

■ 热点评论

向社会放权后如何有序

□ 柳扶风

向社会放权,就是给社会组织松绑,给公众开闸放出源头活水。同时,放权不意味放任,而是要依法管理。

此次机构改革,一个鲜明的亮点就是向市场、向社会、向地方放权。在一定意义上说,这一变革的影响,要比几个机构之间的合并和职能整合深远得多。

这一机构改革的核心理念是,管得太死,三者就会失去活力。但政府也有担心,如果管得太松,是否会出现无序?以向社会放权为例,如果能着眼提升社会自净能力,社会管理成本将会降到最低,社会则会更加和谐有序。

向社会放权,就是给社会组织松绑,给公众开闸放出源头活水。那么,放权后,怎样的政府作为,怎样的社会发育,才能实现社会自净、有序、和谐呢?

有的地方农民自发组织起农民协会,把松散的农户组织起来,以获得在市场竞争中的优势,更多获取利益,而不是总处于利益分配的末端。这样的协会,政府应热情鼓励、实质性支持。而在另一方面,有些社会组织干的未必都是正事,近些年有慈善组织打着慈善旗号,以收取会费等形式牟利,就为人诟病。这表明,放权不意味放任,而是要依法管理。

对政府部门来说,放权后,对政府的社会管理能力提出了新考验。行政命令是行不通的,强制性手段是不靠谱的,如果沿用传统的管理理念和模式,缺乏与社会组织打交道的艺术,只怕会降低政府部门的公信,这或许是政府部门最应当深思的。

社会不是洪水猛兽,也不是一团乱麻,放权是大势。关键是,政府的社会管理要与时俱进,加速建法治精神与理念,对参与提供公共服务的社会力量,给予各方面的支持和帮助,与社会力量保持良好的合作关系。如此,社会才会实现自我发育,自我净化。

(据《京华时报》)

捐款缩水梗在何处?

□ 蒋璟璇

深圳一家庭从1993年起,每学期至少捐款400元,资助一名江西峡江县的贫困小学生,直至他初中毕业。后来,受助者到广东打工,见面聊天时,无意间透露,每学期到手的仅40元。这令捐助人大感惊讶。

但凡开展慈善,“流程耗损”就是个必须考虑的问题。一般情况下,“善款”从捐助人流向受助人的过程中,都不可避免地打折扣。这种现象所以发生,既是因为“渠道成本”的存在——亦即管理所需的人力开支等,也由于某些“经手人”可能存在的挪用。

当然,捐款到底是如何缩水的,至今尚无盖棺定论式的结论。但即便如此,仅就已知事实而言,就已足够震撼人心!据受助者反映,这在他的班上普遍存在。因而,公众也将捐款缩水归因为少数贪婪者与“制度后门”的一拍即合,而不是源于“制度”本身的“合法”抽成与盘剥。

捐款缩水的遭遇,终究还是“旧有慈善模式”的产品。客观而言,随着时间流逝,慈善领域已发生不少积极变化。通过一系列的规则重构,慈善事业所面临的制度风险和人心风险,都被大大降低。但回望“400捐款变40”的荒唐故事,仍有参照与反思价值。

慈善事业必须顺势而变,这既是收复人心的关键步骤,也是争取有限“爱心资源”的必要姿态。因而,面对捐款缩水风波,慈善机构还须引以为鉴,实现根本性的纠偏。

(据《华西都市报》)

微言大义

①朱永新(全国政协常委):我国的行业性协会、学术性学会,甚至商会都有非常强的官方背景,大部分是政府领导退居二线以后的“安排”。其实就是“二政府”,从经费拨款到人事安排,都是分管部委夺权。行业协会应该完全脱离政府机构,成为独立运行的行业自治组织。学术性学会也应该成为学者们的自治组织,政府依法管理。

②史贵禄(全国人大代表):我在调查了解到,老年人特别注重家庭带来的安全感、亲情感和归属感。只要生活能自理,社区能提供基本的服务,绝大多数老人还是愿意在家里养老。事实上,居家养老不仅是老年人首选的养老模式,也是适应我国国情的主要养老形式。应根据地方财政收入逐步增加对居家养老服务业的投入力度。

