

■每日图评



面对消退的京味 别大惊小怪

这几天，许多北京人都在议论南锣鼓巷已经没了京味这档子事，媒体上也有刊载。200余个商家中，仅有京味商家12家。到国庆节期间的10月2日，这里的游客量就达到了10万人次，都快赶上故宫和颐和园了。在这条胡同里，从吃的到喝的，从穿的到用的，从玩的到看的基本上都和京味不沾边。伙计们操着天南地北的口音在吆喝着买卖，满街筒子的外地游客人挨人地往前蹭着前行，在领略着具有悠久历史的“京味文化”。无疑，南锣鼓巷已经演变为商业一条街了。前有车，后有辙。后海、前门大街、大栅栏西街已经在前边摆着呐。

究其原因，我想无外乎有三。

□许庆惠

谁来管住绑蟹的粗绳？

宁波人爱吃蟹，家人团圆朋友相聚，白蟹、青蟹、大闸蟹都是少不了的餐桌美食。可中秋节前后，记者连续接到好几位读者的电话，对青蟹绑绳过度很是气愤。“我妈从市场买回两只青蟹，每只青蟹的绳子达30多米，这到底卖的是绳还是青蟹？”（10月10日《现代金报》）

绑蟹绳分量占据相当大的比重，有的简直跟螃蟹体重不分伯仲，由此引发的吐槽可谓由来已久，十多年前“宁波买青蟹绑绳竟比青蟹重”投诉却答“不好管”的报道就曾引发广泛关注，然而，从粗草绳换成粗布绳，再从吸水橡胶绳换成吸水商标带，绑蟹绳在不断“与时俱进”，替螃蟹“减负”的矛盾却一直没有解决。螃蟹是否过度包装，法规层面缺乏统一标准。可2004年质检总局、工商总局《零售商品称重计量监督管理办法》明确规定，“称重范围小于等于2.5千克的海（水）产品，负偏差不得高于5克，经营者不得将包装的重量计入商品的重量”，可见事实并非如此。

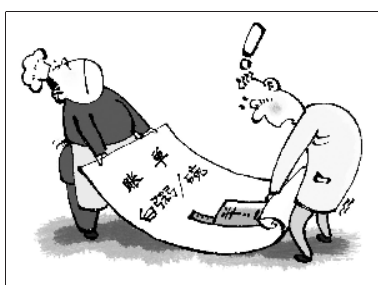
螃蟹穿重装成“行规”，“经营者不得将包装的重量计入商品



的重量”的国家法规，却因为我没有特别针对螃蟹做出细化规定，显示出相关法规有必要适应形势要求修订完善。既然已经成为一个令各地监管部门无所适从的普遍性问题，何不从立法层面就此做出明确规范？有必要提及的是，泰国、新加坡等国家规定捆绑螃蟹要用几乎不占分量的很细胶丝，为什么我们不可以“拿来”？粗重蟹绳横行霸道多年，众部门一直束手无策、无所作为，令消费者维权无门，到底谁之过？

□范子军

■世象漫说



“百元粥店”

10月10日下午，常州市物价局发布了“常州百元白粥”的调查结果称，常州荔茵潮汕砂锅粥御园加盟连锁店违反明码标价的规定，物价部门按处罚上限，对该店方处以罚款5000元的行政处罚。（10月11日《现代快报》）

□王铎

■长话短说

“来电显示”不能瞎显示

“手机来电显示”是指手机被呼叫时，显示主叫号码的功能。记者调查发现，各地运营商不仅从未披露“来电显示费”的成本依据，而且收费标准不一。与此同时，“来电显示”收费却不一定保真。以篡改“来电显示”方式实施的“电信诈骗”造成用户损失，运营商却几乎不承担。（10月9日《郑州日报》）

按照当今的技术手段，来电时显示电话已经是通讯设备的标配功能，用户通话前显示来电也是接受通讯服务的默认选择，更何况，如今运营商提供“来电显示”，也不会额外产生什么成本。这样的前提下，对这项通讯功能的最基本组成部分还要单独收费，显然有些说不过去。

如果运营商市场一天没开放，“天价漫游费”、“网速虚高”、“资费不合理”等问题就会一直存在。以电信服务为核心的运营模式，曾成就了语音时代运营商的辉煌，但是，流量时代，如果运营商不寻求服务的升级和技术的革新，继续享受垄断之迷，那么等待运营商的将是前途的迷茫。

从长远来看，资费的下调、服务的提升，是大势所趋。运营商的算盘应该打在个性化需要设置和用户体验升级上，通过灵活设置的套餐，满足用户的个性化需求等方式来获取竞争力和经济效益。如果固守用户不肯舍弃的“刚需”服务作为自己的摇钱树，一旦市场发生变化，则会力有不逮。

