政策解读

ZHENGCEJIEDU

科技日报 SCIENCE AND TECHNOLOGY DAILY

主编 王淑芬 责编 赵英淑

传递政策导向，反映企业心声。让科技创新乘着政策的翅膀，越飞越高……

■热点评说

科技体育到底是科技，还是体育？

文·新华社记者 王集旻

一张薄薄的A4纸，折成一架纸飞机，不能裁不能粘，能飞多远？

“世界纸飞机大赛的纪录是57·8米，是一名美国人创造的，现在我们的孩子折叠的纸飞机也能飞将近40米了。”国家体育总局航空无线电模型运动管理中心（航管中心）模型运动部主任王雷说。

类似于纸飞机这样的运动，在航管中心管辖范围内有十余个，它们大部分依然具有浓厚的竞技色彩，中国队至今仍在这些项目的国际比赛中争金夺银，例如航空模型和定向运动。不过，在航管中心的主导和“包装”下，这些项目正在朝着民间、校园拓展生存空间，它们现在被统称为科技体育。

科技体育因其无需通过身体直接对抗、科技含量丰富的特点，尤其适合在校园推广。有人曾追问，科技体育到底是科技，还是体育？这个类似“鸡生蛋，蛋生鸡”的问题，很难找到唯一答案。我们只知道，在它不断走向校园的道路上，两者逐渐模糊了界限，有了交集。

“没必要分得这么清楚，不同的评价体系会产生不同的结果，我们是希望五五开，”王雷这样说。

2010年，国家体育总局、教育部和科技部联合发出《关于开展创建全国科技体育传统校试点工作的通知》；今年5月，54所中小学荣膺首批科技体育传统校称号，这一系列事件标志着科技体育已经被各个领域的管理者认同，而相关部门也在这个“新产品”中找到了各自需要的利益。

“有专家表示，我国的学生在计算能力上世界一流，但在创新能力上排名靠后，还有人说我们孩子的体质正在下降，有可能成为新的‘东亚病夫’，这里面有耸人听闻的成分，但也有一些客观存在，”教育部体育卫生与艺术教育司体育处调研员王龙龙说，“科技体育项目兼具体育和科技的特点，它们已经不再是一两个体育项目那么简单，它们对于促进青少年的综合素质很有帮助，少年强则国强。”

体育和智育，这一对在中小学教育中若即若离的亲兄弟，因为最近少数学校取消长跑项目，再次凸显矛盾。一些科技体育的业内人士表示，长跑项目比较枯燥，即使成人都很难长期坚持，而隶属于科技体育范畴的定向运动则趣味性大增，“孩子们不知不觉就跑了几千米，根本不用动员的，况且定向还能学到很多科学知识”。

作为科技体育概念的主要打造者，航管中心也尝到了甜头，以前由于非奥、非全运会的背景，这些项目“姥姥不疼，舅舅不爱”，而现在却能在校园内开疆拓土，走出一番新天地。

据了解，中国目前有6000多所学校开展科技体育并能很好地坚持，这个数字还在不断扩大；在最近的一次创建科技体育传统校的校长培训班上，有很多校长学员不请自来、主动要求参加。

航管中心主任李正梅对于科技体育的未来雄心勃勃。“中国目前有2亿多中小学生，我最终的目标是要让科技体育惠及7000万学生！”

铁路强制险被废 科学管控保风险

文·本报记者 段佳

很少有人知道，乘坐火车，购买车票时已被强制收取了意外伤害保险的保费；乘坐火车之后，更不会有人追究被强制收取的保费最后去了哪里。这样的“糊涂账”持续了61年。

11月16日，中国政府网公布国务院第628号令，从2013年1月1日起废止《铁路旅客意外伤害强制保险条例》。同时，《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》第三十三条，即“铁路运输企业对每名铁路旅客人身伤亡的赔偿责任限额为人民币15万元”的条款也将被删除。这意味着从明年元旦开始，消费者购买火车票时，收取了61年、占票价2%的人身意外伤害强制保险费将被取消。同时，旅客一旦发生人身伤亡，可获得的赔偿金额也不再只有15万元的上限。

