

做好保护和激励才能催生更多“吹哨人”

“吹哨人”制度最大的优势,就是由某个行业或企业内部人士来曝光、揭露行业或企业存在的问题和弊端,而这些问题和弊端,短期内依靠外部力量很难发现,所以“吹哨人”又被称为“正义的告密者”。而要想真正发挥“吹哨人”制度的威力,我们必须首先做好两个方面的工作:一是保护好“吹哨人”;二是对“吹哨人”进行必要的奖励。

职业打假人明知商品质量有问题还故意购买,能否通过投诉获得赔偿?举报人担心被打报复,怎么解决?针对消费者关心的问题,市场监管总局2019年11月出台了《市场监督管理投诉举报处理暂行办法》,这一《办法》已于今年1月1日起实施,统一了市场监管部门处理公众投诉举报的程序。(新华网)

已于今年1月1日正式实施的《办法》,有两个最大的亮点:一是对非正常消费的职业打假行为进行遏制;二是保

护好举报人,倡导落实“吹哨人”制度。我们今天就来重点说说“吹哨人”制度,从概念上来看,“吹哨人”是指为使公众注意到政府或企业的弊端,以采取某种纠正行动的“内部人士”。尽管这一制度在西方很多国家已经相对成熟,但是对于大多数国内公众来说,可能还是通过前段时间上映的一部国产电影《吹哨人》,才知道这一制度的。

对“吹哨人”制度也许还很陌生,但是如果你知道曾经在圈内掀起舆论轩然大波的长生生物疫苗事件,就是由内部生产车间的老员工实名举报事发的,那么你就知道“吹哨人”制度的威力到底有多大。如果没有这名“吹哨人”,长生生物疫苗造假的问题可能会继续掩盖下去,给公共利益带来更为巨大的伤害。“吹哨人”制度最大的优势,就是由某个行业或企业内部人士来曝光、揭露行业或企业存在的问题和弊端,而这些问题和弊端,短期内依靠外部力量很难发现,所以“吹哨人”又被称为“正义的告密者”。

这次市场监管总局出台的《办法》,很重要的一个内容,就是充分利用“吹哨人”制度,降低监管成本,提升监管效率,最终目的是遏制一些企业或行业存在的问题,保护公众的合法权益。而要想真正发挥“吹哨人”制度的威力,我们必须首先做好两个方面的工作:一是保护好“吹哨人”;二是对“吹哨人”进行必要的奖励。

虽然从维护公共利益来说,“吹哨人”是“正义的告密者”,但是对于被举报的行业、单位和企业来说,却是不折不扣的“敌人”,会想方设法进行打击报复,所以要想鼓励内部举报,必须首先做好对

“吹哨人”的保护,保护他们的合法权益,保护他们的人身安全。《办法》规定,允许匿名举报。只要能够提供涉嫌违法行为的具体线索,并对举报内容的真实性负责,举报人可以不提供自己的姓名、住址、联系方式。规定市场监管部门应当对举报人的信息予以保密,不得将举报人个人信息、举报办理情况等泄露给被举报人或者与办理举报工作无关的人员。

除了保护,还要激励。不管是出于单纯的正义,还是为了获得举报奖金,“吹哨人”的内部举报,都需要承担很大的风险,付出各种举报成本,因此对他们进行必要的物质奖励,既是应有之义,也可以鼓励更多人站出来充当“吹哨人”。《办法》规定,要积极落实举报奖励制度。法律法规规章规定应当对举报人实行奖励的,市场监管部门应当予以奖励。同时,举报奖励制度将由专门的规范性文件来调整。

先保护,再奖励,只有做好保护与奖励工作,才能催生更多的“吹哨人”,市场的秩序,公众的利益,才能得到更好的保护。

城市公共实施的管理产权不明晰,责任不清,在责任模糊的产权下,交通信号灯管理始终处于“三不管”的模糊无序,责任始终处于无从“寄托”的状态。

北京市全市各单位产权的信号灯,今年将全部归集到交管部门,实现建、管、运维、配时一个主体管起来;重点推进重点路口红绿灯配时与人行系统改造;智能信号系统区域优化,今年会在中关村西区、金融街、望京等区域推广……在“两会”代表委员政务咨询会上,北京市交通委和北京市交管局相关负责人对市民关注的问题进行了回应。(《新京报》)

