

■热点评说

文·张玉胜

近日,广州市政府常务会议审议并通过了《广州市限制商品过度包装管理暂行办法》(简称《办法》)。针对过度包装,《办法》提出售后服务的“分开销售,自主选择”机制,并建立包装物的强制回收制度。

尽管“商品过度包装”备受民众诟病,但如何遏制这种奢华与浪费的市场行为,却始终缺乏明确可靠、具体可行的法律规定。《广州市限制商品过度包装管理暂行办法》的出台,无疑填补了治理此种怪象的司法空白,改变其无法可依的尴尬状况。尤其是《办法》对“分开销售,自主选择”的市场机制创新,更成为广受消费者欢迎、倒逼过度包装治理的立法亮点。

“分开销售”有望根治过度包装

从表面看,“商品过度包装”不过是商家以精致美观的豪华外包吸引购物者眼球的一种促销手段,但实质却是对人们的消费误导和价格欺诈。消费者购物看中的是商品的使用价值,在意的是产品质量,便于携带与保质的合理简约包装不可或缺。过度包装抬高了商品的制作成本,导致商品的价格虚高,也造成了社会资源的无谓浪费,更误导了人们的消费观念及企业间的不当竞争。可谓有害无利。

限制商品过度包装必须首先厘清概念内涵和边界界定。对此,《办法》将“商品过度包装”明确表述为“超出承载、保护、信息传递等适度的包装功能需求,包装的材料、结构、工艺和成本超过必要程度,违反有关法律、法规、规章和标准规范的行为”,并对与

民生密切相关、容易出现过度包装的茶叶、酒类、保健品、化妆品等日常消费品和月饼、粽子等节日商品的包装标准进行了细化。比如月饼的包装成本总和不能超过销售价格的15%,包装层数不能超过三层等等。这种有内涵、有指标的包装规定,有助于人们对“过度包装”的甄别与监督。

商品与包装“分开销售,自主选择”,赋予了消费者对商品过度包装说不的购买权利,不仅对企业从长于商品包装竞争到注重以商品质量取胜的经营策略转变,产生实实在在的引领和倒逼作用,而且能够把消费者从对“商品过度包装”行为的无奈与跟风中解脱出来,增强公众自觉抵制不必要销售包装的底气,进而形成理性、环保的市场需

求和消费理念。比如,企业可以推出简装与精装、散装与箱装等商品系列,以满足不同层次消费群体

的市场需求,等等。国人曾用“买珠还蚌”的成语讥讽那些舍本逐末的不当取舍行为,建立包装物的强制回收制度,不失为对这一成语寓意的反其意而用之,更是对企业和商家售后服务的完善与延伸,不仅可以提高包装物的重复使用效率,降低企业的商品生产成本,而且也在一定程度上减轻了民众的消费负担,有利于节约型社会的国民素质养成。有了分开销售、选择消费和包装回收等诸环节的把控,再施以从严执法的务实实践,“商品过度包装”的寿终正寝或将不是梦。

■政策播报

危险品航空运输安全管理将进一步加强

据新华社消息,随着新修订的《中国民用航空危险品运输管理规定》全面施行,我国将进一步加强危险品航空运输安全管理。

记者从民航局获悉,新修订的《中国民用航空危险品运输管理规定》3月起施行。为配合新规定的全面实施,民航局运输司即将下发《危险品监察员手册》,研究起草《危险品航空运输管理条例》,完善危险品航空运输法规体系,同时会同中国航科院抓紧研究组建中国民航危险品运输管理中心,建立健全危险品航空运输培训体系,继续推进危险品航空运输安全的源头管理。

销售过期食品情节严重者将被吊销许可证

据新华社消息,国家食品药品监管总局提出,严厉打击违法违规经营和处置超过保质期食品的违法行为,情节严重者吊销许可证,列入食品生产经营“黑名单”。

国家食品药品监管总局3月13日发出关于进一步加强超过保质期食品监管工作的通知,要求各地食品药品监管部门要严格按照食品安全法等法律法规的规定,监督食品生产经营者对超过保质期食品及时清理,并采取停止经营、单独存放等措施,主动退出市场。

国家食品药品监管总局强调,任何单位和个人不得使用超过保质期食品和回收食品作为原料生产加工食品,不得使用更改生产日期、更改保质期或者更换包装等方式销售超过保质期食品和回收食品,不得将超过保质期食品销售给其他食品生产经营者。

