

征收拥堵费并非治堵“终极之策” 高考是道多选题

余颖

专家论道

熊光祥

面对大城市交通拥堵这一世界性难题，相关部门一方面要深入研究，持续发力，采取科学有效的管制性举措和适度的价格机制来减轻城市道路承载量；另一方面要坚持“管好城市为人民”的思路，突出共治共管、共建共享，变单一依靠政府主导为主，向政府主导、市场调节、社会参与的多元参与转变

据报道，北京市交通委已初步制定交通拥堵收费方案，目前正在进一步深入研究和论证。一石激起千层浪，这再次引发了公众对特大城市征收拥堵费的关注。

面对越来越严重的交通拥堵现象以及由此而来的一系列问题，有关部门理应积极回应，主动谋划。从这个角度讲，对交通部门的相关探索和论证，公众应该予以理解。与此同时，新加坡、伦敦等城市在这方面有些探索，但也并非没有争议。对于城市的拥堵治理难题，到底需要从哪里发力，采取何种手段和方式治理更加有效，确实值得深思。从供求关系来看，城市交通拥堵的实质，是公众日益增长的出行需求与道路周期性供给不足之间的矛盾，简而言之就是周期性车多、路少。从北京等特大城市情况看，由于其中心城区承载了

其他区域无法比拟的功能，带来了周期性的人流、物流和车流的高度集聚，继而增加了拥堵程度。客观而言，使用征收拥堵费等价格调节机制治理也是一种思路，希望借此提高公众的出行成本来抑制自驾车上路行驶。中国的国情决定了不应提倡人人都拥有和使用小汽车。不过，随着经济社会发展水平不断提高，交通出行就像柴米油盐一样，已经是城市居民日常生活的“必需品”，且人们对交通出行的品质要求也不断提高。地铁、公共汽车、自行车终究没有自驾车来得舒适。既然交通出行是城市公众的“刚需”，城市道路又是城市基本公共产品，那么交通拥堵费该向谁收取？只征收本地车辆不公平、只征收外地车辆也不公平；征收额度大了，增加社会公众成本负担；征收额度小了，其结果也可能导致“费照

收，车照开”，起不了调节作用。可见，价格调节机制并非破解交通拥堵的“终极之策”。因此，无论是实施限行、限购、限排等强制性管制方式，还是使用高成本的价格机制，效果都是有限的。治理现代城市交通拥堵问题，国内外有许多经验和教训值得借鉴。出台任何一项治堵新政，要充分考虑经济社会发展程度，更要权衡公众的心理接受度，让大多数公众能感受到新政带来的获得感。面对大城市交通拥堵这一世界性难题，相关部门一方面要深入研究，持续发力，采取科学有效的管制性举措和适度的价格机制来减轻城市道路承载量；另一方面要坚持“管好城市为人民”的思路，突出共治共管、共建共享，变单一依靠政府主导为主，向政府主导、市场调节、社会参与的多元参与转变。基于此，建议从以下几方面综合施

策：一是优化城市功能区划规划布局，坚持落实产城融合发展的理念，特别是科学、合理布局大城市中心区的行政、教育、医疗等功能设施，大的要“切块”、小的要“切段”，使城市的功能布局相对小一点、分散一点。二是提升城市交通组织水平，严格加强城市交通路面执法，改造、打通城市交通卡点，落实街区制管理新政，畅通城市交通“毛细血管”，规范停车场所管理，推进智慧交通智能化应用，提高全域交通组织能力。三是推动交通出行模式变革，鼓励市场主体加大交通出行方面的商业模式创新，不断规范互联网拼车、租车等共享交通市场。四是调动全社会参与治理的积极性，倡导绿色出行、文明出行等宣传教育纳入城市文明教育的重要内容，深入开展公交都市创建等行动，提高全社会公共交通的分担率。

