

汽车票不涨价是政府义务回归

■今日视点

还没从“火车春运不涨价”带来的兴奋中走出来,我们又迎来了一个好消息——江苏省物价局规定,今年春运公路客运也不能涨价。

(新闻详见今日快报 A8 版)

如果说火车票春运不涨价的消息还让人有一种“被幸福突然击中”的恍惚,那紧随而至的“公路客运也不涨价”的消息就让人有了一种期待中的惊喜——这种惊喜不仅来自于省下几两银子的现实快感,更来自于物价部门对民意最迅速的响应。事实上,在铁道部1月10日刚刚表示“火车票春运不涨价”之后,在第二天的报纸

上,除了一片叫好之声外,就有人敏感地提出:火车票不涨价了,汽车票呢?还要继续涨下去吗?这不仅是一种质问,更是一种现实的民意期待。没想到物价部门的回应来得如此之快——在媒体提出这一质疑的当天,江苏省物价局就明确表示今年春运汽车票也不涨价。

铁路、公路春运涨价的终结,是民意的一次胜利,但其意义远远不止于此,它更给了我们进一步厘清公共服务领域责任和义务的可能。在现在的市场环境,铁路客运和公路客运都是垄断资源,这一特性在春运时期显得尤为突出,何况它们又都属于典型的公共服务。公共

服务应该对市场概念有一种天然的警惕,政府部门应该通过相应的举措凸现出春运的公共服务特性,不仅要遏制客运部门借机涨价的冲动,更要保证客运服务的质量,这是政府部门的义务和责任。但在终结春运涨价之前的现实中,政府部门的义务和责任却被令人尴尬地淡化了——于是,春运期间的客运服务在市场化名义下成了涨价的代名词,管理部门对此却不闻不问,任由回家心切的老百姓成了垄断暴利的牺牲品。

如今,铁老大终于低下了曾经“高昂”的头,公路客运也被套上了“春运不得涨价”的笼头。作为一个普通的

旅客,我希望这不是相关部门一时的大发善心,而是真正意识到了政府部门在公共服务中责任义务之后的纠错之举——如是前者,那么“春运不涨价”只能是一时一地的风景;如是后者,“春运不涨价”将有可能成为今后公共服务领域凸现公益性一个标本。这个标本将为我们提供宝贵的经验:民生领域的服务将如何合理分摊成本,政府部门的义务应该在其中如何体现,老百姓将有多少免于涨价困扰的权利。我们希望,在“春运不涨价”之后,会有“气价不涨”、“水价不涨”、“电价不涨”之类的好消息接踵而至。

本报评论员 赵勇

春运不涨价,会不会平时涨价?

■视点链接

铁道部新闻发言人王勇平在接受采访时说:2007年铁路春运客票价格不上浮,铁路因此需要多承担近3亿元的成本。

(1月11日《中国青年报》)

铁道部的言下之意是它掏出了3亿元优惠了旅客,这账算得可真蹊跷。

前几年的春运涨价,铁道部从未提到过成本,成本也从来不是春运涨价的理

由,只说是“削峰填谷”,那么为何现在取消了涨价却要大谈成本?我的意思是,既然当初的涨价与成本无关,那么现在取消涨价也理应与成本无关,因此“取消涨价让铁道部多承担了3亿元成本”纯属废话。

自宣布春运不涨价后,就有人质疑铁道部只是取消涨价而不说明为什么要取消,这乍看起来是有点没事找事,但现在想来这是明智的。取消春运涨价固然是件大好事,但好

事也要说个理由,涨价要给个理由,取消涨价也要给个理由,不能是铁道部想涨就涨,想取消就取消,至少要让人知道为什么要涨又为什么要取消,知道了理由,我们才能判断是对是错。

什么都不解释,说取消就取消,取消后又开始大谈成本负担,一谈成本我们就会想,这铁道部多承担的3亿元怎么解决?铁道部门不是慈善企业可以让老百姓吃免费午餐,它是企业,有成本核算,

