

■视点聚焦·南京酝酿收道路拥堵费

收拥堵费能解决问题吗

交通拥堵已经成为制约城市发展的一大瓶颈,如何解决城市交通拥堵,这已成为社会各方关注的焦点。在去年的“两会”期间,南京市政协委员提出的不少热点提案,现在已经有了回音。就顾苏宁委员建议,采取措施限制私人小汽车无序发展的提案。南京市发改委答复称,在必要和适当的时机,对部分通道、中心区等实施高峰期道路拥挤收费。(1月7日《东方早报》)

■反方 不如发展低价公共交通

我看了这篇报道,第一感觉是苦了私家车主,以后可能要多掏一笔钱;但乐的可能是另一个坐车群体——享受公车待遇的人。

即使向公车一视同仁地收取交通拥堵费,也不过是“羊毛出在羊身上”,大量公车照开,路照堵。而且,某些人为了省钱,说不定更加依赖公车办私事。也就是说,到头来,交通拥堵费是收了,在短

时间内,闹市区的道路或许会畅通一点,但这不过是给公车私用者更好地享受不堵车的机会。

笔者以为,城市管理者在交通拥堵问题上,除了管制之外,更重要的是承担起更多的公共服务责任。首先要大力完善公交系统。比如说,北京公交大大幅度降价,真正做到让利于民,用低价格吸引人们使用公共交通,用便利的公交换

乘,让人们更加依赖公共交通;其次是从制度上严格限制公车滥用,就像北京为了预防中非峰会的交通拥堵问题,公车停了一半,道路马上就畅通了。既然出发点是为了畅通交通,那不妨眼界放长远一点,不要动不动拿向老百姓收费说事,先问问自己要为老百姓的交通便利创造了多少条件,付出了多少努力!

(毕刚 广东 职员)

■正方 给一个机会试试又何妨

伦敦市政府为缓解交通拥堵,从2003年2月17日开始,对在周一至周五早7点至晚6点半进入市中心约20平方公里范围内的机动车,每天征收5英镑的拥堵费。伦敦成为英国第一个收取拥堵费的城市。此后,收费区域不断扩大,收费标准也提高到目前的8英镑。这一政策实施一年后效果显著,伦敦市中心的车流量减少了30%,拥堵现象也比收费前减少了30%。越来越多的人不再开车上班,而纷纷选择乘坐公共汽车和地铁,使公交运营收入增加了两成。

不仅如此,2006年11月14

日,英国伦敦市长加大了这种调控手段,他再次宣布改革交通拥堵费征收办法,对在周一至周五白天进入伦敦市中心等拥堵区域的大排量汽车征收的进城费从每天8英镑提高到25英镑,交通拥堵的问题得到了进一步解决。虽然,英国具有英国的国情,伦敦有伦敦的特殊性,但是,作为城市,必然有许多共同的地方。既然伦敦市长通过以上方法能够解决城市交通拥堵,那么,这种做法就值得我国的城市学习与借鉴。

事实上,通过征收拥堵费来解决交通拥堵问题,这种做

法在理论上的论证更是非常充分。英国纳皮尔大学交通研究所主席麦肯·布切南就曾说:“最有效的方法是对道路的使用进行收费,宗旨就是要让整个城市转起来,通过一整套办法让它的公交系统更有效率,大家更愿意使用公交系统,才能解决这样一个问题。”国际交通专家菲利普·鲍威也认为:“收费是有益的,因为第一它能减少车流量,第二它能给交通系统带来收益,第三小轿车流量减少有利于公交车的运行。”既然有成功先例,我们何不借鉴一下,尝试一番?

(林建平 四川 职员)

■公民发言

打破政府采购中的“潜规则”

1月将举行的江西省高等级公路管理局路面设备招标中,从一开始购买标书、报名甚至到招标结束,注定所有国产自主品牌生产厂商只能成为一旁的“看客”。根据该项目招标公告,此次政府采购的绝大多数路面设备必须是“国外知名生产厂家原装产品或在国内投资组装”。

(新华社1月7日电)

其实,世界上任何一国的政府采购,因其使用的是国民上缴的税金,所以在采购时都规定必须对本国产品予以倾斜。在我国《政府采购法》中已经有明文规定,“政府采购应当采购本国货物、工程和服务”,除非“需要

采购的货物、工程或者服务在中国境内无法获取或者无法以合理的商业条件获取的”。但是,像江西这样的“违法”采购要求竟然能够堂而皇之地公之于众,可见《政府采购法》在具体落实中的局面堪忧。

政府采购的歧视现象不仅局限在对内资企业。最近一段时间,有关政府采购中的不公平和违规问题屡见报端。在医药领域,政府采购中甚至出现了集中采购药品价格高于市场价格的怪现象,令人叹为观止。

