

解决买票难,铁道部啥时能有准信

■相关官员给出的“时间表”年年变引质疑

■铁道部:不存在前后矛盾的地方 学者:铁道部说话应严谨

近日有网友历数铁道部回应“一票难求”所提出的解决问题时间表,官员说法年年变化。众多网友对这种“年年变”表示质疑。

铁道部副部长王志国最近称,2015年,春运一票难求的情况将从根本上改观,或者说将成为历史。

早在2007年2月1日,传媒普遍报道,铁道部发言人王勇平在发布会上说:“到2010年,发达的铁路网将初具规模,一票难求的问题会得到解决。”

到了2008年1月25日,王勇平接受《南方周末》专访,说法则是:在三五年以后,我国铁路客运专线网将初步形成,部分干线拥挤状况将成历史。

而在2009年10月7日,王勇平接受中央台专访则称,到2012年,我国铁路网营运总里程将达11万公里以上,发达完善铁路网初具规模,“一票难求”问题将较大改观。

“网上一些文章其实是在断章取义,几位相关官员的说法,并不存在前后矛盾的地方。”铁道部政治宣传部一位官员昨天对记者说,“解决春运一票难求,是铁道部这么多年来一直在做的事情。我们的铁路建设,和我们运输需求也一直在增长,对于解决问题的时间,也只能以预测性的说法提出,这个不是绝对的。”他并不赞同“铁道部在忽悠人”的说法。综合

»对话

就相关话题,快报记者采访了复旦大学国际关系与公共事务学院教授浦兴祖、东南大学法制办主任施建辉两位学者。

现代快报:有网友认为,铁道部的承诺老是不兑现,应该追究责任,甚至法律责任。这个说法有道理吗?

施建辉:这个不存在,这些表态本身不构成法律上的责任。如果有法律效力,那应该是法律上的契约,那也应该是书面上的东西。要是从法律上承担责任,要求还是蛮严格的。法律责任是一个很高层次的责任,不能随随便便就要求承担法律责任。

现代快报:铁道部说话不算话,而人们也不能拿它怎么样。

施建辉:应该说,铁道部的这种表态还是比较轻率的。老实说,要实现铁道部官员说的那些目标,变数还是蛮多的。也不能说这些目标就一定能实现。但是你应该慎重表态,应该有一个详细的计划。你毕竟代表的是公权力,代表的是公信力,判断一定要准。

现代快报:本来,很多网友还是对铁道部的相关表态抱以厚望的,但老是希望落空,这也蛮窝火的。而公众窝火也不是偶然的,一方面一票难求,而另一方面,黄牛党有时还很猖獗。

施建辉:这种窝火可以理解,不过,今后政府部门可能会越来越重视这个问题。“天价高速费案”的主审法官被免就是个例证。

现在,民众对政府提出了更高的要求,这还是值得肯定的。

现代快报:要求铁道部说话算话,这个不能说是严苛的要求。

浦兴祖:对,铁道部门作为政府部门,说话应该严谨,因为这涉及到了政府公信力的问题。现在最关键的是下一步要怎么办的问题,有关部门要作进一步的研究。这种研究不是政府部门自己研究,而是要集中民智加以分析,深入、负责地研究,才能给老百姓一个满意的答复或预期,真正满足老百姓的需求。

现代快报:还有网友直言铁道部的官员说法之所以年年变化,可能存在敷衍情形。

浦兴祖:如果照这种情况,当

然有几种可能,一种是敷衍,这是欺骗民众,是非常不应该的。另一种是当时的表态是基于当时的分析和统计,但显然,当时的分析和统计不准确,或者估计得过于乐观了。总的来讲,春运的问题是个老大难问题,难就难在,到了春运的时候,要动用大量的运力,问题是如果铁路部门平时也有这么多的运力,那么就是供过于求了,那就要考虑到效益问题了。这就要看你是以什么为标准了,一种是以平时为标准,那么春运就跟不上,一种是以春运为标准,那么平时运力就会出现多余。以后的春运是不是应该改变如此艰难、如此紧张的状况,这是值得深思的。

快报记者 刘方志

»新闻分析

春运客流为何年年攀升?

2011年春运将于19日拉开大幕。据发展改革委、铁道部等部门介绍,今年春运期间,全国客流量将达到28.5亿人次,比上年春运增长11.6%。其中,全国铁路旅客发送量同比增长12.5%;道路、水路客运量比去年同期分别增长11.6%和6%;民航旅客运输量同比增加10.8%。春运客流为何年年攀高?

