

97.5%的人认为商品过度包装现象严重

84.0%受访者赞成立法限制商品包装“豪华风”



漫画:唐春成

79.4%的人表示购买过度包装商品是为送礼显得体面

“购买过度包装的商品,通常只为了送礼,给自己用是不会买的。同样,逢年过节总会收到一堆包装靓丽但没有实用价值的礼品。”广东省惠州市市民曹芳对中国青年报记者说,“如果礼品保质期长,就留着再送出去。”

调查中,11.3%的受访者表示会经常购买过度包装商品,53.0%的人偶尔购买。说到购买原因,79.4%的人认为是“精致的包装送礼显得体面”,44.6%的人表示是“追求奢侈”。

“购买过度包装的商品,已经不是奢侈性消费,而是炫耀性消费。炫耀消费比奢侈消费还严重,奢侈消费最起码是有实际用途的,炫耀性消费则没有任何实用价值。”中国人民大学法学院教授、商法研究所所长刘俊海在接受中国青年报记者采访时表示。

包装豪华的商品售价高,包装简单的售价低,商家为赚取更多利润,自然愿意用豪华包装来抬高价格,因此过度包装现象越来越普遍。一名民意中国网网友说,现在商品包装一个赛一个豪华,普通包装的商品有时候很难找到,不得不买一些华而不实的东西,这让他很无奈。

本次调查也显示,近半数受访者(48.4%)表示,包装简单的商品已很难见到,不得不买过度包装的商品。

曹芳说,过度包装的商品不仅会造成浪费,携带也不方便。她每年春节回家都会给母亲带一种保健品,“几瓶加起来也就一矿泉水瓶那么大,结果包装复杂得提都提不动。每次结了账,我就取出东西把包装盒扔掉。”

更让消费者不满的是,许多商品借精美包装以次充好。“有些商品,精包装还不如普通包装质量好。很多低劣商品就是靠过度包装提高了商品的原有价值,这是对消费者合法权益的践踏。”天津市河西市民孔德茂说。

“这损害了消费者的公平交易权。”刘俊海教授说,消费者普遍认为包装好的商品质量也好。生产商正是抓住这种心理赚取不阳光、不道德的财富。

调查显示,79.6%的人认为商品价格远超其价值,损害消费者权益。

上海市城市垃圾中有三分之一属于包装垃圾

对于商品过度包装,调查中83.2%的人认为是浪费资源,制造垃圾;77.5%的人表示这助长了奢靡铺张的不良风气;66.9%的人认为加剧了环境污染;51.3%的人认为是误导消费者的消费行为。只有少数人认同商品过度包装;14.3%的人认为现象存在说明有市场需求;7.1%的人认为包装本身是一个产业,能够带动相关经济。

“商品过度包装会给经济领域埋下潜在危害。”刘俊海教授认为,首先,过度包装造成了环境危害,加大了垃圾处理成本;其次,加大了运输成本;第三,包装一旦成为竞争主战场,企业就不会那么重视商品质量。

上海市人大常委会调研表明,上海市城市垃圾中有三分之一属于包装垃圾,体积占全部固体废物的一半。

目前我国固体废物废弃物主要以工业固体废物废弃物为主,但近年来生活类固体废物废弃物逐渐增多,也成了不可忽视的污染源之一。“包装物污染不像空气、水污染那样,能够

明显感觉到,就像‘温水煮青蛙’,累积起来会酿成大问题。”武汉大学法学院教授秦天宝在接受中国青年报记者采访时表示。

据了解,早在2005年,《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》就规定了,国务院标准化行政主管部门可以制定相关标准防止过度包装造成环境污染。“受现实因素制约,我国限制商品过度包装的条例迟迟没有出台。”国际食品包装协会常务副会长兼秘书长董金狮在接受中国青年报记者采访时表示。

董金狮认为,首先面临的困难就是操作性不强。2009年,我国出台了《限制商品过度包装要求——食品和化妆品》,针对食品和化妆品销售包装的空隙率、层数和成本三个指标做出了强制性规定。例如,规定过度包装是指除初始包装之外的所有包装成本总和超过商品销售价格的20%。“可是消费者在购买时难以精确计算商品的包装成本。”董金狮说。

“其二就是标准难以统一。”他说,有些商品比较特殊,例如字画,薄薄的一层纸,如果按统一标准来定,就难以保证在运输过程中的安全;再比如人参须根细长,为了其完整性,必须采用大包装,这又如何制定标准呢?