通过整合做强做大检验检测认证机构

据新华社消息,国务院办公厅日前转发了中央编办、质检总局《关于整合检验检测认证机构的实施意见》,就扎实推进业务相同或相近的检验、检测、认证机构整合工作做出明确要求。意见提出,通过整合做强做大检验检测认证机构,力争到2020年,建立起定位明晰、治理完善、监管有力的管理体制和运行机制,形成布局合理、实力雄厚、公正可信的检验检测认证服务体系,培育一批技术能力强、服务水平高、规模效益好、具有一定国际影响力的检验检测认证集团。

意见强调,要充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,坚持政事分开、事企分开和管办分离,进一步理顺政府与市场的关系,科学界定国有检验检测认证机构功能定位,大力推进整合,优化布局结构,创新体制机制,转变发展方式,不断提升市场竞争力和国际影响力,推动检验检测认证高技术服务业做强做大。

我国专利代理行业入门槛降低

据新华社消息,国家知识产权局3月7日公布《关于促进专利代理行业发展的若干意见》,出台系列新政策,意在完善专利代理市场体系,扩大专利代理行业规模,提升专利代理服务能力,专利代理行业入门槛明显降低。

意见适度放宽了在读研究生报考全国专利代理师资格考试的条件,以便吸引更多高校毕业生尽快加入专利代理行业。此外,意见在专利代理执业经历的认定方面作了一些调整,将吸引更多有资质和能力的人员进入专利代理行业从业。《意见》中的新政策还将既充分发挥和利用行业优势资源,促进资源配置的区域平衡,满足部分地区对专利代理行业的旺盛需求,同时又有利于提高服务质量。

■简讯

综合服务分销模式引领IT分销变革

科技日报讯 3月17日,中建材信息技术有限公司表示,2014年,开始了服务引领技术发展的增值分销旅程,逐步向核心渠道客户提供量体裁衣的解决方案服务。

作为华为国内最早的总代理商和最重视的合作伙伴之一,2014年中建材信息成为华为全国第一家全线产品总代理商。产品包括:数通、网络安全、视讯类、存储类、UPS(不间断电源)等。

信息技术高速发展,用户需求越来越多样化,原有的IT分销模式的弊端已经凸显。多年的行业积累和沉淀,中建材信息几年前就认为,传统IT分销将会被淘汰,取而代之的是一种主动挖掘,与用户需求互动的,可以链接厂商、渠道、用户间的新的分销模式。未来将会是集合协助产品研发推动技术发展,产品销售、渠道拓展、渠道培训、渠道服务、用户需求洞察、厂商信息反馈、用户同类复制化及特殊用户定制化解决方案部署服务和售后跟踪等综合服务分销模式。

为此,中建材信息提出“综合服务分销模式”,颠覆了传统的分销模式,为厂商和客户及渠道提供了与时俱进,可持续发展的先进综合服务分销模式,利用自身优势,在厂商、渠道、客户间创新整合资源,创造和传递价值,推动了上下游产业链的进步与发展。

今年,与中建材信息合作的厂商,不但其资源精力可以重点的放在技术及产品研发上,而且还可以了解市场、渠道、用户的动态和需求,与其协作进行技术研发以及解决方案的制定和部署,大大减轻了负担。同时,渠道在技术力量、销售团队专业性、服务团队的部署和解决问题的能力方面都得到突飞猛进的提升。(段佳)

北京疏堵“综合拳”治疗交通“城市病”

文·本报记者 段佳

交通拥堵已成为让人痛苦不堪的“城市病”,尤其像北、上、广等“高大上”的城市,交通拥堵更是“家常便饭”,“发病率”极高。

2013年底,北京市机动车保有量为543.7万辆,比2012年底净增23.6万辆,而根据北京市环境保护局2013年6月发布的《2012年北京市环境状况公报》显示,机动车排放量已成为北京市污染排放第一大

户,以PM2.5为例,北京市空气中本地排放源机动车排放占比最高,达22.2%,已经超过了工业污染排放。

道路拥堵,天空雾霾,北京交通直接间接引发的“城市病”渴望“治疗处方”。3月4日,《北京市交通拥堵治理第一阶段(2014年)工作方案》(简称《方案》)在首都之窗上公布,18条具体措施从各个方面疏堵2014年北京的交通。

精细服务精准管理
建立排堵保畅综合示范区

创建“排堵保畅综合示范区”是《方案》的一大亮点。《方案》提出,要建立“排堵保畅综合示范区”工作标准和评价体系,并出台指导意见。在城六区和通州区、大兴区、昌平区建设微循环畅通、停车有序、自行车道和步行道连续的“排堵保畅综合示范区”12个。

