

能否取消公路收费不全是钱的事

如果只是算经济账,而忽视公路的公益属性,就很难触动错综复杂的利益格局,反而可能使得一些获利部门越有钱越热衷于收费。

评论员观察

□本报评论员 崔滨

直到今年“五一”,上海沪嘉高速公路才正式结束了14年的收费成为免费公路;而在收了27年费后,济南黄河大桥仅仅对部分车辆实施免费通行。

尽管公众对取消收费公路“遥遥无期”的现状多有指责,但据媒体报道交通运输部

人士称:“如果不收费,就要由财政来出资归还。交通部曾多次与财政部门沟通,但财政拿不出2万多亿元钱来。”

回溯收费公路的历史,由于公路属于基本公共服务设施,建设周期长、投资回报慢,仅靠公共财政资金力所不逮,出台于上世纪80年代初的“贷款修路,收费还贷”鼓励政策,对于发展公路路网、改善民众出行条件,起到了极大的促进作用。

但令人遗憾的是,不少地方政府将收费公路当成了

地方财政的“提款机”,不仅随意增加收费点、提高收费标准以及超期收费,更无视公路的公共属性,将其作为上市融资的资产。尤其是因主管部门之间的利益无法平衡,本应姓“公”的公路不得不站在公众的对立面,变成与民争利的工具。

虽然2万多亿元的公路建设债务不容小觑,但不论是主管部门还是地方政府,都应该认识到,“公路”之所以将“公”放在“路”前,正是表明道路资源是服务于全体公众的;

更何况,建设公路的银行贷款和社会资金,归根到底都是由民众提供的,公路同样是属于全体民众的财富。

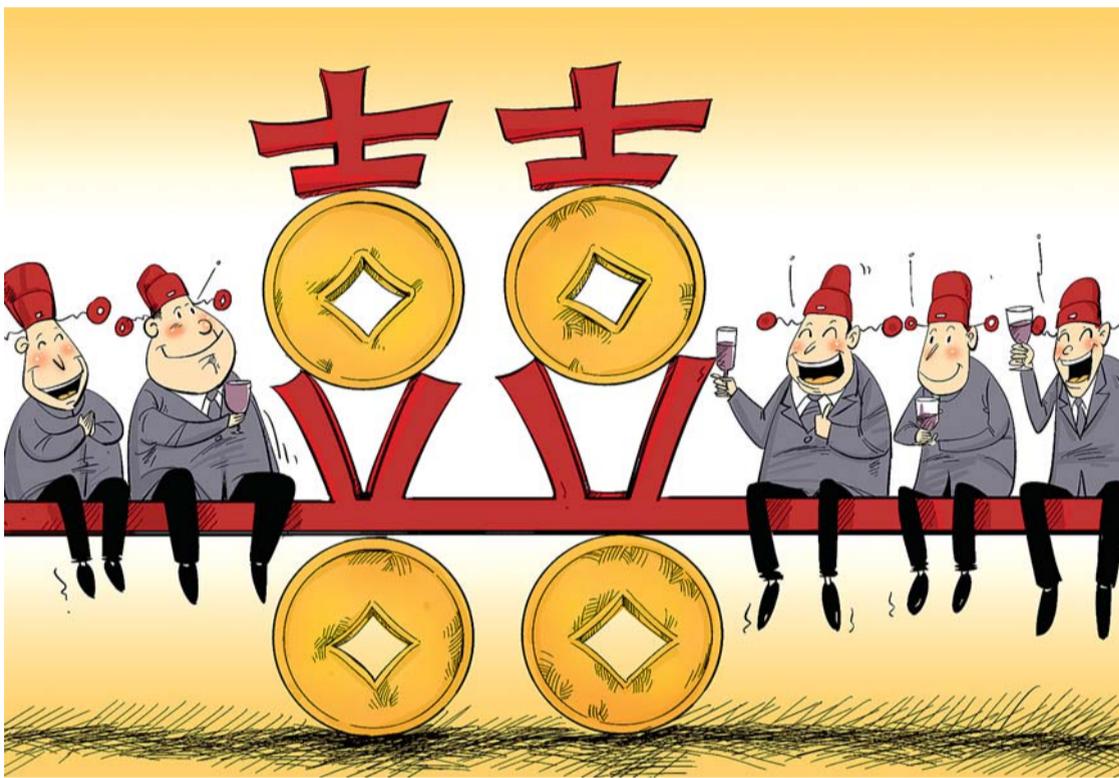
早在2008年,国家审计署就对部分地方政府和交通部违规设站收费、提高收费标准、延长收费期限等有过结论,认为其给社会增加了较大的负担;而且从去年6月份开始,国家5部委在全国开展为期一年的收费公路专项清理工作。