据报道,目前北京的信号灯管理产权问题非常复杂,不少单位都拥有产权。北京市交管局局长杨维华表示,“城区信号灯有56个产权单位,郊区就更不用说了。”为此北京市实行“五个统一”管理,即“统一产权、统一建设、统一管理、统一运维、统一联网”,实在是大有必要。众所周知,时下城区信号灯产权多头,多个部门管不好信号灯现象,不仅北京如此,在全国都有类似普遍存在。

交通信号灯用于道路平面交叉路口,通过对车辆、行人发出行进或停止的指令,使同时到达的人、车交通流,尽可能的减少相互干扰,从而提高路口的通行能力,保障路口的畅通和安全。

交通信号灯是我们日常生活出行安全的重要保障,如果没有了交通信号灯,交通系统就会瘫痪,通行的车辆和行人就没有规则可守,发生极大的混乱与危害。交通信号有利于车辆有条不紊的行驶,减少拥堵,减少交通事故的发生,使得全部交通参与者能够井然有序地行驶,避免了交通拥堵带来的时间浪费以及交通事故带来的生命财产的损失。

回到现实,在我国,信号灯产权不明,多头管理现象非常严重。有的地方将交通信号灯引入民间管理,对外承包,“一包了之”;有的是城管部门代管,有的是公安交警部门管理,由于牵涉到人力物力,以及维护资金较大,所以在一些地方,公安交警部门也将城区信号灯从建设到维护一次性对外承包。

正是这种管理的不统一,不规范,“九龙治水”的产权模糊,责任朦胧导致交通信号灯看不清,设置不合理,损害不能及时维修,有的竟然出现信号灯是“阴阳灯”“两面灯”的现象。

如果仔细分析,不难发现,如今城市公共实施管理的“产权”问题一直是稀里糊涂、责任模糊。所以交通信号“产权模糊责任朦胧”形成了管理眼光的“白内障”,信号灯看不清,搞不懂,“阴阳灯”“两面灯”的现象,以及损害不能及时维修,也就成为必然。比如,一个交通信号灯看上去,交警部门、道路养护部门、城市建设部门、城市道路行政管理部门等等,大家都在管,可实际上谁都不管,谁也不会承担责任。由于城市公共实施的管理产权不明晰,责任不清,在责任模糊的产权下,始终处于“三不管”的模糊无序,责任始终处于无从“寄托”的状态,不断上演“公共草地悲剧”。

北京市实行“五个统一”管理交通信号灯,做法值得推广借鉴,应成为全国道路信号灯管理的标配。管好城区道路信号灯,这是公共实施安全管理的基本要求。唯有实行“统一产权、统一建设、统一管理、统一运维、统一联网”,交通信号灯才能清清楚楚明明白白,发挥其应有的作用。因此必须尽快明晰交通信号灯等公共实施所有产权的归属,并细化到具体的责任单位和责任人。唯此管理才能跟上,监督才能到位。让有限的管理,从城市公共实施安全细节开始。对付“模糊”的最好办法,就是明晰公共实施安全管理的法定责任,让一个透明程序接受公众的监督,让一个无缝的法律来严格城市公共实施的安全管理。

交通信号灯管理『五统一』应成为全国标配

拼不过网红景区,不能只怪游客

近日,中国旅游研究院发布最新《2019中国旅游业发展报告》显示,国内游客量达55.4亿人次,收入突破5万亿元。近两年异军突起的“网红城市”可谓功不可没,相比之下,一些老牌景区备受冷落。业内人士指出,城市旅游宣传过分发力网红景点,诱发游客打卡只追“网红”。(《工人日报》)

大足石刻是重庆著名的5A级景区,去年1月到10月累计接待游客85.83万人次。而当地“网红景点”洪崖洞民俗风貌区,仅去年国庆7天就接待游客88.9万人次。老牌景区10个月,比不上网红景区一星期,这并非偶然个案,而是当下旅游产业发展的普遍现象。在一系列网红景区迅速崛起的同时,以前代表城市的不少“旅游名片”正在被冷落,一些具有深厚历史文化价值的景区“起个大早,赶了个晚集”。

对此,有专家认为,网红城市和网红景区借助互联网手段广泛传播,使一些游客产生去打卡才有成就感的误区心理,将旅行变成盲目的追风。“与其说是旅游,不如说是凑热闹。”这种观点其实有失偏颇。旅游经济本身就是眼球经济,游客普遍具有从众心理,旅游凑热闹的现象一直存在,并非今天才有。