北京市交通委拥堵工作处处长刘建军表示,排堵保畅示范区是精细化服务和精准化管理的重要体现。现在城市不断发展越来越大,城市中不同功能的区域非常多,而不同区域可采取的缓解交通拥堵的措施和方法也不一样。居住区,缓解交通拥堵应该以步行、以自行车骑行为主建立排堵保畅示范区;商

业区的排堵保畅重点应该是停车,是交通秩序;而特殊功能区如CBD、金融街以及旅游景区,排堵保畅方式也都各不相同。

刘建军举例解释说,在北京市朝阳区的团结湖建立一个居住区的排堵保畅示范区,以团结湖街道办事处为中心,方圆一公里左右施行“微工程”,微设计、微施工、微标志、微循环等等,用一些小的改造来保障人们的安居乐业,居住环境安静,同时又能保证居民出行顺畅。针对不同区域提供不同的缓解交通的方式和方法,达到精细化的服务、精准化的管理,这样才能保障不同区域有不同的相应措施保证人们的交通出行。

打通城市“毛细血管”
今年完成100项以上疏堵工程

在提升道路通行能力方面,《方案》指出今年北京市将完成100项以上疏堵工程;建设畅通城市微循环道路100公里以上。同时,《方案》提出,加快道路建设,推进首都大外环高速公路北京段工程,建设国道110二期等,建成重点道路项目。

宽阔笔直的长安街、极具历史感的中轴路、呈放射状的高速联络线……北京道路交通留在人们印象里的更多的是宽敞明亮的感觉。然而,对于拥有2100万常住人口的北京来说,专家认为,要从城市微循环到区域一体化全方位“织网”,才能疏解困扰已久的交通拥堵问题。

北京市交通委路政局项目中心副主任郭朝辉认为,城市微循环道路实际上对市民的出行非常有帮助。主干路,快速路再发达,如果没有一些道路“毛细血管”,也就是微循环道路作为支撑,交通畅通一

样会受到非常大的影响。

据了解,面对城市布局方正、单位院落多的城市特点,北京在地面持续打通一批断头路,改造重点功能区、交通枢纽周边的微循环系统,大力疏通城市主干路、支路微循环道路。北京的疏堵工程已经连续建设了10年,到2013年为止已经完成了1500多项。

国内外交通专家论证指出,只有当交通形成从“动脉、静脉到毛细血管”的发达网络,区域性的道路才能活络,交通问题才会根除。在城市“织网”的同时,北京服务区域一体化也迈出新步伐。今年开工多条道路的重点建设项目,制订外围交通设施、城市道路规划方案并加快推进设施建设,将推进京津冀一体化和基础设施互联互通。

控制路网拥堵
中心城区首设交通指数挑战值

近日,北京市交通委发布了2013年北京市交通运行分析报告。报告显示,北京2013年道路运行情况不如2012年,工作日平均每天堵车1小时55分钟,比2012年平均每天多堵25分钟。

2013年,北京市中心城区日均出行总量达到2779万人次。由于出行总量比上一年度增长了2.2%,2013年道路运行状况落后于2012年,拥堵状态有所加剧。北京市工作日高峰时段平均交通指数为5.5,处于“轻度拥堵”等级,同比增长4.2%;拥堵时间为1小时55分钟,同比增加25分钟。

针对北京交通的这一现实情况,《方案》提出,要

采取切实可行的措施缓解交通拥堵,努力使百姓出行更便捷,2014年中心城区路网交通指数控制在5.5左右。《方案》的任务分解中要求,北京城六区路网交通指数首设挑战值,各区将力争使路网交通实现挑战值。依据这一数值,石景山区最低,为2.8;西城区最高,为7.9。同时,各区还设置目标值。

《方案》同时提出,疏解和优化中心城功能。分区域控制中心城的建设规模,并制定实施细则。严格控制中心城新建商品住宅、大型公共建筑和新增规模;严格限制医疗、学校、行政办公、商业等大型服务设施的新建和扩建,强化交通影响评价的作用。

■第二看台

“限”计“限”策,为何“堵城”依旧?

