

铁路收入改革应为破垄断“提速”

人们对“铁路版”收入分配改革的关注,并不仅仅因为炒得火热的春运,更多的是一种期待,期待固化的利益格局能被打破,期待传统改革思路能够创新,期待铁路事业的短板能得到弥补。

评论员观察

□本报评论员 姜士强

铁道部内部正在进行一项改革,限制处级以上官员的高收入,提高基层员工的工资。铁道部部长盛光祖还在17日召开的铁路工作会议上提出,到2020年职工收入要比2010年增一倍。

在中国,铁道部是一个“极端”的样本,权力性资本、垄断性经营、行政化分配,这些造成收入不公平的因素全集中在这里。人们对“铁路版”收入分配改革的关注,并

不仅仅因为炒得火热的春运,更多的是一种期待,期待固化的利益格局能被打破,期待传统改革思路能够创新,期待铁路事业的短板能得到弥补。

铁道部内部收入分配改革,某种程度上是全国性收入分配改革的一个样板。说到高收入,人们首先想到的是电力、电信、石油等行业。相比之下,铁道部员工的收入更加神秘,如果不是近期媒体的披露,人们根本不会知道铁道部内部一些段长(处级或副处级)与一般员工的工资相差十几倍,更难以想象铁道部前任部长刘志军还给

所有铁路局的局长在北京配备了位置好、面积大的“福利房”。垄断行业、行政干预以及难以触动的既得利益,这些中国收入分配改革的几大阻力,在铁道部身上都得到了集中体现。所以,人们关注铁道部收入分配改革,更多的是在期待全国性的收入分配改革有所突破,调整方案的出台不再一拖再拖。

对铁道部内部收入分配改革的关注,是因为其“提低限高”的改革方案让人期待。以往提到收入分配调整,一个老办法就是把蛋糕做大,但基层的劳动者往往很难分享到经济总量提升带来的好

处。尤其是一些垄断行业,名义上是全民所有,但因为各种原因,很多时候增值却被少数人装进了腰包,正如铁道部中高层管理者的收入远远高于基层员工,显然也超过了其他很多行业同等级别的从业者。这次“铁路版”收入改革提供了一个新思路,就是将蛋糕重新切分,限制处级以上官员的收入,同时提高基层人员的工资。这种“提低限高”的做法,如果能够取得成功,必然为全局性的收入分配调整提供良好的借鉴。

对铁道部内部收入分配改革的关注,也是对弥补铁

路事业这块短板的期待。启动市场化改革以来,诸如电信这样曾经的垄断行业,都通过分拆有了一定的竞争,服务的提升和资费的优惠是人们能感受到的。相比之下,铁老大的形象始终没有改变,春运期间一票难求仍在折磨着回家心切的人,近期开通的网上购票业务,也因为存在诸多漏洞饱受诟病。试想一下,亏损了有国家财政兜底,管理者享受居高不下收入,基层员工工资却只能维持基本生活,甚至货车司机这样的技术人才,都迫不及待地跳槽去开地

铁,这样一个行业怎么会有进取的动力呢?相比各行各业三十多年来的长足进步,铁路事业已经成了制约经济发展的瓶颈之一。人们对铁道部收入分配改革的关注,是希望以此为契机,撬动铁道部固化的利益格局,给铁路事业带来压力,创造活力,在方便老百姓出行的同时,也推动其他行业的发展。

中国铁路一直难以摆脱政企不分、垄断低效的形象,作为垄断行业最后也是最坚固的一座堡垒,“铁路版”收入分配改革或许有助于其自身体制改革推进,也因此充满示范意义。

公民论坛

事件观

“幸运”的骆驼湾村还缺点啥

□王焱焱

2012年12月30日,习近平总书记访问了河北阜平县骆驼湾村,之后的半个月中,各种发展项目、捐款捐物、慰问演出等纷至沓来,村支书顾荣金接待的客人比过去一年接待的还要多。顾荣金说:“之前到处找投资商,人家不愿意来,现在总书记来了,就啥也不缺了。”(1月21日《新闻晨报》)

平心而论,我并不怀疑一些“后来者”的良善初衷,但另一些官方色彩浓郁的

“下乡慰问”却让人感动不起来。从节目先行的“文化下乡”到“县里出钱给村民粉刷外墙”,这些锦上添花的“堆砌式关怀”无不散发着一股权力的“媚上”气味。

造成目前这种救助情况泛滥的原因是多方面的,但其中关键的一点在于,一些官员把民众当作制造政绩的“道具”,热衷于树立一两个典型,捧红个别幸运儿,以向“上头”展现自身的亲民作风。于是,自然而然地便会出现“上头”视察哪里,底下的官员就重视哪

