千年大计不容投机炒作

王 晋

深度观察

针对炒房、炒雄安概念、炒车牌现象，当地和相关部门监管及时、措施有力、联动出招，稳定了市场预期，也释放出了一个强烈信号：雄安新区建设关乎京津冀协同发展、关乎调整优化京津冀城市布局和空间结构、关乎新的区域经济增长极，既然是千年大计、国家大事，就必须谋定而后动，放眼长远。这样的长远规划不容投机者的短期炒作，未来的新区绝不会建立在堆满泡沫的基石之上

“千年大计、国家大事”，雄安新区是这个春天最有热度的话题，引发国内外普遍关注，也让人们对新区在中国经济未来版图上的地位充满想象。

值得注意的是，不少投机者也应声而动，他们只想通过炒房、炒雄安概念股、炒车牌赢得一夜暴富的机会。这些炒作行为扰乱了市场秩序，不符合雄安新区建设的定位要求，当地和有关部门果断出手干预，对种种炒作及时叫停。

未雨绸缪、做好预案，阻止了炒作潮起。雄安新区的消息刚发布，炒房客便迅速涌入，却发现早在“通知”公布前就已冻结全部房产过户。不仅所有房地产项目冻结，二手房交易程序也被冻结，对外地迁入户口更是严格管理。同时，有关部门对所有售楼处、房地产中介实行24小时日夜巡查，各乡镇也对辖区内所有在建、拟建小区24小时巡查。据悉，未来新区将会采用新的房地产试行方案。这样的顶层设计釜底抽薪，让炒房者无功而返。

密切关注、及时出手，避免了资本“狂欢”。雄安新区的设立引发资本市场强烈关注，对部分概念股快速上涨甚至已出现过度投机炒作苗头的情况，上交所持续关注并采取相应监管举措，要求市场高度关注的相关上市公司作出澄清。近日，沪市十余家有传闻涉及“雄安概念”的上市公司均发布了异常波动公告，集体对市场传闻予以说明澄清。上交所通过对上市公司信息披露和异常交易行为两个方面开展联动监管，主动引导理性交易，充分揭示交易风险，坚决遏制过度投机炒作行为。从实际效果看，相关题材股交易出现分化，投机炒作呈现降温趋势。

快速应变、联动施策，抑制了新的炒作热点。炒房遇阻，一些人把目标转向车牌。4月10日以来，“保定购车摇号”的谣言在社会上传播，雄安新区三县出现购车异常现象，扰乱了汽车销售秩序。连日来，雄安新区三县纷纷通过官方微信微博和张贴告示等方式辟谣。同时，出台整顿措施，严打违规售车行为。对发布虚假信息情节严重者吊销其营业执照，相关人员列入“黑名单”；对相关违法者，有关部门将依据有关法律责令其停止违法行为，并处以罚款。

可以说，针对炒房、炒雄安概念、炒车牌现象，当地和相关部门监管及时、措施有力、联动出招，稳定了市场预期，取得了良好效果。由此也释放出一个强烈信号：雄安新区建设关乎京津冀协同发展、关乎调整优化京津冀城市布局和空间结构、关乎新的区域经济增长极，既然是千年大计、国家大事，就必然是谋定而后动，放眼长远。这样的长远规划不容投机者的短期炒作，未来的新区绝不会建立在堆满泡沫的基石之上。

“一幅图画是否精彩，立意与起笔关系重大”。雄安新区的战略部署立意高、眼光远，对这样一个关乎未来发展的战略部署，相信有关部门不仅会保持战略定力和快速应变能力，依法依规遏制炒作，同时，也会尽快出台高起点、高标准规划，让新区的产业定位、区域范围等更清晰，让民间资本找到合适的投资机会，让新区建设走出一条发展新路。

美联航为傲慢与偏见付出代价

徐惠喜

连日来，美联航暴力拖拽乘客下机事件持续发酵。受伤乘客决定诉诸法律，为自己讨回公道。美联航为平息舆论风暴，不得不连发声明表达羞愧道歉，外加提供赔偿。可以说，美联航正在为自己的傲慢与偏见付出沉重代价。

面对自己“摊上的大事”，美联航可谓一错再错。在最初的声明中，只是轻描淡写地为机票超售道歉，对受伤乘客却闭口不谈。但调查显示，该航班根本不存在超售，只是处于“满载”状态。因有内部员工想搭乘该航班，美联航便捏造了机票超售的理由，进而以此为由，根据所谓的“业界标准作业程序”“逐客”。这是其一。

其二，即便美联航有正当理由要求乘客下机，也绝不能采用暴力方式，况且这位被暴力拖拽的乘客还是位年近七旬的老者。在以尊重人权自居的国度，尊老爱幼应当是社会基本规范；客户至上、善待乘客，更应是一家航空公司的分内职责。如今，这位老年乘客的鲜血淋漓、旁边乘客“怎么可以这么对他”的尖叫视频在网络上的每一次传播，都是对这家航空公司的一次无情鞭挞。

