



QILU EVENING NEWS

齐鲁晚报

www.qilwb.com.cn

本报地址
济南冻源大街2号

邮编
250014

传真 (0531)
86993336 86991208

报纸发行 (0531)
85196329 85196361

报纸广告 (0531)
82963166 82963188 82963199

差错投诉
96706

发行投诉 (0531)
85196528

邮政投递投诉
11185

即时互动平台



“壹点”官方APP



新浪官方微博
weibo.com/qilwb



齐鲁晚报微信
qilwanbao002



读者服务中心
家有难事找晚报
96706
www.q96706.com

完善补偿机制,破解“垃圾困局”

垃圾处理厂或中转站的设立运行,需要一个完善的利益协调机制。提前把关系理顺了,共识形成了,设施的有效运行才是可持续的。否则的话,仓促上马抓紧投产,很容易导致旷日持久的纠纷。



随着人口增加和生活改善,处理大量的垃圾成为每一个城市都要面临的一个问题。包括垃圾处理厂的建设运转,垃圾中转站的设立维护,以及垃圾车辆的运行等,都需要有精细的制度设计,哪一个环节出现了问题,城市都可能陷入被垃圾包围的困局。

在这之中,最容易引发争议的,也最常招致居民不满的,无疑就是垃圾处理厂或中转站的选址问题了,用一个词来概括就是“邻

避效应”。通常说来,人们觉得某个东西有害,所以才会躲避,如果非要容忍不可,那也要获得较为满意的补偿。总之要在忍受危害和获得补偿之间达到某种平衡,才能让邻近的居民克服躲避、拒绝的心理,才能保证相关设施有效持续运行。

众所周知,城市生活离不开有效的垃圾处理体系,总要有有人跟垃圾处理设施做邻居,至于补偿多少取决于相关设施对周边环境的负面影响有多大。比如说,垃圾中转站的选址之所以成为难题,就是因为常常发生垃圾露天堆放、散发刺鼻异味的情况,换做一家便民超市,情况就截然不同了。也就是说,如果能够高标准地处理垃圾,或者说能够让居民相信类似设施确实无害,是能够让周边居民接受的。

当然,从目前我国城市发展的整体水平来看,建立起一座像维也纳施皮特劳垃圾处理厂那样的艺术建筑并不现实,仅仅考虑到居民们垃圾分类投放的意识,要想做到垃圾处理的完全无害都是几乎不可能的。因此,就必须有人做出牺牲,他们也有理由获得一定程度的补偿。这种补偿,实际上就是以政府财政支出为中介,让享受清洁生活却无需近距离忍受垃圾污染的人,也能分担一部分责任,一定意义上保持“受益者”与“受害者”之间的利益平衡。

于是,垃圾处理厂或中转站的设立运行,就需要一个完善的利益协调机制,让所有的居民都参与到决策之中,尤其要给选址地附近的居民充分表达意见的机会。包括相

关设置具体建哪、如何建设、达到怎样的标准、给予多少补偿、以什么渠道发放补偿金等,都要有一个清楚且公开的规划。至于出了问题由谁负责、负何种责任,也要给出明确的回答。凡事预则立不预则废,提前把关系理顺了,共识形成了,设施的有效运行才是可持续的。否则的话,仓促上马抓紧投产,很容易导致旷日持久的纠纷。

现在很多城市所面临的垃圾困局,就是因为上述环节欠账太多,连给予垃圾处理厂附近村民的补偿金,都处于“边走边看边商量”的境地,整个城市的垃圾处理体系也就变得异常脆弱了。所以说,想破解困局,最要紧的是堵住补偿机制的漏洞,最根本的则是建立起公平、公正、公开的决策机制。

谨防“公益类国企”侵害公益

大家谈

刘瑞明

近日,中共中央、国务院印发《关于深化国有企业改革的指导意见》,一时掀起热议。毫无疑问,《指导意见》明确指出了国有企业存在的大多数表层问题,一些改革措施也体现了中央改革的决心,但是改革成功与否却不仅需要决心,还需要完善的改革制度的设计。如果开错了药方,那么很有可能会导致适得其反的效果。

