

环保部前5月查处
案件数量大幅增加

本报讯 (记者 王冬梅) 环境保护部日前向媒体通报了各地环保部门1~5月执行《环境保护法》配套办法及移送环境犯罪案件的情况，并对查处案件数量超过1000件的安徽省、浙江省、福建省、广东省4地提出表扬，对案件数量较少的天津市、广西壮族自治区、重庆市、新疆生产建设兵团、青海省、宁夏回族自治区、海南省等地提出批评。

1~5月，各地环境执法力度持续加大，然而，从通报的情况看来，各地查处案件数量情况依然存在较大差距。

具体来看，不仅有的地市案件数为零，有些省份案件数也是零。数据显示，1~5月，除新疆、西藏地区和其他省份少数民族地区外，三亚、三门峡、儋州、大兴安岭、崇左、承德、海口等地市查处案件数为零。

环保部有关人士表示，案件数量差异较大的背后，说明部分地区对环境执法工作仍然重视不够，执法积极性不高，还存在不敢查、不愿查、不会查的情况。此外，还有一些地方环境执法能力不足，很难适应日益繁重的监管任务。

车辆“露宿街头” 站场“居无定所”

尴尬！海口公交调度站九成为“违建”

本报讯 (记者吴雪君)

日前，海口多路公交车调度站面临四处搬迁的处境。据海口市公交集团相关负责人介绍，目前海口公交集团调度站48个，负责95条公交线路车辆的日常排班、发班、交接班等工作。而尴尬的是，这些调度站90%都是“违建”，时刻面临“居无定所”的境地。

6月25日上午，在海口美俗路，由两间简易板房搭建起来的海口1路公交调度站内，司机陈师傅告诉记者，一年多前调度站在美华路，当时的情况和现在一样，调度室没有报建手续属于违法建筑物，所处位置要用于其他项目建设，只能搬迁。这已是该调度站第三次面临搬迁。

“上次调度站搬迁到美华路，因为没有停车场，大家不得不将车停靠在马路上，时常遭到市民投诉，如今搬到这没多久，又要搬迁，大家很无奈。”陈师傅说。

据了解，公交车调度站在运行中发挥着指挥所的作用，在选址上面临很多困难——不仅要在首末站附近，还要有场所停放公交车辆过夜，避开居民区、学校，减少车辆噪音对市民产生影响等。距离海口秀英区城管执法大队要求整改的截止期限已经过去了半个多月，但目前，海口公交集团还没有找到合适的新址替代即将拆除的调度站。

据城管执法大队大队长蔡俊峰介绍，目前公交车调度站占用的地块属于政府储备地，已经交付秀英区城市建设投资有限公司使用。“如果将该公交车调度室强制拆除，势必会影响整条线路运行，但要是无限期拖下去，城管执法部门的执法能力将受到质疑，后续公司也无法入场施工。”

有关部门当初在进行城市规划时如能充分考虑公交的发展，提前预留设置调度站的场地，就不会造成今天这种局面。”海口市公交集团二分公司副总经理陈斐无奈地说。

“没有固定调度站，给公交车运行带来了诸多不便。”陈斐称，自2016年以来，海口扩充了公交线路，新增的公交车有数百辆，这些车辆大都是新能源车，这些新型的车辆中有很多是纯电动公交车，需要配备相应的充电桩，而“违建”的调度站很难具备安装条件。

记者了解到，由于没有固定场所，无法安装充电桩，目前跑1路公交线路的油电混合公交车只使用柴油，电力驱动功能成了摆设。

海南大学教授王毅武表示，公交线路布点涉及政府公共服务供给问题，反映了政府公共服务的能力。在城市的规划中，需要为公共交通工具规划出应有的空间。“公交车没有地方停放，调度站像‘流浪者’一样到处搬迁，这不仅有损城市形象，也会限制城市公共交通的发展，甚至带来安全隐患。”

沉下心来解决问题

本报记者 北梦原

受利益驱使的制假、售假者以及监管机构、企业，知假买假的消费者也可能扮演帮凶。

正如上周商务部新闻发言人孙继文所言，“治理侵权假冒问题是全球性难题，既有市场的因素，也有监管的问题，需要国际社会共同努力和执法合作”。侵权贸易涉及生产、流通、销售、消费等多个环节，随着科技的发展、跨境、隐蔽的制假售假行为越来越频繁。单纯将假货这口锅丢给中国，无助于问题的解决。

实际上，中国对于侵权假冒问题始终保持着高压态势。在外贸领域，海关近年来在进口环节查获的侵权案件以年均10%的速率持续增长。今年1~4月，全国海关查获出口侵权商品案件4600余件，扣留货物93万件。质检部门查获出口质量不合格产品42.5万余件，涉及服装、箱包、玩具、电子产品等。

当然，这份成绩单既体现了中国打假力度的不断增强，也从侧面反映了打假形势的严峻。为中国制造洗脱“假货”的污名，还应先正视自身的问题。

“假货就像是附着在市场经济身上的一个瘤，上点药会好些，而一旦停药就会腐烂得更快。”有媒体评论指出，这些年，从国家到地方层面，打击假货的指令、行动并不少，也传了不少“捷报”，但往往是雷霆行动一过，假货再次卷土重来。

此外，打击力度大、处罚力度小、违法成本低的问题，也削弱了治理效果。据报道，在电商领域，我国已成为全球第一大市场，但适用的依然是1993年出台的《产品质量法》，罚款的标准依旧停留在24年前，对违法者不构成威胁。

