交通治堵 汽车限购并非唯一出路

本报记者 叶 青

近日，国家发改委、生态环境部、商务部三大部门联合发布《推动重点消费品更新升级，畅通资源循环利用实施方案（2019—2020年）》，明确提出："各地不得对新能源汽车实行限行、限购，已实行的应该取消"，并且"严禁各地出台新的汽车限购规定，已实施汽车限购的地方政府应该根据城市交通拥堵、污染治理、交通需求管控效果，加快由限制购买转变为引导使用。"

业界认为，得益于方案的实施，在一定程度上将会刺激汽车行业的发展，特别是即将推出的新能源汽车。但也有持相反观点的，认为一旦放开对汽车的限购，汽车销量或将迎来爆发式增长，将会给现有交通状况带来更大压力。

视觉中国

只是增加购车指标，并未放开限购

广东省近日出台的《广东省完善促进消费体制机制实施方案》中，提到放宽广州、深圳汽车摇号和竞拍指标，省内其他城市不得再出台汽车限购政策。6月初，深圳、广州分别发布相关通告，今明两年，广州和深圳将分别新增10万个和8万个车牌指标，这是汽车限购城市中最先松绑的两个城市。这一利好消息，让两地有购车计划的居民十分高兴。

"扩内需，促消费，是我国未来一段时间内经济发展着力点。广州、深圳松绑汽车限购，是率先响应国家政策。从现有政策来看，两地只是增加了指标，并未放开限购。"中国（深圳）综合开发研究院周军民博士说。

汽车工业是经济发展的重要推动力，汽车也是最大宗的商品零售品类。据国家统计局数据显示，汽车商品零售总额大约占商品零售消费的10%以上，汽车工业的从业人员也占全部城镇就业的10%以上。然而受国内外多重因素影响，从去年以来，全国汽车消费出现阶段性增长乏力，汽车销售增速迅速下降，同比增速已转为负值。2018年我国新车销量2802万辆，同比下降2.76%，为1990年以来首次下降。今年前4个月，汽车销量同比下降12.1%。5月、6月日均销量有所回升，但仍然未能扭转同比下降的局面。

为此，今年以来，国家发改委等相关部门先后联合发布了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案》《推动重点消费品更新升级，畅通资源循环利用实施方案（2019—2020年）》等政策，以促进汽车消费。

松绑限购政策能促进汽车行业的复苏吗？"在居民消费意愿强劲的时代，对汽车的限制只会延缓销售增长，但汽车市场不至于萎缩。然而，当消费趋势整体低迷时，这些限购限行政策则显得雪上加霜。"上海金融与法律研究院研究员聂日明指出，从现实来看，最有消费能力的人仍然居住在大城市，放宽限制，对于刺激城市汽车消费，进而稳定消费信心和预期，促进经济良性增长有着重要的意义。

解决交通拥堵，要从供给侧发力

目前，我国很多城市都发布了汽车限购令，城市汽车限购的主要目的是想解决交通拥堵"老大难"问题，意在缓解交通压力。

那放开汽车限购是否会带来更糟糕的交通状况呢？"从表面看，上路车多、缺乏停车位是交通拥堵的原因，但实际上，城市人口布局不均衡、不具备个性化与集约化交通的换乘空间，以及大城市郊区与小城镇的教育、医疗等基本公共服务设施不全，边远地区的公共交通服务难以满足出行需求，这些都使得小汽车使用率高居不下，这才是造成交通拥堵的直接原因。"华南理工大学土木与交通学院靳文舟教授认为，如果有充足的地方停放，可以通过私家车与公交的交替使用来解决个性化出行需求，但应尽量避免在高峰时间和拥堵区域使用私家车。

在他看来，降低车辆使用的时间，缓解车辆使用的集中度，高峰时间和中心区域尽量使用公交，才是现阶段我国城市道路交通治理的根本。

周军民指出，目前全国还没有探索出解决城市交通拥堵的最佳模式。他说："解决交通拥堵，要从供给侧发力。这实质上是城市道路基础设施建设的问题。很多城市都在不停地开挖道路，但城市的地铁轨道交通建设仍明显滞后，并且，城市也缺乏对共享单车、电动单车等行驶的有序规划。"