以此次《指导意见》中被誉为“亮点”的“分类改革”为例,文件中明确指出要“将国有企业分为商业类和公益类”,通过分类改革促进国有企业经济效益和社会效益有机统一。这些方案的出台说明中央意识到了现有国有企业存在“与民争利”的问题,也试图通过“分类改革”来解决这一问题。然而,从现实来看,这一改革方案却依然需要完善。

第一,公益型国有企业的概念本身存在自相矛盾之处。企业是以营利为目的,向市场提供商品或服务,实行自主经营、自负盈亏、独立核算的具有法人资格的社会经济组织。在市场经济中,一个企业要想盈利,就必须首先让消费者满意,为消费者提供他们合意的产品和服务。因而,企业提供的种类众多的产品和服务无时无刻不是和消费者

的需求相关,本身就是在“保障民生、服务社会”。从这个意义上讲,所有的企业都是带有一定公益性的。如果非得要创造出“公益型国有企业”的概念,那么,是不是相对地应当有“公益型民营企业”,也可以提供“保障民生、服务社会、提供公共产品和服务”。

第二,公益型国有企业的界定没有明确标准,甚至可以变动。按照现有文件中的定义,“公益型国有企业以保障民生、服务社会、提供公共产品和服务为主要目标”,但所有的国有企业所提供的产品和服务都具有“保障民生、服务社会”的功能,从而我们无法确定国有企业中哪些是“公益型”的而哪些是“竞争型”的。更为重要的是,《指导意见》中指出,“按照谁出资谁分类的原则,由履行出资人职责的机构负责制定所出资企业的功能界定和分类方案,报本级政府批准。”也即,“公益类”和“竞争型”是由出资方来判定的,当“裁判”和“运动员”具有众所周知的亲密关系时,一些“竞争型”的企业有可能被界定为“公益型”的。更为重要的是,“各地区可结合实际,划分并动态调整本地区国有企业功能类别。”这意味着,当一些“竞争型”的国有企业在市场上表现不好时,完全可以通过“国有企业功能类别的动态调整”来实现向“公益型”的转换。

第三,公益型国有企业的划分可能使得国有企业的垄断地

位继续得到维护和强化。事实上,尽管过去没有对一些国有企业采用“公益型”的提法,但一直是按照公益型来归类管理的,在既有的考核指标中,对这些国有企业也不是以利润为主,政府每年都给予大量的财政补贴。但是,在现实中,这类“公益企业”却往往以“公益型”为借口,游说政府维持其垄断地位,虽然表面上是“公益企业”,但现实中却恰恰是损害了“公益”。这类国有企业的逻辑是,因为我提供的“公益性产品”,是在牺牲企业利益来维护社会公益,社会中只有我具有这种“大无畏”的崇高精神,所以,这类产品只能由我来提供。其客观后果是,造成了“公益型国有企业”普遍存在的垄断和低效率的问题。因为缺乏来自市场的竞争和威胁,恰恰使得“公益型国有企业”在不断地侵蚀公众利益。

就此而言,分类改革的方案并未触及到国有企业改革的核心,如果没有放开竞争这个大前提,没有更加完善的制度设计,良好的意愿是难以真正实现的。因此,就算是按照现有的“公益型国有企业”划分,也不应该只是让国有企业来从事公益,也应该让那些有意愿的“公益型民营企业”参与到“保障民生、服务社会、提供公共产品和服务”的崇高事业中来,互相竞争、比较、监督,真正实现“社会公益”。(作者为西北大学经济管理学院副教授)

公民论坛

别把“智能环卫”搞成远程监工

殷国安

近日,江苏如东县环卫处南区60余名环卫工人领到人手一个白盒子,要求上班后必须佩戴,原来这是GPS定位终端。对此,如东县环卫处一名负责人解释称,该设备为便携式定位终端,是为了实现智能环卫管理的一种手段,包括管理者都需要携带。(9月16日《现代快报》)

“智能环卫”是一个新词,是用最新科技手段,提高整个城市的环卫管理水平。无论如何,倡导“智能环卫”是为了给环卫工带来看得见的福利。例如,可以更科学地规划环卫工人的作业范围和作业时间,可以通过机械化水平的提高降低环卫工的劳动强度,可以对环卫工发生危险时及时获得信息以便救助等等。

