

打假舞台不应只有“平台唱戏”

■ 肖玮 时评人

去年，我国社会消费品零售总额达到38万亿元，最终消费对经济增长贡献率升至76.2%，继续成为拉动经济增长的“主引擎”。在外部环境不确定性增强、经济面临下行压力的情况下，今年以来，国家一系列扩消费、强市场的政策逐步显效，消费市场运行平稳、提质扩容，成为经济高质量发展的重要推力。（4月12日新华每日电讯）

如果说消费是经济稳定运行的“压舱石”，那么，“优质供给”则是这块石头的密度和质量。供给要优质，离不开“打假保真”这件事。

最近，有关打假的话题非常火爆：比如

对职业打假的认定，青岛市中级人民法院在中国裁判文书网上公布的一起民事纠纷判例，提及“即使是社会公认的职业打假者购买生活资料时，也改变不了其消费者的身份。”又比如有电商平台在打造打假所谓的“黄金标准”时，也强调要严打“假打”的平台。严肃的源头性打假事件，眼看就要成为平台互掐的塑料戏。

关于打假，基本共识是笃定的。但我们还是想问两个问题：第一，这个“标准”究竟应该掌控在谁的手里？第二，打假的“靶心”究竟能不能偏离实体？前者指向的是严肃的边界问题，后者指向的是主导权与路径的问题。说句不好听的，天下所有的电商平台，恐怕都有过粗放的售假历史。这里既有技术的掣肘因素，也有初创阶段的各种“小

心思”。亚马逊如此，阿里京东亦然，甚至倒下的聚美等也概莫能外。但是，消费市场总是越来越澄明的，消费权益总是越来越显性的，而无论平台怎样在打假问题上信誓旦旦，对于打假来说，我们也许只能“姑且听之”。更直白一些说，假货的认定、打假的主力，永远不能仰仗或依赖平台类的电商企业——虽然企业可以号称这是温暖的“社会责任”。

更重要的是，在打假这件事上，究竟是“打假”还是“假打”，不能看头部企业来演戏。有数据称，2016年全球假冒伪劣和盗版商品总值飙升至5090亿美元，占该年全球商品贸易额的3.3%，而2013年这一比例仅为2.5%。在今年2月发布有关假冒商品的警告的不久之后，亚马逊还准们

推出了Project Zero打假计划。这大概能说明两个问题：一是假货是全球性问题，没有哪个好意思拍胸脯来“保真”；二是仅仅仰仗平台“努力”，恐怕很难把线下的问题给肃清。这让人联想起4月11日，在上海2019中国国际零售创新大会上，拼多多的表态，“打假不分高地和洼地，各大电商应该携手打假，共同的敌人是源头制假集团”。既然假货困扰是个全域性的问题，摒弃门户之见、放下各自心思，联手打假好过单打突进。

《红楼梦》里说，“假作真时真亦假”。不过，辣条也好，名鞋也罢，真正的假货，总是能溯源到线下的制假源头。打假的舞台上不应该是“平台唱戏”，真正的主角，应该是职能部门，应该是合力而为。

谁在勾兑“安检扣品”生意

■ 邓海建 媒体人

近日有媒体报道，在微信群中有人公开售卖安检扣物品。根据截图显示，这些物品基本为大瓶的防晒喷雾，售卖者称来自机场、火车站，其中有一些箱子上明确标注了“北京南站”字样，同时卖家还提供《暂存危险物品通知书》来证明物品来源的可靠性。（4月18日中国广播网）

有编号、有公章、有通知书，乃至事发后还有回收处置公司主动出来揽责——这个几乎板上钉钉的灰黑产业链，好像完美回答了“我们被查扣的物品去哪儿了”这个历史性的问题。

有人出来做生意，有人出来圆场子，不过，问题并没有点到为止。比如在一个“安检扣押货品”微信群内，贩售者发布了大量的防晒喷雾和补水喷雾，15元一支，涵盖众多品牌。售卖者说，东西主要来自北京南站、北京西站、北京站和首都机场，已经出了暂存期，是没人要的二手物品，但保证东西都还在保质期内。

此事引发舆论哗然，然后是名为北京德安亿达物资回收有限公司发出声明，在这个名为《关于我公司人员违规售卖待销毁物品的声明》中，该公司表示与北京部分火车站签署了协议，负责对进站旅客被查扣的各类违禁物品及限量携带物品进行专业的回收处置销毁。4月9号，公司核查发现公司仓库看管人员王某某私自拿取部分物品并对外售卖。公司已对该人私自拿取的物品进行了收缴，并对王某某进行了开除处理。

揪出了内鬼，故事却没有终结。几个疑间接踵而至：第一，“北京德安亿达”仅仅回应了“部分火车站”安检扣品违规流落出来的悬疑，那么，疑似机场的查扣品究竟是真是假？第二，“王某某”固然被开除处理，但事实上，除了微信群售卖，在闲鱼、58同城等二手平台，类似的“安检扣品”照样存在，莫非这些注册地遍布广州上海的海量疑似查扣品都是“王某某”一个人做的连锁生意？