③逆风蝴蝶(作家):在英国买房有多简单?只要律师和收入来源文件即可。在英国买房有多难?收入来源是税单,卖房或者卖股票的文件,或者抵押贷款的文件等。所以贩毒或者贪污的现金是没法买房的。

④薛涌(作家):别觉得中国孩子辛苦,美国孩子整天玩儿。事实上,美国的初中生,许多每天就睡7个小时。到了高中,熬夜到一两点不稀奇。差学校的孩子整天玩儿,好学校的学生玩儿不起。CNN最近发表评论,讨论“日程过度的孩子”。别觉得出去就没压力。有志气的孩子都有压力,问题是什么样的压力。

(据《新京报》)

■ 议论风生

别误读了铁道部与票价的关系

□ 迺晓

这种担心不能说没有道理,但误读了铁道部与票价的关系,也低估了市场机制对铁路票价的发现和纠偏功能。

成立64年的铁道部,在第七轮政府机构改革中消失。铁道部职能一分为三后,票价不会上涨成为热议的话题。这种担心不能说没有道理,但误读了铁道部与票价的关系,也低估了市场机制对铁路票价的发现和纠偏功能。

光算经济账,火车票价格上涨空间确实不小。长期以来,铁路系统处于货运盈利客运赔钱的财务失衡中。近年来铁路建设的高速发展,也提高了铁路

部门的债务。数据显示,截至去年三季度,铁道部负债2.66万亿元。在铁路总公司成立并拥有独立经营权后,必然成为债务主体。要还贷,提高票价似乎是当然选择。

但是,这种猜想只有建立在铁路运营机制不会发生变化的基础上才成立。实际上,铁路系统改革,不仅是换个牌子、转移一下职能就完成了。撤销铁道部,既是统筹协调立体交通资源的需要,也是打破壁垒引入竞争机制的前提。火车票价是否会上涨,关键不在于有没有铁道部这块牌子,而在于一分为三之后,真正的市场机制能否引入并扎下根来。

过去实行行政定价,众所

诟病。行政定价固然提供了保护性定价的渠道,有利于保证定价时考虑铁路的公益性一面,但更多时候,我们看到的是运力资源的错配和价格水平的荒唐。比如,即使春运期间也有车次近乎空驶,而火车供应饭菜的质次价高更是屡见不鲜。这种错配造成的损失,最终都会由乘客成本中弥补。这不是我们应该认可的价格机制。

考量是否建立了市场机制,当然包括铁路总公司的企业化,但更关键之处在于其下属分支机构之间能否实现充分竞争,在于社会资金能否进入这一领域,并享有与原铁道部有血缘关系的企业平等竞争的环境。如果在铁路系统中实现

了充分竞争,即使票价上涨也是局部的、可逆的,而不可能是全局性的、不可逆的。尊重市场定价,意味着在运力紧张的时间和路段,票价可能上浮;也意味着在运力相对不紧张的时间和路段,票价可能下浮。从全局看,随着铁路运力供应能力的持续增强,并构建起从航空、水运到公路和铁路之间的充分竞争关系,票价总体下浮的可能更大——这是行政定价不会提供的前景。

相信市场力量,比相信行政惯性更靠谱。对于铁路系统改革转型,更多需要的是鼓励和时间。无论其贷款方银行,还是我们每个人,都应该如此。

(据《京华时报》)



火车票价格上涨不符合公众期望

□ 南都

铁道部撤销了!因为“铁老大”这个庞然大物在中国经济社会生活中砸下的印记过于沉重,对公众来说,乍一听闻铁道部撤销的消息,涌上心头的肯定是一种复杂的感受。

最后一任铁道部部长盛光祖在接受媒体采访时说,“铁路的平均票价是偏低的,今后要按照市场规律,企业化经营来定票价。”如果说盛光祖的表达还稍含蓄,那么全国人大代表、中国中铁隧道集团副总工程师王梦恕的回答则直截了当:铁道部实行市场化改革,票价肯定