文·新华社记者 郝亚琳 赵文君 刘美子 周畅

的交通现状不相适应,城市公共交通发展相对滞后、市民出行方式比例严重失衡,城市公共停车场商业建筑配建停车位严重不足,城市规划缺乏科学性前瞻性都是造成城市拥堵的原因,解决方案并不能仅仅停留在“限”上。

全国人大代表、安徽省社会主义学院副院长李震则表示,简单地限行、限号这种治标不治本的行为仅考虑短效果,却不探究拥堵的根本原因,也没有仔细考虑可能产生的后果,无法根治交通拥堵难题。

——“限”了之是懒政

全国政协委员、同济大学建筑与城市规划学院教授唐子来认为,对于公车的限制,不仅要限,还要加大管制的力度;对于家用小汽车,则主要通过价格杠杆对其的使用需求进行调节,“小汽车的使用要占用大量的公共资源,比如道路、停车、温室气体排放等,城市没法无限制地满足小汽车的使用需求。

公交优先绿色出行
多层次多样化交通服务改善出行

2013年北京市交通运行分析报告显示,2013年北京的公共交通出行比例持续提升。其中,地铁以其方便、快捷、廉价等优势日益成为北京市民出行的主要选择。相关数据显示,截至2013年底,北京市轨道交通线路17条,运营里程465公里,完成客运量32亿人次,日均客运量878万人次。2013年7月以来,地铁客运量进入“1000万”时代,最高日客运量达到1106万人次。

与此对应,公交优先,绿色出行也是《方案》强调的重点。《方案》提出,落实公交优先战略。研究编制北京市公交专用道施划地方标准,继续施划公交专用道,完善大容量快速公交系统,建设快速公交走廊。改善100处公交站台的候车换乘环境。逐步优化调整公交线路,构建多层次、多样化的公交服务体系。

对于市民绿色出行的需求,《方案》还提出改善

■知识链接

交通拥堵指数

交通拥堵指数又称交通运行指数,是北京市首创的综合反映道路网畅通或拥堵的概念性数值,简称交通指数。交通指数取值范围为0至10,每2个数一等级,分别对应“畅通”、“基本畅通”、“轻度拥堵”、“中度拥堵”、“严重拥堵”五个级别,数值越高,表明交通拥堵状况越严重。

具体如下,0至2:基本没有道路拥堵,可按道路限速标准行驶;2至4:有少量道路拥堵,比畅通时多耗时0.2至0.5倍;4至6:部分环路、主干路拥堵,比畅通时多耗时0.5至0.8倍;6至8:大量环路、主干路拥堵,比畅通时多耗时0.8至1.1倍;8至10:全市大部分道路拥堵,比畅通时多耗时1.1倍以上。

交通指数是对分布在城市大街小巷的动态车辆位置信息(简称浮动车数据)进行深加工处理获得的,在北京是通过全市3万多辆出租车上的车载

GPS回传动态数据给数据处理中心。

首先对车辆位置数据进行处理,得到不同功能等级道路的运行速度,然后根据道路功能不同以及流量数据计算该道路在全网中所占权重,最后通过对拥堵的感知判断,给出换算到0—10的指数指标值。

但交通指数并不意味着车速,因道路情况不同,速度带给人的感受并不相同。比如20公里每小时的速度在快速路上感觉就是严重拥堵,而在胡同等狭窄道路中就感觉比较顺畅。

交通指数计算最小时间单位是15分钟,指数值可以实时动态地反映全路网的运行状态,通过定义通勤早、晚高峰或者节假日高峰等不同统计周期,可以得到工作日高峰平均交通指数、日交通指数最大值等反映一天典型交通特征的指数。

条路,为什么城市的道路越修越堵?

“路的畅通不在宽度而在密度。”国家行政学院政策决策部研究员王小广说,“同样一公里,修一条大宽路就不如修十条窄路,更不能有断头路。路多了,汽车在堵车时就分流掉了。”

唐子来认为,将城市划分为单一用途区,如商业区、居住区、工业区等的做法,会导致城市中相互关联的功能活动之间缺乏有效的空间联系,不仅削弱了城市活力,也产生不必要的工作和生活出行,“说到底,一个城市到底堵不堵,并不决定于路的宽度、密度,而在于城市管理者决策的科学‘维度’。”

全国政协委员、华东师范大学社会发展学院院长丁金宏认为,治堵不能忽视人口因素,要有规划地引导城市人口密度合理分配,“大城市的政府必须有必要的调控权,能够调控当地人口规模,路面人口密度降不下来,就不可能不拥堵。”

畅通取决于管理者决策“维度”

近些年,全国每年都要投资7000亿元用于城市道路桥梁建设改造,但是城市交通拥堵问题并未得到根本解决,甚至有网友调侃现在是修一条路堵一