里;“上头”造访谁的家,谁就成为地方政府座上宾这样的怪现象。

骆驼湾村无疑是幸运的,然而,能碰上这等“幸运事”的毕竟是少数。如何让那些与骆驼湾村情况类似的贫困山村都能够幸运、“不缺”起来,或许才是全社会尤其是执政者应该思考的问题。要是哪一天,骆驼湾村的“幸运”不是天上掉下来的,而是当地村民通过合法程序争取来的,那中国农村一定是另一番模样。

严禁的哥“自驾回乡”不通情理

□斯涵

“广州的出租车不能随外地‘的哥’回老家过年了。”日前,广州市交委副主任顾亚林向记者证实,该市要求凡广州市籍的营运出租车,承包司机春节期间一律不得擅自驾驶自己承包的营运出租车回乡,否则注销承包合同。(1月21日《人民日报》)

一方面出租车丢在广州空置,另一方面司机自己和家人要挤入浩浩荡荡的春运大军;一方面车辆每天还照样要缴纳高达300元的“份子钱”,另一方面司机却又不肯掏腰包去购买炙手可热的火车票;若回去则会被注销承包合同,若不回则势必面临着“有家难回”的窘境。几番对比,令广州出租车“自驾回乡”的禁令显得那么不通情理。

对此,广州市客管处办公室的解释颇站不住脚:一是如春节期间司机将营运出租车开回家探亲,可能会出现打车难的情况。但是若司机执意回家,其出租车依然还是不能营运,并不能缓解运力紧张的困难。

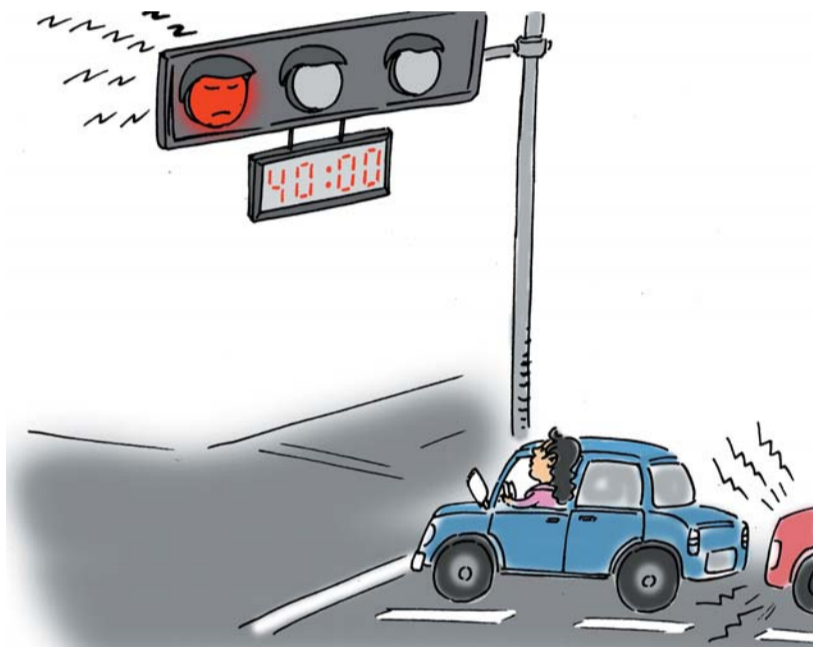
第二个理由是未经企业同意,司机将出租车用于营运以外的其他用途有违其作为城市客运交通的服务属性。但是法律人士指出,出租车公司如果与司机的合同没有此项规定的话,是不得限制司机对车辆使用的,而且以前都可以“自驾回乡”,说明今年此规只强调企业的利益,而忽视了司机权益的保护。

第三个理由是可能会因为长时间开车而出现疲劳驾驶的情况,存在安全隐患。这个管理部门要拿出数据来证实,而不能仅凭一家之言。据

此就限定司机不得不弃车回乡,有强词夺理之嫌。

诚然,出租汽车属于公共交通,必须承担社会责任,但是出租车毕竟不同于一般的公共交通,“的哥”们每月上交近万元的“份子钱”,却没有对出租车的自由支配权,连一年一度的春节都要在车与人的两难之中抉择。反之,管理部门和出租车公司既恪守份子钱的旧约,又出台严禁“自驾回乡”的新规,行政命令干预市场行为,犹如权力酒驾,于情于理于法都说不过去。

其实,要想让春节期间广州出租车营运如常,方法很多,要么免除节假日期间的“份子钱”,要么提高司机收入,要么在一定条件下依然允许“自驾回乡”,这样留下来的的哥心甘情愿,回家过年的的哥心情舒畅,无疑要比粗暴的一纸禁令要好得多。