他说，东京拥有世界上日均吞吐量最大的交通体系，东京轨道交通和15条地下高速公路几乎能到达所有的重要地区，铁路、公路、航空和海运组成了一个四通八达的交通网，通向全国及世界各地。"东京的车辆通行量特别大，但因为它们的交通设施衔接得特别好，充分利用了地上地下空间，交通管理规范、高效，并没有出现那么多问题。"

周军民建议，我国可以借鉴东京的交通组织管理经验，通过完善路网体系，改善公共交通出行的便捷性和舒适度来提升我国公共交通治理水平。

技术效果有限，科学管理才是良策

大数据时代，随着云计算、人工智能等新技术风起云涌，城市治理思路开始转向精细化治理。聂日明认为，交通拥堵问题可以通过科学规划建设，加强城市道路管理，运用大数据等技术手段治堵的精细化治理得到解决。

2017年，深圳市交警与华为合作打造了华为云TrafficeGO交通智能体解决方案，其中设计了100多种基于交通场景的人工智能算法，实时优化交通信号灯的控制策略。从过去是车看灯，读秒数通行，变成现在的灯看车，读车数放行。技术治堵效果特别明显，平均车速提升了15%。去年一季度全国城市拥堵排名中，深圳列第46，在一线城市中排名最低，逐步退出"堵城"之列。

"理想的大城市交通是郊区家庭放开购车限制，边远地区靠个体交通解决基本出行，进入中心区域尽量停车换乘公交，中心城区不养车也不开车。并且要大力发展多元化公交和网约车，才能有效降低小汽车使用率，这是缓解交通压力的新措施和治理方向。"靳文舟提出，以"公交5分钟全覆盖"所需的基本客流来规划中心区城市密度原则，"城市密到什么程度合理？以公交客流定：步行5分钟，等车5分钟之内就有公交为目标。如果人口按通道布局，这是能做到的。"

他特别提到，加大道路基础设施的建设力度，提高交通管理的水平，尤其是充分利用智能科技手段来管理交通，以提高交通效率，"这些想法无疑是正确的，也是投入小见效快的办法，但容易忽略'效果有限'的问题。"他说，当交通饱和的时候，还会有很多无法通过智慧交通技术解决的问题，比如基本出行保障、停车换乘和道路条件等根本问题。

归根到底，大城市交通治理，除了技术来帮忙，搞好大公共交通才是必由之路。"交通经济学的当斯定律表明，在政府对城市交通不进行有效管制和控制的情况下，新建的道路设施会诱发新的交通量，而交通需求总是倾向于超过交通供给。"靳文舟强调，更科学合理的交通政策才是调节城市交通状态平衡的最有效手段。

追溯体系帮你"吃得放心用得安心"