□吴左琼

■网评锐语

景区降级摘牌 需要成为常态

肖华：自从旅游景区开展A级评定十几年来，对5A级景区最严厉的处罚是严重警告。此次山海关被摘5A，是自2011年国家旅游局启动对既有星级资质的景区暗访工作以来，第一次取消5A级景区资质。只有严格管理，一些景区才会重视建设和服务。

占用应急车道 实在害人害己

谢庆富：对危急病人和重伤者来说，畅通的应急车道就是“生命通道”，救护车可以通过应急车道快速到达目的地予以施救。救命时间快1秒，病人存活概率就相对大一些。救护车迟到一分钟，病人（伤者）的生命危险就增加一分。占用应急车道，害人害己。

“民情笔记”岂能虚情假意

白杨林：在某地的一次“三严三实”活动工作会议上，一位领导干部声色俱厉地指出：“‘三严三实’必须严字当头，落到实处，一些党员干部在活动中出现‘民情笔记’由他人代写的情况，是不严肃的表现，必须坚决予以纠正。”把“民情笔记”当形式，使本应充满与群众之间深厚感情的“民情笔记”变得虚情假意。

■每日观点
“专车”改革的尺度还可以放大一些

□辛望

互联网租车平台运营的“专车”将获得“合法身份”。10月10日下午，交通运输部对外公布了《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见》（征求意见稿）和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》（征求意见稿）。两份文件将“专车”这种出租车运营形式分类为互联网预约出租车。

交通运输部的这两个文件无疑切中了当前租车市场的要害，那就是巡游出租车如何改革以及“专车”如何发展。这里重点说一说“专车”的问题。

其实，“专车”就是社会车辆经过一定许可介入出租市场。

“专车”的问题之所以非常敏感，主要涉及到两大症结：一是如何限制“专车”，使之不与运营出租车形成恶性竞争，二是“专车”如何不变成“黑车”，对消费者造成损害。

此次交通运输部关于“专车”的文件，也主要围绕这两大症结展开。为了限制“专车”与运营出租车竞争和防范“黑车”进场，文件提出了诸多限制条件，比如“专车”必须取得出租车运营许可，只能预约接单不能扫街揽活，“专车”的定价要与巡游出租车拉开档次等等，至于要取得互联网租车平台运营资质，那准入条件就更加严格了。

总的说来，政府部门此次为“专车”合法化开了一个口子，这是政府顺应市场发展的一大进步，但政府内心里的纠结也是显而易见的。这种纠结主要体现在政府在平衡诸多复杂关系时，既想面面俱到，又难以忠孝两全。

比如，私家车兼职干一干专车的活儿，原本是一件好事，因为私家车自己承担车辆购置、保养、保险成本，还能增加运力，灵活机动地为乘客服务，这是互联网+时代共享经济的一大亮点。但此次政府文件断然否定了私家车进入专车平台的可行性。政府反对私家车进场，担心的是私家车变“黑车”宰客，可能对乘客的权益造成损害。殊不知如果把监管的思路变通一下，也许效果会更好呢。比如说，私家车兼职搞“专车”业务，可以进场，但必须到互联网约车平台登记身份，强制加入乘客安全保险，遵守平台的价格指导。一旦出现宰客或者违法经营，可以由平台给予监管，情节严重者取消其终身进入出租车运营资格。这样一来，政府把“专车”与乘客之间的复杂关系委托给第三方监管，一可以卸下繁琐的监管包袱，二可以取得皆大欢喜的效果，何乐而不为呢？

又比如说，一些地方政府提出来，为了防止“专车”抢运营出租车的生意，其定价必须比正规出租车高出一大截。这样的规定确实是出于好心，但却无意中违背了市场规则。人家“专车”愿意让利运营，乘客乐享优惠，凭什么不允许人家做好事呢？政府类似的“好心条款”，粗看起来像保姆一样照顾了一部分人，实质上却费力不讨好，也得不到广大乘客的点赞。

“专车”市场之所以异军突起，得益于互联网+的技术的进步，让广大乘客多了出行的选择。政府的监管如果能稳稳地站在广大乘客的位置上想问题，就能缕出思路，从而走出“不管就乱，一管就死”的围城。如果还是沿袭过去监管出租车的路子，希望通过行业审批、特许经营、不服就罚款的路子进行，那就会让“专车”成为第二渠道的出租车，最终也难以激活互联网时代共享经济的好处。我们欢迎政府部门加大对乘客权益的保护力度，坚决打击“黑车”宰客行为，同时，我们也希望政府部门把胆子放得更大一点，改革的尺度放得更开一些，让互联网+的优势得到更大程度的释放。