必须有其他办法冲减这一成本,春运不涨价了,那么其他的办法就可能是火车票涨价或干脆就是国家财政补贴。如果是这样,“春运不涨价”其实就是悲剧的前奏了。

这年头老百姓最怕垄断企业算成本,邮政部门也好,中石化中石油也好,一算成本就意味着要涨价,但愿铁路部门大谈春运不涨价所带来的3亿成本负担不会是日后火车票涨价的提前枪声。

(范大中 广西 职员)

■异论锋生

有一种致歉叫邀功

“我们向广大市民群众表示深深的歉意,并诚恳接受市民群众的批评。”一份《关于改善梅林关及周边区域交通状况工作报告市民书》同时出现在了深圳媒体上。

(1月11日《南方都市报》)

政府部门因为交通拥堵给市民道歉,肯定让老百姓有点受宠若惊的感觉。连道歉也能弄出这么大的动静,可见公仆意识之坦诚。

在这份由深圳市规划局、深圳市交通局、深圳市公安警局共同发布的“告市民书”中,除了谈到梅林关交通拥堵的现状与原因,并向广大市民表示歉意之外,所花篇幅最多的是近期缓解梅林关拥堵的几大措施。但我注意到,在其公布的5大措施中,远的是去年3月份已经完成,近的也在去年12月1日开展。这就不免令人怀疑,如此大张旗鼓地宣传整改成绩,究竟是“致歉”还是“邀功”?

既然是向市民致歉,就该诚心诚意地剖析不足。但长长的公告上,除了一句表示歉意的话之外,绝大部分是已经落实的整改措施,而这些措施并未使交通拥堵从根本上得以扭转。既然是这样,那么这个歉意是想向市民说明,他们“已经做了努力,但效果还有待于改进”?还是生怕市民不知道,通过媒体上“明说”来向市民邀功?

“成绩不说跑不了,问题不说不得了”,政府部门已经采取的措施,每天在路上经过的市民都看在眼里,而交通拥堵没有从根本上得以扭转的原因在哪里,他们却并不见得清楚。现在,把采取的措施大篇幅通过新闻媒体集中展示,在笔者看来,这种致歉倒是变相的向市民邀功。如此反话正说,的确透着一种别样的行政智慧,的确让人“不服不行”!

(程桂香 湖北 职工)



春运不涨价与郝劲松无关?

[中国日记之昌平专栏]

(作者系《南都周刊》副总编)

■核心观点

政府与民众应该是权力、责任和义务的关系,而无所谓恩惠与优待。春运火车票价的涨与停,是一个重大的民生事件。厘清其间的起伏变化和关键枢纽,对其他问题的讨论具有极大的参考价值。尽管结果是一个好消息,但是只有结果是不够的,导致这个结果的决策过程,也应该予以公开

如果政府并不是一个背对着民众的神秘人,而是一个由民意支撑、与民众互动的机构,那么它就不大可能放出一个什么消息来吓人一跳,坏消息不行,好消息也不行。

春运火车票不涨价的消息,其实就如突如其来地吓人一跳,甚至很多专家都不相信这是真的。这是不正常的现象,不过这毕竟是一个好消息,所以大家也不深究,忙着欢喜去了。

人们对于戏剧性的变化,总猜想有一个戏剧性的原因。于是有一个人成为媒体追逐的对象,他就是中国政法大学研究生郝劲松,因为他曾就春运火车票涨价一事状告铁道部,一审败诉,目前还是上诉中;同时,几天前他致信铁道部长,呼吁春运期间停止票价浮动。大家都想知道,是不是他的这封信起了作用。

铁道部也专门就此作了回答,说这事儿跟郝劲松写信并没有直接关系,主要是

我部体恤下情的一个惠民政策。

这是一个耐人寻味的回答。在我们的想像中,假如是一个特别在乎民意的政府部门,它的发言人哪怕装模作样也要这样说:感谢郝劲松和广大民众的意见,我部对你们的意见作了认真的考虑,决定予以采纳。