更大的问题当然在于查扣与处置流程的公正与透明。比如查扣物品登记注册并监督去处了吗？比如回收公司对查扣物品可以完全自说自话了吗？这个灰黑产业链，暴露的绝不是一个个人的贪欲，而是一个整个程序的失守。查扣品都明码标价二转手了，回收公司不知道，车站机场不知情，要不是公众出来喊一嗓子，这些睁只眼闭只眼的操作流程就可以装睡不醒？遗憾的是，及至今日，车站等相关方没有笃定的解释，涉事企业也没有流程再造的意思，此般影响甚广、性质恶劣的公共事件，莫非又要被新一轮热点舆情翻页过去？

安全检查不是坐地生财的生意。乘客因为公共安全而让渡的私人物权，当被公共部门格外珍重并敬畏。就算要销毁，也该有个溯源体系；就算可回收，收益也该是个公益账、明白账——断不该成为少数瓜田李下者发家致富的“富矿”。车站机场的安检扣押物品最终如何处置？这个问题，当然应该是“谁扣谁推解释”。至于社交或电商平台上的这些海量疑似违规品，如此法外之地的做派，岂不是明晃晃给监管部门将了一军？只是希望解释也好、作为也罢，不能总是跟在舆情屁股后面被动转悠。

才最好的培养”。要以宽广的胸怀，积极鼓励创新、引导创新、应用创新，为创新型人才提供更加广阔的舞台。大胆起用那些专业知识丰富、创新意识强的人才。同时，应本着“瑕不掩瑜”的原则，宽容一些有能力、有才华员工存在的个性与不足，不求全责备，充分发挥其在业务技能方面的一技之长，充分发挥他们的创新潜能。抑制创新能力的最大障碍是“不信任”，对于创新型人才，不需等其“成熟”后再去使用，而应给予他们充分的信任，主动给他们交任务、压担子，使其在工作中成长成才进步、展现抱负才华、实现个人价值，尽快形成“人尽其才、才尽其用”的人才培养和使用局面，切实推进企业新旧动能转换，促进改革发展再上新台阶。

企业利润效益而顾罔公共利益，给人们落下了“有违公共资源分配公平”的口实。

当然，身处商品经济时代，社会公众也无需对消费者高看一眼，更不能抡起道德大棒对企业的正常的经营思路调整要加打击。“一人多座”毕竟是符合市场经济下的产品供给创新，一种有益的探索，初衷还是值得点赞的。而企业在推出新服务产品时，也应该重视消费者的态度和顾虑，应把保护各方合法权益放在首位，动态调整措施回应消费者期待。

总之，“一人多座”能否达到航空公司与旅客的“双赢”，还应交由市场来判断。

推进新型城镇化利弊值得权衡

■ 雷振华 评论员

国家发展改革委近日印发《2019年新型城镇化建设重点任务》，旨在让新型城镇化替代此前的土地财政发展模式，打造中国经济新增长点。然而，在新一轮城镇化过程中，仍需防范地方政府肆意举债和进行低效投资。

毋庸置疑，高质量推进城市群建设的建议无懈可击，然而笔者感到忧虑的是，这一建议依然建立在顺应新型城镇化建设的基础之上。也就是说，各地推进新型城镇化建设的步伐仍然没有放慢，各地依旧可能存在加速推进新型城镇化的举动。公开数据显示，改革开放以来，我国城镇化水平快速提高。1978年末，我国城镇常住人口仅有1.7亿人，常住人口城镇化率仅为17.92%。到2017年末，城镇常住人口已经达到8.1亿人，常住人口城镇化率达到58.52%，年均提高1.04个百分点。

同时，若综合考虑常年活跃在城镇务工的农村人口，以及常态化在城镇就学的

农村人口，可以发现，实际城镇人口占到总人口的数量至少达到八成，事实上已超过美国、日本、英国等西方国家六至七成的城镇人口。

与之对应的是，随着新型城镇化的不断推进，为应对爆发式增长的城镇人口，各城市又不得不在学位、床位、车位等配套上耗费大量资源被动应对，特别是居住问题又可能会让城市房地产业无法“软着陆”。再就是，近10年来我国无论对农村基础设施建设，还是乡镇村医建设，乃至新农村综合建设等投入力度不断加大，且回乡创业、乡村小别墅式安家、追求绿色生活品质等进军乡村的步伐持续提速，乡村新房建设仍马不停蹄。还有，随着农村人口进城创业、就业，势必导致随处可见的乡村空巢式闲置房大面积存在。

审视过往，新型城镇化推进持续消耗土地等不可再生资源，农村人口和城市人口在乡村和城市之间的“双失业”会对土地资源形成再度消耗，难免会让有限的土地资源白白流失。倘若土地资源被无端浪费，并有各地在城市和乡村“双轮驱动”的资源