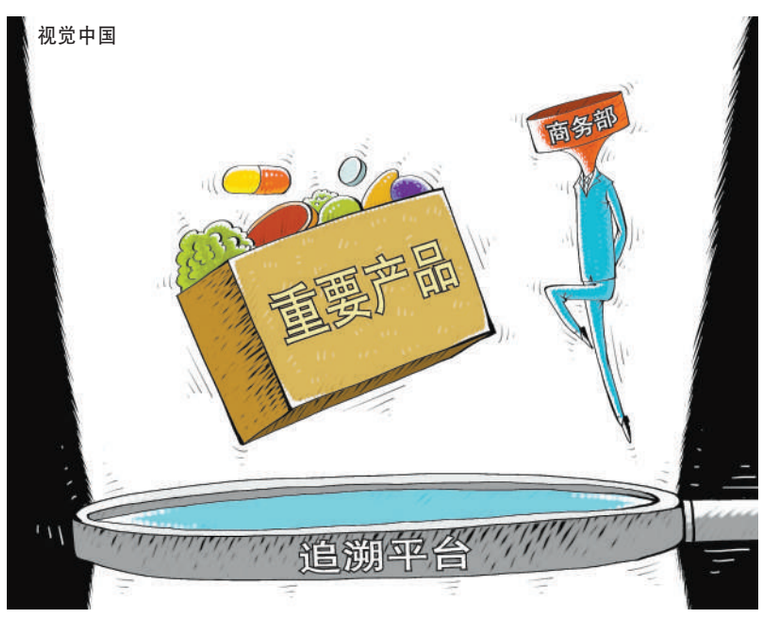
第二看台

本报记者 崔 爽

近日，有报道称，2019年我国重要产品追溯体系将在全国铺开、加速建设，省级重要产品追溯体系管理平台年内有望实现全覆盖。商务部正会同相关部门紧锣密鼓地推进重要产品追溯立法工作，重要产品追溯编码规则、平台建设规范、核心元数据等国家标准已报送相关部门，并将于近期发布。

追溯体系主要指采集记录产品生产、流通、消费等环节信息，实现来源可查、去向可追、责任可究，旨在强化全过程质量安全管理与风险控制。2015年12月，国务院办公厅印发《关于加快推进重要产品追溯体系建设的意见》，将食用农产品、食品、药品、农业生产资料、特种设备、危险品、稀土产品等作为重点推进的七大类产品。

视觉中国



据商务部官网消息，近日商务部等7部门联合印发了《关于协同推进肉菜中药材等重要产品信息化追溯体系建设的意见》，指出：追溯体系建设是强化质量安全监管、保障放心消费和公共安全、服务消费升级的重要举措。

从法律到标准均需"破壁"

中央财经大学中国互联网经济研究院副院长欧阳日辉表示，实现全程可追溯需要从制度和技术两个维度加强建设：推进重要产品追溯立法、建立追溯编码规则和追溯标准；加强不同追溯系统之间的信息互联互通，建立统一的信息平台。

此外，欧阳日辉强调，要真正实现全程可追溯，推进重要产品追溯立法迫在眉睫。但立法工作的周期很长，当下可以先从标准入手推进，尽快建立追溯编码规则和追溯标准。

"特别是探索团体标准和行业标准，国家标准出台需要慎重。标准出台后宣传贯彻工作很重要，过去我们有过很多标准，但都停留在纸面上，没有得到有效的实施。结合《电子商务法》的实施，我们需要做好可追溯领域标准的废改立工作。"欧阳日辉说。

2016年7月，山东、上海、宁夏、厦门四地开启重要产品追溯体系示范建设。据报道，上述四地追溯体系建设取得了积极成效。比如山东建立起覆盖生产、流通、消费等全链条的省级追溯标准，厦门打造农产品质量安全"一品一码"，宁夏围绕重要产品追溯建成了区、市、县三级共5个平台。四地追溯示范工程近期已经顺利完成评估验收。

信息互联互通是建设关键

鉴于可追溯体系对企业管理、产品品质监控等方面的价值，国内不少企业如阿里、苏宁、浪潮集团等在重要产品追溯体系上早已开始布局。2016年6月，阿里健康旗下的第三方追溯平台"码上放心"上线，定位为药品信息追溯平台。随着平台拓展，除了药品，包括食品、酒类、生鲜、保健品、农牧产品等都有涉及，消费者只要用手机扫描食品包装上的追溯码，源头信息就一目了然，平台除了来源可查、去向可追，还在出现产品质量问题时，支持及时召回。今年3月，苏宁宣布将首创安装可视化、可追溯系统，对服务工程师操作过程进行全程记录，防范乱收费、暴力安装、不规范作业等现象。

今年全国两会期间，浪潮集团董事长孙丕恕谈到新型互联网布局时也曾介绍，浪潮集团的工业互联网体系的建设除了2B，还包括2C，后者就是通过质量链进行商品溯源，给企业免费附码，打通流通过程，"先解决老百姓的消费品、食品、一般的工业品、酒、盐这一类的商品，吃的东西、用的东西，让老百姓识别真货假货"。

