

治理食品保健品欺诈关键在形成合力

宋鹏伟



日前,国务院食品安全办、公安部、工商总局等九部委共同印发《食品、保健食品欺诈和虚假宣传整治方案》,将进一步加强食品、保健食品生产、经营和进口单位履行主体责任的监管,严厉打击违规营销宣传产品功效、误导和欺骗消费者等违法行为,切实保障消费者合法权益和消费安全。

食品、保健品欺诈是一个时常登上新闻版面的老问题。之所以九部委专门发文进行联合整治,固然与“医药广告表演者”近日所引发的众怒有关,但从根本上说,还

是对当下治理体系进行的一次系统性改革,力求遏制保健品欺诈案件高发的态势,并探索出一套长效机制。

《方案》指出,将着重从产品资质、标识、营销、广告发布等环节进行治理,可谓打到了保健品欺诈的“七寸”。首先,产品是否安全合格是根本。在微商、代购盛行的今天,对产品“合法性”的审查面临更大挑战,如果市场上大量充斥着未经许可和检验的产品,或是添加药品等违禁成分成为通行手段,无异于对巨大安全隐患的放任,因此监管必须跟上时代的步伐。其次,夸大宣

传及各种灰色营销手段,也是欺诈能否成功的关键。国家食品药品监管总局前几年的一项监测数据显示,保健食品广告90%以上属于虚假违法广告。利用老年人日益提高的健康养生意识,先是炒作概念、夸大效用,再是开会洗脑、强买强卖,很多老年人一生的积蓄就这样被骗去。因此,唯有对欺诈链条上的各个环节出重拳、下狠手,才能将这一黑灰产业连根拔起。

《食品安全法》《广告法》《保健食品管理办法》……事实上,相关的法律法规从来不缺,缺的是如何形成强大的合

力。究其原因,一方面是过于看重“违法后果”,似乎只要“吃不死人”,就可以“民不举官不究”,即使媒体和有关部门介入,最终结果也只是退赔了事,缺乏对违法分子的震慑力;另一方面,虽然工商、食药监、物价、公安等部门都有职权管理,但往往是各管一段,难以形成合力,甚至形成了“九龙治水”的怪圈。更重要的是,代理营销、网络营销已成为保健食品行业的主流,消费者投诉维权时遭遇推诿的现象并不少见。对此,《方案》进一步明确了属地管理职责,要求各地监管部门要按照区域为主、

层级为辅的原则,加强监督检查。例如对生产企业、经营企业、非实体店经营单位等认真排查,对涉嫌非法添加、非法声称产品功效的产品进行抽样检验。而对于治理措施不力的相关地方政府和主管部门,今后还将进行通报和曝光。

《方案》的另一大亮点,是对广告经营者、发布者和第三方平台有了更多约束。众所周知,“刘洪滨”等“广告表演艺术家”固然可恨,但终究只是“小角色”,如果没有电视台的公信力加持,其蛊惑作用必然大打折扣。说到底,还是利益使然。因此,整治夸大宣传的根

本,关键在全链条打击,只有将各个利益主体都变为责任主体,才能从源头上避免作恶。为此,《方案》进一步明确了生产企业、第三方平台经营者和广告发布单位的主体责任和法律责任,今后不仅播出违法广告的代价更大,而且为违法广告代言、为保健品欺诈提供场地的也要承担相应责任。这意味着,出了事儿,谁都跑不了。

外部监管的强化与利益主体的自律,二者缺一不可,唯有形成强大的合力,方能在“管产品、治广告”上均取得实效,进而更好地保护消费者的合法权益与消费安全。

读网偶感

凌河



“保姆问题”

一月前刚写过官车的“司机问题”,这会儿又有了官府的“保姆问题”——网曰衡阳市委原书记李亿龙的小保姆胡兴红,因受托为人“办事”,受贿20万元,被判处有期徒刑一年零四个月。

和“司机问题”里哈尔滨市委原书记盖如垠的司机马门启打着主人旗号“诈骗”商人不同,胡兴红确是“替人消灾”才“收人钱财”——小保姆把“材料”放在李书记案头,李书记一批“请公安局局长周×酌情照顾为荷”,又一批“请南华大学校长文×酌情考虑”,这个向以“作风强悍”著称,在纪委带走时还拳脚相向的李书记,在一个小保姆面前竟如此顺从——当然“市委书记批了字,毫无问题事情都办成了”,所以胡兴红收了20万“感谢费”,一点也不脸红。

都说官员的“身边人”要管好,过去是指老婆、子女,后来又加入了秘书、司机,现在看来不够了,官府之大,连一个保姆都可以“受贿”,无非是恃权而行、靠主而贪,可见权力之“无限”,岂止封妻荫子啊!