消息一出，不少专家、学者，法律界、保险界人士均拍手称赞，认为这一政策的改变，打破铁路强买强卖的垄断，是铁路系统体制改革的重要一环，也为国内商业保险公司打开一片新的市场，更重要的是，铁路乘客是否购买保险将可自主选择，也是“尊重和保障人权”的一种表现形式。取消铁路旅客意外伤害强制保险抹去的也不仅仅是一个特权符号，还是一个消费者、保险业、铁路运输业的多赢好事。

然而，保险业内的资深人士认为，铁路旅客意外伤害保险政策的变化固然是好事，是进步，但如何让这一政策真正变为各方的多赢，加强铁路运输业、保险业的科学管理，细化、明确操作技术，健全配套的法规条款，才是最终完善铁路运输安全的关键。

新闻背后

铁路票价2%强制保险费61年没变

1951年政务院财政经济委员会（已解散）制定《铁路旅客意外伤害强制保险条例》（下称《条例》），1959国务院发布的《关于铁路旅客意外伤害强制保险自1959年起由铁路接办的联合通知》（下称《通知》），这成为铁路部门60余年来强制收取保险费用的依据。

《条例》当时就铁路旅客强制保险规定：“凡持票搭乘国营、或专用铁路火车之旅客，均应依照本条例之规定，向中国人民保险公司投保铁路旅客意外伤害保险，其手续由铁路局办理，不另签发保险凭证”。就强制保险费规定，“旅客之保险费，包括于票价之内，一律按基本票价百分之二收费”，赔偿责任限额为1500元。

1992年，《条例》曾经简单修订，修订后规定，所有铁路旅客，不论座席等次、全票、半票、免票，有保额2万元的保险，保险费包含在火车票价内，金额为基本票价的2%。

实际上，在以往真正的事故赔偿中，不仅参照这一《条例》，还会参照《铁路旅客运输损害赔偿规定》《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》等。1994年颁布的《铁路旅客运输损害赔偿规定》将每名旅客人身伤亡的赔偿责任限额定为4万元，2007年颁布的《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》，规定赔偿限额为15万元。

这些赔偿标准一直沿用至今。

2011年“7·23”甬温线动车追尾事故中，按照事故救援善后总指挥部公布的赔偿标准，遇难人员赔偿救助标准已经超过90万元。虽然最终赔付款往往高于按照相关条例进行的估算，但却也同时说明，现有法律条文所规定的赔偿缺乏准确、切合实际的测算，科学依据不足，赔偿标准过低。

强制保险遭专家学者质疑

去年“7·23”甬温线动车追尾事故，把“陌生”的铁路旅客强制保险带入公众视线。

2011年7月底，中国保险法学会的五位学者联名上书国务院法制办，建议废止《铁路旅客意外伤害强制保险条例》，并以此举作为一个全国性保险法学术组织对铁路保险制度改革的呼吁。

五位学者指出，1951年实施并沿用至今的《铁路旅客意外伤害强制保险条例》与我国《保险法》等相关法律的规定存在冲突，不利于铁路事故中遭受意外伤害旅客合法权益的保护。

《保险法》规定：除法律、行政法规规定必须保险的外，保险合同自愿订立。五位学者认为，法律、行政法规均没有铁路旅客意外伤害保险属于强制保险的任何规定，而《条例》既非法律、又非行政法规，只属于部门规章，其强制要求铁路旅客投保意外伤害保险的规定与现行《保险法》的规定存在明显冲突，应当视为无效规定。此外，根据《保险法》的规定，依法实行强制保险的险种的保险条款和费率，应当报国务院保险监督管理机构批准，即中国保监会批准，但是铁路部门并未履行报请批准的法定程序。

“7·23”动车追尾事故发生后，更有人提出质疑，现在的动车、高铁票价多为数百元，乃至上千元，但是由于铁路旅客意外伤害强制险2%的费率不变，保险费最高可达20元以上，但旅客能得到的最高保额，仍然只有2万元。对此，五位学者认为这也与我国《合同法》相悖。《合同法》规定当事人应当遵循公平原则确定各方的权利和义务，但在旅客因票价不同而须支付不同保费情形下，却要适用相同的保险金额，显然有违合同法的公平原则。而且，过低的保险金额已无法为旅客提供充分风险保障，并导致保险合同双方的权利义务明显失衡。

五位学者还认为，《条例》侵犯了旅客的知情权。根据《消费者权益保护法》规定，消费者享有知悉其购买、使用的商品或者接受的服务的真实情况的权利。然而，铁路部门作为向旅客提供意外伤害保险产品的法律主体，数十年来，既未在其出售给旅客的火车票上注明价格中含有保险费，亦未另行提供给旅客购买保险的相关票据，该等行为已构成了对旅客知情权的侵害。

