

条所要求的。此外,该条还特别提到:在要求被告举证时,应当注意保护被告的秘密信息。有时,被告确实使用的是自己的秘密技术,而不是原告的专利方法。如果硬要他在公开审理的情况下举证,则可能给他造成不应有的损失。

2. 无效或撤销程序

协议要求对撤销专利或宣布专利无效的任何决定都应当给予原权利人提交司法审查(如果决定是行政机关作出的)的机会,或司法复审(如果决定是下级法院作出的)的机会。幸好知识产权协议中所说的“专利”,仅仅指发明专利。否则,我国对被撤销与宣布无效的实用新型及外观设计的专利不予提供司法审查的作法,就会不符合要求了。

3. “持有人”与“所有人”

在“版权”一节,知识产权协议始终使用“持有人”(Right Holder)一词。在“商标”一节,协议又始终使用“所有人(Right Owner)”一词。在“专利”一节,则是有的条款使用“所有人”(例如第30条),有

些条款又使用“持有人”(例如第31条的某些款)。读者应当注意到这种差别。一般说来,持有人的范围宽一些,它既包括所有人,也包括独占被许可人;如果专利许可证合同允许给一般的非独占被许可人发“从属许可证”的话,还包括这种特殊的非独占被许可人。

4. 专利权人与发明人

在版权领域,作者在绝大多数国家都是第一个版权人。在专利领域,则在许多国家、许多情况下,发明人与专利申请人或专利权人并不是同一个人。所以,协议在这方面用语是很注意的。例如,在第29条1款中,讲到“最佳实施方案”时,仅仅与“发明人所知”相联系,这是十分确切的。与此对比我国专利法就不太确切。我国专利法实施细则第18条,要求提供“申请人”所认为的最佳方式。而申请人如果并非发明人,他可能对有关技术领域一窍不通,哪里谈得上了解“最佳”方式呢?

(责任编辑 孙立明)

读者来信

也来浅谈轿车工业的发展

刘重明

(扬州工学院,副教授)

读了杨圻和彭阳所写《中国轿车工业发展浅析—2000年中国轿车保有量预测》一文(载本刊1994年第8期),提出以下疑问,参与研讨。

杨、彭预测我国轿车拥有量的依据主要是1989年世界40个国家的人均GNP和轿车千人普及率对应表,并参照美国1914~1929年人均GNP和轿车普及率对应表及日本1956~1969年人均国民收入与轿车普及率对应表。根据对应表的数据,采用双对数坐标,拟合出一条直线而得出结论说:当2000年我国人均国民收入达800美元,即人均GNP为1000美元左右时,轿车的千人保有量为14.73辆;以当时我国人口预计为12亿计算,则轿车保有量为1767万辆。

作者在预测中仅根据人均GNP这一个参数,而忽略了中国的国情和相关的制约因素,也忽略了世界各国特别是美、日等国大量发展轿车带来的负面影响。

1. 我国到2000年将是人口为12亿以上的大国。我国以占世界不足7%的耕地,养活占全世界22%左右的人口,这是了不起的举世瞩目的伟大成就,但也是紧张和危机的信号。现在中国耕地已下降到16.6亿亩,接近了16.5亿亩的警戒线。高速发展轿车,必须大力修建道路,而扩建道路必然要大量征用土地(耕地)。而耕地缺乏,不允许过多过快地占用则是制约公路交通发展的一个重大因素。

2. 第二个制约因素是投资,当1989年我国汽车拥

有量为527万辆时,公路总里程为101.43万公里;当时公路、城市道路及停车场地等已不能适应行车的需要,瓶颈路段及因停车占用道路而发生的交通堵塞和事故频繁已屡见不鲜。1991年公路总里程为104万公里,其中有路面的为90.59万公里,水泥路面为1.2万公里,1991年新建公路12300公里。从1978年至1991年的13年内,新建公路共约15万公里,平均每年建路1万多公里,年增加公路里程仅为当年总里程的1%左右,这种速度仅能缓解当今道路不足的矛盾和基础设施方面的欠帐。

据测算,到2000年仅公路建设投资就需要1000亿元,仅能建高等级公路10万公里左右,从1995~2000年平均每年建1.7万公里左右,年增加率仍在1%左右。可这1000亿元的资金筹措已是很困难的事。

如果2000年的汽车保有量按杨、彭两位的预测达2356万辆,将为1989年527万辆的4.4倍,如果公路的里程和面积不相应地增加,汽车是无法行驶的。如果增加100万公里的新建公路投资将为1万亿元,施工力量和建筑材料均适应不了这一要求。

3. 第三个制约因素是广大人民群众的实际购买力。当前贫富差距在扩大,全国年收入在3万元以上的高收入户已达430万人,年收入在10万元的已达100万人;而在温饱线上浮沉的贫困人口有8千多万人;在我国城

(下转第64页)

现已证实龋齿是感染性疾病。由大量微生物在牙面形成的菌斑是龋齿的直接原因。已公认变形链球菌族(变链菌)是龋齿的主要致病菌。它产生的葡糖基转移酶能利用蔗糖合成葡聚糖,有利于细菌粘附牙面并成为牙菌斑的基质。此菌有很强的产酸能力使牙釉质脱矿形成龋齿。