从7日开始，全国高考就将“开考”。部分考生还没进考场就要先做选择题了，因为从今年开始，高考将逐渐从固定搭配的“套餐”变成自由组合的“自助餐”。比如，在高考试点地区之一的上海，考生除了语数外，文科考生可在政治、历史及地理中任选1门，理科考生可在物理、化学及生命科学中任选1门。在另一个试点地区浙江，考生则有一项自选模块，可在出自语文、数学、英语、政治、历史、地理、物理、化学、生物9门学科18个自主选修模块的18题中，任选6题作答。这有利于考生选择自己最擅长的科目，展示出自己的最佳学习成果。

赋予考生更大自主选择权正是未来高考改革的方向。根据各省份公布的改革方案，从2017年开始，考生自己选考的3门普通高中学业水平考试等级性考试科目成绩将与语数外一起计入高考成绩。除了浙江还多一门“技术”可选外，目前公布方案的省份大都允许考生从思想政治、历史、地理、物理、化学、生物6个科目中自主选择3科作为考试科目。不仅如此，大多数省市的方案中，外语也从3天集中高考中撤出，变成一年两考，选择成绩较高的一次计入。

今后的高考将是不折不扣的多选题，考生有充足的时间培养自己的兴趣，选择擅长的专业，再也不用硬着头皮苦读“瘸脚”必考科目，也不用提心吊胆生怕一考误了终身。高考之后的人生同样是多选题。按照今年的招生计划，大约370万学生会进入自己心仪的本科院校，4年之后，就业、创业、考研、留学，至少有4种选择；另外的300万至400万学生会进入职业教育院校，其中有些人会在3年后走上工作岗位，成为“中国制造2025”的参与者，有些人会创业、会专升本乃至读研，全凭个人选择。

学生和家长们千万不要小看职业教育。去年《大国工匠》中令人尊敬的8位大师级人物全部出自职业院校，而转型升级中的中国经济亟需有一技之长的技师，他们的就业前景和薪资水平好得令人咋舌。今年就业压力虽大，有些高职院校的学生还没毕业就被用人单位“抢”走，比许多握着一纸文凭跑招聘会的本科生强得多。如果能通过高考进入有产学研优势的高职院校，也是很好的选择，至少将来不愁饭碗。高考可能是考生们人生中最重要的一次考试，在未来的很长一段时间里，它的这一地位不会变。但高考会慢慢回归到一次对学习成果的集中检验，成为学生们第一次认真思考自己生活走向的重要机会。考生们，放轻松，选好高考科目，做好人生的多选题。

行业

警惕机器人产业低端化倾向

许红洲

近年来，在劳动力成本上升、人口老龄化加剧、制造业转型升级等多重因素影响下，我国机器人产业得到快速发展。但是，随着机器人产业迅速升温，企业数量快速增长，一些地方出现了重招商引资、轻技术创新、轻人才培养的倾向，同质化竞争加剧，产业“小、散、弱”突出，质量保障和市场公平竞争制度亟待完善。

工信部数据显示，目前我国涉及机器人生产及集成应用的企业800余家，其中200多家是机器人本体制造企业，大部分企业以组装和代加工为主，产品主要是中低端机器人。另据不完全统计，过去两年机器人产业一共出台77项地方性政策，有42个在建和已建的产业园区。地方发展机器人产业的远景目标加起来，甚至是国家机器人产业规划目标的好几倍。按理说，不具备核心技术的企业在正常的市场环境下应该被淘汰，但由于一些地方出台产业扶持政策，一些没有竞争力的企业靠着补贴和优惠政策能够生存下去，好的企业在这样的环境中反而不容易成长。一些业内人士感叹，机器人产业“劣币驱逐良币”已有苗头，高端产业低水平重复建设已有所显现。

有鉴于此，当务之急是要实现机器人高端产品和关键零部件的重大突破，实现机器人质量可靠性、市场占有率和龙头企业竞争力的大幅提升。首先，要加快建立健全机器人产业标准体系。一直以来，产品质量、可靠性都是制约我国机器人及关键零部件发展的一大瓶颈问题，行业标准的缺失是造成产品质量参差不齐的重要原因之一。要按照产业发展的迫切度，研究制定一批机器人国家

