

国家会展中心“搞瘫半座城市”引发热议, 会展立法提上议程 会展成“朝阳”还得告别哪些“囡事”



本报记者 姚丽萍 姜燕

昨天结束的国家会展中心国际医疗器械博览会, 内外交通、配套设施等问题让人惊呼: 一个展览, 瘫痪半个城!

一场国际水准的医疗产业峰会, 却暴露出国家会展中心与“国际水准”的差距。

近年来, 我国的展览经济方兴未艾, 每年以 20% 左右的速度增长。去年底, 伴随总建筑面积 147 万平方米的国家会展中心基本建成, 上海拥有了世界上面积最大的会展综合体。当会展日渐成为申城服务贸易业的重要支柱, 会展经济日渐成为促进经济发展和拉动消费增长的“助推器”, 展览业要成为名副其实的“朝阳产业”, 还必须跟哪些“囡事”说再见?

外部交通接近瘫痪

“当天上午, 我从市中心赶往青浦法院开庭, 在经过国家会展中心的时候, 整整被堵了一个小时!” 钱翎樑是执业律师, 通常开庭的路程耗时都会算得很准, “但是, 谁能想得到, 一边在搞大型展览, 一边是场馆周边的道路还在开膛剖肚!”

种种配套设施的不足, 使国家会展中心倍受诟病, 交通无疑是质疑的焦点, 本报记者实地探访体验。

轨道交通 2 号线是市区抵达会展中心的唯一一条地铁线路, 徐泾东出站即是会展中心, 展会期间它成为瞬间人流压力最大的站点。即使在部分公司已经撤展的第二天中午, 回程观众源源不断涌入地铁, 令并不宽敞的站台始终显得嘈杂拥挤。周日下午近 3 时许, 场内志愿者指路时已经提醒: “建议你们早点走, 再晚一点的话, 地铁都挤不上去。”

早在国家会展中心建成之前, 徐泾东站已经投入使用, 它的规格无法与国家会展中心的客流量相匹配, 其隐患显而易见。很难想象以展会第一天的人流量, 这个站台上是怎样的“盛况”, 虽然引导、限流等安保措施到位, 但仍然令人为它的安全捏一把汗。

地铁线路只有一条, 配套的公交车也十分有限。除了 7 条带“徐”字的郊区线路, 其余 4 条公交线路也大多是从郊区开往轨交 2 号线徐泾东站, 如 197 路公交车的起点是华新镇; 706 路的起点是九亭汽车站; 710 路经崧泽大道驶来; 865 路和市区稍微贴近一些, 经由虹梅南路、上海动物园开往徐泾东站。

仅靠这些城市公共交通, 想在下午或傍晚疏散大批观众, 压力非同小可。会展中心提供的短驳车仅开往 10 号线虹桥机场 T1 航站楼、13 号线金运路站和 9 号线中春路站, 且下午 3 时后才有。国家会展中心吸引了大批来自全国各地的观众, 如有短驳车直接驶往虹桥机场 T2 航站楼和虹桥火车站, 既能为外地观众提供便捷, 也能短时间内疏散部分人流。

至于出租车, 到哪里打成为难题。几个志愿者给记者的回答几乎是一样的, “有出租车候车点, 但基本打不到, 没有车过来, 还是用打车软件叫一辆吧。”在出租车候车点, 记者等候多时, 不见一辆出租车进来。有观众建议, 有展会期间, 应组织出租车前来带客。

内部行走是场噩梦

当钱翎樑被堵在展馆外的马路上时, 展馆里却已是人如潮涌。后来的统计显示, 参观医疗器械展览的客流竟然超过了不久前的国际车展——如此客流规模, 远远超出了人们的预料。

国家会展中心总建筑面积 147 万平方



■ 医疗器械展期间, 问讯处不堪负荷, 只好自制指示牌应对

姜燕 摄

展览业管理已列为正式立法案

今天上午, 记者从市人大财经委对钱翎樑等 10 位代表所提议案的审议结果获悉, 制定《上海市展览业管理条例》的议案已列为正式立法案。

今年元月, 钱翎樑等 10 位市人大代表向市十四届人大三次会议提交制定《上海市展览业管理条例》的议案。

钱翎樑认为, 首先要解决的一个重要制度安排就是会展的管理——设立专门的展览管理机构。“展览活动由于综合性强, 且涉及各行业、各部门的统筹与协调, 设立专门的展览管理机构审核展览申请办理申请, 进行信息备案和发布, 十分必要。”

为此, 钱翎樑在立法案中提出, 展览活动提供服务, 包括组织策划、招展、现场服务和管理, 必须有规范。展览服务的提供商应当具备一定的资质方可从事服务, 主管部门对展览服务企业资格的许可条件, 可从注册资金、专业人员、经营业绩等方面设定资质级别。

同时, 对展台搭建方的资质也应设定许

可——在当下的各种展览活动中, 展台的设计和搭建不仅关乎参展商的形象, 更涉及公共安全, 展览活动中发生展台坍塌, 造成人身伤害和财产损失, 此类事故全国各地时有发生。因此, 设定展台设计和搭建的安全性规范, 十分必要。