深度解读

交通强制意外伤害险均被废止

随着此次铁路旅客意外伤害强制保险被废止，包括飞机、轮船等所有交通意外伤害保险均已改为非强制保险，乘客可自愿投保。

保险业内人士介绍，强制保险又称为法定保险，由法律规定必须参加的保险，是对少数危险范围较广、影响人民利益较大的保险标的，实行强制保险。强制保险主要属于社会保险或商业保险中财产保险的范畴，但我国此前实施的交通强制意外伤害保险属于人身保险，强调自愿投保。因此，二者在法律属性方面有明显不同。

同样在1951年由原政务院财政经济委员会发布的政策还有《飞机旅客意外伤害强制保险条例》《轮船旅客意外伤害强制保险条例》，而上述两项条例在1993年、2001年相继被废止，由旅客强制保险改为自愿保险。上世纪80年代施行的公路旅客意外伤害保险，也因与保险法等法律法规以及市场实际需求不符，由强制投保改为自愿投保。但铁路“意外伤害强制保险”却一直延续下来。

专家学者的质疑，与现行法律制度的矛盾抵触，使得丧失基本合理性的铁路意外伤害强制险成为众矢之的，废除也因此成为必然。法律人士认为，这不仅是保护旅客合法利益的表现，更是维护法律体系和谐统一，消除特别法与普通法冲突矛盾的积极实践，意义重大。

铁路旅客风险保障更受关注

铁路旅客意外伤害强制保险被取消，未来铁路旅客的风险如何保障？

据了解，目前还没有乘坐火车的专属人身意外伤害保险产品，火车乘客只能选择综合交通意外险，不少这样的保险产品里包含铁路意外伤害险的保障。但保险资深人士、北京国信行保险公估公司负责人表示，不能简单地停留在目前的状态，而应将目光投向切实的铁路旅客的风险保障，这就需要科学合理地规划市场，认真研究下一步的保险操作。

有业内人士建议，铁路旅客意外险可以参照航空意外险进行设计、操作，国信行公估公司负责人认为，一定要汲取航意险的前车之鉴，使铁路旅客意外险从开始就能走上健康的发展之路。

航意险目前被认为稳赚不赔，甚至被指暴利。然而，“暴利”并未流入保险经营者的“荷包”，大部分被不承担保险责任的票务代理商拿走，致使航意险存在经营隐患。

“应防止铁路运输企业从强制保险的绝对垄断走向商业保险的分散垄断。”国信行公估公司负责人认为，由于掌握出售火车票的“大权”，即便旅客可以自由选择购买意外险，但火车售票处仍然是意外险买卖的“第一窗口”，极易形成航意险票务代理商拿走利润的情况，而且由于火车运输市场远远大于航空运输市场，在利益的博弈中，保险业的话语权更显弱小。

取消铁路旅客意外伤害强制保险，最终目的是使乘客获得科学合理、利益最大化的风险保障。对外经济贸易大学教授陈欣在接受媒体采访时表示，强制承运人购买责任险反倒是这场“强制险被取消”过程中应该引起重视，大力推广的。

在西方国家的《交通保险法》中，一般都会强制承运人投保“责任险”，即铁路、公路等行业的运输企业自己掏钱买保险，如果因为他们的责任导致旅客伤害时，由保险公司负责理赔。

陈欣教授呼吁，国内应该建立公共承运人责任险。铁路运输作为一种运输方式，铁路部门便是公共承运人，公共承运人承担的保证旅客安全的责任的和义务，从侵权法的角度来讲要远远高于普通人对普通人承担的责任义务。因为这些公共承运人关系到千家万户、千百万人，关系到整个社会的公共利益。

■第二看台

圆通速递违规托运锂电池被禁空运

中国航空运输协会有关人士11月24日向媒体证实，上海圆通速递有限公司（以下简称圆通）等4家公司违规托运，严重影响飞行安全，中航协决定注销圆通公司二类航空货运代理资质，并请各航空公司终止与该公司货运销售代理企业的合作，不承运其揽收的货物。此事件被认为是中国航空运输协会开出的最重“罚单”。

