

# 民生

## 周刊 WEEKLY

民生为重，枝叶关情

### 调查

## 跨国整容未必变美

本报记者 吴佳佳

爱美之心，人皆有之。随着收入水平的提高，不少人选择了出境医疗旅游，到韩国整形者众多。但是，由于种种原因，赴韩整容事故时有发生，必须引起足够关注

近日，一名中国女性在韩国某整形外科医院接受手术过程中，突发心脏停搏，陷入脑死亡状态。出国进行整形手术风险竟如此之大，让不少爱美人士心惊，也引起了社会广泛关注。

去韩国旅行顺便整形、去瑞士体验抗衰老的养生之旅……近年来，随着中国出境游市场的持续火爆，作为其分支之一的医疗旅游发展迅速，覆盖范围小到美容整形、大到重症手术。目前跨国医疗旅游存在哪些问题？消费者在医疗旅游的过程中又该注意些什么？由于韩国是不少中国消费者的境外医疗旅游首选地，《经济日报》记者特别就相关问题，对相关人士进行了采访。

近年来，韩国医疗旅游业持续快速发展，每年都有越来越多的各国游客来到韩国整形。中国国际医疗旅游协会会长贾笑芳介绍，我国每年出境前往韩国医疗旅游的人数由2009年的4725人次递增至2012年的3.25万人次。据韩国首尔市政府数据统计，外国人患者在首尔支付的诊疗费呈现逐年递增的趋势，其中中国人支付的诊疗费约占总额的三分之一。

韩国保健福祉部与韩国保健产业振兴院的统计研究结果显示，2012年韩国入境海外医疗旅游客户为15.95万人次，同比增加30.4%。随之而来的，是赴韩整容事故和纠纷的发生率也以每年10%至15%的比例增加。一名韩国整形专业医生坦言：“随着产业的迅速发展，一些不法机构混迹其中，给消费者带来无法弥补的创伤，也严重影响了整个行业的形象。”

随着整形美容行业的迅速发展，乱象丛生的状况未能避免。对此，韩国方面也在严厉打击。据了解，韩国设有专门的医疗机构仲裁委员会，一旦发生问题，可由该机构予以仲裁。如果发现是黑中介、黑旅行社乃至黑诊所，韩国方面也有义务帮助消费者解决问题。

位于首尔的江南区狎鸥亭洞是韩国著名的“整形一条街”，这里的各类整形医院多达数百家。专家介绍，激烈的竞争要求医院不断提高服务质量，医生们不仅要注意积累临床经验，还学会倾听顾客的诉求，针对不同的顾客、不同的需求要做做出个性化的设计，同时也要做好心理上的辅导。在手术前，医生与患者充分沟通至关重要。很多医院为了应对外国消费者日益增多的趋势，专门配备了翻译，以减少因沟通不畅引发的纠纷。从事整形美容行业20余年的韩国医生郑盛日表示，医疗旅游市场需求巨大，但因为其横跨多个行业，监管存在一定盲区。目前，无论是韩国人还是其他国家的人，越来越推崇微整形。但是，微整形并不等于“零风险”。虽然其技术门槛低，但所有注射材料、仪器等都有严格的适应症，针对不同人群，还需要审慎鉴别、区别对待。

贾笑芳认为，相关部门应积极制订并完善国际医疗旅游服务机构准入标准、运营流程、评价体系、政府监管体系等法律法规。同时，在国际医疗商业保险体系对接、国际医疗旅游目的地推介、国际化专业人才培养培训体系建设方面，政府要充分发挥主导作用。此外，还需要有关部门出台高端医疗城市综合体项目总体规划与顶层设计，重点考虑的要素包括健康医疗旅游产品设计与服务模式、医疗信息化支持系统建设等。