再无聊一点,也应该说:由于邮政方面的原因,我们还没有收到郝劲松的来信,但是对于所有监督我们工作的群众,我们都表示感谢,并以降价这个实际行动作为回报。

但铁道部不是这样做的,它的回答等于是说:爱告状你告吧,爱写信你写吧,我想涨价照涨,想降价也就降了,跟你们做的事没什么关系。

表面上看这是一种礼节和修辞的问题,其实它在本质上反应了政府部门和民众的关系。铁道部的确可以不在乎民众的意见,否则它早就停止票价浮动制度了——自从2001年实行这一制度以来,民怨如潮,专家、律师、人大代表和政协委员以各种方式进行了反对,但“铁老大”充耳不闻,岿然不动,让很多人完全不抱希望了,所以这一次的好消息才像一个愚人节新闻。

我们也可以假设,其实郝劲松这封信起了关键作用,被某领导看到并作了批示,只因铁道部碍于面子不予承认。这是否表明民意得到了尊重呢?

从结果来说,的确如此,但是它并没有程序上的普遍性意义,除非我们统统废除辛辛苦苦建立起来的制度性决策框架,退回到拉

轿喊冤的时代。

专家已经指出,春运火车票不涨价只是纠正错误,回归正常,并不是铁道部对民众的恩惠;所谓因此要多承担3亿元成本的说法也不正确,正确的说法是今年开始不要这3亿元的不义之财了,那么这么多年是否拿了若干亿不该拿的钱呢,是一个值得讨论的问题。

其实,这些说法还是太书生气了。无论是什么东西起了作用,领导批示也好,铁道部慈悲也好,舆论压力也好,必须有一个反证:假如不批示,不慈悲,不管舆论,会发生什么事情?

如果答案是什么都不会发生,“铁老大”仍然老大气派,那么你就必须承认,客观上的确是他们良心发现,才不涨价了。

在现代政治伦理中,政府与民众应该是权力、责任和义务的关系,而无所谓恩惠与优待。但在现实生活中,我们动辄就说政府和领导的恩情;特别是底层民众,其利益经常得不到保障,甚至被政府部门剥夺而不自知,而稍许将剥夺的东西还回一点,就要他们感激涕零,这不能不说是一种悲哀。

春运火车票价的涨与停,是一个重大的民生事件。厘清其间的起伏变化和关键枢纽,对其他问题的讨论具有极大的参考价值。尽管结果是一个好消息,但是只有结果是不够的,导致这个结果的决策过程,也应该予以公开,而不是让民众去猜测一封信到底被谁看到了。

本版言论评论员文章外均不代表本报观点

“老师嫖我才敲诈”是鬼话



■漫话天下

一名男老师多喝了几杯后被邀去洗浴中心按摩。他对按摩小姐动起手脚,口出污言秽语。不料小姐是他以前的学生,他未认出。看到十年前崇敬的老师,竟变为丑陋的嫖客,她就开始整他。先是发骚扰短信,再与男友联手无休止地勒索。

(1月11日《哈尔滨日报》)

正因为有了“师生相逢”的特定场景,不仅仅记者在描述时有意无意地突出了卖淫女因“偶像变嫖客”而生敲诈的动机,从网上的议论来看,不少读者也不由自主地将罪过的主因,归于了失足的男教师,但我觉得,这显然是一种误解。

报道虽然没有透露那名卖淫女以前有无类似的犯罪

记录,但从其与男友在老师嫖娼后的一个多月时间里,就循序渐进、环环相扣地先玩“短信吓唬术”,发现男教师果然很吃这一套,然后再升级到不断威胁并敲诈来3万余元钱财的过程来看,这分明就是一个早有预谋的犯罪计划。