欧阳日辉强调，站在技术的角度，产品追溯体系建设中最难的是信息共享问题。"这个问题很复杂，涉及到信息的保护、利用和开发系列问题。所以，不同追溯系统之间的信息互联互通将成为追溯体系'顶层设计'的重要内容，解决这个问题有可能成为未来可追溯系统建设的核心和关键。"欧阳日辉说。

商务部也表示，在重点行业领域方面，将广泛发动重点行业企业、电商企业参与追溯体系建设，探索进出口环节追溯体系建设。在共建共享方面，还要着力推动各级追溯管理平台与其他部门相关管理平台横向连接，通过互联互通打造大数据应用场景，让一条条追溯数据发挥应有的价值。

热点追踪

防治尘肺病 区块链可助一臂之力

本报记者 马爱平

"尘肺病是我国职业病中患病人数最多、危害最严重的主要病种。更为严重的是，据调查，各地疾控中心登记的尘肺病例不到实际病例的20%。"近日，在由民盟北京市金融委员会和中国煤矿尘肺病防治基金会联合主办的第二届中国相互保险与互助保障论坛上，中国相互保险与社会保障发展论坛秘书长闫安告诉科技日报记者，防治尘肺病，要正视现实，标本兼治，综合施策。

据《尘肺病治疗中国专家共识（2018年版）》调查报告显示，我国每例尘肺患者年均医疗费用1.905万元，以尘肺病例诊断后平均32年生存期计算，平均每例患者患病后将造成的经济负担为207.5万元。

治标，重在救急兜底。治本，重在预防和长效机制。尘肺病可防难治。一旦罹患，难以治愈。做好预防保健，是解决和根治我国尘肺病问题的不二法门，建立长效机制更是关键。

针对尘肺病在保险保障方面存在的"举证难、鉴定难、索赔难"等问题，上海保险交易所区块链保险科技专家何定说："区块链在技术、场景、生态等方面，可以为尘肺病相互保险和职业健康防治体系的建立助一臂之力。"

"借助区块链的保险科技创新，可建立地区、行业、岗位、人群分布、防治医院、互助保险，以及多监管部门接口的尘肺病区块链相互保险及职业健康大数据应用系统。按照监测目标，对重点行业、重点尘肺病、重点危害因素、尘肺病预防机制措施和职业健康情况等进行统计预警，做好上下贯通、信息披露、报告制度和网络化管理。"闫安说。

据透露，由国家应急管理部信息研究院、上海保险交易所区块链应用平台、中国科学院计算机互联网中心、中国煤炭工业协会、中国煤矿尘肺病防治基金会等联合参与的尘肺病区块链相互保险及职业健康大数据应用系统课题正在积极推进之中。该系统将有效对接相关部门，实现信息数据资源共享，消除数据壁垒，建立跨部门跨领域密切配合的、统一的健康医疗大数据共享机制。

图个明白

高原智慧城市亮相智博会

6月14日，2019年第五届中国智慧城市国际博览会在北京开幕。青海省玉树市作为青藏高原的魅力城市，携手合作伙伴展现了"智慧在高原"的工作成果和加速智慧化进程的战略设想。图为工作人员向参观者介绍玉树的智慧建设情况。

郭毅 本报记者 陈瑜摄

老电影院变文化创意产业园

近日，四川省凉山彝族自治州会东县金江文化创意产业园开园。这座集孵化、服务、推广、研发于一体的文创园由老建筑"老电影院"改造而成，包含创意设计服务、文创企业孵化、新媒体推广和文创产品研发等四大平台。图为6月16日，游客在文创园挑选金沙江奇石彩画产品。 新华社记者 江宏景摄

智能辅助器具展厦门开展

6月15日，两岸智能辅助器具展览会在厦门举行，展示辅具新技术、新材料、互联网+辅具服务等人工智能辅具产品。图为工作人员在演示通过"人机接口"技术，用呼吸来控制轮椅。

新华社记者 林善传摄