执行主编 陈郁  
责任编辑 向萌 杨开新  
美编 高妍  
联系邮箱 jrbms@163.com

### 没有产品技术标准 没有登记管理制度 无证无照随意上路

# “老年代步车”步步惊心

本报记者 张毅 通讯员 何汪淮

近年来，很多城市的街头出现被称为“老年代步车”的小型车辆。这种车没有车牌号，但开上机动车道，闯红灯、随意停车，甚至逆行等现象时有发生，常常让人为之捏把汗。针对上述现象，许多地方对这种车辆开展了专项治理。“老年代步车”到底是种什么车？为啥没有号牌？这样的车辆安全系数有多大？该如何监管？《经济日报》记者对此进行了调查。



“老年代步车”并非规范的车辆名称，实际上是一种商业叫法，在交通管理及车辆管理的法律法规中没有相应的定义和规定。

目前公路上行驶的所谓“老年代步车”，主要是部分生产企业钻市场空白及法律盲区的空子，偷换概念，以蓄电池或者燃油驱动的非法规组、拼装的三轮或者四轮车，是其自行延伸出来的产品。

### 虽受热捧但无安全保障

“老年代步车”的时速虽然能够达到机动车的标准，但其车身设计却无任何安全防护措施，也没有进行过碰撞测试。在正常行驶状态下，一旦发生事故，车毁人亡的概率非常高。

近日，《经济日报》记者来到西安市太华路电动车批发市场，看到这里摆放着各种类型的“老年代步车”。它们外观时尚，车型普遍为四轮版，里面刹车、油门、挡位一应俱全，价格从1万元到3万元不等。

“目前‘老年代步车’销量不错，每个月能销售五六十台。这种车最大的卖点就是不用挂车牌，不用交保险，驾驶员也不需要经过专门的训练，没有驾驶证就能上路。”一家“老年代步车”销售网点的工作人员告诉《经济日报》记者，“老年代步车”更换挡位非常简单，一个前进挡位和一个后退挡，踩油门就前进，踩刹车就停车。

另一位电动车专营店的店主称，若以动力区分，电动“老年代步车”因为更环保、成本也低，因而更受欢迎。记者问：“买车需要什么手续？”店主答复：“啥都不用，买了就能开。”

价格比汽车便宜，不用挂牌，驾驶员也不需要驾照就能上路，这无疑是老年人难以抗拒的诱惑。

今年60岁的李先生夫妇去年3月购买了一辆“老年代步车”，作为接送外孙女上学、放学的专车。“以前我开电动三轮车，下雨时穿雨衣不顶事，孩子坐车里也漏风，坐公交车去接又怕路上堵车，咱这车多好，有个壳子暖和，也不怕迟到。”

尽管人们广泛认可“老年代步车”的便利，但也有市民担心其安全性。

“现在开车最可怕的不是电动自行车，而是‘老年代步车’。”私家车主李勇说，自己去年5月7日驾车在朱雀门行驶时曾险些与一辆“老年代步车”相撞，“当时我正开车驶入朱雀门，这时一位老人开着一辆仿QQ电动‘老年代步车’，突然迎面驶来，吓得我惊出一身冷汗，幸亏我躲闪及时，否则后果不堪设想。”

西安市交警支队的交警告诉《经济日报》记者，“老年代步车”最大的隐患在于虽然时速达到机动车标准，却没有进行过碰撞测试，车身设计无任何安全防护措施。在正常行驶状态下，一旦发生碰撞事故，车毁人亡的概率会非常高。

### 法律空白造成监管盲区

“老年代步车”不在相关部门公布的上牌登记目录范围内，因此无法挂车牌；对于不合规的“老年代步车”如果按照机动车管理，反而等于承认了其存在的合法性。

记者发现，路上来来往往跑着的“老年代步车”都是没有牌照的。这是怎么回事？交管部门为何不给“老年代步车”上牌呢？

“‘老年代步车’是新兴产业，牌照和驾照不是不需要，而是目前并没有相关法律法规规定来规范它的生产、监管和驾驶。”一位销售商表示，这正是“老年代步车”一直没有被工信部授予汽车生产许可资质的原因。该销售商透露，目前打着“老年代步车”旗号销售的车辆，很多都是以蓄电池或者燃油驱动的非法规组、拼装的三轮或者四轮车辆，严格来讲并不是规范的产品，而是销售商或厂家的一种商业叫法，是其为满足所谓老年消费者需要而自行延伸出来的产品。