诸多怪现象的一再发生,彻底背离了政府采购体制的初衷。实施政府集中采购的目的

是为了抑制分散采购过程中的寻租行为,节省财政收入,但是,如果机制不健全,监督不力,反而会产生更加恶劣的结果,造成集体腐败,而且是在“公平、公开、透明”的堂皇旗帜下的集体腐败,这便是政府采购过程中的“悖论”。

导致政府采购中问题连出的关键在于执行监管不力。虽然我国《政府采购法》早已实施,但是,配套法规不健全以及监督环节弱化等因素的存在,导致我国的政府采购尚存在诸多问题。一个公平的政策如果在执行中出现不公平,即使再好的政策,也很难收到最佳效果。

在政府采购中,公平政策的制定是基础,而在执行中贯彻公平原则更为重要,否则政策只能是一纸空文。而现在出现的所谓“潜规则”或“行业惯例”,使政府采购的公平原则在执行层面上遇到了阻碍,形同虚设。只有真正做到执行公平、监督强势,让政府采购中的腐败问题、失职问题受到严厉的惩处,才能让更多的厂商积极地以高性价比的产品参与政府采购,有利于降低政府采购成本。同时,也只有让更多厂商参与竞争,才能鞭策企业不断创新、更新技术,有利于推动产品和技术创新发展。(马红漫 上海 职员)

■热点纵论

辞职官员复出,不必大惊小怪

原国家环保总局局长解振华因2005年11月松花江污染事件引咎辞职。2007年1月5日下午,解振华的名字出现在国家发改委网站最新领导名单中。最新的消息来源说,解振华分管的领域已经确定为环境保护和资源节约,这也是他最为擅长的领域。

(1月7日《现代快报》)

解振华不是第一个辞职后复出的官员,因非典去职的原卫生部副部长张文康和北京市市长孟学农,以及因重庆开县特大井喷事故辞职的中石油天然气集团公司前总经理马富才,都已经在新职位上履行职责。戴“罪”立功古已有之,重返政坛的官员中外皆有,辞职官员被重新委以重任,本身不值得大惊小怪。但一个必须面对的问题是,当辞职官员复出政坛

的现象不再鲜见,相关的制度建设不应缺席。

解振华一度享有良好的声誉。或许正因为此,解振华辞职之初,不仅有舆论推断若干年后会复出,还有学者预言“解振华还有东山再起的机会”。无论出于情理,解振华复出都不应该太令人大惊小怪。但政治生活的一种常态应该是,一个因主动担责而自动放弃职位的官员,他的政治前途不应该由舆论推断或者学者“预言”。不能说舆论推断和学者预言完全是空穴来风,但是,仅仅靠推断和预言出来的复出,其实并未代表真正的民意。因为民意只有通过制度得以固化后,才能转化为可操作的措施。

事实上,无论解振华当初引咎辞职赢得了多少惋惜,他不过是老老实实地践行了《党

政领导干部选拔任用工作条例》。该条例第59条已经明确了引咎辞职的定义及适用范围,尽管像解振华这样级别的官员主动请辞目前还算凤毛麟角,但相对于因失职造成的重大损失而言,毕竟算不上冤枉。从这个意义上说,解振华因松花江污染事件请辞是个人的不幸,却维护了制度的严肃性。但从解振华“东山再起”的情况看来,复出并担任要职是个人之幸,却是制度之不幸。

对颇具才能而偶然犯下错误的官员永不再用,这无论对本人还是社会,都是一种浪费。更何况,引咎辞职属道义担责,和事故的直接责任人受到党纪国法处理是两回事。让德才表现突出却因突发事故引咎辞职的官员适时复出,从某种意义上说,可以视为一种政治理性。

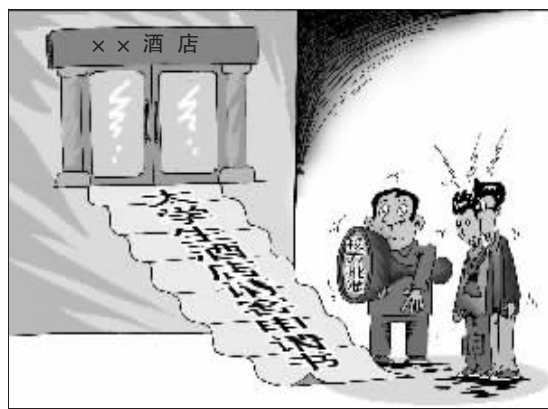
但需要明确的是,如果没有科学的制度支撑,复出的随意性取代了严格的程序性,必将令官员问责制度的严肃性和权威性受到致命的消解。

与官员问责制度相对的辞职官员复出制度,不仅是民众所需要的,也是复出的官员本身所期盼的。无论新提拔还是辞职后复出,通过制度化程序赋予权力的官员,显然比通过非正常程序获得权力的官员,在履职时更有底气。同时,有了一套包括复出条件和程序的复出制度,会让被问责但不符合复出条件的官员心服口服。