忽然想起多年前的一个“保姆战役”——某地贫困至极,发展无靠,为了拉项目、求援助,便组织了“保姆团”进京,百余“阿姨”,免费进驻达官府中照顾家务照料起居。这“战役”的成果,不知下文如何,是否也有不少的“李书记”慨然作出两次“批示”的——“保姆战役”,当然只是一个怪胎,多少反映了“权力过于集中而又缺乏制约”的怪状吧。

“后座”

网曝河北某地一个镇

党委书记王某,小小的芝麻绿豆官,因为审计出了问题,竟找到省委秘书长景春华说情消灾。景秘书长一口答应,于是王某的朋友便把40万美金放到了景春华的官车后座上,景秘书长当然“大度笑纳”。

于是想起了安远县委原书记邱光华官车的那个“后备箱”——私企老板谢祥珍为请邱书记“改规划”,将300万现金装在米粉箱里,分三次放进邱书记专车的那个后备箱里,算是“银事两讫”啦!

过去有人说,有些官车的那个后备箱,成了受贿藏金的集纳点、中转站,现在看来,岂止封闭的“后备箱”,连敞开的“后座”,都堂而皇之地放着40万美金的巨贿呢——难怪一部“专车”,成了某些贪吏的最爱,难怪近年搞公车改革,在有的地方有些官员之中,会引出那么大的“反弹”呢!

“半分钱也贪”

我在“已晚谭”写过《三分钱也要贪?》,现在看来不对了,有的污吏,连半分钱也要贪哦——网云蚌埠市淮上区教体局校产办主任刘某,在采购中小学生练习簿的过程中“雁过拔毛”,每购入一本,收取供货商5厘钱的“好处费”,集腋成裘吃回扣达1.6万元。

这半年来,有过某县殡葬管理局长,每火化一尸,他要收取100元的;也有某地小吏贪污共6万笔,其中最小的一单,只有两毛七分钱的。之前还有贪官在农民的每个秧盘上盘剥三分钱的。现在竟有了半分钱也要贪的案例——有人说小官真“可怜”,比起那些窃国之盗来,半分钱的微腐败当然“不上台面”,但面对被盘剥的升斗小民来,他们可是“半分钱”也不放过啊!

互联网时代,不要知识积累了?

陈季冰



自由谭

现代教育中有一个不断受到强化的观念,即教育的根本目的是“培养学生独立思考能力”,而不是“向学生灌输知识”。随着这种讨论的深入,人们还不知不觉地将“灌输知识”同“应试教育”、“培养独立思考能力”同“素质教育(或能力教育)”分别等同起来。

在互联网日益普及的数字化时代,这种现代教育理念又在技术层面获得了新的强有力支持。许多人现在相信,人的大脑中即便储存了再多知识,也敌不过一个最小型的图书馆。如果说纸质时代知识和信息检索成本高昂,需要人脑储存一些必要知识的话,今天这种技术障碍已经荡然无存。因此,人脑只有掌握“死的知识库”所不具备的“活的思维能力”,才能适应时代的变化。

我将上述这种仿佛已成为教育领域“政治正确”的观点看成一种典型的夸夸其谈。这种基于技术进步的新版“知识无用论”如同几十年前的旧版“知识无用论”一样有害。

这里面的根本问题在于,图书馆里堆放的书籍或数字化文件与人脑中记忆的知识存在着本质区别。前者只是一些零散而无机的信息,未经任何结构的再创造过程。为什么同样一本书,不同的人读后感觉南辕北辙?就是因为不同大脑的这一结构化过程也是不同的。

我当然不会反对教育的最高理想是培养“独立思考能力”这个理念,然而独立思考能力并不是一种可以“独立地”存在的

东西,它需要依附于必要的“内容(材料)”之上。换句话说,对知识的掌握程度,往往决定了独立思考能力所能达到的高度。

如果一个学生连甲午战争究竟发生在哪个时代、哪两个国家之间、原因和结果……都搞不清楚,对当时的政治、经济、社会概况一无所知,我们能够期待他对甲午战争发表真正有价值的“独立思考”吗?