此外, 地方立法还应明确各类别展览活动的申办条件。展览活动内容丰富, 涉及面广, 应当对其进行分级分类, 如根据参展者类型分为国际展和国内展, 根据展出内容进行专业分类, 根据展出面积、参展人数对展览进行规模分级, 并明确各类别展览活动的申办条件, 如承办方的级别要求, 是否需要公安、海关、各行业主管部门的许可和批文, 对展出场地是否有级别要求等。

针对展览纠纷, 钱翎樑说: “如果展览管理机构将展会主办方缴纳的参展费, 冻结一定比例作为保证金, 就可以为各类风险的防范提供资金保障。”钱翎樑说, 地方立法应为展会设立资金监管制度, 如果展览过程中发生纠纷, 权利人通过诉讼保全, 就可以对被

监管冻结的资金进行保全, 最大限度保障权利人的合法权益。

还要建立有效的争议处理机制, 对于展会中常见的知识产权纠纷和其他纠纷, 依托行业协会或社会第三方化解协调。“可以借助法律服务机构介入展览业, 将法律服务机构出具的法律意见书作为对行业资质审查评定、展会审查与备案的必备文件之一, 并鼓励法律服务机构参与现场服务和纠纷处理。”钱翎樑说。

市人大财经委审议认为, 市政府 2005 年制定的《上海市展览业管理办法》, 为规范和促进本市会展业发展起到了积极作用。随着服务经济的迅速发展, 推进国际贸易中心建设, 以及政府职能转变, 这一政府规章已难以适应本市会展业发展的实际需要。加强事中事后监管、知识产权保护、快速纠纷解决机制, 都亟需制定地方性法规予以有力保障。为此, 《上海市展览业管理条例》的立法调研和起草有必要尽快开展, 条件成熟后列入市人大常委会立法计划。 本报记者 姚丽萍

米, 展览面积 50 万平方米, 被称为目前世界上面积最大的建筑单体和会展综合体。展会期间, 一天少则几万人次, 多则可达一二十万人次进出展馆。然而, 场内交通同样令人头疼。

在美丽的“四叶草”内行走, 几乎是场噩梦。偌大的会场没有电瓶车作为场内代步工具, 交通基本只能靠走, 不仅令人疲惫不堪, 还降低了观展的效率。如果内场和外场都增设电瓶车服务, 相信观展体会能够改善不少。而且, 如此高强度的暴走, 还苦于无法休息, 场内可供观众休息的座椅寥寥无几, 偶尔才在角落里见到一两个。

对于国家会展中心的场内环境, 同济大学城市规划系教授、博士生导师潘海啸认为, 面积太大, 观众一天走下来会非常累, 应该有场内公交车, 便于观众从一个馆到另一个馆参观。

此外, 客流进了展馆, 到了饭点却因办展方事前没有料到如此大客流, 餐饮供不应求, 只好匆忙调运汉堡包。“其实, 展览活动有众多参展商参与, 更有数量众多的观众参与, 是

典型的群体性公众活动, 特别涉及到公共安全, 决不是调运一批汉堡包就能解决的。”钱翎樑律师说, 2010 年世博会之所以能成功举办, 一个重要原因是, 世博园区内公共安全的管控措施非常有效——世博园区是封闭场所, 入园要安检, 园内还有大量志愿者维护秩序, 组织化程度之高, 值得日常办展借鉴。

各自为政亟待统筹

今天的博览会早已不再仅仅是企业之间的交流会, 而是成千上万普通消费者也要参与其中, 一个大平台, 一场展会带来的各类管理需求, 也不仅仅是交通问题。

在组织协调、公共安全维护之外, 另一个不容忽视的问题是, 由于没有统一的备案登记制度, 展览市场存在一定程度的混乱状况, 假展、骗展现象屡屡发生, 参展者遭受经济损失后无从维权。钱翎樑所在的律师事务所就曾收到对一些展会的侵权投诉咨询。

事实上, 一场展会从一两天到十来天不等, 但由于展览活动的临时性, 参展方都是“完事走人”, 一旦在展览中发生纠纷, 往往无

法得到及时解决, 参观者、消费者的合法权益受侵害也往往无法得到有效解决。

中国的展览业早已从计划经济体制下的“订货会”“交易会”“展销会”, 发展到各类专业型展会——上海国际汽车展、动漫展、2010 年上海世博会, 便是其中的“代表作”。展览业的发展, 极大地促进了经贸、文化的交流, 并带来了巨大的经济效益。近几年来, 比较国内各大城市的办展数量, 上海名列前茅, 展览业已经成为申城服务贸易的一个重要组成部分。可以预料, 未来若干年内, 申城会展业面临难得的机遇, 发展空间十分巨大。

“但是, 与展览业市场的蓬勃发展相比, 本市与展览业发展相关的法律制度建设显得很不适应。首先, 没有一个专门的行政机构协调管理, 职能部门难免权责不明。”钱翎樑说, 之所以会发生“一个展览, 瘫痪半个城”的尴尬, 一个重要原因就在于相关职能部门之间存在“信息壁垒”, 各自为政, 会场里办展的只管办展, 会场外修路的只管修路, 却没有一个统一协调的机构“统筹各方”。