针对以上两大难题,董金狮建议,限制商品过度包装应从问题比较严重的商品——化妆品和食品入手,先将已出台的这两种商品的包装要求严格落实,出台一个相应的处罚条例。等到积累一些经验以后,再推广到其他商品。

限制商品过度包装要“软硬兼施”

对于这次上海率先立法限制商品过度

包装,84.0%的受访者认为“很有必要,这种现象就该立法严惩”,12.4%的人认为“应该制止这种风气,但没必要上升到立法”,还有3.6%的人认为“存在就是合理,应该让市场自行调节”。

专家认为,《上海市商品包装物减量若干规定(草案)》目前还有许多不完善的地方,比如罚款额度大小,从生产到销售环节入手要加大执法成本。“要在生产和销售的上游、下游,包括生产商、包装企业、销售者、消费者等各个经济环节进行规范。”刘俊海教授说。

刘俊海建议,政府部门要加大监管力度,还要“软硬兼施”:一方面通过立法打击、限制商品过度包装;一方面通过少纳税、资金支持等经济措施鼓励商品减量包装。除此之外,社会教育也是必不可少的。要使消费者意识到商品过度包装的危害性,使商品生产者提高自律意识。

魏大劲认为,现在从个人到企业的浪费都是十分惊人的,整治社会的不良风气才是解决过度包装的根本办法,才能保障法规的顺利制定和实施。

“要迅速总结上海市的立法经验,通过全国性立法进行推广。为了提高行政处罚的力度和公信力,必须通过全国性立法来限制商品过度包装。”刘俊海教授说。

约束商品过度包装还有很多其他可行的办法。受访者给出的建议是:“严格规定包装成本所占售价比例”(73.4%),“对豪华包装的商品征收重税”(72.9%),“在商品上标示包装成本,提醒消费者”(63.2%),“实行包装回收和再利用”(35.9%),“注重垃圾环保处理”(32.8%)。

在新加坡买车要先购买‘拥车证’



刘威,厦门国际银行职员

本报记者 孙震

刘威刚来新加坡时怎么也想不到,只有700平方公里的地方有着95万辆机动车,怎么还能保持道路畅通。如今在厦门国际银行工作的刘威,于2010年到2011年在新加坡管理大学攻读应用金融硕士学位。当中国青年报记者提到新加坡的交通状况时,他依然对很多细节感触颇深。

中国青年报:新加坡的交通状况如何?

刘威:我在新加坡时,很少遇到堵车。新加坡人口518万,道路总长3400多公里,即便是高峰期,城市干道上的行车均速每小时仍可高达28.5公里。虽然新加坡人均GDP达到50123美元,比香港和伦敦都多,但对汽车数量却严格限制,每百人中只有10人左右有车,是厦门的一半。

新加坡的交通系统非常完备,很注重整体性和系统性。交通灯和人行道等相关设施遍布城市各处,电子监控系统很发达,路上很少能看到交通警察。市民和车辆都很遵守交通规则,很少有拥堵的情况。

中国青年报:新加坡在车辆管理上有什么措施?

刘威:新加坡并不鼓励人们拥有私家车。当局除了规定公车不能私用外,还要求人们第一次买车时都要先购买“拥车证”。该证根据车辆年增长率和过去半年报废车辆数量,并考虑之前额外发出的拥车证,来计算未来半年的配额。由于每月“拥车证”的发放数量非常有限,2011年,一张排量在1.6升以上车辆的拥车证,平均价已近40万元人民币。拥车证的使用期限一般是10年,到期了还要申请续期。如果再加上关税、注册费、额外注册费以及保险等一系列费用,上路前要缴的费用比车子本身还贵好几倍。前段时间管理部门把车辆增长目标,从每年1.5%调整到1.0%,拥车证价格更随之高涨。如此下来,人们想要买车的念头就很可能被抑制住了。

另外,我听一个本地朋友讲,他们的驾考也非常严格。通常情况下,都要考几次才能过,要想通过所有考试并获得驾驶证,往往要花上一年的时间。

中国青年报:在治理拥堵方面,新加坡有什么特殊做法?

