57%。而在日常生活中,也常常被长期不更新的“僵尸”页面或怎么点不开的“死亡”链接困扰。有时,一句“请您上网查询”不但没有给老百姓带来方便,反而成为某些办事人员的怠政懒政不作为的“挡箭牌”。

盈利之外,还有环境责任

陈雍君

近日,北京某法院受理一起案件,一物业公司认为“摩拜单车”在停车场乱停乱放,影响了其物业管理秩序,因此起诉摩拜,索要管理费用。据悉这是因共享单车停放混乱而致的首例民事诉讼。

这不禁令人联想起目前一线城市的部分地区已单车成灾,尽管各地也出台了一些共享单车管理规定,但收效不大。然而还有更加令人不安的一则消息。据媒体调查报道,2016年近20个品牌共投放了约200万辆共享单车,2017年预计投放总量将接近2000万辆,这些自行车报废之后,会产生近30万吨废金属,相当于5艘航空母舰结构钢的重量。如果它们被丢弃在各个角落,将对环境造成重大影响。

一方面,是共享单车急速扩张,据新浪科技在天津某自行车生产企业调查,平均每15秒即可组装一辆共享单车;另一方面,是

这也是此次出台的《政府网站发展指引》所要解决的重要问题。比如,《政府网站发展指引》要求政府网站要方便公众浏览使用,页面内容要便于复制、保存和打印,最大限度减少用户额外安装组件、控件或插件,等等。事情的关键在于落实,而让这些要求真正“落地”,至少需在以下三方面发力。

其一,进一步强化政府网站的“民众导向”。目前,一些政府网站实际上沦为领导的“秀场”,某市长、某局长甚至某科长开会讲话、视察走访的新闻往往占据最显著的位置,机关内部的一些工作动态也经常“冲在前面”,人们迫切需要的“办事指南”“表格下载”或“群众来信”等栏目却被挤在角落。这种现象与政府网站建设初衷相悖,其根本原因不在技术手段而在办网理念和制度规范,在于没有搞清楚政府网站中唱主角的应该是谁。因此,加强政府网站发展,应进一步强化其“便民”的导向,让那些与老百姓生活密切相关的内容放在更加醒目的位置,使它们真正触手可及。

其二,强化常态化评估和监测。应该

说,《政府网站发展指引》是一份考虑十分细致、操作性很强的文件。它不但为网站建设提供了“工程图”,而且为效果评估准备了一把“游标卡尺”。不妨借鉴当下一些成功的评分网站的做法,设计一套科学合理的政府网站评分机制,动员网站的用户也就是政府的施政对象给政府网站打分,并以此作为改进网站持续健康发展的参考依据,进而不断提高群众的使用舒适感和满意度。

其三,与社交媒体建立及时有效的互动。当下,以微博、QQ、微信、贴吧为主体的社交媒体在自媒体中异军突起,改变了人们信息获取、传播以及人际交流的方式。比起网站,社交媒体传递信息更加及时,互动更加直接、充分。因此,很有必要把政务类社交媒体集约到政府网站建设之中,既发挥政府网站信息容量大、功能多的优势,又发挥社交媒体反映迅速、灵活多样的特点,使二者同频共振、相得益彰,从而进一步畅通政府与民众之间的交流,让老百姓真正可以对政府事务“指指点点”。

2016年12月,国务院办公厅印发《关于生产者责任延伸制度推行方案的通知》,提出推行生产者责任延伸制度。这一制度的内核简单来说,即生产者对其产品承担的资源环境责任,从生产环节延伸到产品设计、流通消费、回收利用、废物处置等全生命周期。拿共享单车为例,单车生产前其生产者有责任了解并解决当单车报废后,如何从环境和节约资源的角度,以适当的方式处理废弃单车的问题。

思路既有,只差落实。共享单车从一降生就身披创新的光环,推动了城市健康出行理念普及、物联网技术应用与发展,当前既已面临维护和回收等问题,则理应当仁不让,从自身做起探索落实生产者责任延伸制度,为其他行业做出表率,推动整个社会对于环境保护工作认识的提升。倘如此,相信大众仍将对共享单车热烈欢迎,继续抱有宽容,并积极参与到环保流程中去。