资料显示,2001年全国春运共运输旅客16.6亿人次,2005年突破19亿人次,2010年突破22亿人次。我国春运旅客运输量呈现出直线上升的趋势。而今年,春运旅客运输量预计再创新高。

“今年经济形势继续好转,经济增长幅度较高,是带动春运客流量增加的最根本原因。”中国人民大学公共管理学院副院长许光建

说,“随着老百姓收入提高和交通工具的多元化,出行也更加便利。”

记者从交通运输部获悉,春运人数最大增加客流是农民工。而随着我国通乡镇和通建制村的班车率提升,农村客运人数明显增加。

探亲流近年直线上升,这是春运客流上升的第二个因素。

交通运输部新闻发言人何建

中分析,与去年相比,今年重点地区的客流量会出现叠加趋势。今年的春运较2010年提前了11天,节前学生流、务工流和探亲流这三个方面的重点人群客流会出现叠加,在一定时期会形成明显的客流高峰。

春运中旅游人数持续增加,是推动春运客流上升的又一因素。

新华社记者 张辛欣

»头条时评

过度“消费”赵本山怎能不“感冒”?

□河南 朱四倍

因为同时肩负多台春晚的演出任务,本山大叔扛不住病倒了。可就在前晚,还在打点滴的赵本山准时出现在辽宁卫视兔年春晚的录制现场,带着两个徒弟表演了小品《相亲》。现场爆笑不断,赵本山御用编剧尹琪透露,创作这个小品,赵本山只用了5天。(《广州日报》1月17日)

赵本山“同时肩负多台春晚的演出任务”,就目前的信息来说,至少是“七台”,而这意味着什么呢?“本山大叔扛不住病倒了”只是其一,其二就是中国亿万观众在一个时段里集中消费一个娱乐达人。

事实上,赵本山“同时肩负多台春晚的演出任务”背后隐藏的秘密无非表明了赵本山小品是一种“快餐文化”“消费文化”。正是在这个意义上,如此现象就是对赵本山的一种过度“消费”罢了,而消费之后的“味道”如何,并不由赵本山本人决定,更不由一相情愿地迷恋赵本山的电视台决定,而是观众说了算。尽管论者指出,许许多多的小品能获得或多或少的观众,但都不能像赵本山小品那样获得全国性广泛的观众群,许许多多的演员都可能在中国最大的舞台春晚演过一两个或多个小品,但都

不能像赵本山那样,二十多年来都成为中国老百姓最企盼的文化“年夜饭”。

在此,不能不提到赵本山在美国纽约演出时,纽约作家毕汝谐的评价:赵本山其人其节目内容庸俗,却能够红遍大江南北,创造天文数字的票房价值,而赵本人则成为春节晚会的台柱,十几年如一日。究其原因,赵本山是今日中国转型时期文化彷徨的产物!这在笔者看来,不但道出了赵本山小品的缺陷所在,而且也是对社会的提醒:赵本山“同时肩负多台春晚的演出任务”是一种恶性循环,表

明大众文化还未摆脱对低端趣味的依赖。

“牺牲了整个中国文化,成全了一个赵本山”。无论赵本山是如何无奈地“同时肩负多台春晚的演出任务”,但是对社会来说,对小品来说,决不是单纯的个人号召力的事情。它承载着失重的文明。

就笔者的看法,如何能在商品化的社会中保持自己的艺术特色,而不在于狂放中失去个性,由通俗堕入低俗,是赵本山乃至青睐本山小品的剧组亟待思考的问题。

(作者单位:信阳师院宣传部)

»今日视点

“三公”不公开 谈不上真正公开

□安徽 张轶水

昨日,上海市第十三届人民代表大会第四次会议在世博中心开幕,上海市市长韩正郑重承诺,不仅从今年起所有市政府部门预算要向社会公开,而且“重点推进市民最为关心的财政性资金公开”。

(1月17日《中国青年报》)

预算向社会公开,上海迈出一大步,但这还不够。笔者认为,最该公开的是“三公”。“一个月仅吃喝就花约206万元”“一次政府接待午餐花费三万多元”“两天两夜的行程消费不下十万元”……岁末年初,从江苏的海门到广东的汕尾和东莞,皆因天价的接待费用而深陷“接待门”——此乃“微观”;而“宏观”呢?在2008年11月29日央视播出的“新闻1+1”节目透露,大陆用于公款吃喝、公车出国、公车的开支,一年高达9000亿元,占行政开支三成。