刘威:与前面提到的车辆配额办法相配合的,就是电子道路收费系统(EPR)。平时坐在市内穿梭,你经常能看到一些路口有醒目的EPR标志,这是一种调控和管理流量的电子收费站。我刚来时不太注意,但开始开车时才意识到它的“可恨”之处。新加坡市区内打的EPR,会突然增加到10元,就相当于多出20%的车费,是不小的支出。

收费也依时段不同有所区别,早上八九点钟进入商业区可能要收15元人民币,中午12点只要2.5元,晚上8点以后则不收。目前新加坡共有70个这样的设施,28个位于车流量最大的中心商业区的通道上。这种设施的好处在于可以随时依据路况来调节收费,从而控制车辆通行,保持道路畅通。

中国青年报:新加坡在交通管理上遵循的理念是什么?

刘威:首先,当地人说新加坡是“two fine country”,因为它既是“美好的”(fine)国家,也是“罚款”(fine)的国家,这在交通管理上体现得尤其明显。城市街头的电子摄像头对行人和车辆很有威慑力。行人不走人行天桥而乱穿马路,要被处以近94元人民币的罚款。在地铁上也要行为端正,有一次看到几个乘客在车厢里推打,每个人都被罚了1.5万元。

其次,新加坡的陆地交通局在发展公共交通上可谓不遗余力。新加坡轨道交通合计约175公里,有130多个车站,车站达4615个,间隔时间最多15分钟。这些都保证了人们只要走出家门,不出400米,就能抵达一个站点。交管部门注重各种交通工具间的无缝对接,把换乘距离控制在合理范围内,使公共交通真正满足人们的出行需要而不是无奈之选。

另外,新加坡对停车的管理也既严格又周到。一旦违规停车,就要面临500到1000元不等的罚款。政府强制要求在商业区内建停车场,设置足够的停车位,使车辆走下高速或者主干道后,能很快进入人行道,再快速驶入停车场,整个过程的顺畅保证了路面的畅通。

“不是什么事都能靠收费、罚款解决的。靠收费、罚款只能治标,不能治本,甚至可能影响社会安定和政府信誉。还是应当在提高管理者素质和改善硬件上多下功夫,制定政策和立法要惠民、亲民。”一名民意中国网网友留言。

74.8%受访者所在城市拥堵严重 75.4%的人反对征收拥堵费

民调选出最有效治堵方法:完善公共交通、合理规划城市布局、鼓励骑车出行

如果要征收拥堵费,应当如何实施?48.4%的人表示征收费用要向公众公开,严格用于改善公共交通;38.0%的人认为应事先举行听证会,广泛听取群众意见。至于具体实施办法,32.1%的人提议将公车和私家车分开,实施不同的收费标准;29.0%的人认为应该分时段征收;23.2%认为应该按区域征收。

实习生 严航
本报记者 王俊杰

刚刚过去的十一黄金周,交通拥堵问题再次成为关注焦点。近日,北京市《“十二五”时期交通发展建设规划》透露,将出台拥堵收费管理政策和相应配套措施。拥堵费能否改善拥堵状况?这成为市民最大的疑惑。

近日,中国青年报社会调查中心通过民意中国网和中国雅虎,对2148人进行的一项调查显示,74.8%的受访者表示所在城市交通拥堵情况严重。但仅14.7%的人认为征收拥堵费对治堵有明显效果,66.2%的人认为,治堵更应该从城市规划、道路施工以及交通管控等方面入手。受访者中,有车族占61.4%,无车族占38.6%。

75.4%的人反对征收拥堵费

“现在油价涨、停车费涨,如果再加上一笔拥堵费,谁还开得起车?恐怕就剩下那些不拍收费的公车和富豪了。”北京某事业单位工作人员王先生有自己的私家车,他认为,采用收费的方式治理拥堵有点让人大跌眼镜。“每次政策出台好像都是要老百姓掏钱,肯定会激起大家的不满情绪。”

不少没车的人也不赞成通过收费来治堵。“一遇到什么状况就会加收费用,那

还要‘相关部门’干嘛?收的费用谁能保证会用于改善拥堵?别又给腐败提供了空间。”广东东莞一名打工者在民意中国网留言。

本次调查显示,75.4%的人反对征收拥堵费。反对者中,无车者占32.2%,有车者占67.8%。

受访者反对征收拥堵费的原因,依次是:“治堵更应该从城市规划、道路施工以及交通管控等方面入手”(66.2%),“购车者缴纳的税费已经包括了交通管理费用,不应重复征收”(58.7%),“公共交通尚不完善,并不能真正解决拥堵”(54.6%),“拥堵费的用途和去向公众无法了解”(53.7%),“会加重工薪阶层私家车主的负担”(46.5%),“没有具体实施细则”(20.2%)。