“老年代步车”在法律上又是如何规定的呢？记者从西安市交警支队了解到，按照《中华人民共和国道路交通安全法》的规定，机动车经公安机关交通管理部门登记后，方可上路行驶。但是，只有在《国家机动车产品公告》登记范围内的机动车，车管所才给予挂车牌，不少厂家生产的“老年代步车”未经国家相关部门技术检测，也不在相关部门公布的上牌登记目录范围内，因此就无法挂车牌。所以，目前，西安市车管所以上路车辆公告中，并没有此类将自己归入电动车行业的“老年代步车”。

由于法律上的空白，造成了监管上的模糊带，给民警执法也带来了很大尴尬。多名交警表示，不合规的“老年代步车”如果真按机动车管理，执法成本太高，也等于承认了其合法存在，反而会给本来就拥堵的城市交通增添巨大压力。

### 从源头加强管理是关键

热销反映需求。因此，对“老年代步车”不能一味堵漏，当然也不能放任不管。要因地制宜区别对待，不同道路、不同区域可以制定不同的管理和通行办法。

“老年代步车”为何如此受欢迎？原陕

西省社会科学院社会所所长江波认为，“老年代步车”的出现，表明城市公共交通还不够发达，不足以方便和满足老年人的出行需求。此外，汽车价格贵，老年人收入达不到，也为“老年代步车”的热销提供了条件。“堵不住，就要想办法去疏。对‘老年代步车’，要因地制宜，区别对待，不同道路、不同区域可以制定不同的办法。”江波建议，比如在西安市城三区，可以禁止通行；郊六区的一些主要道路可以限制通行；交通不拥堵、人流比较少的道路，可以自由通行。

经济学家、陕西省城市经济文化研究会会长张宝通认为，一味堵漏不是办法，应从源头上打击低速改装车的非法生产和销售。张宝通告诉《经济日报》记者，正规“老年代步车”实际上属于电动轮椅车的升级版，其设计生产其实均可参照电动自行车的国家标准及电动轮椅车的国家标准，例如，车速设计在每小时5公里至10公里，刹车灵敏，爬坡能力强，整车底盘高度在8厘米以下，制动距离在0.5米之内，不能封闭车身等。此外，要明确，“老年代步车”不能在机动车道上行驶。这样既能满足广大老年朋友的出行代步需求，同时也能提供更全面的安全保障。“一方面立法机关要广泛征求意见，抓紧制定行业生产国家规范标准，授权正规销售；另一方面交管部门要尽快制定监管办法，合理发放牌照，完善上路手续，严控上路前培训，规范保险登记，既方便老年人出行，又防止安全隐患发生。”张宝通说。

### 连线

#### 北京：开车必须有驾照

近期，北京交管部门针对“老年代步车”泛滥状况进行了专项整顿，正式认定电动驱动或燃油驱动的四轮老年代步车为“机动车”，将完全依照机动车方式进行管理。对年轻人无照驾驶“老年代步车”并屡次上路的，北京将视情节处以拘留、罚款等处罚。但如果驾车人是55岁以上的老年人，民警则会首先进行劝阻，如劝阻不听，屡次上路，才会当场扣车。时速超过50公里两轮电动车以及各类电动三轮车也同时将按照机动车管理，驾驶员需具备相应准驾车型的驾照。

#### 山东：只要上路就处罚

山东省道路交通安全综合治理委员会决定，集中一年时间开展代步车排查整治工作。在生产源头，对无资质非法生产、拼组、改装代步车的企业、作坊、窝点及倒卖合格证等手续的，依法采取没收违法所得和非法产品、吊销营业执照或查封等措施予以取缔。停止代步车非法销售，对辖区机动车、电动车销售店进行全面清查，对具有超出经营范围、经营不合格产品、销售未经国家批准认证许可生产的机动车、无