美联航“宁可得罪乘客，也要让自己员工上飞机”的做法，显然触犯了公众利益，有悖于社会价值标准。暴力逐客，赤裸裸地暴露出美联航的傲慢与偏见，也折射出美国航空服务业的陋习。千里之堤，毁于蚁穴。人们翻出该航空公司的陈年旧账，诸如摔坏托运吉他、头等舱乘客被迫让座等广受诟病的做法再度浮出水面。目前，已有网民在网上征集签名，谴责美联航的霸道行径，并呼吁不再乘坐该公司的航班。

与此同时，市场这只“看不见的手”也给美联航的不当行为扇了狠狠的一巴掌。事发次日，美联航股票市值便损失了6亿美元。企业无义，市场无情。美联航店大欺客的做法，受到了市场的惩罚。

美联航能否痛定思痛，采取切实有效举措妥善处理此事，赢回公众的信任，进而化危为机，决定着美联航能飞多高、飞多远。同时，与此事无干的诸多公众公司、服务性企业，也应以此为鉴，防患于未然。须知，敬畏消费者是市场铁律，挑战这个法则，只能是搬起石头砸自己的脚。

对植物新品种侵权说不

乔金亮

对我国来说，植物新品种保护一直是短板。要想补足短板，就必须发挥现代科技的作用，特别是利用分子检测技术、推行品种DNA身份信息标识制度，必须对种子生产、推广实行全过程监管

眼下正是春播用种时，记者却在采访中遇到两件闹心事儿。一是，很多农民反映，现在不少新品种都不能自留种，每次播种都得再去买种子。实际上，采取技术手段使农民不能自留种，已是种企通行的自我保护做法。二是，基层农业干部发现，往年种子领域的农资打假重点是伪劣种子，如今又多了侵权种子。后者并不是说种子质量不过关，而是没有得到专利人的授权。

这两件事都涉及植物新品种权，也是农业领域最重要的知识产权。新品种选育需要智慧、资金和精力的投入，选育一个品种通常要用8年以上的时间，但也极易被别人繁殖，侵权也比较隐蔽。如果没有相应的制度给予保护，人们就会失去育种的动力。世界农业发达国家发展农业的成功经验之一，就是重视植物新品种保护。

但是，对我国来说，植物新品种保护却一直是短板。直到1997年，国家颁布《植物新品种保护条例》，才算建立起植物新品种保护制度。如今已过去了20年，授权的植物品种在农业生产中发挥着重要作用，特别是水稻、玉米、小麦推广面积前十位的品种几乎都是授权品种。记者此前也与许多育种专家有过接触，大家反映的问题多集中在品种权保护上。具体来说，一是保护程度低，尤其对原始创新保护不够；二是授权速度慢；三是侵权人未能受到应有处罚。

现实中，品种权侵权现象的确比较普遍，权利人维权成本高、取证困难、维权时间长但收益小。那么，应如何破解侵权难题？要点是发挥现代科技的作用，特别是利用分子检测技术、推行品种DNA身份信息标识制度。通过应用新技术，既可加快授权速度，还可以快速查出侵权行为。同时，有必要对种子生产、推广实行全过程监管。种子销售包装袋必须有二维码，通过扫描二维码获得该种子的全部品种信息，再通过市场监管加强品种权保护。总之，唯有对品种侵权说不，才能为种业创新护航。

陶小莫作

绝不手软

今年以来，各地“扫黄打非”部门大力开展“秋风2017”专项行动，严打假媒体、假记者站、假记者等“三假”行为。数据显示，今年1月份至3月份，全国共收缴各类非法报刊13.4万件，查办“三假”案件39起，并公布5起“三假”案件。民主法治社会，媒体监督是推动社会进步不可或缺的重要力量。但与之相伴而来的，还有某些“冒牌记者”打着媒体旗号干着敲诈勒索的勾当。“冒牌记者”有空子可钻，当唤醒各方警觉，建立起严惩的长效机制。作为正规的新闻媒体和记者，应进一步强化自身建设，助力公众明辨真假是非、防止上当受骗。（时 锋）

@微议室

“谁来种地”受关注

“70后不愿种地，80后不会种地，90后不提种地”，这是当下不少农村面临的窘境。种粮大户、家庭农场等新型主体应运而生；同时，粮价走低、流转费看涨……种粮大户经营压力也在增大。