如果只是把环卫工监管得更严了,这实在是南辕北辙了。事实上,环卫工管理早已实行了清扫路段、清扫时间、清扫质量的包干制度,根本不需要监控其上班情况。花费同样的资金,原本可以用在更有用的地方,却在“智能环卫”中先搞起了GPS定位,反映出一些官员头脑里总想着管控普通劳动者,同时又不愿意开展常态化的现场监管,就想出了省事的遥控方法。只可惜说得再好,也掩盖不了歧视普通劳动者的心态。

“拒开”婚姻证明 先做好对接工作

龙敏飞

民政部近日下发通知,规定除办理涉台和9个国家的公证事项外,民政部门不再向任何部门和个人出具(无)婚姻登记记录证明。记者了解到,北京市已于15日要求各级民政部门停止向个人开具(无)婚姻登记证明。(9月16日《新京报》)

在毕业生入职,公民贷款、买房等众多事情上,“婚姻证明”都是不可或缺的。对于这样的证明,很多人都觉得没有必要,也觉得很麻烦,因为这凭空增加了一道不必要的程序,影响了办事进程,降低了办事效率,公众对此诟病颇多,甚至将其列入了“奇葩证明”的行列。

在这样的现实情况下,民政部的做法值得肯定,不过疑问也来了:民政部门表示不开具婚姻证明,那么其他部门或机构需要怎么办?虽说民政部表示将做好必要的对接工作,但对对接工作什么时候能真正落实到位,仍然不好说。那么在这段时间内,需要开具婚姻证明的该怎么办?

对于这个现实问题,显然需要一个配套的方案。不然,这般简政放权带给公众的不是便利,而是折腾。对政府部门简政放权而言,要有大快人心的举动,也要有润物细无声的务实。不能因为急于表现,而不考虑民众办事的便利与否。

“超载闹剧”频发,查处更需从严

齐鲁视点

魏新丽

几天前,临沂市交警查处了一辆严重超载货车,核载55吨,实载139吨。车主为逃避处罚,喝农药威胁执法人员,救治出院后被行政拘留八天。

近些年来,因抗拒超载处罚而采取极端措施的车主屡见不鲜,去年就发生过一起较为“轰动”的案例,河南车主夫妇不满超载处罚决定,服毒自杀,造成一死一伤。此外,超载车主被查处时常有超速逃逸,撞伤执法人员等行为。总之一旦被查处,寻死觅活者有之,拒不悔改者有之,上演一出出闹剧和悲剧。超载危害道路公共安全,也威胁车主的自身安全。交警查处超载现象,

本是有法可依,按章办事,为何屡遭抗拒?

超载产生于运输市场的恶性竞争。对于利润的畸形追求,让运输公司大打价格战,这种情况下,正常的运输不挣钱甚至赔本,必须多拉上一些货物才能赚钱。所以,从车主自身来讲,超载和抗拒执法,多为无奈之举,因为不超载意味着没饭吃。临沂的车主就诉苦说,平时主要靠超载赚钱,不超载就没钱赚,扣车卸货罚款万元,损失惨重,所以他希望通过喝药吓唬人,让执法人员知难而退。

这种恶性竞争长期存在,主要是钻了执法不严的空子。市场竞争具有自发性,依靠其自身,很难形成规范的竞争秩序。此时便需要政府监管部门站出来,依法办事,从严执法,打击不规范行为,为市场正常运行提供保障。正因为受制于诸多原因,交

警部门上路查处超载的执法力度还不够大,助长了部分货车车主的侥幸心理。车主往往认为被查几率小,被查到就是运气差,所以才会为了赚钱铤而走险;而被查后车主们撒泼打滚、服毒威胁,也是看中了超载普遍发生,以为可以用极端手法逃脱追责。

因此,对于具体案件来说,交警部门显然不能因为当事人有极端行为,就改变严格执法的态度;更不能搞那种“你情我愿”的私下放人,甚至把执法权当成了谋私的工具。若要从根本上遏制超载现象,就需规范市场竞争秩序,而规范市场秩序,需要从严执法,使运输车辆的正当竞争成为常态。只有将严格执法常态化,才能彻底刹住屡禁不止的超载风。

■本版投稿邮箱:
qilupinglun@sina.com