据了解,在限行的情况下,北京全市可容纳的机动车数量最多达670万辆。数据显示,预计到2015年,北京机动车保有量将达到700万辆。对于北京市民来说,每天听到最多的话,就是“堵哪儿了”。

拥堵严重不仅是北京独有的问题。本次民调中,74.8%的受访者表示所在城市的交通拥堵情况严重,其中33.1%的人感觉非常严重。

近些年,各种治堵措施频频出台。限牌、限行、停车费涨价等政策,从某种程

度上缓解了拥堵程度,但都不能消除这一城市顽症。实际上,早在2010年北京市出台的治堵28条中,就提到要择机实施针对重点拥堵路段或区域征收交通拥堵费的方案。直到近日北京市十二五规划出台,有关负责人才表示征收拥堵费目前正处于技术准备阶段。“可见这实际上也是政府的无奈之举。”汽车行业评论员张志勇对中国青年报记者说。

张志勇说,拥堵费的出台会让人们更慎重地衡量出行方式,从而减少车辆的使用。“征收拥堵费比限牌更合理,它在消费环节减少车辆使用,不会影响居民的购车热情,对汽车市场的增长也不会产生直接打击。如果进一步细化合理的征收标准和措施,能够发挥引导消费者合理用车的作用。”张志勇说。

本次调查中,19.0%的受访者表示支持这一政策的实施。其中有12.9%的人赞同张志勇的说法,认为相对于限号和限行政策,征收拥堵费更合理。

受访者支持征收拥堵费的原因主要有:“城区道路交通严重超负荷”(25.7%),“可以从经济上引导机动车合理使用,有效疏导交通”(23.0%),“机动车过多是交通拥堵罪魁祸首,使用者应该付费”(20.9%),“限号、限行等政策实施效果不明显,需要新政缓解拥堵”(17.8%)。

调查中,13.8%的人的支持理由是,国际上已有实施先例,应该借鉴。

据了解,新加坡是世界上首个征收交通拥堵费的国家。之后,伦敦、纽约等国际大都市也都相继实施了交通拥堵费这一措施。有媒体报道,伦敦中心区开始收取拥堵费后,伦敦市区每天交通流量下降20%,公交车提速25%。



漫画:谢正军

48.4%的人表示征收费用要向公众公开

“无论支持还是反对,征收拥堵费已经是板上钉钉的事了。”张志勇在接受记者采访时说,如何征收,以及如何协调好各种治堵措施的关系,才是当下亟需考虑的。

如果要征收拥堵费,应当如何实施?本次民调中,48.4%的人表示征收费用要向公众公开,严格用于改善公共交通;38.0%的人认为应事先举行听证会,广泛听取群众意见。

至于具体的实施办法,32.1%的人提议将公车和私家车分开,实施不同的收费标准;29.0%的人认为应该分时段征收,例如在上下班高峰时段征收拥堵费;23.2%认为应该按区域征收,例如在公共交通较完善的老城区实施。

湖北赤壁的胡新华说,收取交通拥堵费,看起来有些不合情理,但实际上提高了通行能力,节省了时间,“相当于是堤内损失堤外补了。但交通拥堵费的去向,要明白白地向群众公开。征收的交通拥堵费要用于城市公共建设,真正实现收支平衡。也只有这样,才能真正缓解城市交通压力。”

张志勇认为,要让群众接受,就要将治理和服务结合起来。“既要从大多数群众的角度考虑,也要兼顾少数人的利益。同时要有一定灵活性,针对有车和没车人、有一辆车的人和有多辆车的人等不同群体实行差别收费。”

对于收取拥堵费,北京交通大学季文玉教授的看法是,运用经济手段肯定会有一定效果,但有些人根本不怕罚款,最终为政策买单的还是拥有私家车的工薪阶层。数据表明,北京市公务用车数量已经突破6万辆,“征收再高的费用也不会影响这些公务用车的出行。”

季文玉认为,治堵还需多从治本的角度考虑。首先就是要完善公共交通。虽然目前北京市地铁、公交等交通设施已经比

三金西瓜霜 百年护喉 专业对口 OTC 喉咙预防+治疗都给力 去火防上火 三金牌西瓜霜润喉片 咽喉上火,引发干痒痛 去火润喉 消肿止痛 清音利咽 治疗:以百年良方西瓜霜为主药,清火利咽,消肿止痛,去火润喉,保护声带,润喉清音,一服即效。 预防:通过调节人体酸碱平衡,以达到去火目的,能够预防现代人因生活节奏快,饮食失调,劳累过度等引起的上火喉痛等症。