这就回到了我上文讨论过的那个问题:独立思考必须根基于有机的知识。而所谓有机的知识,就是经过人脑结构化的信息,每一个信息片段都能在一个相互关联的网络中被安置在最合适的位置。这需要这各名学生对当时中国、日本、东亚,乃至世界格局有一个比较全面和清晰的认知。

这些认知绝不是通过检索就能获得的,因为它们需要人们高度的智力参与。这是一个知识构造过程,而检索仅仅是这一过程中最基础的功课。

这还只是最简单的例子,在更多的问题上,如果我们不掌握基本的知识,可以说我们正确地检索都做不到。

因此,现在迫切需要重新修正教育过程中“培养独立思考能力”与“传授知识”这两方面的关系。在我看来,二者既不是对立的,也不存在孰优孰劣的问题。

我毫无保留地同意,“培养学生独立思考能力”比“向学生传授知识”困难得多。但“困难”和“重要”并不是一回事。这句话不能糊里糊涂地理解成“培养学生独立思考能力”比“向学生传授知识”更重要,更不能理解成“向学生传授知识”是不重要的。

我很担心当代教育过度鼓吹“独立思考能力”的重要性而贬低“知识积累”,会让许多像我这样的普通人产生一种自己也有机会像天才那样横空出世、一蹴而就的错觉或妄想,进而寻找逃避枯燥刻苦的基本知识训练的理由。这样的人终将沦为只会耍嘴皮子的闲人,他们将因为自作聪明而一事无成。

高铁会改变京沪吗

姜泓冰



拾字街头

在民航和铁路之间,这样的速度与时长,其实已经到了竞争反转的临界点。高铁改变中国。在京沪之间,虽然早已有了高峰时每小时几班的“空中快线”,但真正要进一步改变两座城市间的物理空间乃至文化心理距离,恐怕还要靠高铁的“地面征服”。

1400多公里京沪线,从来都是中国最前沿、最繁忙、最重要的铁路线。站在2017,往前数100年,就有津浦线和沪宁铁路;85年前,上海到北平的火车初通,过长江时得靠轮渡;60年前,国内最快的13/14次京沪特快列车,全程要开31小时;30年前开出“京沪直达特别快车”,缩短到17小时;10年前,京沪快速列车开行,全程10小时;2011年,京沪高铁建成,5小时。

这也是国内第一条通车3年就盈利的高铁线,前6年运送旅客6亿多人,第一个1亿用了20个月,第二个1亿14个月,增长的势头可见一斑。

小时候的历史课、地理课,提到京杭大运河、提到京沪铁路,就会冠以“南北大动脉”。这动脉管壁里奔流的速度加快,除了可见的,会带来经济便利、区域融合外,应该还会有更多连锁变化,比如年轻人开始习惯“说走就走”的旅行,比如长三角的同城效应,比如不必等到春节长假才能蓬头垢面挤着绿皮车回家,因为距离不是事儿而渐渐平淡、消弭的“乡愁”,比如一百年里几乎已调换内涵的京味与海派文化的未来……

有意思的是,我们还很少从文化层面正视和研究这种“距离被时间消灭”的变化。人的心理、情感、想象力,都不会跟着高铁同步提速、适应,甚至还会更渴望慢行。京沪线上,心理距离感和历史惯性顽强地存在着。何妨畅想一下,京沪双城记,未来会怎么样?

让上海人自嘲为“蒸蛋烤肉天”,听说气温降到35度就开始欢呼的连续高温日子里,偶尔,还是有一点清凉消息的。

比如这条:7月27日上午,中国铁路总公司安排“复兴号”在京沪高铁开展时速350公里体验运营。预计今年9月就将正式上线运营。届时,京沪高铁全程运行时间在4个半小时左右。

从技术层面说,开行时速350公里的“复兴号”,算不得什么大新闻,毕竟,京沪高铁大约十年前设计和开工建设时,就是按照时速350公里标准来做的。京沪线现行高铁列车中最快的几趟,全程用时在4小时47、48分钟左右,时速并不比350公里慢多少。

但“复兴号”上线运营,并非噱头,而是“中国速度”的新标志。对于经常要在京沪两地之间往来的商务、办公人士乃至旅行者来说,很快就会有实实在在的对于提速的获得感,假如最高时速400公里的“复兴号”竭尽全力,4小时就能从北京南站开进上海虹桥火车站,如果避开拥堵的市中心道路,乘着无缝衔接的地铁,从天安门广场到人民广场,只要约5个小时。比起需要提前一两个小时赶去安检等候,还动不动就因为天气、空管、机械故障之类原因延误滞留的飞机,准点率高、不需要起降落差上忽下、活动空间更舒适、价格也较低的高铁显然更靠谱,在一般人的权衡选择中,必然会占上风。

4到4个半小时,如果追剧,不歇气地追着眼下那部以上海为背景、因为话题性而成功刷屏的时尚“神剧”《我的前半生》,只能看到第五集。处理工作的,将能写好一篇稿子。同伴打牌的,可能还玩不完一轮升级。