标准、行业标准和团体标准，构建和完善机器人产业标准体系，同时积极参与国际标准的制修订。其次，要加大自主研发的投入，构建机器人产业创新体系。目前我国逾90%机器人企业年产值不足1亿元，在核心技术方面存在明显差距。应充分利用和整合现有科技资源、研发力量，组建面向全行业的机器人创新中心，重点聚焦行业前沿基础研究和应用基础研究，推进科技成果的转移扩散和商业化应用，打造“政、产、学、研、用”紧密结合的协同创新载体。在机器人用精密减速器、伺服电机及驱动器、控制器等核心部件，要力争性能、精度、可靠性达到国外同类产品水平。再者，各地政府要根据各自优势进行差异化发展。要正确把握机器人技术和市场发展的规律性、客观性和方向性，清醒认识当地发展机器人产业资源禀赋，鼓励政策的着力点要向技术研发、人才聚集、差异化发展倾斜，避免低水平重复建设。与其各地都去做低端整机，不如形成众多业务精湛的专业企业和共生共荣的分工格局，比如机器视觉、定位技术、感知技术、人机接口技术、控制技术等。只要能做到极致，都会有巨大的市场，也更有利于培养企业长远发展的核心竞争力。实现我国机器人产业的可持续发展，必须坚持创新驱动的发展原则，着力扭转低端化发展的状况。这需要政府、行业组织、企业、研究机构等多方共同努力，在相关规划的支持引导下，力争在“十三五”期间实现机器人产业新的突破。



某些地方

大 巢作(新华社发)

合情合理?

点评 据报道，广州市交委近日公布《广州市客运出租汽车车辆技术管理规定》征求意见稿，其中要求出租车必须安装音像监控设备。这个规定一经发布，便在社会上引发热议。不少人担心，强制出租车安装音像监控设备会侵犯乘客和司机的个人隐私。这一担心不无道理。出租车内是否应该安装监控设备，有关部门需要明确法律依据，在充分听取和尊重民意的基础上慎重决定。(时锋)



“直播执法”有助文明执法

近日，河南省郑州市中原区城市管理执法局首次尝试网络视频直播。执法局工作人员用手机对执法过程进行全程录制，同时通过网络平台进行视频直播，并用文字进行注解，公开发布执法的时间地点及所发生的事件。**【短评】** 多年来，城管对小商小贩的占道经营进行矫正，常被人喻为“猫捉老鼠”的游戏。而今，郑州市中原区城管部门探索“网络直播执法”，既可约束违法对象，也能约束执法者本身，折射出当地城管部门坦诚、开放的心态。“网络直播执法”有利于提升执法文明程度，但也应认识到，这样的“直播”很难覆盖所有的执法过程和环节，而且无法完全避免视频拍摄者的主观倾向性。所以，对于“网络直播执法”，在肯定其进步意义的同时，也要看到其不足，各地城管部门还应进一步加强自身建设，以更多的文明执法取信于民。

让“城里看海”不再发生

6月1日凌晨，湖北省武汉市遭遇今年最强暴雨，导致武汉城区数十处地段出现内涝，重要交通道路被阻造成拥堵。在遭受最大降雨的洪山区华中农业大学和光谷三环线附近，汽车变成了“潜艇”。**【短评】** 近些年，到城市“看海”、在街头捞鱼、在街道行船等新闻，不时见诸报端。一些城市“逢雨必涝”，固然与极端天气等自然因素有关，也与城市土地开发利用方式不合理，土地透水面积缩小，地下管廊建设管理落后，蓄水、渗水能力减弱等因素有很大关系。“下水道是一座城市的良心”，各地城市建设管理者应树立正确的政绩观，增强敬畏自然之心和责任意识，切实做好城市规划，建设好地下管廊，增强城市排洪能力。只有这样，“城里看海”的尴尬才不会发生。

