

以拆违拆临的劲头整治“拒载”



评论员观察

出租车“拒载”，成了济南长途汽车总站十年难治的顽疾，齐鲁晚报接连几天对此进行了报道。而在济南火车站，拒载现象也一度十分普遍，但目前已经基本上得到了解决。两相对照分析，或许可以从中找到治愈顽疾的良方。

事实上，到过济南火车站的人，都有所了解，解决“拒载”的关键，就在于站前街上设立了专人管理的出租车停靠点。

停靠点的运营管理权，归属出租车客管中心，但涉及的责任主体远不止于此。出站旅客的疏导、停靠点的设立、专用道路的划分和行驶规则的确立，分别涉及铁路企业、客管中心和交警部门。如果把出站旅客的各种出行方式都包括在内，加上乘坐公交或转乘长途汽车，整个车站街沿线的通行体系，起码涉及到五六个责任主体。

对于单个责任主体而言，做到“各管一段”，就算尽了本分，可对于乘客而言，从火车或长途汽车上下来，旅程并没有结束，或步行、或打车、或乘公交，通行需求是需要无缝衔接的。“段”与“段”之间的衔接程

度，决定了乘客的出行体验，火车站出租车停靠点的设立，起到的就是“承上启下”的作用。反观长途汽车站，出租车“拒载”只是表象，背后的问题是管理混乱，是衔接处出现了空白。这其实是多主体参与管理的“常见病”，“九龙治水”变成“无龙治水”。

“各管一段”的管理体制，有其形成的历史原因，也有管理专业化等方面的考虑，但归根结底，是为了提高管理服务的水平和效率，满足人们的需求。共同的目标与条块分割的机构之间，难免出现“激励不相容”的问题，单独某个责任主体只盯着自己的“一亩三分地”，没有动力为了整体目标“额外”

付出。此时就需要一个主导力量出现，发挥统筹协调的作用。火车站出租车“拒载”顽疾的治愈，就得益于当年召开的全运会，整顿出租行业秩序被当做全市的大事，火车站更是“窗口”一般的存在。

就具体的管理现状而言，长途汽车站可能跟火车站有所差异，但统筹管理的思路，总归是一致的。这些年来，市民们的反映、媒体的报道，也包括代表委员的提案议案，提供了相当多有用的信息，长途汽车总站南区东侧的道路上，也已经建立起了出租车停靠点的“雏形”，打下了一定基础。如果更进一步的话，督促各责任主体

拧成一股绳，再加上群策群力，在车站周边打造畅通、便利的交通体系并非不可能。

“为之，则难者亦易矣；不为，则易者亦难矣。”拆违拆临难不难呢？下决心开头确实很难，一旦头开起来了，社会氛围塑造起来了，工作开展起来也没那么难。眼下，济南正在全力创建文明城市，心往一处想、劲往一处使，对于解决长途汽车总站的打车难，是不可错过的契机。城市发展，难免会碰到“历史遗留问题”，创城的一大功能就是解决顽疾。问题解决一处，市民们的获得感就增加一分，对创城的理解和拥护也相应地增加一分。

“折纸上哈工大”契合自招精神

□一家之言

□毛建国

今年19岁的孙洪涛，是山东省实验中学毕业生。在2017年度哈尔滨工业大学（威海）自主招生的现场答辩环节，他展示了折纸“神技”，拿到了该校降低60分录取的资格。（7月13日《新京报》）

“折纸上哈工大”引发了一定的争议。在有些人看来，即便自主招生，也应该有章可循。如果折纸可以上大学，那么剪纸可不可以，造纸可不可以？这样的自主招生，似乎随心所欲了一点。然而在我看来，这可能更符合自主招生的真谛。

大家都知道“钱学森之问”。如果说“钱学森之问”戳中了应试教育在人才培养上存在的重大弊端，那么自主招生正是为了破解重大弊端而来。相对于传统模式“考卷面前人人平等”，自主招生通过对大学自主权的确认，更多体现“潜力面前人人平

