

终止收费为何姗姗来迟?新华社“新华调查” 分析“清理收费公路乱象中的标本案例”—— 郑州黄河公路大桥只是“变脸”者之一

从8日起,广受社会关注的郑州黄河公路大桥终于结束了26年的收费历史,正式回归公益。郑州黄河公路大桥曾因超期收费饱受诟病,这次正式取消收费尽管姗姗来迟,但仍是清理收费公路乱象中具有标本意义的案例。

□新华社记者 梁鹏

系公路收费专项清理工作的成果

河南省收费公路专项清理工作领导小组7日宣布,从8日零时起,郑州黄河公路大桥终止收取通行费。8日零时,黄河公路大桥正式撤站停止收费。记者在原收费站口看到,来往车辆如梭般从收费站口驶过,许多司机欢呼:“这下方便了”“太好了”。

郑州黄河公路大桥是连接黄河南北两岸的交通大动脉,1986年10月1日建成通车。这座大桥自建成之日起至今已累计收费超过26年。在2008年审计署发布的一项关于全国18个省市收费公路审计调查公告显示,河南省郑州黄河大桥总投资1.78亿元,银行贷款7100万元,在1996年已用收费还清了全部银行贷款后,违规继续收费14.5亿元。

在还清贷款后依然继续收费,而且数额巨大,这引起了社会各界的普遍质疑。2011年6月,交通运

输部、国家发改委等五部门开始了公路收费专项清理工作,河南省也成立了专门领导小组,各部门协同进行收费公路专项清理工作,此次取消黄河公路大桥收费便是这次清理工作的重要成果。

很多公路通过转换经营性质“变脸”收费

记者在各地采访了解到,黄河公路大桥超期收费现象并非个例。在全国很多地方,一些收费还贷项目在临近还贷期前后,往往通过转变经营性质的办法,“变脸”成为经营性收费项目,继续延长收费期,甚至延长期达30年。一些项目因为引入了外资或者上市等因素,导致迟迟难以取消收费。

此外,作为地方交通建设的融资渠道,一些地方以收费站的收费权抵押贷款,用于地方公路尤其是高速公路建设。这虽然推动了地方公路交通建设的大发展,但也因为收费的合理性、合法性以及公平性

等问题越来越受到各界质疑。

据河南省发改委相关负责人解释,郑州黄河公路大桥在2000年8月以后,经批准转为经营性收费公路,经过国家相关部门批准的收费截止年限到2020年,也意味着收费是经过认可的合法行为,因此一直没有取消。

同时,随着高速公路建设提速,为解决资金不足问题,各地通过重组收费公路资产进行多元化融资,包括设立股份有限公司在境内外发行股票上市等方式开拓公路建设融资渠道、募集建设资金。

近些年来,郑州黄河公路大桥车流量持续上升,年通行费收入已经突破2亿元。一位不愿透露姓名的专家认为,对于这种表面看来“合法合规”、变换着花样超期收费的现象应坚决清理,让这些早已收回投资的道路尽快回归公益。

一些业内专家表示,超期收费等乱象的背后,体现了现有收费公路管理政策法规存在滞后和缺失。比如,没有制定和明确经营性公路的合理回报率,也缺乏基于通行车流量、投资收益与还贷进度等相关指标变化的通行费收费标准及收费期限的动态调整机制,导致政府难以按照量化指标进行监管和考核,不能实行弹性的收费标准调整机制等。

对话

刘青:不能象征性纠正



刘青
江苏省委党校教授

现代快报:该大桥停止收费后,仍然面对各种质疑或追问,比如说针对超期收费的问题不应该一免费后就万事大吉,有篇评论更是提问:“郑州黄河大桥免费为什么没能赢得掌声?”

刘青:批评者不是对该大桥实行免费通行不高兴,而是对超期收费这么多年没有得到纠正感到不高兴。该大桥的超期收费不是个例,国内这样的例子并不少。收费的期限是怎样的?成本的核算是怎样进行的?经费的去向是怎样的?等等,这些都要对公众有一个清楚的交代。换言之,只有公开性、透明性才能打消公众的怀疑,现在显然没有做到这一点,很多的怀疑也得不到解释,肯定难以让老百姓信服。超期收费这么多年,超期收费数额这么高,有多少部门在这个问题中存在失职行为?多收费意味着加重了老百姓的负担,为何会长期存在,这是老百姓存疑的地

