

谁给了物业收取“买路钱”的权力？

□ 子非鱼

“快递车出入小区，竟然要办理400元的通行证。”近日，北京市丰台大红门锦苑小区物业收费问题引发小区居民不满，质疑其合法性。物业表示，封闭式小区，实行收费通行证是为方便管理。(7月18日《新京报》)



留下买路钱 王恒/漫画

对于快递车进小区收费之事，该小区保安队长表示，缴费400元，其中100元为押金，但押金不退，进出时需出示通行证。“通行证”的使用时间是两个月以上，可能几个月，也可能半年，“我们也说不准”。这就是说400元的“通行证”也只能使用几个月的时间，过后还得要买“通行证”。显然，要快递车买“通行证”并不是出于方便管理的需要，不过是打着安全和方便管理的幌子，真正的目的是物业以此创收。这很有点“此路是我开，此树是我栽，要从此路过，拿出买路钱”的味道。

快递车进小区要收费，货车进小区要收费，小区外居民进小区幼儿园要买门卡，小车接送幼儿要收停车费……近年来，物业收取“入场费”的乱象时有发生，只不过没有像这家物业这么狮子大开口。而所有收取“入场费”的物业都有着同样的理由——为了安全、方便管理。难道收了“入场费”就安全了，就方便管理了？其实，收不收“入场费”与安全和管理并无多大关系，收了入场费车子进小区照样是要去哪就去哪，照样没人过问、没人管理。

收快递车“入场费”为难的不仅是快递员，更为难了业主，尤其是为难的老年业主，从住处到小区门口少说也有好几百米，老年人本来就腿脚不灵、行动不便，要他们跑那么远的路拿包裹，不是为难是什么？于情于理物业都不该如此的损人利己。我国邮政法明确规定，邮政企业采取按址投递，住宅小区管理单位等应当为邮政企业投递邮件提供便利，不得拒绝邮政投递人员进入。对于快递车出入小区的问题，北京市康达律师事务所律师韩骁表示，快递企业虽不属于邮政企业，但出于方便居民考虑，也不宜阻挠快递企业投递。

那么，是谁给了物业收取“买路钱”的权力？当然没人给予。但生活中，有些管理部门对少数物业收取“入场费”的行为常常以“调解”的做法来处理，并没有按照相关管理办法来制止和制约，也是使得少数物业违规收费的一个原因。其次，目前法律也没有明确规定有关物业收取入场费的问题，使得管理部门处理起来缺乏硬度。规范物业收费，消除物业收取“买路钱”的乱象，需要补上法律的短板，也需要管理部门该硬之时硬起来。

非常道 | FEICHANG DAO

“缺失法律和理性，爱国的情绪就会跑偏、滥用”

河北乐亭县肯德基餐厅7月17日受到某些“爱国”青年围堵，他们打着的横幅上写着“抵制美日韩菲，爱我中华民族，你吃的是美国肯德基，丢的是老祖宗的脸”。社交媒体上流传的一些视频信息显示，有类似青年在麦当劳、肯德基店内滋扰顾客，斥责消费者不爱国。

针对这些行为，已经有清醒的媒体发声，指出其乖谬之处。钱江晚报评论认为：“缺失法律和理性，爱国的情绪就会跑偏、滥用。”概括钱晚评论，核心观点就是：爱国不是挡箭牌，更何况肯德基从雇员、产品、税收及经营等方面，早已本土化。

微声音 | WEI SHENG YIN

曼德拉告诉我们

①勇敢的人并不是感觉不到畏惧的人，而是征服了畏惧的人；②在事情未成功之前，一切总看似不可能；③生命中最伟大的时刻不在于永不坠落，而在于坠落后总能再度升起；④怨恨如同牢狱，原谅别人，等于升华自己。昨天是曼德拉诞辰98周年，也是曼德拉国际日。缅怀这位善良的老人，致敬！

@人民日报

夏日养生，“三三法则”

①三伏天里“吃三肉”：羊肉逼寒、鸡肉恢复、猪蹄补充维生素；②“食三瓜”：苦瓜清热、冬瓜利尿、丝瓜凉血又解毒；③“吃三叶”：薄荷沁脾、藿香防暑、荷叶清香增食欲；④“喝三汤”：海带绿豆促消化、扁豆薏仁健脾胃、冬瓜莲子解渴生津……

@人民日报

世相杂谈 | SHI XIANG ZA TAN

拆座增客 违背大公交的改革方向

□刘义杰

上海市人大代表王玉香此前提出了旨在增加轨交运能、在地铁列车设无座车厢段的建议。日前该建议得到了申通集团的答复，申通方面表示，早高峰时段，上海轨交路网大多数线路满载率均超过100%(介于满载和超载之间)，最大满载率接近130%(接近超载极限)，但目前不会在路网推广“通过拆除座位增加载客量”方式的应用。(7月18日澎湃新闻)

如果地铁车厢不设座位，笔者很难想象，这还是载人的地铁？更像装粮食或者牲口的货车。众所周知，这样的货车考量的不是所载物品的舒适度，而是能多载一点是一点，考虑的是效用。

