

让“部长通道”延伸开来

评论员观察

本报评论员 沙元森

在改革的“深水区”，利益博弈无处不在。部长们在两会这个重要的全国政治生活节点上，主动发布，先声夺人，既能改革制造声势，也能以民意推动改革。“团结人民、鼓舞士气，成风化人、凝心聚力”，新闻媒体的这些职责和使命，部长们现在不仅明了，而且善用。

3月12日上午，第十二届全国人民代表大会第五次会议举行第三次全体会议。人民大会堂内的“部长通道”再次成为舆论关注的焦点。财政部、司法部、税务总局等多个部委的“当家人”在此接受了记者采访。有媒体报道，根据会议安排，今年两会期间在“部长通道”上接受采访的部长数量有望“创纪录”。

不足百米长的“部长通道”之所以成了媒体报道两会的“必争之地”，是因为在这里可以直接听到各部委最权威的声音。媒体对部长们的“围追堵截”曾经是“部长通道”上的寻常风景，而现在越来越多的部长也认识到了这段通道的重要价值，在此主动回应社会关切

已成常态。“部长通道”就像一个窗口，从这里不仅可以看出民生热点的变化，更能体验到两会会风的嬗变以及新的“大环境”对领导干部工作作风潜移默化的影响。

两会开幕以来，无论面对的问题有多么尖锐，部长们在“部长通道”上都能侃侃而谈，金句频出。大到金融风险、国企债务，小到大熊猫“蜀兰”的健康，都能有问必答。即便以前罕有亮相的国家信访局局长也站在了“部长通道”上，不避敏感问题，从容作答。这说明部长们都是有备而来，他们来的目的不是亮相，而是主动回应社会关切。无论工作有多大的压力，既然群众有关切和期待，部长

作为职能部门负责人就应该给群众交个底。有时话不在多，一个明白的态度就足以打消群众的顾虑，比如国土资源部部长姜大明在回答房屋70年产权到期怎么续期的问题时，一句“请大家放心”就胜过很多专家的猜测和解读。

面对媒体的镜头和话筒，部长们都是站着即席发言，不用端架子，给人的感觉是接地气、很实在。他们之所以这么自信，不是因为当前的舆论热点少了，工作比以前好干了，而是他们认识到了珍惜话语权，主动发言，更有利于让群众了解自己的施政思路。在改革的“深水区”，利益博弈无处不在。部长们在两会这个重要的全国政

治生活节点上，主动发布，先声夺人，既能改革制造声势，也能以民意推动改革。“团结人民、鼓舞士气，成风化人、凝心聚力”，新闻媒体的这些职责和使命，部长们现在不仅明了，而且善用。

虽然“部长通道”的影响力越来越大，但是它只能在特殊的节点上起作用。各部委负责人面对媒体的侃侃而谈不会止步于“部长通道”，一定还会在人民大会堂之外以常态化的方式呈现。全面深化改革是从中央到地方的全面发力、多点突破，在中央，部长们在为改革鼓与呼，在地方，各级领导干部也应该不断跟进，共同唱响深化改革的“中国好声音”。

媒体视点

切割“红顶中介” 让环评更独立

在今年的两会上，环保部部长陈吉宁表示：“从今年开始，不论是人还是资产，没有一家环评机构跟环保部有任何关系，我们把这件事情切割得干干净净。”环保部率先进行的“自我革命”，主动和“红顶中介”切割，是对症下药之举，具有表率作用。

“红顶中介”是过去环评乱象的一个突出反映。环评机构因为有官方背景，有权力没责任，只要企业钱给到位，环评就能包过。摘掉环评机构的“红顶”，是治理环评领域乱象的重要突破口。但也要看到，仅仅是环保部门和环评机构的切割，可能还难以保证所有问题迎刃而解。因为环评本身也是一种“权力”，它既然能在很大程度上决定企业的生死，那么企业就会有动力去“收买”。在目前制度下，环评是由企业给环评机构付费，即便是不存在腐败的情况，环评机构也有可能受到“金主”态度的影响。当环评机构没有了官方背景，在市场上求生存后，其独立性甚至更有可能受影响。