等”，有利于考出学生考分之外的能力，让更多的创新创造型学生脱颖而出。这在强调大众创业、万众创新的今天，有着重要的意义。

公平和效率始终是人之所欲也，教育改革同样需要体现公平和效率。传统招生更多体现公平，自主招生则体现了公平和效率的统一。强调高校的自主权并没有牺牲公平，影响公平的最大因素在于不公开。如果像“折纸上哈工大”，所有自主招生的学生情况都能公开，可以“一键查询”，还会存在怀疑的空间吗？

有人提出折纸不是能力，或者够不上自主招生的条件。但在事实上，折纸没有想象得那么简单。且不说做一个折纸模型，短的需要花费4个小时左右，长的在6个小时以上，需要“耐得寂寞”；就说折纸过程中，也需要大量的智力付出，涉及很多数学和空间结构原理。正如孙洪涛介绍的，一种“三浦折叠法”，节省空间，又可避免损耗，在太阳能电池板和人造卫星等方面都有应用价值。

人是需要有点兴趣的，学业与兴趣并不矛盾，“对所学知识内容的兴趣可能成为学习动力”。每个人的兴趣是不同的，只要正当，都值得肯定。但在现实中，常常有人把兴趣分成三六九等。体现在观念上，一些进入奥运项目的体育兴趣更容易得到肯定，而一些没有世界级比赛的兴趣，常常被认为不登大雅之堂，得不到应有的承认和肯定。兴趣无高低，应该打破“兴趣高低论”，打乒乓球是兴趣，玩桌球就不是兴趣？学奥数是兴趣，学折纸就不是兴趣？把自主招生搞成“小高考”，只能是反失其意，反失其美。

在人才培养选拔模式上，自主招生是一股清流，“折纸上大学”则是一股自主招生的清流。当下，自主招生的套路化成分还是强了一点，与传统招生还是太像了一点。唯愿公平公开的“折纸上哈工大”，能够再多一点。

■本版投稿信箱：

qilupinglun@sina.com

贷款改借债，公路收支不再“糊涂”

□公民论坛

□谭浩俊

财政部、交通部12日联合发文，明确从2017年开始试点发行地方政府收费公路专项债券，这将是今后政府修建收费公路解决融资问题的唯一渠道。

毫无疑问，这是规范地方举债行为的又一重大举措，不仅能够有效保证重点公路建设项目的融资需求，避免地方政府盲目扩大债务，而且可以有效提升公路建设资金筹集和使用的透明度。更重要的，一旦公路建设资金使用的透明度提高，还能为逐步取消公路收费、减少收费公路、降低收费标准、降低物流成本等创造条件。

据统计，2016年，全国收费公路收支缺口达到4143.3亿元，债务余额更是高达48554.7亿元。如果继续由地方政府通过贷款等筹集公路建设资金，不仅负担会越来越重，而且资金使用会越来越不透明，取消公路收费的难度也越来越大。

在收支已经出现严重缺口的情况下，强行减少收费，就等

于扩大收支缺口，这对地方政府来说，压力是相当大的。但是，又必须看到，在地方的公路支出中，确实存在许多不合理现象、不合理开支。正是因为还贷与公用开支等搅在一起，公路开支成了一笔糊涂账。

同时，如果继续维持现状，还会带来很多的社会矛盾和问题。特别是企业负担，已经成为经济转型、经济结构调整、企业竞争力提升等的重大障碍。而物流成本，则是企业负担的重要组成部分。如果每年能够减少30%的收费，企业和居民就能降低负担1300多亿，等于一次幅度不小的减税。

在这样的情况下，如果发行公路建设专项债券，专款专用、专项开支，挪用收费资金的现象就能大大减少。一旦收费到期，就能严格按照政策停止收费，减轻企业和居民负担。

只要地方政府能够坚持这样的筹资方式，公路收费的负担是会越来越轻的。在此基础上，对存量债务进行优化，必要时进行资产证券化，就能逐步化解地方的公路债务问题，并为企业和居民减轻负担创造良好的条件。

2017专科(高职场)院校联展即将启动 山东高考招生咨询会

山东省教育招生考试院委托

齐鲁晚报 山东教育电视台联合主办

●济宁市

●临沂市

●淄博市

●聊城市

●烟台市

●威海市

●济南市

●滨州市

●菏泽市

●东营市

●潍坊市

●日照市

●威海市

●临沂市

●淄博市

●聊城市

●菏泽市