戏画闲言

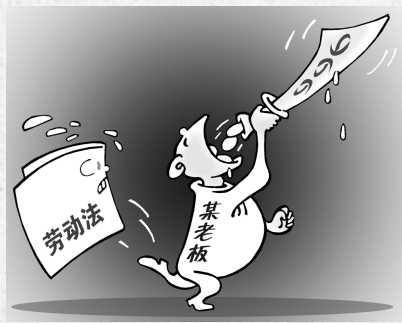
“996”工作制：违反劳动法不可取！

■ 吴之如 文 / 画

《经济日报》报道，北京致诚农民工法律援助与研究中心执行主任时福茂在接受经济日报记者采访时表示，“996工作制”属于标准工时制，其工作时长明显违反了劳动法。中国劳动关系学院劳动关系系主任乔健认为，无论如何，都需要坚持维护劳动者的报酬权、休息权，以及职业安全和健康底线。

作为国家的正式法规，劳动法是无论国营还是民营企业都必须遵守的。企业员工有法定的工作和休息的权利，企业经营者应遵守国家法律，不得随意要求员工无限度地延长工作时间，甚至加班常态化致员工“过劳”。

报道说，所谓“996工作制”是指员工每天早9点到岗，一直工作到晚上9点，每



周工作6天。这样算下来，“996工作制”的周工作时间最低也达到了72小时。按照相关法律规定，因特殊原因需要延长工作时间的，在保障劳动者身体健康的条件下，延长工作时间每日不得超过3小时，每月不得超过36小时。如果每天去掉2个小时午休，员工工作时间长达10个小时，一周高

让人才创新动力更加持续强劲

■ 陈良栋 国企管理人员

创新是第一动力、人才是第一资源，在国家创新驱动发展战略和完善国家创新体系中推动关键核心技术自主创新，为经济社会发展打造新动能。（4月11日《光明日报》）

新时代更加呼唤敢为人先的创新者，更加需要持续而强劲的人才支撑动力。由此联想到企业人才使用，在今天的改革发展大潮中，中国前所未有的热切呼唤汇聚更多勇于创新 and 善于创新的人才。如何才能让人才茁壮成长施展抱负与才华，笔者认为，应重点做好以下方面。

培植营养丰富的土壤。要在“经济上给待遇，政治上给荣誉，发展上给机遇”，激发

创新型人才自我成才的积极性。要培养技术骨干队伍，在企业里挖掘拥有创新开发、实际应用能力的技术、技能型人才，给机会、压担子，充分调动他们钻研技术的积极性；要培养企业核心力量，通过定期培训等手段加快人才培养；要提高整体技能水平，针对企业任务重等特点，采取单元制、模块化能力培训，突出“学以致用、注重实效”，从而提高企业员工胜任岗位的能力。

构建引才留才的环境。要建立完善人才引入机制，进一步丰富产学研结合，利用自主建设科研机构平台、招揽培养人才等多种引才渠道，运用劳动力市场等竞争机制调节人员供求关系，进一步增强员工的危机意识、竞争意识与进取意识。山东能源

“一人多座”行不行应交由市场来判断

■ 谢晓刚 职员

4月11日，中国南方航空在官方微信号发布消息称，目前，“一人多座”新服务已在广州始发的所有南航国际航班（非经停）上开放运营了，近期还将在北京、上海等地始发的南航国际航班上推出。（4月12日澎湃新闻）

争议较大，与去年某航空公司推出“一人多座”新服务一样，众议纷纷。反对者认为此举无形中会浪费公共资源，而且容易助长花钱即可理直气壮地“占座”，支持者却认为这是航空公司在客舱不满员的情况

下，出台的一种销售策略，一种处理闲置库存的营销手段。

值得注意的是，目前，该航空公司推出的“一人多座”新服务仅支持机场柜台购买。并且，还给出了多项注意事项。“一人多座”服务在该航班完成值机后现场开售，不影响其余旅客正常选座；目前仅适用于经济舱，后续也将适用于明珠经济舱；不享受额外手提行李额；不享受额外餐食等服务。

也就意味着，“一人多座”是有先决条件的，即“航班客座率达不到100%”再推行“一人多座”，不会是“一刀切”式卖票，这种产品仍然兼顾了公共利益，是航空公司实时准确

掌握航班客座率的前提下予以实施的。

就当下来看，航空公司客座率有着一定的季节性，大多数时候是达不到满座的，这本身是一种资源浪费，“一人多座”产品的推出，就好比日常根据淡旺季实行机票打折一样，是市场双赢行为。航空公司通过推出此种服务产品，既可提升客座率降本增效，又可以满足旅客的差异化服务需求。

争议的本身说明社会公众对此关注度较高，也是在提醒航空公司推行“一人多座”新服务的同时，应该选好切入点，多提供一些原来没有的增值服务，而不是一味地为提升