画评

苦等“红灯”40分钟

前方交通指示灯发生故障,一直显示为红灯,作为司机,你会怎么选择?乌鲁木齐李女士的做法是:打电话报警,苦等40分钟后,才选择“闯红灯”。李女士的遭遇经媒体报道后,竟引发争议。有人被李女士执著地遵守交通规则的行为感动,也有人认为李女士太“轴”、一根筋。(1月21日《中国青年报》)

我们赞扬李女士的行为,但一个显而易见的事实

是,李女士的做法并不经济,她应该选择一个比“苦等红灯40分钟”更优的方案,既不违反交通规则,又最大限度地保持道路畅通。但显然,这样的方案不能靠驾驶人之间的默契,而应该基于交通法规的明确规定。比如在有些国家,在考驾照的时候就有“如果十字路口的交通信号灯发生故障以后如何过马路”这样的题目,答案是“按照顺时针的顺序,每个

路口依次通过一辆汽车”。相信这个国家的驾驶员遇到李女士同样的问题时,不会做出和李女士一样的选择。

只有让驾驶员任何时候都有章可循,他们才不会在停与走之间左右为难。相比等待40分钟红灯这样的守法公民,我们更愿意看到当信号灯出现故障时,车辆仍然能够安全有序地通过路口。

刘昌海/文 赵国品/画

>>媒体观点

让站着回家者享受半价有何不可

以“年年岁岁花相似,岁岁年年人不同”来概括春运,可谓恰当。技术的进步带来对春运的新期待,新诉求,相关部门需要考虑,如何让进步惠及更多人,给大家提供同样公平的机会。网络购票的技术门槛总是存在,改革不应往后撤。鼓励学生等群体为农民工义务服务是一个途径,天津已有民间团体在这么做。铁路部门和各级工会组织,同样需要把服务做得更好。

再比如,既然是政府定价,在重大节假日小型客车免收高速公路通行费的当下,让只能买到站票、站着回家的人——农民工是主体,享受半价优惠,有何不可?票价的问题,可适当上浮卧铺价格来平衡。种种细节问题,则应通过强化管理来解决。

(据《人民日报》,作者:余荣华)

谨防房价再度失控

去年5月后本轮房价得以持续进入反弹通道,并且于去年12月再创历史新高,则既与我国宏观经济面的趋稳回升有关,又与货币政策宽松预期进一步明确有关,更与我国城镇化建设的既定国策密切相关。

固然,房价的探底企稳,不仅是我国经济向好的前兆,亦是我国经济得以真实复苏的前提条件之一。但是,如果房价的反弹速度过快、反弹幅度过大,尤其是当下的房价已创历史新高,则应引起我们的警惕。因为,由此不仅宣告我国自2009年以来房地产调控的失败,还会将当下本已悬殊的贫富差距进一步拉大,地方政府土地财政依赖症亦将持续发作,我国经济增长结构的真实转型更将因此

难以落地。(据《新京报》,作者:杨国英)

委员“吃不饱”不止是矫情

“讲节约本来挺好的,呵呵呵,就是有点吃不饱!”在广州市政协会议港澳组分组会议期间,明星委员曾志伟率先发表会后感言。

政协委员的四菜一汤分别为卤水拼盘、芋头腊肉、荷兰豆莲藕炒木耳和白切鸡,荤素搭配很不错了。据称委员们抱怨,虽然是“菜式不错”,但“分量少了点”,我想,即使分量再少,但有四菜一汤,用来下饭,也应该是足够的了,想来,米饭之类的主食,总是管饱的吧?

现在人人都说要改革,但都只希望改别人的,改革一触动自己的切身利益,就有点不适应。“节俭挺好就是吃不饱”或也因此吧。(据《北京晨报》,作者:钱凤伟)

设置限速之前是否该亲自走一趟

齐鲁视点

□唐伟

220国道滨州-济南段,短短127公里的路程却出现77处限速牌,让驾驶人苦不堪言。(本报今日A08版)

很明显,这种设计不仅不能促进道路交通安全,反增其乱。一方面,司机在高度的戒备过程中,有因过度分神而导致事故之虞;另一

方面,让人无所适从的限速势必产生大量的交通违法,并因此引起驾驶员反感和抵触,让人产生“钓鱼执法”之疑。不然,限速设计何以如此怪异而无序?

即便抛开“设限为利”的诛心之论,127公里设置77处限速牌显然缺乏人性,更遑论以人为本。或许,对于管理者来说,这样的设置因为严苛而带来管理上的便利,也能更好地减轻自己的责任,却极大忽视了被管理者的感受,以至于连最基本

的合理性都忽略了。

道路限速设置是一件很严肃的事情,对于相关部门来说,判断合理与否并不难,只要驾车亲自体验一下,从驾驶人的角度去感受一下就很容易找到答案。另外,要多走出门听听外界的呼声和意见,不要闭门造车。如此才不会让人晕头转向,并因此折损了自身形象遭人诟病。

■本版投稿信箱:
qilupinglun@sina.com