10月22日，南航CZ6524航班在辽宁大连落地后发生了货物燃烧事件。经大连机场公安分局对起火事件的调查认定，此次货物着火原因为包裹内耐风火柴（属禁运危险品）自燃引起。

之后，中航协对涉及该起事件货运操作的上海韵达货运有限公司、上海汇行国际物流有限公司、上海启昊货运代理有限公司给予严厉处罚，注销这3家航空销售代理公司资格认证。

在中航协的进一步调查中，发现在南航航班货物燃烧事件中，有2宗含有锂电池物品的实际托运人为上海圆通速递有限公司。根据中航协最新下发的《关于对上海圆通速递有限公司的处理通知》通告，民航华东局在对10月22日晚南航CZ6524航班在大连机场落地后发生的货物燃烧事件的进一步调查中发现，在该票货物中，有两宗目的地为大连的物品的实际托运人为圆通公司，其货物品名分别为锂离子电池1块和手机含锂电池1个。

圆通公司在向南航交运这两宗货物前，未对货物进行核实并按照相关规定进行正确分类，这两宗货物也未按照规定在运输文件中随附相关检测报告。经核实，实施这两宗货物托运行为的工作人员也没有接受过相应类别的危险品培训。

通告表示，鉴于圆通在此次货物着火事件中，未对其托运的货物按照操作规程验货、分类，导致谎报为普通货物的危险品交运航空公司，严重影响了飞行安全，性质十分严重，根据《中国民用航空运输销售代理资格认可办法》的有关规定，决定注销圆通的二类货运代理资质，并请各航空公司终止与这家货运销售代理企业的合作，不承运其揽收货物。

如今，在人们的日常生活中，几乎所有的便携式电器都会用到锂电池。2011年7月，中国民航局下发了《关于加强旅客行李中锂电池安全航空运输管理的通知》，通知规定：在乘坐民航飞机时，个人自用的内含锂或锂离子电池芯或电池的电子消费品设备及备用电池可与行李一起携带登机，但锂金属电池的锂含量不得超过2克，锂离子电池的额定能量值不得超过100Wh（瓦特小时）。超过160Wh的锂电池严禁携带。内含锂电池的设备可置于托运行李或手提行李，不过备用锂电池仅能置于手提行李。

业内专家表示，锂电池一直位于国际民航组织《危险物品安全航空运输技术细则》的名录中，因为锂是不稳定的金属，锂电池在高空环境下遇热后很容易引起自燃，所以国际民航组织一直都规定锂电池应该作为手提行李携带登机；如果将锂电池直接放入行李中托运的话，行李在狭小的货舱空间容易受到挤压或者被碰撞，增加了航行的危险系数。

手机、常用便携式摄像机、单反照相机以及绝大多数手提电脑等电子设备中的锂电池通常不会超标。但携带大型电子器材的乘客或托运锂电池的货主，要提前检查锂电池容量，并按照规定办理手续。

据了解，二类航空货运代理资格，是指经营国内航线除香港、澳门、台湾地区航线外的民用航空货物运输销售代理资格。资格认可证书的有效期为三年。

中国航空法专家表示，近年来，随着需要激增，航空货运行业发展较快，由于门槛较低，竞争无序，类似圆通速递出现这样的问题，在航空货运代理行业并不少见。而此次中航协进行最严厉处罚，有“杀一儆百”之意。 （本报综合报道）

■资讯

“电杆倾斜校正器”获国家专利

本报讯（董教素）日前，浙江温州泰顺县供电局收到国家知识产权局颁发的电杆校正器“实用新型”专利证书。这是泰顺县供电局历史上首次获得国家专利授权。

该实用新型电杆倾斜校正器具有操作简单、携带方便、省时省力等优点，新型电杆倾斜校正器经过使用实践证明，新型电杆倾斜校正器不仅电杆倾斜校正作业得到了提高，也大大提高了作业效率，施工无需停电，保障电网的正常供电。

近年来，泰顺局通过开展技术创新和技术攻关，并将成果成功运用于企业生产、服务和管理等领域，不仅攻克了泰顺电网内生产、管理中的部分薄弱环节，为企业降低了成本，增加了效益，而且有力地促进了企业节能降耗、降废减损和环保目标的实现，为建设节约型、环保型、创新型企业起到了积极的推动作用。

