



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.qilwb.com

“专车”新政别偏离了简政放权

近些年来,中央一直在强调简政放权,就是要精简束缚市场主体的“有形之手”,自上而下地放开过于集中的权力。可以说,出租车改革就是一块简政放权的试金石。



给予网络约租车管理“上海模式”的掌声,就这样被一声棒喝打断。虽为征求意见稿,但交通部10日发布的《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,释放出来的信号足以令人大失所望。

按理说,在传统出租车管理体制弊端逐步暴露,愈发无法满足出行需求的当下,携“互联网+”及“共享经济”而来的网络约租车,给出

租车改革提供了很好的突破口。如果相关职能部门能够顺势而为,结果必然是皆大欢喜。如今两个文件的下发,非但没能在哪里实践的基础上更进一步,反而把“政”变得更复杂,把“权”也收得更紧了。

不能否认,面对网络约租车的横空出世,改革传统出租车管理体制已成共识,中央层面的主管部门做些原则性的规定本身无可厚非,但最关键的是把握住改革大势做出实质改变,而不是新瓶装进了管制思维的“旧酒”。正因如此,交通部两个文件一经发布,就引来诸多质疑,比如要求网络预约出租车变更为营运车辆,其实是把“专车”以及“专车”司机,全都纳入到了特许经营的范围,而拼车、顺风车等突出体现“共享经济”的模式,更是被一刀切地禁止了。

本以为互联网约租车的兴起,能从外部打破僵化的传统出租车管理体制,却没想到管控思维的惯性如此强大,非但如此,就连此前各地开展的有益探索,也很可能化为乌有。比如提出放开出租汽车数量管控的“义乌模式”,允许私家车接入专车平台的“上海模式”等,就因触及改革核心问题而备受瞩目,相关亮点举措的推行也备受期待。如果这次交通部发布的文件终成定稿,那么按照以往各地交通委“以交通部为准”的表态,所有的地方性突破也就不复存在了。

看到这样的局面,原以为出租车改革能够为各项改革破冰做点样子的人,难免大失所望。要知道,近些年来,中央一直在强调简政放权,就是要精简束缚市场主体的“有形之手”,自上而下地放开过于

集中的权力。可以说,出租车改革就是一块简政放权的试金石:互联网约租车的成长绕过了原有的行政管控,依靠市场的力量获得生存空间;各地依据不同情况发起的地方性自主改革,则是对“全国一盘棋”的突破。“专车”新政能否遵循简政放权的大方向推进,看的就是部委层面的规则,对市场主体和地方探索采取怎样的态度。

接下来一个月,交通主管部门如何向社会征求意见,又将对相关文件做怎样的修改,将决定“专车”新政的具体方向。别忘了,在各方期待“鞭子落地”的日子里,交通部相关负责人曾多次强调“以人为本、鼓励创新、趋利避害、规范管理”的十六字方针,也曾公开表示支持各地出租改革充分的自主权。

“环境”不净化,消费者处处被宰

大家谈

肖余恨

在刚过去的黄金周,有数据显示,有将近七亿人出行。虽然堵是常态,挤是常态,排队是常态,但这诸多不便,恰恰说明中国人的消费能力之强,消费潜力之大,消费欲望之高,远远超出了预估。一国经济的发展,不仅要看生产力、创新力,还得寄望于消费力。如果没有消费拉动,生产力也得不到有效刺激,这算是常识。

现在中国经济增长趋缓,有非常复杂的国际国内因素,这是一个很大的问题。越是趋缓,消费力越是不彰,经济越缺少动力,这是一个恶性循环。如何有效地解放消费力,则是当前必须要考虑的问题。消费力的解放,是一个很专业的话题,但如何有效改善消费环境,为消费力的解放创造条件,则是一个基本的常识问题。

什么叫黄金周?也就放个三天假,外加前后两个周末的调休,七天假一下子就释放了巨大的消费冲动和消费能量,但黄金周的遭际,则是酸痛的。这次“出名”的是青岛,可类似的宰客现象哪里没有?看看一个城市的消费环境,只要看看旅游景点、火车站汽车站附近的状况,基本上就有答案了。

