

广阔的地域让这里的夜空星月齐辉，丰富的业态让这里的街市灯火阑珊，但最让人留恋的，是这里的夜晚呈现着多种多样的生活选择，让人找到各自的心灵慰藉——

夜鄞州：演绎动静相宜“星故事”

本报记者 张正伟 余晓辰 通讯员 华维君



功能日益齐全的“舟宿夜江”，正吸引越来越多的晚间消费者。(长丰管委供图)

打开月光宝盒之鄞州

逛惯了三江口，突然有一天，想去鄞州“数星星”。
一路走马观星，改变了许多先前对鄞州夜晚的认识。比如，除了舟宿夜江、鄞州万达，还有锦寓路和叫天静的巷子；除了美食和购物，夜谈与漫步也别有风情。

一首歌让你沸腾，一本书让你沉思；一杯酒让你陶醉，一杯茶让你穿越……鄞州的月光，映照的是一幅全景式的“小城春秋”。

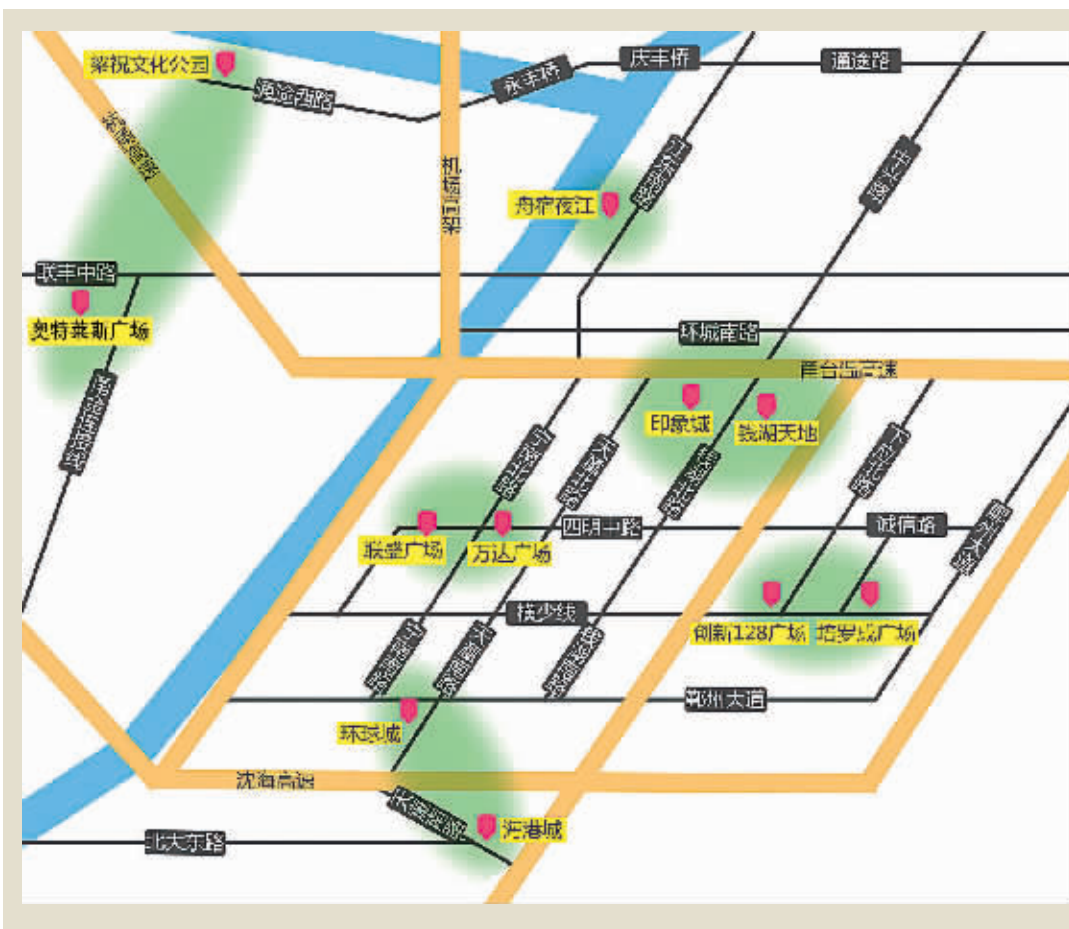
未来，鄞州区将创新月光经济发展理念和模式，做到市场定位清晰、个性特征明显、业态结构合理。鼓励发展夜游项目，推出夜间旅游精品线路；鼓励超市、餐饮企业推出夜间特惠，小规模特色街区做精做优；鼓励公共文化体育场馆延长开放时间，组织各类文艺演出、体育竞赛活动；鼓励便利店、药店等24小时营业，形成食、游、购、娱、展、演、体等多功能的月光经济板块。