会上涨。

不知为什么,在中国特定的语境中,一说“市场规律”、“市场化改革”,其弦外之音就是商品价格必然上涨。在以往和可预见的将来,铁路的运力无法全部满足消费者的需求,因为此种供求格局,有人委屈地认为火车票价偏低,这是一个最主要的论据。但是与价格有关的成本呢?在政企合一的铁道部之下,构成火车票价成本的建设、运营等成本一直不透明,早为公众所诟病,铁路系统的入浮于事、效率低下则更是众所周知的事实。未来铁道部的市场化职能将由中国铁路总公司

承担,如果铁路总公司仍然不能让火车票的成本清晰起来,仍然无法让公众相信自己为降低运营成本穷尽了努力,讨论火车票价格是否偏低会不会和过去一样,近似于一种空谈?

改革是为了增进公众的福祉,如果公众从一项改革中未见其利先受其害,势必丧失对改革的热情,放弃对改革的支持。从这个角度,为了维系本轮政府机构改革所凝聚起来的社会信心,尽快拿出明确的措施,打消人们关于火车票价随铁道部撤销而上涨的担忧便显得至关重要了。

(据《南方都市报》)

留影铁道部人们在想什么?

□ 西坡

3月10日铁道部将撤销的消息传开之后,不少人聚集在位于北京复兴路10号的铁道部门前拍照留念,来者有铁路系统员工和退休职工,有外地赶来的铁路爱好者,更多的是每年都免不了跟“铁老大”打几次交道的普通市民。一时间,铁道部门口俨然成了景点。

有人这样调侃:“铁道部,生于1949,卒于2013”。1949年10月,中央人民政府铁道部成立,是共和国政府成立最早的部门之一。运输过抗美援朝的志愿军,免费搭载过大串联的红卫兵,近年又成为逢年过节全民吐槽的对象。而今,铁道部和它门前的那块牌子都将成历史。

现在,铁道部对外界来说是“政企不分的典型”,但在铁路系统职工看来,它却是几代“铁路人”的身心归属。比如合影留念者之一陈乃武,毕业就来到铁路系统工作,已25年,“我们一直都是铁道部培养的,感情很深”。

最后一任铁道部部长盛光祖已承诺铁路职工“不存在安置问题,都在就业岗位,也不会裁员”。但绝大多数铁路职工作为未来“中国铁路总公司”的一员,与充满集体色彩、使命感的“铁路人”,感觉想来会是两样。这种感情在一些铁路退休职工身上尤为强烈。他们留恋铁道部,其实是在留恋自己曾经的一段人生历程。

人是喜欢怀旧的,身边任何一件事物行将消失时,人们都会有留恋的冲动。

人们留影铁道部,送别出生于计划经济时代的“铁老大”,更是对铁路未来的期待。铁道部门前,有人接受采访说“早该撤了”,有人摆出“走你style”。也许不久前,他们中有人过年回家买不到火车票时,还批评过铁道部。他们应该感受到了,撤销铁道部意味着铁路改革的破冰,让人头疼的买票难等问题,也许有望得到解决了。

(据《新京报》)

中国铁路未来三大看点

□ 钱塘人

铁道部进行政企分开改革,在此轮大部制改革中格外引人注目。之所以如此,一是多年来中国铁路虽不断升级换代,但“铁老大”的地位和形象,在公众中未能获得很好的评价;二是自上世纪90年代末开始加剧的春运纠结,始终让人挥之不去;三是近年间在高铁建设运营中,重大事故及腐败窝案时有发生,一定程度上强化了舆论对铁道部的看法。

其实,对上述三大原因还真该做些更客观的辨析。原因一,说到底首先是铁路运力长期不足,导致铁路长期超负荷运营所致;原因二,主要源于中国特定条件下的超大规模工业化进程,以及特定国情下的城乡二元产业结构所致;至于原因三,则可主要归结为历史形成的政企合一的铁路建设、运营、管理体制,体制有弊端,预防和治理腐败自然很难。