对高考作弊要防罚并举

今年高考，从教育部到各地教育主管部门都出台了措施，确保考试纪律。为了杜绝替考现象发生，多地出招严防大学生离校充当高考“枪手”，甚至有省份规定“原则上不允许高校学生请假”。**【短评】** 为防止大学生离校充当高考“枪手”，在高考期间严格大学生请假制度，是防止大学生替考的一个思路。不过，“原则上不准请假”的做法值得商榷，毕竟，可能会有大学生确有特殊情况需要请假，不允许请假就侵犯了个人基本权利，难以说服人，而且“原则上”的规定也很难操作，那些想参与作弊的学生总能想方设法编造理由。防止大学生替考，是一项系统工程，不能仅仅用或者主要依靠“堵”的思路，而要“防”“罚”并举，加强技术和制度防范力度，加大替考等舞弊行为的惩治力度，提高违法成本，让人不能、不敢、不想去替考。

上市公司“恋足球”得使长劲

周琳

思辨

上市公司“恋足球”不能想着抄捷径，只有使长劲、立长志、抓长远，才可能避免走烧钱的弯路、营销的老路或违规的邪路，从而实现自身和足球行业的平稳、健康及可持续发展

6月6日，苏宁集团正式宣布入股意甲豪门国际米兰俱乐部。从苏宁入股国际米兰俱乐部，到莲花健康收购英超阿斯顿维拉俱乐部，再到博博股份、阳光股份等筹划扩大足球赛事转播版图，近1个月内传出与足球“联姻”消息的上市公司超过20家。然而，撇开眼前“热恋”的一幕，上市公司与足球此前的撮合交易中不乏短视、盲目、虎头蛇尾的案例，与国外成熟的足球体育产业链相比，国内上市公司对足球产业的理解还有待提高，“玩转”足球产业的手法有待丰富，需要使长劲的地方还有很多。之所以说上市公司“恋足球”得使长劲，是因为数十年来足球产业发展、上市公司自身发展以及资本市场发展三方面带来的变化，客观上促使上市公司不应再拿足球当短期“噱头”或者单纯营销手段，而应该把足球产业视为文体板块的生力军、长线价值投资布局的重轴戏、实现转型发展的重要抓手。从足球产业发展的长远规划看，我国足球市场发展的大环境更加成熟和规

范，足球市场再也不是以前上市公司眼中的投资“开胃菜”，而有可能成为公司营收的主要来源，发展潜力巨大。自2015年以来，我国足球发展步入新的历史阶段，《中国足球改革发展总体方案》从明确足协的定位和职能、完善俱乐部的建设和运营模式、改进竞赛体系和联赛体制等方面推动足球产业化发展。无论从足球产业发展的配套政策和保障措施，还是从足球市场的潜在投资价值等方面来看，我国足球产业发展环境已今非昔比，这需要上市公司拿出更契合长远规划的发展战略，从长计议发掘足球产业的潜能。从上市公司自身发展情况看，无论是像恒大集团、上港集团、华夏幸福等主业延伸玩足球的上市公司，像乐视网、苏宁云商、莱茵体育等依托互联网技术玩足球的公司，还是像万达集团、互动娱乐等争当“走出去”的足球玩家，都需要对足球市场有长远和深刻的理解，具备更长久的股权投资耐力和风险承受能力。既要摒弃在

国内足球职业化初期单纯借势足球营销的落后思维，又要抛弃原来固化的短期炒作模式，应学习欧美先进俱乐部发展理念，深耕体育文化产业，延长足球全产业链条，开发和培育优秀足球运动员和教练员，实现足球相关资产的长久保值增值。从资本市场发展的客观实际看，上市公司“联姻”足球不但为市场化配置体育产业资源提供了契机，也为广大投资者提供了全新的投资标的。一方面，上市公司通过资本市场的并购重组、定向增发等手段，实现化解产能、盘活存量，培育体育和文化等新兴产业和新业态；另一方面，广大投资者通过股票交易平台，实现投资和持有“足球”并分享该领域长期升值红利。一言蔽之，上市公司“恋足球”不能想着抄捷径，只有使长劲、立长志、抓长远，才可能避免走烧钱的弯路、营销的老路或违规的邪路，从而实现自身和足球行业的平稳、健康及可持续发展。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjjgc@163.com。本版编辑 杨开新 祝伟