就像某些贪官东窗事发之后,常会痛哭流涕地找一些似是而非的理由,来替自己开脱罪责。媒体报道为求凸显与众不同,有时也会不由自主地刻意寻求角度的“创新”。譬如刚才看到的一则报道说,女劫匪自称上网害了她。细细看罢,不过实施抢劫犯罪的女子平时挺爱上网而已(1月11日《半岛都市报》)。像这样把很是生硬地上网与抢劫联系起来,同样也是剑走偏锋的“炒法”了。

司马童/文 刘道伟/图

“环保连坐”不该只是风暴

■公民发言

环保总局再掀“环评风暴”。1月11日,该局副局长潘岳宣布,全国钢铁、电力、冶金等行业82个项目严重违反环评和“三同时”制度,涉及总投资1123亿元。环保总局将首次启动“区域限批”行政惩罚手段,对4个行政区域、4个电力集团所有建设项目实行停批、限批。

(1月11日《人民网》)

我们期待,“区域限批”剑锋所指,确能真正对一些地方或行业产生震动与威慑,更重要的是,能够以真正触动一些地方官员以及行业领导的利益诉求的方式,促其“限而后改”,推动环保治理的前行。但不容否认,这一进程依然是艰难的。

环保的悲剧性并不在于它的任务有多艰巨,而是它不得不受制于地方GDP增长的潜规则。那么环保部门此次决绝而坚定的“区域限批”,能否真正限制住一些非理性的发展冲动?事实上,当82个项

目不约而同地严重违反环评制度,也就预示着,至少在此前,相关审批程序在一些地方被置若罔闻,而其背后的关键因素,仍旧是地方保护与利益驱动。那么,“区域限批”能否最大程度地凝结起一些地方政府或行业管理层的环保共识,真正达到“限而后批”?

凝聚环保共识,已成为中国环保治理的关键所在。值得欣慰的是,在环保总局做出“区域限批”决定之前,已与发改委、国土资源部、安监总局等七部委形成共识。同时,环保总局也建议监察部门追究有关严重违反环评和“三同时”制度人员的行政责任。但是,在环境保护依然处于“多龙治水”的现状之下,中国的环保事业需要寻求更大的共识,这不仅包括国家部委之间横向的共识,更包括上下一致的共识。因此,我们不希望“区域限批”成为潘岳所担心的“呼啸而过一阵媒体热炒”,更希望“区域限批”能够真正凝结起中国更大的环保共识。(杨初 湖南 职员)

政府该出手遏止协会滥权

■一家之言

继中国烹饪协会就“开瓶费”申明“收费有理”后,北京、天津、上海、重庆四地消协立即针锋相对地发出联合声明称:禁止“自带酒水”的根本原因是酒水暴利,违反了相关法律、法规。

(《现代快报》1月11日)

消协之举固然可责,但它充其量是一个松散的民间组织,无法与站在中国烹饪协会背后的各大酒店力量抗衡,往往止于徒劳的呼吁。更可怕的是,中国烹饪协会就“开瓶费”申明“收费有理”,是一个危险的征兆。它似乎表明,某些行业协会在逐渐脱离“二政府”角色的同时,又开始充当行业利益代言人的角色,这本无可厚非。但协会具有的集体博弈效应,很容易将

这种市场权力放大,异化为本行业谋求暴利的工具,形成市场经济中特殊的“计划性堡垒”——只要行业协会召集几大主要企业坐下谈判,形成一个心照不宣的“行规”,就可以随意侵占消费者的权益。

因此,“禁带酒水”之争,除了各地消协的各自抗争外,政府也不应继续充当“沉默的影子”。中国烹饪协会就“开瓶费”申明“收费有理”,已经超越了正常的经济活动范畴,是对消费者主权的公然挑衅,也是对法律调节市场秩序的无视,还可能引发其他行业协会群起效仿,最终形成“霸王条款”横行的“酱缸文化”。如果此刻政府还不主动采取行政或法律手段进行干预,以“开瓶费”为首的平等格式条款就会继续损害消费者利益,扭曲市场本质。(毕舸 广东 职员)