所以，切割“红顶中介”只是第一步，接下来还有更重要的任务，就是要让环评机构真正独立发挥作用，而不能摘了权力的帽子，转身却投入资本的怀抱。让人欣慰的是，环保部门对此已做出了一些配套的制度安排。比如建立全国环评监管平台，所有的环评文件要上传到这个平台进行公开。透明是最好的监督，如果所有的环评材料和结果不仅环保部门能看，还都对社会公众开放，那就是一种非常有力的监督制度安排。

“红顶中介”以及过去环评领域的很多乱象，一个共性原因就是其都在“暗室”里运作。企业、环评机构甚至一些环保部门达成同谋，外表看所有的程序合法合规，但内里一推敲，各项数据都是按需编造。要根治这些问题，除了让环评机构的身份更独立之外，更重要的就是打开“暗室”，让民众以及环境公益组织等更多的制约力量能够起到监督作用。

(摘自光明网，作者敬一山)

构筑信用网络，“围猎”造假行为

大家谈

刘瑞明

日前，在十二届全国人大五次会议记者会上，国家工商行政总局局长张茅就如何彻底遏制假货的问题进行了回答，明确表示赞成马云“像打击酒驾一样打击造假”的呼吁，并通过构筑社会信用网络等手段来实现打假。这一表态值得叫好。

改革开放以来，中国企业的生产能力与日俱增，形成了风靡全球的“中国制造”。但是，与之相伴的是，在中国法律体系尚不完善、社会信用体制还未成形、监管力量依然薄弱的情形下，一些企业的造假动机也被充分地释放了出来，导致“中国制造”中鱼龙混杂，假冒伪劣产品充斥其间。这种造假行为直接危害到了中国企业的健康发展。一方面，假冒伪劣产品的横行导致企业之间的恶性竞争，通过“劣币驱逐良币”将正当经营企业挤出市场；另一方面，面对大规模的造假行为，监管部门的事后处罚陷入法不责众的尴尬境地。

尤其是，企业的造假行为还具有行业的“传染效应”。当市场中信息不对称时，消费者难以区分行业中哪些企业是高质量产品的生产者、哪些企业是低质量产品的生产者，这时面对低质量竞争者，本来生产高质量产品的企业也往往“近墨者黑”，宁愿提供低质量产品，从而引发行业的造假危机。当整个行业形成一种潜规则，较为普遍地生产假冒伪劣产品时，“群体败德行为”将令不造假的企业因为成本过高而面临破产的危险。如此恶性循环使得造假行为更加普遍，治理起来也更加困难。

在市场经济中，除了政府的监管和法律法规的惩罚外，对造假企业最为重要的一种惩罚机制就是消费者的“用脚投票”。在企业造假的前提下，一旦企业造假行为被曝光，消费者会自动放弃与该企业的交易，企业收益因此受损。正是出于对消费者“用脚投票”机制的敬畏和对长期利益的考虑，企业才不会铤而走险。但是，“用脚投票”机制发挥作用的一个前提是信息的充分披露。一个尴尬的事实是，由

于转型时期我国信用网络未能及时构建、信息披露和揭示机制不健全，消费者难以有效利用“用脚投票”机制对造假企业进行惩罚，再加上转型时期法律体系不健全、监管力量不充足等因素，就导致一些企业“一而再，再而三”地通过造假来获取非法高额利润。

因此，在当前，构建完善的企业信用网络体系，对于造假行为的治理至关重要。在这一体系的构建过程中，需要搭建公开、透明、统一、集中的企业造假信息披露平台，建立全面、动态的企业信用数据库。一方面，鉴于政府监管部门的权威性和信息来源的准确性，应以政府监管部门为主导，及时公布企业的产品质量信息，特别是对于造假企业的违规处罚信息，使得造假企业一经发现，立即为公众所知；另一方面，充分发挥市场的力量，鼓励各类媒体积极参与监督，鼓励对造假行为的真实信息披露。