2. 70年代随着厌氧菌技术和其他生物学先进技术的发展,对牙周病细菌病因的认识进入一个新时期

明确了牙周病是以厌氧菌为主的微生物引起的感染性疾病。在牙周袋中微生物种类可达300多种。厌氧菌的检出率为100%。这一研究成果确立了牙周病治疗原则。抗厌氧微生物的抗菌药物治疗可提高临床疗效。通过牙周附着水平变化的纵向研究,革新了牙周病是慢性、持续进行性疾病的传统概念。明确了牙周病呈活动期和静止期交替这一重要规律。深化了对牙周病的认识。各种免疫学新技术的应用,进一步发展了机体对病菌的免疫应答反应的研究。DNA探针、单克隆抗体和限制性内切酶技术的应用,能快速简便地查出牙周袋中的主要致病菌,从而有针对性地选择治疗药物。随着病因学研究的逐步深入,牙周病的防治有了很大发展。各种机械的、化学的控制菌斑方法得到了广泛作用。牙周手术在观念上有了很大改变。牙周手术目的不在切除牙龈和消除牙周袋而是要建立根面与软组织间良好的生物学相容性的环境。以利组织的新附着,或维持静止的牙周袋。

3. 牙齿缺损和缺失修复是技艺性很强的临床工作

由于固位方法的改进和新材料的问世,如玻璃离子水门灯、聚羧复合陶瓷、氢氧化钙基底料、复合树脂充填材料和高铜银汞合金等,使过去要拔除的残冠和残根得以修复,最大限度地保存牙齿。甚至断牙再接也有大量成功报道。对非龋的牙体病如釉质发育不全、四环素牙和氟牙症等,采用脱色、涂料及贴面修复等方法,可以使这些患牙重修一新。随着烤瓷炉、烤瓷合金和瓷粉的逐渐国产化,金属烤瓷修复已在我国逐步得到推广。在复

合树脂和粘结技术发展的基础上,已开展了金属烤塑冠和粘结桥的临床研究,丰富了固定修复的内容。

近几年来,我国已完成了研制各种类型的种植体及相应的器械,并开始在临床应用。种植体的各种上部结构如固定式、可卸式、覆盖式以及磁性固位种植义齿等也已在临床应用。

4. 成立了全国牙病防治指导组

我国牙病的预防工作起步较晚,1988年成立了全国牙病防治指导组,牙防工作得以有领导、有组织地在全国开展。1989年确立9月20日为全国爱牙日,并首次在全国大规模地开展了有领导、专业人员和群众参与的爱牙活动。推动了全国口腔健康教育工作。1991年制定了我国2000年人人享有初级口腔卫生保健规划目标,通过了在我国农村2000年人人享有口腔保健目标评价标准中附有的口腔卫生保健指标,使口腔预防工作首次纳入政府卫生行政部门。现正在将牙病预防工作纳入全国三级防治网中,使牙病预防工作得到组织保证。有条件的口腔医学院和口腔系建立了口腔预防教研室。口腔医院设有口腔预防科。牙病预防的研究工作和实验研究也有了良好的开端。今后牙病预防的重点人群应放在农民和儿童,继续开展全国爱牙日活动,推进口腔健康教育活动,加强三级防治网网底的牙科防治队伍的建设,并应稳步地开展氟化水源的研究和试点工作,使我国牙病得到应有的防治。

当今口腔医学基础研究的总趋势,仍然是细胞生物学、亚细胞生物学和分子生物学,尤其是分子生物学向各个领域的广泛渗透。在微观上进入更深的层次,揭示疾病的本质。同时又从局部整体、器官整体和整个机体以及社会环境,综合分析研究疾病的规律。学科不仅分化而同时又出现综合趋势,产生新的边缘学科,口腔颌面外科和正畸科结合产生正颌外科,口腔外科和口腔修复科及口腔材料结合产生牙种植学。口腔修复学和口腔生理等学科结合产生颌学等。

(中国科学技术协会学会工作部供稿)

(上接第61页)

市中,占大多数的仅靠工资收入生活的家庭,只能维持低标准的生活水平,恩格尔指数约为0.7~0.8。城市中有500多万缺房户和100多万特困户;每年有1000多万青年进入婚龄期,需要结婚房。居者有其屋,是最基本的生活要求。因此从人民实际购买力和需求来看,首要的还是解决住房问题。因此国家从整体及绝大多数人利益出发,应将投资重点放在一般老百姓急需的住房和关系亿万人民出行的公路和公共交通事业以及能源工业上;而不能过多过快地发展轿车工业。

4. 一百多年来工业先进国家走过的工业化道路是靠千百万年积累的化石燃料为动力来支撑的;在经济繁荣的同时造成对环境的严重污染,对自然资源的掠夺式开采,过时破旧的轿车已成为最难处理的工业垃圾。车多路窄、交通堵塞、事故频繁,已成为国内外许多大中城市的顽症。在国外,主要是由于私人小轿车和摩托车

过多,发展失控所致。当前许多国家城市建设的实践都以发展地铁和公共汽车等公共交通事业作为主要交通手段。

5. 按杨、彭两位的预测,轿车保有量从1989年的100万辆到2000年的1767万辆,以11年计,平均每年要增加151万辆车,是不现实的。如按倍率计算,要增加17.67倍,则每年要按29.8%的速度递增,这也大大超过计划的GNP递增速率(7~9%),更远远地超过公路里程的每年实际增加率(10%)。

6. 建议按照1989年轿车保有量100万辆为基数,再调查与统计1990~1994年国内生产数、国外进口数和每年报废数,结合1989至2000年的GNP增加值进行趋势预测,则得出的结果可能更切合实际一些。预测中特别要考虑相应的道路建设所需土地、投资等制约因素。