眼下,仅剩一个月,收费公路清理整顿工作就到了大

限之日,可直到现在,除了沪嘉高速公路和济南黄河大桥取消或减免了收费,其他路桥鲜有动作,在很多民众的眼中,这样的成果未免太不给力。诚然,公路收费牵涉中央、地方和民众多方利益,整改难度极大,但如果像济南黄河大桥这样,以减免每年几千万道路通行费的“小账”,换来整个城市“北跨”发展繁荣和景气的“大账”,也不失为一项多方共赢的选择。

眼下,面对民众日益高涨的规范收费公路的呼声,

各级主管部门即便无法做到由财政负担全部公路建设债务,也应当看到能否取消公路收费并不完全是钱的问题。如果只是算经济账,而忽视公路的公益属性,就很难触动错综复杂的利益格局,反而可能使得一些获利部门越有钱越热衷于收费。目前,政府部门应该拿出改变的勇气和为民创利的诚意,朝着取消收费的方向坚定不移地走下去,叫停到期的公路收费,整顿违规收费的路段,真正让民众看到公路姓“公”的希望。



作者:勾森

双喜

5月2日,江苏无锡一位身价过亿的老板之子婚宴吸引了民众目光,原因是400多名当地党政机关、公安、消防、质检、安监等职能部门的领导或工作人员,被挂上了宴请宾客名单,并按单位分桌,放在酒店大厅“公示”。(据《北京晚报》)

>>声音

又不是卖大白菜的,讲什么堆头啊!只需一篇代表作,最多三件。

——厦门大学教授易中天谈职称评定论文标准。

当今世界呈现出的多极化趋势,是世界经济全球化与多元化的必然结果,这对美国以实力和强权推进单极进程无疑会起到牵制作用。也许美国并不愿意看到这样的趋势,但它是客观存在,而且不可逆转。

——中国人民银行郑州培训学院教授王勇说。

我觉得目前毕业答辩带来的主要问题是教师的负担太重。教师负担太重,他就会因不堪其重负而走过场,几分钟答完一个,你说他能问出什么问题来?

——中国政法大学民商经济法学院院长王卫国谈毕业论文答辩。

四年级前从未完整读过一本书,那么这个孩子就有可能缺乏读完整本书的能力。我们都说现在的孩子是聪明的一代,但是只注重学业,正在使他们丧失更多的能力,就有可能成为愚蠢的一代。

——杭州天长小学副校长蒋军晶说。

即便退市制度真的让一些垃圾公司都退市了,但如果以牺牲投资者利益为代价,这样的退市制度也是不成功的。

——财经评论家皮海洲说,能否保护投资者利益,是衡量退市制度成功与否的标准。

北大清华几乎招去了所有的状元,他们培养出来的人才又怎么样?如果继续争状元,过去让我钦佩的北大清华就没有前途没有希望。

——武汉大学原校长刘道玉说。

实名火车票补票办法应化繁为简

>>个论

□浦江潮

铁道部发布消息,从5月10日起,实名制火车票丢失后可以挂失补办,补票手续费为2元。按照补票办法,旅客先到售票窗口按原车票的席位、席位、票价重新购买一张新车票,到站后24小时之内,再到退票窗口办理新车票的退票手续。

千呼万唤,实名火车票补票办法终于出台。之所以说“千呼万唤”,是因为自去年6月1日动车组列车全面实施实名制以来,就一直有旅客不断反映补票问题——由于实名制火车票存在“五个一”规定,即一张有效身份证件同一乘车日期

同一车次同一乘车站只能购买一张实名制车票,所以车票一旦丢失,旅客无法再次购买同一车次的车票,给出行带来不便。就此,铁道部曾于去年10月18日发布消息称,将于春运之前出台实名制火车票补票办法,只可惜,这个承诺迟迟没有兑现,一直拖到现在。