沉下心来梳理和解决这些问题，将远远比国外不负责任的报告具有说服力，尽管可能需要相当长的一段时间。

一周圈点

研发能力不足阻碍科技创新、质量提升

●聚焦质量提升调研行③

本报记者 杨召委

相关法律法规滞后于改革发展和监督管理需要
我国加快推动粮食立法修规

本报讯 (记者杨召委)“多年来，我国粮食行业法制建设不断加强，但粮食法律体系仍不完善。”7月1日，国家发改委党组成员、国家粮食局局长张务锋在银川举行的全国粮食流通改革发展座谈会上表示，国家粮食局正在加快推动粮食立法修规。

张务锋指出，目前，《粮食法》尚未出台，《粮食流通管理条例》和《中央储备粮管理条例》实施十多年，已严重滞后于改革发展和监督管理需要。为此，国家粮食局将“一法两条例”制修订视为事关粮食流通改革发展的长远大计，摆上重要日程。

在张务锋看来，“一法两条例”制修订是实现“广积粮、积好粮、好积粮”、保障国家粮食安全法制建设的迫切需要，也是事

关粮食产业、行业发展的长远大计，必须抓紧推动。

“总的考虑，一是明确界定粮食流通管理

环节各部门职责，做到权责一致、分工明确、形成合力；二是适应新形势新要求，进一步加强粮食宏观调控，新增强化粮食质量安全监管和粮食产业经济发展的相关内容；三是进一步完善‘罚则’，加大对粮食流通违法违规行为处罚力度。”张务锋说。

记者从会上了解到，目前，两部《条例》修订稿正在征求中央和国家有关部门以及省级政府的意见，《粮食法》立法工作也在积极推动当中。

本报记者 蒋菡

研发能力不足阻碍科技创新、质量提升

转型升级要“舍得花钱”

本报讯 (记者蒋菡)6月21日到22日，十二届全国人大五次会议关于广泛开展质量提升行动重点督办建议办理工作调研组在绵阳先后实地调研了中国(绵阳)科技城创新中心、四川九洲电器集团以及中国空气动力研究与发展中心，深入了解他们在科技创新促进质量提升方面的实践以及遇到的障碍。

在中国(绵阳)科技城创新中心，定向声波体验区吸引了人们的视线。站在扬声器正前方2~5米的体验区内，能清楚地听到音乐声，而站到侧面，立刻就听不到音乐了。“这个发明可以解决广场舞扰民的问题。”调研组组长、国家质检总局副局长陈钢笑言。

除了“接地气”的创新，调研组还见识了不少“高大上”的创新。有着40年历史的中国空气动力研究与发展中心，完成了大量航空

航天飞行器及汽车、高速列车、风工程的试验、研究和计算任务，获得国家级和部委级科技进步奖千余项。该中心工作人员自豪地告诉记者，我国自主研发的大飞机C919就曾在这里做过相关测试。

身为科研人员，四川九洲电器集团有限公司副总工程师李红辉对于科技创新的成本之高感触颇深，“科技创新需要企业有很大的投入，而且存在很大的风险。”

“我们投资的某光电项目，历经数年，前后投入1亿多元，现在市场才开始有启动迹象。某综合化项目，也需要数千万元乃至上亿元的投入，而且还要和同行进行残酷的竞争，只有竞争得胜才能收回投入。”李红辉坦言。

李红辉建议国家以更大力度支持科技创新，除了进一步加大财政投入外，可以进一步加大研发费用税前加计扣除力度，如从50%

扩大到100%；除了企业所得税减免外，也可以对高科技企业的个税出台减免政策，激励更多人才投身科技创新事业。

事实上，我国制造业在转型升级中遇到的一大瓶颈就是自主研发能力不足，仿造仿制，低质低价。要知道，科技创新和质量提升都是需要成本的，这方面，无论企业还是政府都要“舍得花钱”。

绵阳市质量技术监督局局长任晓平向调研组汇报，市政府不断加大质量建设经费投入，2016年该市质量财政投入资金较2015年增加8.9%，占地方一般公共预算收入的1.78%，质量管理水平不断提升。

“2200多年前在四川修筑的都江堰就是

创新先驱、质量典范。没有科技创新的质量提升不会是高水平的，必须实现科技创新与质量提升双轮驱动。”陈钢表示。

航天飞行器及汽车、高速列车、风工程的试验、研究和计算任务，获得国家级和部委级科技进步奖千余项。该中心工作人员自豪地告诉记者，我国自主研发的大飞机C919就曾在这里做过相关测试。

身为科研人员，四川九洲电器集团有限公司副总工程师李红辉对于科技创新的成本之高感触颇深，“科技创新需要企业有很大的投入，而且存在很大的风险。”

“我们投资的某光电项目，历经数年，前后投入1亿多元，现在市场才开始有启动迹象。某综合化项目，也需要数千万元乃至上亿元的投入，而且还要和同行进行残酷的竞争，只有竞争得胜才能收回投入。”李红辉坦言。

李红辉建议国家以更大力度支持科技创新，除了进一步加大财政投入外，可以进一步加大研发费用税前加计扣除力度，如从50%

在坚守中不断超越

江吹填砂路基施工的任务。

吹填砂路基施工工艺在南方及沿海地区使用较为广泛，但在北方地区，尤其是松花江这一气候较为寒冷地区，使用此种工法尚属首次。

为了顺利施工，孟雄和团队最终确定由采砂船抽砂至砂填区域，在路基较低处挖沟排水，利用水的下沉及外渗达到砂层的密实；再通过水的下沉带动砂砾的下沉，后经过排水沟将多余的水排出。同时，路基两侧为防止

江吹填砂路基施工的任务。</