我们已经有了较为完整的官员选拔任用制度和官员问责制度,但被问责官员的复出制度却是一片空白,这片空白理应当早填补。(朱述古 四川 公务员)

■漫话天下

学生请客 学校没必要紧张



江西理工大学日前出台规定,学生到酒店请客吃饭需向学校领导递交申请,在领导批准后方可吃“大餐”。学校出台此项措施的初衷本是限制学生过度消费,帮助学生树立健康正确的消费观,但也有些学生对此持不同看法引发争议。

(据新华社1月7日电)

先是有大学为保证宿舍秩序,不许同学互相“串门”,随后有中学不许学生晚上上厕所。这些令人啼笑皆非的荒唐花招,接二连三在号称崇尚科学与知识的校园生根发芽,着实令人意外。这种念头,不论于国家的大政策也好,还是老百姓的利益也好,都是背道而驰的。当然,我相信有关部门酝酿这项政策,正是意识到过多的汽车涌入闹市给人们带来不便,从而不得不采取的限制措施。

(张飒 江苏 职员)

不说别的,学生请客是学生的自由,只要这钱不是偷的不是抢的。至于消费观

念正不正确,跟请客吃饭没有必然联系。而且何为健康正确的消费观念,一百人有一百个标准,学校怎么可能给学生的消费行为“一刀切”出一个统一的标准?

我想,规则出台后,学校领导自然会忙得焦头烂额。本来就日理万机了,如今每天还要面对大量学生递交上来的“请客申请”,然后还要一一审核,合格的批准,不合格的打回。想想都好笑,难道这学校领导就不用干其他事了?关键是,学校领导根据什么标准来决定批还是不批?如果学生不打报告就请客了,“该当何罪”?

显而易见的事实是,不少学校的管理陷入了机械化、简单化的怪圈。其实,最好的教育办法,应该对学生的行为给予足够的尊重与理解,让学生多一些自主选择,而不是任何事情都是设法画框画线,然后把学生打造成同一个模子出来的产品。

(江宜/文 刘道伟/图)

■公民发言

高楼爆破 没什么好骄傲的

昨晨7时17分许,随着一声闷响,浙江杭州西子湖畔第一高楼——浙江大学湖滨校区教学主楼成功爆破。这一高67米、20层的大楼轰然倒下。上千市民前往现场目击了这幢建成仅16年的高楼提前走完“一生”。

(1月7日《现代快报》)

由于这座高楼影响西湖景区的整体景观,为恢复西湖往日风貌,城市管理者决定对其进行爆破拆除,如此“壮士断腕”的魄力令人敬佩。西湖第一高楼完美爆破,在某些人眼里似乎是一种骄傲。但曾经是标志性建筑的西子湖畔第一高楼,短短16年时间便走完“一生”,也不由人为之惋惜。

记得姜昆在一个相声里曾经异想天开:给马路安装一个拉链。这样,需要给好端端的马路下埋设什么管道,只要把拉链拉开就行,埋完了再拉上。如此反复,不但可以提高效率,还减少了对马路开膛破肚的浪费。然而时至今日,这种现象在全国的城市建设中不仅没有减少,反倒愈演愈烈。曾经傲视当地的西湖第一高楼如此“短命”,怎不让人为之感到遗憾?

城市建筑作品作为“凝固的音乐”,有其深刻的历史渊源和社会人文背景。但最近几年,一些地方“经营城市”的理念正在悄然兴起。“经营城市”当然要有经营的象征、经营的载体,建设大广场、大绿

地和高楼大厦,似乎成了最常规的手段。而“葱花爷钱不心疼”,城建项目由政府财政投资,一些官员在城建中树立形象工程,个别单位也乐得从建了拆、拆了建中获得利益。于是,城市成了大工地,类似“8年5次重复修花坛”的新闻也屡见不鲜。

城市建设必须遵从城市整体的环境和长远规划,不但在时间上要有一定的前瞻性,充分考虑到城市今后几十年中的发展趋势,在空间上也要“左顾右盼”,既要考虑局部的建设,也要考虑整个城市的发展需要。如果仅仅将其作为官员的政绩工程,一味着眼大建筑的气派,追求第一高楼“养眼”,最后就免不了今天建,明天拆。据说这幢高楼因为离西湖仅500米之遥,在建造之初就曾引起各方争议,尽管现在已经融入当地的景观,但还是避免不了被拆除的命运,岂能不令人扼腕。

我们常常慨叹巴黎、伦敦这样的国际大都市建筑历经几百年而不落后,其整个城市格局与风格保持不变。在国内,红墙琉璃瓦的故宫让国人骄傲,小桥流水人家也已成为“世界文化遗产”。这些建筑之所以能够历经数百年不变,显示出的是深厚的历史与文化内涵。与之相比,西子湖畔“短命”的第一高楼,难道不令人为之汗颜? (高君波 湖北 职员)