如今,随着铁道部实施政企分开,中国铁路事业的

发展行将翻开历史新页。展望未来的中国铁路,有几大关键点眼下就已大体可判:

其一,中国铁路网编织不会因为铁道部分拆而停顿。100年前,孙中山先生在《建国方略》中把中国铁路网的总长度标定为17万公里;截至去年末,尽管“十一五”中国铁路建设出现了井喷式跃进,但铁路总长仍然只有9.1万公里。按今年计划新建铁路5000公里的速度,再说真正实现中国铁路的全面现代化,就是仅仅实现孙中山先生的遗愿,中国至少还要一鼓作气干上16年。

其二,中国铁路总公司的组建,为铁路在未来适当时机整体上提供了市场契机。“中铁总”若能最终上市,有可能形成“一石多鸟”的市场效能:一是它作为一个投融资实体平台,将为吸引社会性铁路投资搭建现实通道;二是利用它来逐步消化铁道部遗留的2.6万亿元的建设债务。否则,这笔巨额债务最终只能依赖国

家财政逐年偿还。

其三,由作为央企的“中铁总”来行使全国铁路的生产经营,将明显减少铁路运输的行政色彩,为铁路货运价格和客运票价“准市场化”创造前置条件。也就是说,目前铁路客货运价完全由国家发改委说了算的格局,将会有所松动。虽然在开始的若干年,这样的“松动”步伐不可能迈得很大,但这一趋势注定不可更改。除国有资本之外的其他任何性质的社会资本,无利不起早乃天性。若在运价这一核心环节国家不肯做出“有限让渡”,纵然国家说破嘴,政府的其他引资政策再优惠,社会资本仍然不可能对投资铁路趋之若鹜。

由于铁路货运尚有一定利润,而铁路客运呈常年性亏损,适度提高运价,将首先从铁路客运起步,从现在起,人们应当对火车票价格建立相应的心理预期。

(据《北京青年报》)



争话筒彰显角色意识

“蒙省长,别和我抢了,让我发几句言吧!”贵州省代表团8日的分组讨论会上,农民代表梁文同与同为代表的贵州省副省长蒙启良“争”起了当场会议的最后一个发言机会。(3月10日《新华每日电讯》)

十一届全国人大三次会议新闻发言人李肇星曾说过:“这里没有领导,只有代表。”诚然,无论是农民工代表还是领导,共同的身份都是人大代表,有着一致的权利义务。

(据《广州日报》)



“传说中的指纹签到机居然让咱给遇到了……神马蓝牙点的都弱爆了!”日前,北京理工大学珠海学院一名学生在微博贴出一张带有指纹打卡机的照片,称他们上下课都要按指纹签到。校方则表示,尊重老师教学的方法。

(据《南方都市报》)



据3月12日中国经济周刊报道,网络上流传广泛的一篇帖子《含泪十问卫生部部长》,是一位年轻医生所发,直陈医疗工作者在工作中的困境,包括医务人员的待遇、医患关系等诸多问题。这些也是当前医疗改革所涉及的难题。

(据《广州日报》)



据《理财周刊》报道,号称1元就能买到的“海南五日地接游”,其实搭售高价机票,采取这种手段欺骗消费者的团购网站“团程网”日前被法院认定构成违约,赔偿1000元。

(据《新闻晨报》)



政协会议伊始,关于委员吸烟的新闻就受到了社会广泛关注。3月5日下午,医卫界分组讨论中,全体90位委员共同发起“建议开会时把烟灰缸撤走”倡议,提交给政协大会秘书处。(3月6日《人民日报》)

吸烟有害自身健康也危害他人健康,早已是一个生活常识。关于90位委员共同发起的“把烟灰缸撤走”的倡议,值得公众给予掌声。但是“把烟灰缸撤走”不能仅限于两会会场,应该延伸到行政领域的各个层面。

(据《西安晚报》)