与此同时，建立违法企业“黑名单”制度，并根据违法情节依法进行处罚，对违法特别严重者甚至不再允许其在任何行业中进行生产、销售等行

为，从而形成一种对造假企业的强有力的威慑，迫使其放弃造假。在这一过程中，政府的监管成为造假信息能否及时、准确地披露的至关重要的因素。在目前的市场环境中，完善的企业信用体系和信息披露机制的构建，仍然需要依靠政府监管部门发挥主导作用。

造假行为的横行不仅伤害了消费者的利益，而且破坏了行业生态，严重威胁着“中国制造”的转型升级。大量的事实表明，以社会监督为核心的信息披露机制是遏制造假行为的有效途径。所幸的是，这一问题已经引起国家相关部门的高度重视，中国近年来在信用体系构建、信息披露机制等方面进步明显。我们期待，通过进一步构建公开、透明、统一、集中的企业信用体系和及时完善的造假信息披露平台，配合国家相关法律法规和监管体系的完善，真正打造出“企业自觉、行业自律、社会监督、政府监管”的社会共治系统，切实遏制造假行为，推动中国经济的健康发展。

(作者系中国人民大学国家发展与战略研究院副教授)

让无人机好好飞，不仅需要实名制

一家之言

吴云青

近年，有关无人机非法飞行的报道频频见诸报端。日前，全国人大代表梁志毅建议建立无人机实名登记制度。

无人机玩家被称为“飞手”。从约束飞手的角度加强监管，实名登记制度当然有必要，但眼下的情况是，作为一个新鲜事物，使用无人机相关的法律法规、标准和程序还不完善，甚至存在冲突或空白。这些问题不解决，监管依据就无法统一，此时单方面约束飞手就会造成两种结果：要么管得松了，制度形同虚设；要么管得严了，判罚不公，严重的还会扼杀飞手的积极性，给无人机产业发展带来阻力。

无人机集成了导航、飞行控制、遥测遥感等多项技术，不仅是娱乐产业的新成员，未来还将改变人类的生活方式，比如民用无人机可以用于科学研究、大地测量、管路巡线、农林植保、气象观测等多个领域。数据显示，2025年我国无人机市场规模预计将达到750亿元，其中民用约占93%，可谓前景辽阔。所以，制订相关法规、标准和程序应该均衡考虑，既不可纵容非法飞行，造成公共安全隐患，也不能让飞手没法“好好玩耍”，从而不利于产业发展。

有媒体报道，原本出厂前已设定禁飞区不可飞行的无人机，圈内自有卖家提供安装破解模块服务来突破禁飞限制。这仅仅是“无知无畏”的问题吗？恐怕也不尽然。上个月，云南昆明长水机场连发多起无人机非法飞行事件后，新华社

发表文章提到，昆明设立的长水机场禁飞区是1028平方公里，而拥有无人机市场最大份额的大疆公司官方公布的禁飞区只有18平方公里。可见，在禁飞区的确定上，政府与产业之间的沟通可能存在问题。而飞手就算想按政府标准来飞，1028平方公里的禁区又是否合理呢？

退一步说，一些机场情况确实复杂，不具备飞无人机的条件，而不少飞手在深山老林上空都能飞。所以，政府没必要要让无人机去机场跟民航挤，是否可以按照飞行难度细化划分飞行区呢？

2013年民航部门出台暂行规定，要求重量超过7公斤的无人机以及飞入复杂空域内的，驾驶员需要考证。然而，民航局虽然于2014年确定了无人机驾驶员资质管理机构AOPA，它颁的证却不太

“硬”。一方面，有这个证不等于飞得好，很多航拍公司根本不看你有没有证；另一方面，由于法律还不明确，许多飞手担心拿出这个证来，执法部门不认可或不认识。上个月人民日报报道，目前对无人机使用者的飞行资质、行为准则等，政府主管部门尚未制定相应的法律法规和行业标准，更不用说那些自行组装无人机的飞手，哪里经过什么培训，又有谁来向他们反复强调社会公众的安全和权利呢？

飞手当然是使用无人机的第一责任人，但只有在禁飞区划定且合理、飞行资质明确且形成标准培训体系的情况下，实名制才能更好地发挥作用，帮助无人机产业健康有序地前行。

本版投稿邮箱：
qilupinglun@sina.com