为什么会发生宰客现象?一是掠夺性心理,二是报复性心理,

三是侥幸心理,四是蛮霸心理,等等。所谓掠夺性,就是挣一笔是一笔,也不指望游客再回头了。报复性是指,我在别的地方,也会被宰,不过是依样回报罢了。侥幸是说,出事的概率毕竟不大,相比较收益,可以忽略不计。蛮霸就更好理解了,这是我的地盘,我说了算。就是发生冲突,我是当地的,有各种资源可以调动,你一个外地人,又能奈我何?再加上地方执法部门的不作为、乱作为,甚至有些执法人员与不法商家结成利益共同体,这就决定了宰客是一种收益远大于风险的稳赚不赔的生意。说到底,还是消费环境的问题。

说到宰客,还有一些冠冕堂皇的地方。你看高速服务区的商品价格,看看火车上的商品价格,看看景区的商品价格,无来由地畸高,让人气闷。之所以如此,一是部门利益作怪,二是监管部门不作为,三是不法商贩的坐地抬价。你这样,我凭什么不这样,不这样,岂非吃亏?如此形成一种互害心理,相当于易子而食。

这样的怪现象,已经持续有年,但一波一波运动式整治之后,总是水过地皮湿,很快反弹。别说商品的质量得不到保证,就是消费纠纷,也往往维权无望。再加上执法寻租、地方保护等原因,导致中国人的消费环境十分恶劣。有好处争着上,没好处推着让。公安推工商,工商推物价,物价推质监,形成推磨效应。对这样的怪胎

现象,不进行有力的整治,不让消费环境净化,就算是有消费欲望,也会被憋回去。

这个黄金周,还有中国大量游客出国、出境旅游、消费,在日本出现的爆买现象就很有代表性。这说明咱们国人中相当一部分人有很强的消费能力。日本的消费环境,总体上要比我们好得多,虽然也有问题,但一比较国内的环境,那就不是问题,这是许多到过日本的国人的切身感受。这样说,也不怕人骂,不敢承认这一点,不是实事求是的态度。

所以,提振经济有许多路径,下大力气改善消费环境,提高执法水平和能力,剥离部门利益,是一条最有效、最简单、最直接的路径。要真正让旅游是享受,而不是受罪,要让购物消费放心舒心而不是担惊受怕、憋屈受气,那效果就大不一样了。

真没办法吗?真的很难办吗?看看一直被视为顽疾的三公消费,现在不是好得多了吗?政府部门只要想抓,只要责任到部门、到人头,这样实际上互利的事情,并不难办。关键是要形成共识,系统谋划,责任明确,方法得当,执行到位。避免政出多头,互相扯皮,罚不责众。否则,今天曝光了甲地,明天曝光了乙地,后天肯定还有别的地方会出现问题。如果没有系统治理的一体化方案,再大力度的整治,也会在不久付之东流。(作者为解放军南京政治学院新闻系教授)

“告政府要提成”折射招商乱象

2011和2012年,原江苏海安县经济开发区招商产业四局副局长刘正引进了总投入1.5亿元和10.8亿元的两个民资项目,按政策该拿110万元的提成,然而,这笔招商奖励至今没有兑现。近日,刘正向海安县法院提起诉讼。(10月11日央广网)

唐伟:一些地方把精力过度花在“如何请”上,却没有做好基础性的“如何育”之上,使得很多企业来了留不住,招商沦为“招伤”。有这样的错位,也才会上演“告政府要提成”的荒唐案件。

李清:开发区一方不管最终是赢是输,社会声誉都受到了严重影响。给了“提成”,暴露的是招商乱象;强硬地不给“提成”,更会被质疑出尔反尔。政府的公信力是最重要的经济“软环境”。政府的公信力失掉了,谁又敢去当地投资呢?