只是,过去游客是跟着媒体和旅行社的广泛宣传,以及人们的口口相传,到各种知名景区旅游,现在则通过网络决定出行计划,到所谓网红景区打卡。眼下,抖音、快手等短视频全面融入人们的日常生活,成为获取信息的重要渠道。根据此前机构预计,2019年我国短视频用户规模达到6.27亿人,市场规模超过230亿元。重庆洪崖洞就是靠抖音蹿红的,短视频将其璀璨的灯饰、神秘的吊脚楼以及辉煌的建筑广泛传播开来,吸引各地游客纷至沓来。

相比之下,一些老牌景区还停留在“吃老本”的层面,没有跟上旅游市场消费习惯的发展和变化,被市场抛弃也就不足为奇。比如,长江三峡在20世纪90年代末堪称中国旅游的“金字招牌”,如今却因游客少、利润低,不少旅行社都不愿做这条线路。是三峡不美了,还是游客不爱看山水了,显然不

是。风景还是那个风景,只是景区的宣传不能与“互联网+”时代接轨,也就抓不住时下90后、00后的心思。要知道,30岁以下网民对短视频的使用率在80%以上,短视频的影响力在年轻游客中占据举足轻重的地位。

正如旅游专家刘思敏指出,如今移动互联网成为信息传播的主要阵地,民众的注意力发生转移,以往那些以落地活动、门店推广、传统媒体投放为主的产品营销方式的效果日益减弱。在这种情况下,不能与时俱进,难免不进则退。广大景区应该积极运用媒体与网络直播手段,针对景区文化内涵,进行精准营销推广,从而形成文旅融合的裂变效应。

自行车专用路,应成绿色出行“样板路”

即使是在寒冷的冬天,北京市首条自行车专用路(回龙观至上地软件园)仍然热度不减,日均客流超过2000人次。北京青年报记者获悉,自2019年5月31日投入使用以来,自行车专用路累计通行突破100万人次,日均通行量为4975人次。(《北京青年报》)

近年来,随着经济社会的迅猛发展,城市规模的不断扩大,机动车数量大幅度增加,造成城市交通拥堵更加严重,城市环境污染问题也日益突出。据环保部门数据显示,城市空气污染约79%来自汽车尾气的排放。由城市交通带来的一系列问题,严重困扰了城市的发展,也给市民的

工作和生活带来诸多不便。无论是治堵还是防污,都需要控制和减少机动车保有量,倡导市民骑自行车出行。如此语境下,北京倡导绿色出行,建成首条自行车专用路,仅半年累计通行突破100万人次,日均通行量为4975人次,其积极意义不言而喻。

据介绍,北京首条自行车专用路,全长将达到6.5公里。其特点是,确保骑行安全,自行车专用路只允许自行车通行,不允许电动车和行人通行。这也是与一般非机动车道,最根本的区别。同时,自行车专用路,将设置闸机以及人工管理等方式,在沿线将设置监控措施,保障自行

车出行路权。特别是,专用路设计速度为每小时20公里,一条自行车道的通行能力,可以达到每小时1000至1200辆,并保证骑行的便捷、快速,避免出行自行车“堵车”现象。

相比之下,一些城市之所以在防堵和治污上办法不多、效果不佳,是因为或多或少地存在一些弊端。比如,在发展公交和公共自行车等方面,一直滞步不前。试问,我们市民,有几个能够每天骑自行车出行?果真如此的话,我们的城市交通不会这么堵,我们的空气质量也不会这么差。这就要求,市民要么乘公交工具出行;要么骑自行车出行。特别是,市民选择骑

自行车出行,其积极意义不仅在于生活方式的转变,以及“健康城市”的创建,更在于城市有效改善环境质量。

可见,自行车专用路,应成绿色出行“样板路”。既然倡导市民骑自行车出行,首先,政府有关部门必须大力建设自行车专用路,使其联通城市大街小巷;同时,进一步完善公共自行车体系,成立公共自行车服务公司,参照现行公交公司的运营体制进行管理,并将其纳入城市公共交通系统;特别是,应该向市民提供和开放更多的免费自行车位,设置专人管理,方便市民停放和防盗,最大限度降低自行车出行成本,使道路通行更加顺畅,城市更环保。

讲文明 树新风 公益广告

中国

净化社会环境 促进未成年人健康成长

践行八礼四仪 做新时代好少年