静比夜深 街巷里的“慢生活”

能去的地方不多，能选的方式有限，在大多数年过50岁人的记忆中，夜晚休闲大多在小区棋牌室里度过。但最近，家住鄞州的陈师傅接触了一次咖啡吧后，认识来了一次180度的大转弯。

“有一次，老伴在四明路上的利时百货买衣服，我就在天静巷散步，看到一咖啡店里的人喝着咖啡，聊天看书。我走了进去，里面很安静，我居然就着一杯茶看完了这本杂志。”现在，陈师傅一周要来几次天静巷，说到周边的咖啡室，如数家珍。

与客流如潮的街区相比，鄞州晚上的巷子在打造一种“慢生活”。四明路、锦寓路、贸城路周边有许多装饰有特点、经营有特色的书店、咖啡、茶室。这些地方不仅有学生、商务人士等老主顾，还吸引了许多老年人。“晚上在外面喝茶会友，时间也是过得很快，但却是棋牌室里没有的氛围。”一退休多年的老同志自从迷上茶室后，好久没有碰过麻将了。



诚邀“赏月论剑”

我们欢迎读者朋友一起来“赏月论剑”，讲讲你曾经在宁波或其他城市经历过的、令人难忘的美丽之夜，谈谈你对宁波发展月光经济的看法和建议，一起为宁波越夜越精彩献计出力。参与活动的读者朋友有机会获得惊喜礼物。

参与方式：1、电子邮箱：nbrbjxwb@163.com；2、传真：87685129；3、微信：扫描下边的二维码，关注并留言。来信留言均请注明姓名和联系方式。

“一街三圈、三片多点”，立体式释放鄞州月光经济活力。

(洪茜茜 制图)



一街三圈 集聚鄞州“夜动力”

演唱会、露天电影、送戏到基层……每到周末，联盛广场、钱湖天地、舟宿夜江等商圈街区都会有好戏上演。丰富的晚间活动带动了人们购物、聚餐、看电影。目前，鄞州区主要商圈综合体夜间营业额已占到全天营业额的50%，个别商场夜间客流量甚至是白天的10倍以上。

领略鄞州从霓虹到月亮的时空，“一街三圈”是必到之处。在鄞州区月光经济规划中，“一街三圈”浓缩了夜晚的精

华，是驱动夜间消费的“核动力”。

一指四明路周边商贸综合体和特色街区，这里有业绩排名全国前三的万达广场，这里有人气火爆的特色餐饮街，这里有连通小区的巷道。未来发展中，鄞州区将通过打造互相融合、互相支撑的综合性产业体系，让月光经济立体化、多元化发展。

“万达广场是一个面向全体的综合性消费场所，在这里，各个层次的消费者都能找到夜晚感兴趣的项目；联盛广场、利时广场这些同处一街的商业综合体则要错位竞争，从而激发整个四明路的潜力。”鄞州区商务局相关负责人告诉笔者。

农民为什么喜欢焚烧秸秆

□谢庆富

在环保部25日召开的京津冀及周边地区空气重污染过程专家解读会上，中国环境监测总站研究官官正宇分析，此次空气重污染过程的原因主要有4个方面，其中秸秆焚烧影响明显。据卫星遥感监测，10月5日-10日共监测到火点278个；10月17日-20日监测到火点659个；10月23日共监测到火点106个。秸秆焚烧对本次重污染形成和加重起到了推波助澜的作用(10月26日《中国青年报》)。