@小生：我是农村长大的孩子，2002年的时候还经常下地，身边的小伙伴也是。后来，渐渐地也没有人愿意再去种地了。

@江苏沭阳：我们这里种地的多半是返乡创业有经验的人，他们主要在做有机粮食种植或高效蔬菜、花卉种植，效益还是很好的。

人行横道线旁安闸机

近日，湖北武汉市内的人行横道线旁安装了一批闸机通道，红灯时关闭，绿灯时打开，专治那些不遵守交通规则的行人，提高道路通行效率。

@岁寒三友：短期内应该能收到成效，在此基础上，还要加大遵守交规的宣传力度，养成习惯后就能达到预期结果。

@Bruce：可以考虑用信用体系来制约那些不遵守交通规则的人。比如，若闯红灯就罚款外加扣除“银行信用分”。

无偿献血人数创新高

国家卫生计生委日前通报的全国血液安全技术核查情况显示，2016年全国共有1400万人次参加无偿献血，较2015年增长6.1%，为近年来最高增幅。

@大雨：要继续完善献血制度，尤其是献血人用血制度。从国家层面来说，也可以考虑建立“血液银行”制度。

@袁壮志：无偿献血是一种公益行为，已经获得越来越多人的认可。同时，献血可以加强骨髓造血功能，有必要推广。

（渠丽华整理）

更多内容，欢迎关注经济日报微信公众号

共享单车面面观

监管应为创新“加油”

陈 静

违规停放、儿童骑行……经历了一段“野蛮生长”的共享单车，如今暴露出诸多问题，有关加强监管的呼吁也愈发强烈。没有规矩不成方圆。但也要看到，合理适度的监管自然有利于行业持续健康发展，但面对“互联网+”带来的新业态，管理者们也应考虑为创新留足空间。

同网购、外卖、网约车等诸多新业态、新模式一样，监管部门首先需要对共享单车行业开展深入调研，在此基础上制定出可操作、可执行的监管措施。小到违规停放是否能根据GPS定位认定责任，大到一个城市究竟可以容纳多少共享单车，这些都需要与共享单车企业充分交流，根据他们手中积累的海量数据作出智慧决策、进行有效引导。比如，禁停区如何设置、企业应投入多少人力负责后期维护、节假日等出行高峰是否“限行”等，相关“门槛”的设定都要言之有据。

其次，作为解决城市出行“最后一公里”问题的有效方式，监管部门对共享单车的管理应纳入城市公共交通体系通盘考虑。拿违规停放、抢占机动车道等一系列问题来说，很大程度上是在城市建设过程中，有关方面缺乏对非机动车停车区和非机动车道的规划所致。随着城市的不断扩张，特别是在轨道交通覆盖的范围之外，如何将多种出行方式结合起来、综合性地提高出行效率，需要监管部门“疏堵结合”来破题。即，一方面，对共享单车的“游戏规则”提出更安全、更有序的要求；另一方面，要为公众的低碳出行创造条件。

此外，对加装私锁、人为毁损、偷窃和转卖共享单车等问题，监管部门也要依法加大惩治和处罚力度，对构成犯罪的，要追究其刑事责任，并及时向社会公布。同时，要加快推进社会信用体系建设，引导共享单车企业引入信用数据，并“试水”信用联合奖惩机制，以“信用红利”破题，在公众中培育诚信文明。

共享单车能否骑得更好，监管发挥怎样的作用十分关键。只有及时反映又不简单粗暴，才能真正为创新“加油”，也为分享经济更多细分领域的突破营造更加积极的氛围。

有效监管才能放心“共享”

崔新进

共享单车给人们出行带来了诸多便利。然而，由于管理和服务的滞后，近段时间出现的一系列问题也给城市管理和公共秩序带来挑战。

其实，在共享单车的管理问题上，潜在风险最大、受关注度最高的莫过于其规模巨大的押金管理问题。据统计，截至2016年底，我国共享单车用户数量已达1886万。保守估计，目前沉淀在共享单车企业的押金大约超过40亿元。虽然有企业表示“押金一分没动”，但对公众和政府而言，这并不能成为拒绝监管的理由。

客观而言，单车企业收取押金存在一定程度的合理性。但是，在缺乏明确法律依据和有效监管的情况下，确实也出现了一些不容忽视的问题，隐藏着巨大风险。一是押金模式有“不当募集”或占有资金的嫌疑；二是押金退回规则的不合理设定，变相地让相关企业形成巨大资金池；三是如果相关企业陷入以押金获利、以押金谋求发展资本的“押金盈利模式”，就有可能偏离“分享经济”的本质，也不利于共享单车行业的长远发展。

从这个角度来看，有效管理才能带来双赢。对共享单车领域，要尊重市场主体在商业运营模式上的创新，也要正视并及时回应其在发展过程中存在的实际问题，站在维护消费者合法权益、维护社会稳定的角度加强监管，以防共享单车“骑偏”，成了“金融单车”。比如，政府可以出台共享单车管理细则，加强对共享单车行业的规范，推进自行车道等基础设施建设；消费者自身要自觉遵守交通法规，规范骑行、有序停放，共同建设良好的公共秩序。

具体到社会普遍关注的押金问题，不妨从三方面加强监管。其一，制定相关法律法规，明确规定押金管理和使用情况。其二，引入第三方征信机构，助力推动免押金使用模式。比如，bluegogo、ofo等单车企业与芝麻信用达成合作，约定达到一定信用积分的用户可以免付押金。其三，建立单车企业与银行共同监管的资金管理机制，特别要防止发生卷款跑路事件，不能任由企业自说自话。

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 牛 瑾 马洪超