位置服务移动互联成导航终端发展方向

本报讯（记者滕继濮）截止到2012年6月底，全国汽车保有量已达1.14亿辆，预计到2020年将超过2亿辆。随着《导航与位置服务科技发展“十二五”专项规划》的发布和政策加码，我国导航与位置服务这一新兴产业将迎来快速增长期。

汽车的普及和未来持续稳步增长的趋势，但是国内的GPS车载定位市场却是高低两级分化、山寨横行、价格混战的不良局面。面对如此市场环境，国内的GPS导航仪厂商，必须尽快转变思想，使传统导航仪行业加快洗牌。

合众思壮经过5年探索打造出以“位置云”为依托的位置服务体系战略布局初显成效，其前端产品——移动互联终端在大众导航市场和车联网、物流配送、车友俱乐部、租车等领域的成功应用。

依托合众思壮中国位置运营支撑平台和任我游大众导航技术，移动互联终端通过对网络通信技术、IT技术、“3S”技术进行数据整合、技术创新隆重推出的一款面向大众市场和专业市场的移动互联导航产品，该产品一经推出就在车友会、物流公司等专业领域获得成功应用。

与PND相比，移动互联终端无论在技术创新还是应用领域拓展方面都有重大创新性改变。不仅兼具3D全景地图周周更新、智能声控导航、5英寸高清亮屏、智能人机交互界面等导航功能，并新增了一键导航、一键服务、信息共享、行车周边位置信息接收、车友互联、自驾组队等功能。可以实时查看车辆日常情况、指令信息推送、车辆位置信息、相关数据以及报表输出、位置共享等信息，在大众导航市场和车联网、物流配送、车友俱乐部、租车等专业市场都具有良好应用前景。

■走基层

温州新农村电气化县建设实现“满堂红”

本报讯（黄晨晨 金朦朦）日前，浙江温州泰顺县新农村电气化县建设顺利通过省级验收，至此，温州市8县（市）电气化县建设实现“满堂红”。

开展新农村电气化县建设是改变农村电网薄弱状况，提高供电能力和供电可靠性的有效途径，是促进农村经济社会发展的重要举措。温州市高度重视新农村电气化县建设，截止到2011年底，瑞安、平阳、苍南、乐清、永嘉5个县已先后通过省级验收，今年以来，洞头、文成、泰顺三县加大建设力度，于近日分别顺利通过考评验收。

跨业联动让山村“家门口”享便利

本报讯（周蕾）“这下好啦，以后交电费不在用找人帮忙啦。”“这样，我那儿子也就更安心的在外打工啦。”

对于住在偏远山区的村民来说，每月定期进城排队缴纳电费是件非常麻烦的事情。为帮助村民解决缴费难题，浙江文成县供电局联合了当地信用社、邮政储蓄等，在全县乡镇、村落街道、便民服务站等地点，开展了题为“跨业联动，助农缴费”的电费批扣服务活动，让山区客户在“家门口”就能轻松办理缴费业务。

文成县供电局有关负责人表示，还将与信用社、邮政储蓄等部门联手，持续开展此类便民服务，让更多的山区村民享受到“家门口”的便利。

科技攻关破解安全生产难题

本报讯（刘志河 柴涛）针对矿井生产中遇到的重点问题，冀中能源陶二矿党委成立党员攻关小组，破解安全生产难题，树立了党员形象，保障了矿井安全生产。

据悉，该矿综掘线党员们通过模拟演练、平行对比，确定了增加有效作业时间、提高材料运输效率、缩小掘进循环等5条快速掘进保证措施。开拓区党支部将攻关课题确定为《岩巷掘进光爆锚喷到迎头》。通过采用光面爆破，有效提高了巷道一次成型率，节约了爆破材料；坚持锚喷到迎头，及时封闭围岩，避免了巷道偏帮、冒顶事故的发生，并且大大提高了巷道质量标准化水平；及时清理喷浆的回弹料，并存储作为巷道地坪施工的垫层物料，有效节约了材料费用。

城铁公司充分发挥青年安全监督岗作用

本报讯（刘耀辉 林杰）为凝聚青年力量，充分发挥青年安全监督岗在企业安全生产工作中的积极作用，保证能顺利完成电通目标，日前，中铁电气化局城铁公司西南分公司组织了“青年安全监督岗签字宣誓活动”。

活动中，青年安全监督岗全体岗员及项目员工都感到热血沸腾，并纷纷表示，要迎难而上，为电通保驾护航。