事实上，焚烧秸秆确实会让空气质量下降。那么问题来了：农民为什么喜欢焚烧秸秆？
谁是秸秆焚烧的最大受害者？很明显，是距离起火点最近的人。换言之，包括焚烧秸秆者在内的住在秸秆焚烧火点周围的人是秸秆焚烧的最大受害者。有过亲身体验的人知道，秸秆焚烧后，空气中弥漫着一股呛人的味道，叫人喉咙发痒，呼吸困难，全身不自在。焚烧秸秆者不仅要承担身体之苦，若是被抓现行，还要被处以罚款乃至被追究法律责任，代价不可谓不大。不过，焚烧秸秆之害虽大，农民却并不总是在秸秆焚烧时才出现，将其拿出来做“挡箭牌”有点难以服众，

但事实上，焚烧秸秆确实会让空气质量下降。那么问题来了：农民为什么喜欢焚烧秸秆？
谁是秸秆焚烧的最大受害者？很明显，是距离起火点最近的人。换言之，包括焚烧秸秆者在内的住在秸秆焚烧火点周围的人是秸秆焚烧的最大受害者。有过亲身体验的人知道，秸秆焚烧后，空气中弥漫着一股呛人的味道，叫人喉咙发痒，呼吸困难，全身不自在。焚烧秸秆者不仅要承担身体之苦，若是被抓现行，还要被处以罚款乃至被追究法律责任，代价不可谓不大。不过，焚烧秸秆之害虽大，农民却并不总是在秸秆焚烧时才出现，将其拿出来做“挡箭牌”有点难以服众，

处，解决其当前的难处。直白地说，秸秆综合利用的渠道虽然在宣传手册上看起来有很多，但到了农民(尤其是种植散户)这里，并不实用。在农民眼里，秸秆综合利用成本高，转化为经济效益操作难度大，权衡利弊，只有一把火烧掉最划算。
站在局外人的角度，我们可以高姿态地跟农民朋友讲：秸秆其实是资源。焚烧秸秆，烧掉了资源，破坏了环境，损害了大家的身心健康，实在是不应该。但光这样讲，农民当然不会买账，因为这些道理农民比我们更清楚。靠宣传引导农民不焚烧秸秆固然没有必要，但更重要的是，要站在农民的角度看问题，不仅要让他们知道焚烧秸秆的危害，还要让他们得到

实惠。
笔者认为，禁烧秸秆要看守为辅，奖励为主。与其对农民严防死守，不如出台多种奖励政策，对综合利用秸秆的农民予以奖励，形成示范效应。可以对秸秆还田、清运、收购以及深松整地等进行褒奖，并且保证还田机等农机购置补贴力度，大力推广秸秆还田技术。收种讲究的是“抢收抢种”，如果机械数量很少，无法在短时间内完成收割、秸秆还田，就算农民明白秸秆还田好，也不可能耐着性子坐等秸秆还田机，错过收种

近日，一款名为“车托宝”的手机托架热销，被宣传为“开车上网两不误的神器”。一网店客服人员介绍，“我们的产品不是危险物品，本身不具有危害性，就是为方便司机操作手机而研制的，碰到交警也没问题。淘宝上销量最高的卖家，30天内交易成功600多笔(10月26日《金陵晚报》)。”

“车托宝”可根据不同车型的方向盘设计，把手机直接“贴”在方向盘中央。近年来，我国私人汽车拥有量逐渐增多，与汽车有关的用品和发明在市场上也琳琅满目。但是，驾驶员开车时玩手机，是道路交通安全法明确禁止的，车内乘客也不会有安全感。“车托宝”这样的商品，会分散驾驶员的注意力，一旦遭遇事故，安全气囊弹出，会给驾驶员造成伤害，后果难以预料。

还有人“发明”了另一种汽车用品“安全扣”。有的驾驶员开车，没有系安全带的习惯，一是怕麻烦，二是感觉系上安全带很不舒服，偏偏很多汽车又设置有未系安全带就报警的功能，于是，“安全扣”应运而生。插上“安全扣”，汽车会默认系上了安全带而不再发出报警声。这种名含“安全”的汽车用品，其实在危害安全。