方。早就应该还路于民却没有做到,这是值得追问的。不收费了,不等于就不要维护了,这点也要提醒。

现代快报:确实应该关注其他有着类似问题的大桥,并解决问题。

刘青:对于类似问题应该一并解决。如果只是象征性纠正,这是不能老百姓感到满意的。我们赞赏一座大桥到期取消收费、还路于民,我们更期待对类似问题的桥梁进行核查。不能只是把脓头挑出来,而不解决整个病灶的问题。

现代快报:有关部门的回应称,经批准,该大桥收费截止年限到2020年,也意味着收费是经过认可的合法行为,因此一直没有取消。怎样看“超期收费”和“合法收费”的矛盾?

刘青:这里面就可能存在部门之间的矛盾。审计部门指出“超期收费”无疑是有依据的,现在你说是“合法收费”,不同部门出来不同的说法,那么相关部门应该站出来主动回应、解决这个问题,特别是做好公开,而不是固守各自的意见。需要指出的是,在不少问题上,一些政府部门各自为政、互不沟通,流出误导人的消息,这一问题也是要加以解决的。现代快报记者 刘方志

微观

①《华商报》:永久性终止收费的郑州黄河大桥,能否产生“涟漪效应”,让该终止收费的路桥终止收费?还是未知数。

②《型男路飞》:这16年的收入算合法收入么,这钱到哪里去了,要不要追回,相关责任人要不要追责?

今日视点

“宽带不宽”考验监管部门的態度

近日,不少人投诉花了更多的钱买了更快的宽带,但网速却并没有真的快起来。有关报告指出,国内超半数用户实际宽带下载速率低于运营商提供的名义宽带速率,中国的宽带是“假宽带”。(10月8日《新京报》)

对于一些非专业人士的消费者来说,宽带到底宽不宽,是不是缺斤少两、名副其实,其实是非常模糊的。顶多只是觉得上网有点慢、看视频有点卡这样的直观感受,而且还可能归因于电脑性能不高。所以假如不是媒体曝光,消费者还不知情。

在媒体的报道中,有关宽带不宽的试验,比如测速软件、电脑性能、上网电脑数量、被下载方服务器等原因,会有一些不够

扎实的地方,但一个事实是,宽带在几级运营商的经营过程中,为了盈利最大化确有挂羊头卖狗肉、欺骗消费者的地方。比如原本100兆宽带只能卖10个人每人1兆,结果卖给了100个人每人1兆,而其假设也以牺牲消费者利益为代价:100个人同时上网的机会很少。但问题是,当上网用户多的时候,显然会造成拥堵、宽带不宽的结果。收10兆的费用提供1兆的带宽,显然有悖于市场规则。对于这种行为,作为市场的监管者,不应该袖手旁观。

但现实是,假如不是媒体的曝光,很多用户只能是蒙在鼓里、吃哑巴亏。一方面因为不懂技术方面的问题,无法认识到自

己的合法权益被侵犯;另一方面,即便是认识到这一点,在宽带不宽已广泛存在的情况下,消费者也难有用脚投票的机会。假如不是监管者真正介入,即便是消费者认识到权益不保、媒体曝光舆论围观,也难有改变。

市场监管往往落后于媒体曝光,这几乎是消费者权益保护事件当中的惯例。我们非常期待先由监管部门发现,然后整治,最后由媒体报道整治成绩这样的正面宣传,而不是消费者受到了委屈,监管部门却熟视无睹或者根本就看不见,在媒体曝光后才跟进——即便如此,这时候的监管能否彻底也很难说。媒体曝光宽带不宽,已经说明监管落后了半拍;接下来在舆论的围观之

下,监管部门到底能不能解决这个问题,公众拭目以待。

或许,在短时间内宽带资源无法满足市场需要,让宽带宽起来会有一定难度。但即便这是事实,监管也应该做到:一不要把假宽带说成真宽带,这是一个市场诚信问题,说重了就是市场欺诈;二是在不能提高带宽的情况下,要把宽带的费用彻底降下来,不能用真宽带的钱购买假宽带,这是市场公平问题。这两点其实是基本的市场逻辑——等价交换,既不是一个技术问题,也不是一个能力问题,而只是一个态度问题。只是,监管部门有这个态度吗?