补票办法终于出台,手续费仅收2元,值得赞扬,更重要的是,旅客补票需要支付票款,但垫付新车票的钱到站后可退。这正是实名制车票的一大好处:由于一张车票对应一张身份证件,售票系统里有据可查,车站很容易查证补票者此前是否购买了车票,若情况属实,则铁路部门仍然要认这个账,补办车票并不是再次卖票,而仅仅是给旅客补发一张

上车、乘车的凭证,因此,铁路部门不应再次收取票款,否则就有占旅客便宜的嫌疑。

当然,铁道部也担心有些旅客趁机占便宜,所以在补票办法设计上化繁为简:要求旅客先到售票窗口重新购买一张新车票;乘车时,旅客要向列车工作人员说明情况;到站之前,列车长要确认该席位使用正常,并开具客运记录;旅客到站后,凭客运记录、新车票和身份证件办理退票手续……这些措施目的显然只有一个:防止有旅客谎称车票丢失而补票,或丢失的车票被别人捡去,然后两个人各持一张车票乘车,却只花一张车票钱。

有没有必要这样繁琐呢?我认为没有必要。旅客

持实名火车票进站上车,检票时必须人、证、票合一,新车票、原车票都对应对应着购票者的身份证件,其他人根本没法使用。也就是说,只要铁路工作人员严格检票,就能防止有人浑水摸鱼。显然,即使没有补票这档子事,铁路工作人员也得严格检票,否则车票实名制就失去了意义,就无法打击“黄牛党”。那么,补票办法设计得如此繁琐,是否意味着铁路部门对严格检票没有信心,甚至明知没有做到严格检票?日前有报道称,“五一”假期,北京、山东、贵州等地火车站的“黄牛党”卷土重来,或可为佐证。

实际上,如果旅客上车时检票不严格,乘车时查票不严格,那么补票办法设计得再繁琐,也无法防止个别

旅客占便宜。比如,要求列车长确认席位使用正常,分别持新车票、原车票的两个人不在同一个车厢呆着就是了,大概不难蒙混过关。反之,只要铁路工作人员严格检票、查票,就可防止个别旅客占便宜,就不必把补票办法设计得那样繁琐。

繁琐的补票办法不仅给旅客增添了麻烦,也增加了铁路部门的人力成本。我的建议是,旅客到购票窗口补票时,如果售票系统显示他此前确实购买了车票,就直接补一张车票给他,免得旅客到站后再去退票、退款。免费补票本是便民之举,理当化繁为简,最大程度地方便旅客,同时提高铁路部门的工作效率。

“粗茶淡饭”更好

编辑:

你好!

《齐鲁晚报》5月3日报道,部分珍珠奶茶中的“珍珠”铬含量超普通食品。这固然暴露了生产者的不负责任和监管者的失责,但是也警醒每一位消费者在饮食上切莫为了口感和外观而忽视潜

在的风险。这些年有很多食品安全问题被揭露,其中不少祸根在于无谓的添加剂。食品消费当然应该把安全放在第一位,但是越来越多的消费者在选择食品时过于注重色泽和口感。一些生产者为了投消费者所好,不惜违规添加,如此一来那些安全的“粗茶淡饭”反而失去了市场。这其实也是一种逆淘汰。所以,我们在呼吁有关部门

加大对食品安全违规现象的打击力度时,也要从自身的消费观念进行反思。对于食品,我们能返璞归真,少一些花里胡哨。 读者:何文

还应更畅通

编辑:

你好!

《齐鲁晚报》5月3日报道,济南黄河大桥对黄河以北

部分车辆实行免费通行,首日车流量就增加了三成。由此可见,这座“城中桥”因为收费已经成为卡脖子桥,使得往来不便、物流不通。如果没有这有限的减免措施,很多黄河以北的市民或许仍然像以往那样,能不过河就不过河。事实上,正是长期的心理上的疏远,最终使得黄河以北在发展中逐渐被拉开了更大的距离。试想如果将来能实现对全

部过桥车辆的免费,又会出现一种怎样的繁荣景象。或许有关部门会认为,车流猛增不利于安全和管理,但如果做好疏导和监控,免费的黄河大桥因为省去了交费手续,反而比现在的利用效率更高。 读者:王博



读者来信

■本版投稿邮箱:
qilupinglun@sina.com