毫无疑问，地铁的效用是载客，但载客不是装载“客人”，其前提有二：一是保证乘客的安全，如果取消座位，将使车辆处于严重超载状态，大大超出车辆承载能力的安全设计极限。超出极限，那么就有安全问题，而如今车座仍在的情况下，已经出现了严重超载，导致部分列车底部转向架甚至出现了裂纹。从这个角度来说，这位人大代表的考虑真是欠周到。

其二，那就是尽量地提高市民出行的舒适度。城市迅速发展，由于在公交方面的欠缺，导致了人们出行难。在公交、地铁上，且不说无座可坐，而是人挤人的局面。其降低人的出行舒适度，那么，人们自然会加以避免，结果是私家车的大量涌现，过度借助私家车出行，又导致了交通的拥堵，进一步降低了人们出行的舒适度。

大城市挤地铁难亟待破解，车厢就像“沙丁鱼罐头”的局面也需要改善。而这个改善，不能追求快，也不能追求低成本，而是旨在让人们出行舒适起来、体面起来。在欧美国家，不管是富商、官员，还是城市普通老百姓，往往选择乘坐地铁出行，其中有方便省时的原因，更有舒适度方面的考量。

每个人都有追求一个体面出行的权利，这一局面的促成，需要政府部门的正向的努力。而拆除地铁座椅，无疑是在向相反方向用力，说得难听点，是在拆掉乘客们的尊严。

探访格力电器实验室

一根针掉地上的“噪音”都要测出来



熟悉格力产品的消费者都知道，格力空调的运行噪音非常小，甚至可以忽略不计。格力是如何做到的？

实际上，为了准确探知空调的噪音来自哪里，格力建设了噪音实验室，检测一台空调运行发出的声音。在格力电器的噪音实验室里，笔者看到十几平米的房间，墙壁上布满了消音设备，让整个房间异常安静，圆珠笔在纸上写字的声音都清晰可见，“这种环境能发现空调的任何噪音。”实验室测试中心主任苏升卫介绍。

与其他企业的噪音实验室不一样的是，格力对噪音监测的要求更加严格。“国标对空调最大风量的噪音有要求，而格力对空调中档、低档风量的噪音都有要求，只要是消费者会使用到的工况，我们都要严密监测，一旦发现问题就要改进。”

为了更加准确地发现噪音，格力电器请来了中国家电研究院噪声研究所承建噪音实验室，配备了最专业的测音设备，“比如我们这里的一套噪音测试设备就需要60多万，目的是能够监测到最细微的噪音，哪怕一根针掉落在地上的声音都能监测出来。”

据了解，格力的噪音实验室不仅能够检测产品可能存在的问题，也可以对用户感到不舒服的噪音进行频谱分析，准确找到噪音部位，协助开发人员降低产品噪

音，“可以说每一台格力新品上市前，都会经历最严格的噪音实验，让用户真正体验‘静音’的感觉。”

“破坏性”实验：“千锤百炼”才能过关

从零下15℃到高温48℃是怎样的体验？实际上，格力空调在上市前都要经历这样的“坎坷”，“要保证空调即使在极端的天气里也要能够正常运行。”苏升卫介绍。

在格力电器合肥生产基地里，有专门的温差实验室，抽检来的空调或者新品上市前，会被摆放在密封的房间里，体验冷热的变化，“温度会不断调整，产品只有经过长时间低温和高温的循环考验，才算合格。”现场工作人员表示。

格力实验室并不满足于产品的冷热，更加严苛的“破坏性”实验，还在等待着这些被抽检上来的产品。

对于家电产品来说，运输过程中造成的损伤非常大，为了降低空调的运输伤害，格力做了大量实验。

在格力电器的破坏性实验室里，一台包装完好的空调被机器抬高到一定的高度，突然掉落，“因为在运输过程中，很多产品下车的时候可能是被运输人员扔下来的，我们在包装的时候就考虑到这一点，保证包装好的产品即使高空掉落也不会损害。”实验人员表示，他们还会将包装

好的产品从4米高的卡车上推下来，然后再检测包装箱里的产品有没有损坏。

另外，格力还会将产品固定在一台晃动台上，模仿运输过程中的颠簸场面，不停地振动，以查验包装有没有受到损害。

可以说，格力的每一件产品，都要经历“千锤百炼”才能过关。

可靠性实验：机器连续运转三四年

在格力电器众多的实验室中，有一个长期运转实验室，里面摆放了不少空调成品，“这里的机器都是24小时运转的，从建成长期运转实验室以来就有这些机器，有的机器已经连续运转了三四年，从来没有停过机，一直运作良好。”实验室工作人员介绍。

由于空调是由上千个零部件组成，其中每一个元器件如细小的管路件在运行时出现问题，都会直接影响到空调的性能，为此格力电器设置了专门的实验室，让产品都经受恶劣工况下长期运转测试、环境与老化实验、盐雾实验、噪音测试、高低压启动测试、电器安全测试、电磁兼容测试等，“比如电器安全测试，我们会模拟电压不稳的情况，看空调的运行情况，可以说是环境怎么恶劣怎么来，不停地‘蹂躏’接受实验的机器。”苏升卫表示，经过这些长期的实验，才能证明机器的可靠性。

噪音实验：听见一根针掉落的声音

很多空调在运作的时候都会发出一些噪音，而这些噪音都是格力的“敌人”。