邓海建:“招商提成”本就游走在规则底线之外,急功近利让其香味扑鼻,各种变数令其臭气熏天。招商提成能否兑现固然需要抽丝剥茧,更重要的是看看在各色招引政策之上,有无明显悖逆法治的拍脑袋决策,为招商丑闻埋下伏笔。

26年驾龄“被重考”不是认真是折腾

1989年,16岁的西安市民小郭考取了驾照,此后20多年顺利4次换证。然而今年10月9日,当他再次申请换证时,却被告知需要复验,这意味着他要重新参加驾考,西安市车管所注明的复验原因是:因未满18岁办证,更正初次领证日期。(10月11日《华商报》)

舒锐:所有法治国家的行政法上都有一个重要原则叫作“信赖保护原则”,通俗而言就是,如果公民没有造假、欺骗等违法行为,行政机关所做出对公民有利的行政行为不得再擅自改变。驾驶证正是一种行政许可,无须再用现行法去算历史账。

马涤明:复验26年的老司机,暴露了管理部门的很多毛病,比如政策执行中的教条主义,这与依法办事是两个概念。而如此教条,恐怕只能得到行政水平低,甚至“权力折腾老百姓”的评价。或者说,有些部门在不该认真的地方“非常认真”起来了。

斯涵涵:“老司机重考驾照”不仅仅是驾照的问题,而是关系到法律时效性、公民权利等一系列法律问题。“老司机重考驾照”依旧没有跳出高高在上的简单管理窠臼,没有把群众利益、服务意识放在心上,一刀切的执法行为与服务宗旨相背离,理当纠正。

震慑不了景区,“摘牌”没啥意义

公民论坛

王石川

记者10日从河北省秦皇岛市山海关区获悉,面对国家旅游局取消山海关5A级景区资质的处理决定,区政府作出检讨,并免去老龙头景区和区旅游监察大队负责人职务。(10月11日人民网)

消息传出之后,不少网友觉得出了心中一口恶气。山海关景区被摘牌,可谓一点都不冤。其所存在的问题,有的很严重。比如,强迫游客在功德箱捐款现象普遍,老龙头景区擅自更改门票价格。一名曾在山海关被宰的游客现身说法:去年在山海关景区拍张照片被索要80元,敢怒不敢言,这会终得报应!

应看到,相较于以往,首次取消5A级景区的资质,确实是个突破。据介绍,在旅游行政管理措施

中,取消A级资质是最严重的,其次是严重警告、警告。自从旅游景区开展A级评定十几年来,对5A级景区最严厉的处罚是严重警告。此次山海关被摘5A,是自2011年国家旅游局启动对既有星级资质的景区暗访工作以来,第一次取消5A级景区资质。

另一方面还应追问,景区被取消5A资质后,究竟有何后果?国家旅游局没有言及,只有媒体引用某专家的话称,被摘牌后,会牵动较大的政策以及经济利益,比如,门票定价会有影响,享受的政策倾斜和财政补贴也可能受影响,却是语焉不详。如果取消5A资质,对景区没有什么巨大影响,对当地没有明显影响,“摘牌”的意义就不宜高估。换言之,当违法违规的成本几乎为零,景区究竟会受到多大触动?

尤须一提的是,取消了资质并不等于景区“天塌了下来”,如果积极整改,便可很快恢复。比如

本月9日,国家旅游局还公布了此前被“严重警告”过景区的撤销处分决定,经整改验收,撤销今年4月被通报的几处景区的警告处分。时隔半年,即撤销处分,也未见相关景区票价有所下调,那这样的处分究竟有多大震慑效果?

虽然说知错能改善莫大焉,但必须明确是,对违规景区,应让其付出代价。比如,一旦被摘牌,就要吃苦头,这就需要国家旅游局出台具体的惩戒措施,而不是简单摘牌了事。即便给予改正机会,也应有个时间范围,这样才能把惩戒措施落到实处。此外,还需探讨摘牌究竟对整饬旅游乱象有多大效果,毕竟消除景区乱象牵涉到旅游、物价、工商、公安等部门的监督管理,仅靠景区自身纠错,或者仅靠旅游部门监管,是远远不够的。

■本版投稿邮箱:
qilupinglun@sina.com