(王攀)

热点纵论

长假里的公示,还不如不公示

9月30日,国庆长假首日,湖南来阳市在来阳党建网上贴出51位干部的任职公示公告,称将在9月29日至10月5日受理举报,由于恰逢国庆假期,这一公示的时间安排被指“心虚”。不过,来阳市委组织部确实有人值班,接受公众举报,工作人员称,拟任职干部9月29日刚走完程序,而换届选举日早已确定,为不影响换届选举,只好在这几天公示。

(10月8日《南方都市报》)按照来阳市委组织部部门的说法,国庆假期发布干部任职公示似乎是无奈之举。但正是这种“无奈之举”给人一种“瞒天过海”的感觉。

按照中组部《关于推行党政领导干部任前公示制的意见》,“确定公示时间既要有利于群众反映意见,又要有利于提高工作效率,一般以7—15天为宜”,“中间遇双休日的,应往后顺延。”但是,来阳的这份干部任职公示公告称,10月5日前接受实名举报。而根据国务院通知,9月30日至10月7日为国家法定假日,一年到头就这一个长假,大家都忙着走亲访友去了,谁会有那份心思去关注公示内容?公示避开长假,其实是有很多先例的。比如,涪陵市2010年公示干部时,就因遇到春节长假而将公示期延长7天。既然其他地方可以这么做,

为什么来阳就不能押后再公示?

干部干得好不好,群众心里有杆秤;干部能用不能用,应看群众认可不认可。干部任职公示的意义在于通过广大群众的参与,对公示对象进行监督,达到公开公平公正选人用人、深化干部人事制度改革、推进政务公开、加强反腐倡廉建设的目的。来阳干部任职公示时间与国庆长假“撞车”,究竟是纯属巧合的无奈之举,还是刻意为之企图瞒天过海,来阳市的有关部门和相关领导是心知肚明的。但是,纯属巧合的无奈之举也罢,刻意为之的瞒天过海也好,把干部任职公示这样的大事放在法定节

假日期间,纵然不违法违规,也是极度不负责任的,说是懒政或渎职,并不为过。难道就因为换届选举日早已确定,就只好在国庆长假期间公示?既然选举日早已确定,拟任干部的推荐、考察等程序怎么不提前或抓紧进行,偏偏要等到9月29日才通过?虽然来阳市委组织部也确实有人值班,接受公众举报。但是,假期值班与正常工作日上班毕竟不同,如果有公众投诉或举报,相关负责人难道又恰巧在第一时间收集整理群众的意见?如果干部任职公示有如此多的“无巧不成书”,那么这样根本起不了什么作用的公示,还不如不公示。(田方)

新华时评

“黑客运”必须依法取缔

国庆长假期间,湖南沅江市的南洞庭水域发生一起撞船事故,截至目前已造成12人遇难。初步调查显示,两艘相撞船分别是一艘装载22人(含船主2人)的农用钢板船和一艘空载运砂船。究竟是什么因素导致两船相撞,尚待详细调查,但事故的前因后果,不能不深刻反思。

记者在出事现场采访发现,“黑客运”的安全隐患显而易见。因为没有核载人数,20名游客登船是否超过船只的载重范围不得而知;因为没有救生衣、救生圈等救生设备,游客一旦落水,不习水性者完全无法自救;船主是当地农民,遇到突发状况能否从容应对也是未知数。

我国水路运输管理条例规定:设立水路运输企业、水路运输服务企业以及水路运输企业以外的单位和个人从事营业性运输,由交通主管部门根据本条例的有关规定和社会运力运量综合平衡情况审查批准;经营旅客运输的,应当落实客船沿线停靠港(站)点,并具备相应的服务设施。照此规定,农用船搭载20个人行驶于湖面上,显然是违法的。黄金周出行高峰期,“黑客运”私自揽客,当地政府有关部门是否尽到了安全监管责任?

在此之前,今年沅江市和岳阳市交接水域就曾发生一起至少造成10人死亡的运砂船倾覆事故,泸溪县沅江河道也曾发生一起造成11人死亡的沉船事故。接连发生水上交通事故,当地有关部门为何没有及时吸取教训、落实监管责任?

“黑客运”存在,究其原因,一方面当地有关部门对水上交通安全重视不够,监管缺失;另一方面在于有关部门缺乏引导,当地水上旅游市场得不到合理合法开发。血淋淋的事故再次警示人们,“黑客运”必须依法取缔,同时应当加快推动客运市场发展,满足人民群众出行需要,使“黑客运”没有生存空间。

新华社记者 刘良恒 师才