#### 河南：无牌无证属违法

河南省工商联提案建议：一是出台低速四轮电动车产品技术标准，明确产品质量水准；二是出台低速电动汽车企业准入条件，明确主管部门；三是出台路权准入规定，规范该车行驶区域；四是出台车辆登记制度，促成省内各市互认；五是出台证照管理要求，明确驾驶人资格；六是借鉴机动车交强险制度，为车辆办理保险，即第三者责任险。

□ 张伟

### 民声

## “钱柜”关店折射民生需求之变

2月1日，老牌KTV“钱柜”宣布关闭位于北京朝阳门外的店面。令人意想不到的，这个原本十分普通的商业行为却广受社会关注。许多年轻人在微信朋友圈中“集体怀旧”，“大呼惋惜、难说再见”。原来，诞生于台湾的钱柜KTV自上世纪90年代进入大陆以来，迅即成为部分都市年轻人推崇备至的娱乐消费方式，并催生出大量模仿其经营模式的KTV品牌。在许多年轻人特别是80后的成长道路上，都储存着与朋友和同学到KTV唱歌、吃自助餐的快乐记忆。但时过境迁，这种娱乐模式在2005年左右达到鼎盛后，开始逐渐走入下坡路。此次北京“钱柜”关闭的店面，已是其近年来关闭的京城第三家分店。行业内，更是早有一大批KTV企业因经营不善而改弦更张。曾经炙手可热、广受

追捧的KTV模式落寞如此迅速，原因众多。粗略分析就包括：店面租金猛增、员工工资增加、行业竞争加剧、歌曲版权收费等等。但上述客观因素并不足以彻底解释该行业的滑落。从理论上讲，只要一个行业提供的产品具有足够的需求支撑，增加的企业成本便可通过价格上涨传递给最终消费者。现在的问题是，这些KTV企业已无力让这种成本传递发生。随着社会服务产品的日益完善和商业创新，到KTV唱歌已不是大众特别是年轻人唯一的娱乐选择，甚至不再是主要选择。人们如今可以参加的休闲娱乐活动，不再如十几年前那般单调。看电影、参加体育运动、观赏演出、参观博物馆、参与真人“CS”竞技以及夏日滑冰、冬天滑雪等，让人们“娱乐菜

单”琳琅满目。就在近期，一些城市年轻人中悄然流行的娱乐活动，竟是电视真人秀节目中的“撕名牌”游戏，让人不得不感慨，大众对娱乐休闲等社会服务的需求样式越来越多元、更新速度越来越迅速。在这种背景下，传统KTV的经营思路和模式几乎一成不变，导致服务与需求不再匹配，相关企业自然要受到市场惩罚。从这个层面说，钱柜等企业如今面临的危机，就不仅仅是对一家KTV企业或行业提出的考验，而应引起更加广泛的思考和更多领域的重视。特别是那些与民生需求服务直接打交道的企业、行业和政府部门，必须认识到：我国近年来市场经济飞速发展、商业模式不断创新、互联网技术日新月异，导致民众对包括休闲娱乐在内的各类社会服务需求

发生重大变化。这些变化既表现为85后、90后甚至00后群体“独特”的思维方式和消费模式，也表现为社会老龄化进程中许多家庭服务的难以满足；既表现为新的商业模式创新对传统产业造成的巨大冲击，也表现为互联网等新技术运用给社会管理带来的全新挑战……可以说，这些新变化、新趋势、新挑战，已经从衣、食、住、行、用这些物质需求领域，延伸到更高层次的精神文化生活领域，实质上反映出当前我国民生需求的新特征。因此，无论是企业、行业，还是政府管理部门，都不能对此变化熟视无睹或不以为然。企业只有充分理解和洞察这种变化，才能在市场中立于不败之地；政府只有顺应和把握这种趋势，才能进一步提升现代治理能力。