“车托宝”、“安全扣”等汽车用品，给驾驶人或乘坐人带来了安全隐患，有人称之为最不靠谱的发明。这样的“发明”，以赢利为目的，在市场上广为销售，对购买使用者而言，隐含着生命危险或违法代价，是标准的缺德商品。对销售这样的商品，法律是没有规定的。消费者权益保护法规定，经营者应当保证其提供的商品或者服务符合保障人身、财产安全的要求，对可能危及人身安全的商品和服务，应作出真实的说明和警示。

但事实上，这类害人发明、缺德商品销售很火，值得关注。这类商品，迎合了某些消费者的需求，他们在购买“车托宝”、“安全扣”时，明知这些用品会影响行车安全，明知其做法与交通法规要求不符，仍心存侥幸，是交通安全知识和安全行车意识缺乏的表现，是在拿自己和他人的生命开玩笑。主观上看，是因购买这些商品的消费者不理智，客观上看，则是因有这样的商品销售满足这些消费者的需求。
汽车用品对行车安全的影响，并非驾驶员一个人的私事，更是关系到其他车辆和人员安全的公事。因此，笔者认为，对有碍汽车行驶安全的汽车用品，应实行两头抓：一是，交通管理部门应当加大查处力度，发现机动车驾驶员使用这些商品，应予以没收，对因玩手机、不系安全带等形成的交通事故，应对责任人从严处罚；二是，对不符合汽车安全行驶规范的汽车用品，市场监督管理部门应予以必要的警示、劝诫，甚至依法制止或杜绝其销售。

有碍安全的汽车用品不该有市场

□下广春



明州论坛

在环保部25日召开的京津冀及周边地区空气重污染过程专家解读会上，中国环境监测总站研究官官正宇分析，此次空气重污染过程的原因主要有4个方面，其中秸秆焚烧影响明显。据卫星遥感监测，10月5日-10日共监测到火点278个；10月17日-20日监测到火点659个；10月23日共监测到火点106个。秸秆焚烧对本次重污染形成和加重起到了推波助澜的作用(10月26日《中国青年报》)。

就该“欲正人，先正己”

□易其洋

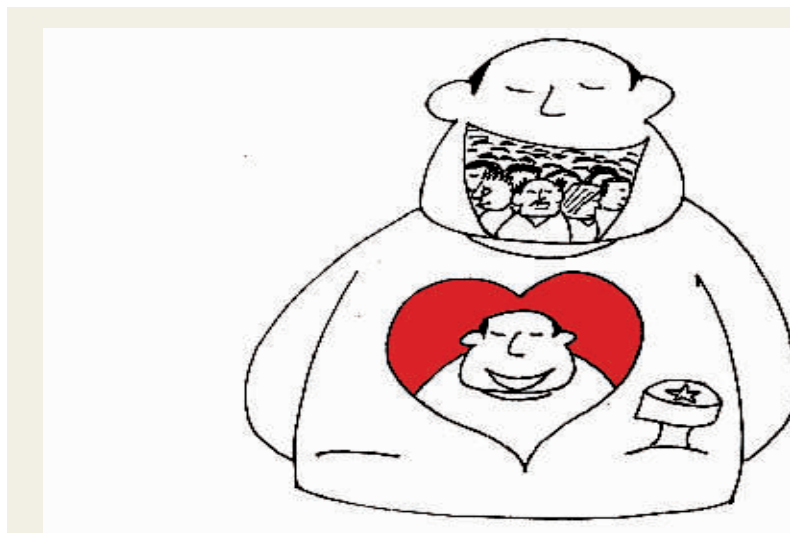
杭州市2014年的“公述民评”第三场主题是“问治堵”。公述，是公职人员公开述职；民评，是接受民众评议。进入民评代表提问环节，“杭州广播名嘴”叶峰质问杭州市交管局局长乐华：如果你们是坐地铁，而不是坐公车来，既省钱又省时间，还能“绿色出行”做出表率，岂不是更好？并“逼”得乐局长做出了“每周至少有一天绿色出行”的公开承诺(10月25日《钱江晚报》)。