遏制“三公”,中央的文件规定可谓“九令十申”,但一直收效甚微。究其原因,一是目前相当多的公务接待费用在预算外循环,具体数目“难掌握”;二是在各级政府预算及其执行的权力分配格局中,政府既是预算的编制者,也是预算的执行人,人大“难监督”。不过,这“难”那“难”,最难的还是“公开难”。去年5月,《瞭望》新闻周刊记者就接待费问题采访北京各区县时,均被婉拒。

多年来,一些地方政府,一谈起“惠民生”,往往“很差钱”,而一忙起“三公”,总是“不差钱”。为什么?

政府部门预算,有“总预算”与“单位预算”、“经常预算”之分。“总预算”也即“宏观预算”,“单位预算”、“经常预算”也即“微观预算”。“总预算”容易让人“雾里看花”,而公开“三公”这一类的“经常预算”,才便于让广大群众“看得见,摸得着”,也便于监督。

上海将公开所有市级部门预算,在我看来,不公开则已,要公开,就得把各部门的“三公”公开算在内,这才叫“裁缝打架——针(真)干”。这才是“市民最为关心的财政性资金公开”。

»热点纵论

“逃费大王”缘何吹皱“一池”春水

□河北 崔中波

对于“天价逃费案”,原本舆论的焦点集中在争议“368万元”高得离谱的高速费、谴责“无期徒刑”有法理无人情、可伶时建锋尴尬凄楚人生的层次上,却不料“续集”连连,高潮跌宕起伏,不仅时建锋狱中喊冤,其弟时军锋亲来自首,而且,“两站长疑似收钱”“假军牌合同”“法官不具审判长资格”“四法官受处分”等若干暗流一并浮出水面。让人不得不反思,“风乍起”,缘何吹皱高速领域“一池”春水?

先说“两站长疑似收钱”问题,开的是货车,收费标准是飞机的档次,关于公路收费之高昂、之糊涂账,百姓一直诟病不断。不仅如此,这块“肥肉”衍生一系列的问题,可以说触目惊

心,光是在一个小小的“超载”问题上,就绵绵无绝期地冒出了若干套路:比如社会人员收超载“保护费”称霸一方,个别执法人员收“过磅费”赚外快,一些地区公路管理部门甚至别出心裁地鼓捣出超载罚款“包月包季”的玩意儿赚“私房钱”。

就在前两天,央视《东方时空》还曝光某高速路口交上“保护费”放行超载车的事实,“里应外合、内外勾结”表现得淋漓尽致,如此语境下,此案中,有利益的驱动,有“假军牌合同”的一纸约定,有时建锋言之凿凿的“内鬼”帮助,很容易让人认为时建锋入狱是两站长“分赃不均、恼羞成怒”的结果。

如是,高速公路管理部门与两位站长饱受质疑,不大可能置

身事外,于是乎,我们听到了管理部门急吼吼的“收费员未违规”的声明,以及两站长齐刷刷高呼冤枉的声音。而享受特权与好处“假军牌”的“假亦真来真亦假”,也使得舆论漩涡向更神秘的外缘。

至于时建锋主审法官“不具审判长资格”,则属于意外收获的“桥段”。因为,此前舆论喧嚣时,法学界人士就曾尖锐地指出“不管是按照法理,还是最高法院关于诈骗犯罪司法解释的精神,诈骗罪都是指骗取财物的。这个财物一般不包括服务。”这便让人怀疑主审法官的“葫芦判制葫芦案”,再加上“退休院长之子”的“官二代”身份,“助审员无资格担任审判长”的铁定事实,当地法院自然无法

“心静如水”,启动再审程序就是个好的说明。

“逃费大王”吹皱了“一池”春水,这“池”中,高速公路高管渎职若隐若现、军牌特权滥用似忽近忽远、法官权力肆虐似有似无,在一个小小的“超载费”上,“煽情喊冤”“迷雾重重”“身份不明”次第出现。这其中,有谁在睁只眼闭只眼顾民生痛感?又有谁在无所谓地低估众人智商、看淡民众意愿?而这是否预示了监管的阙如与问责的游离,管理的乏力与制度的粗疏呢?眼下看来,假如相关部门没有基于诚意、直面问题勇气上的坦白与改革,那逃费大王吹皱的这“一池”之水,将毫不客气地掀起制度问责的滔天波澜。

(作者系报社编辑)