像杭州一样，现在许多城市成了“堵城”。责任当然不能全算在交管局领导的头上，但既然政府倡导“绿色出行”、“公交优先”，那么，领导和机关，特别是分管治堵的主要领导，比如交管局局长，就应该率先垂范，身体力行。叶峰问得在理：从杭州市交管局出来，步行不到300米便有地铁站，每人票价3元钱，正常运行时间21分钟，交管局局长带队来谈“治堵”，为啥非要花那么多时间，开公车而不坐地铁呢？
正所谓“打铁先要自身硬”，身为领导干部，要求别人做到的自己首先要做到，要求别人不能做的自己要坚决不做，这样说才不会硬气，才有底气，别人也才愿意听、跟着做。反之，交管局局长说城市

要“治堵”，大家应该少开车，大谈特谈“绿色出行”，自己出门却高不开车——如此“说一套做一套”，不光没啥号召力、说服力，还可能被市民“你绿色出行了吗”的反问塞得哑口无言。

实际上，这种只要求别人、不要求自己的“手电筒”式思维和现象并不少见。比如，一些领导台上讲严于律己、清正廉洁头头是道，背地里却贪污腐化、买官卖官；一些执法者说起公民要遵纪守法来口若悬河，自己却信奉“人情大于法”“权力大于法”“关系大于法”，徇私枉法、知法犯法；一些媒体批评民营企业用工不规范、不合法，自己“同工不同酬”“加班不给钱”等现象却很严重；一些教育主管者谈“教育均衡发展”“零择校”句句在理，给自己的孩子选好学校、挑好老师却不落人后……

我想，交管局局长在畅谈“绿色出行”时，被人问到为啥是开公车而不是坐地铁来的，应该是很尴尬的。尴尬的实质就在于，欲“正人”，却未能先“正己”。其实，这样的尴尬，不该只是交管局局长才有。只不过，好多次时候，一些领导有权力提这样的要求、发那样的指示，民众却没有机会和权利评价、质问。不然，像乐局长那样，大庭广众之下被问得如坐针毡，不做出“绿色出行”的公开承诺，恐怕是下不了台的。



嘴里和心里

管娇丽 绘

听证会代表应与听证事项利益相关

□魏文彪

24日，一名北京市公共交通调价听证会消费者代表，因日常出行的交通工具是私家车，其代表资格未被审核通过。据悉，人选更迭在北京市消协代表选取中高属首次(10月25日《京华时报》)。

日常以私家车作为出行交通工具，必定会对当前公共交通的现状缺乏深入了解，对经常乘坐公共交通出行市民的疾苦缺乏亲身感受。因此与公共交通调价有直接利益关联，这样的人如果成为调价听证会

消费者代表，难免会缺乏为消费者利益代言的动力与勇气，进而在一定程度上影响价格听证会的结果。北京市消费者协会取消其公共交通调价听证会消费者代表资格，是必要之举。唯有价格听证会消费者代表与听证事项利益密切相关，才会对相关听证事项深入了解，也才会真正为消费者利益代言，这样的听证会才会更加公平合理。

当前不少地方举行价格听证会，还一定程度上存在不同问题。比如，

听证代表中，企业代表数量过多、占比过大；提交给听证会的成本报告由企业单方提供，无法保证其真实无水分；听证会仅提供不同幅度的涨价方案，让听证代表做“涨价选择题”，以及即便更多的听证代表反对涨价，但是相关涨价方案依然最终得到执行等。这些现象导致价格听证会旨在维护消费者利益的效用难以得到充分发挥，沦为走过场形式。

提供公共服务的企业，理所当然具有最大程度降低成本与追求自身利益最大化的本能。所以，要确保消费者利益得到切实维护，真正让价格听证会最大限度发挥作用至关重要。人们期盼各地能通过各种有效举措，祛除影响价格听证会公平公正举行的因素，让消费者权益真正落到实处。