

高铁站争夺白热化:凭啥可以修到你家门口?

■ 徐豪

最近高铁很“热”,不仅因为 9 月 1 日起实现“时速 350 公里”,还因为高铁“争夺战”的河南地级市濮阳与中铁总公司之间引发了公开的矛盾和冲突。高铁网日益密集,那么高铁路线该怎么设计、在哪儿设站,设站所依据的原则和标准是什么?

争夺形式不断翻新:民意论坛、万人签名、逼市长下课……

“铁路不可能修到每个人家门口!”“凭啥可以修到你临清家门口?”《中国经济周刊》记者获得了一段据称记录了近期一次京九铁路修建论证会上情形的视频,针锋相对的是铁路总公司计统部一位负责人和濮阳市一位副市长。

作为国家中长期铁路网规划中的项目之一,京九高铁的走向持续引发关注。

日前,《濮阳日报》官方微信发布题为“九问京九高铁为何过濮不设站”的文章称,“在 8 月 5 日举行的新建京九高铁雄安至商丘段可研论证会上,中铁总公司个别主管人士力荐只研究‘在台前东晋豫鲁铁路上游两公里过黄河,在阳谷县境内设阳谷台前站’(东线)方案,这就意味着京九高铁在濮阳‘过境不设站’。尽管与会的濮阳市领导及众多专家据理力争,但个别主管人士却对河南省、濮阳市提出的‘沿德上高速、在范县东设站’(西线)方案置若罔闻,不予考虑。”

该文提出,“这次论证会力荐的东线方案,符合高铁规划建设原则吗?”“这次论证会力荐的东线方案,符合铁路网规划要求吗?”“这次论证会力荐的东线方案,站间距设置合理吗?”等 9 条疑问。截至记者发稿,铁总并未就《濮阳日报》的“九问”作出公开回应。

濮阳市争高铁站的举动,是全国各地对高铁渴望的一个缩影。

2014 年 10 月,分布在北京、上海、郑州、深圳、福州等地的 70 多名新野籍人士赶回河南省南阳市新野县,举行“郑万高铁过境外野民声论坛”,组织成立“新野保路联盟”,随后,在全国 10 余个城市举行了“保路运动”。

2015 年 3 月,湖北荆州长江创业商会在市区多地组织“关于 350 公里沪汉蓉高铁落户荆州倡议活动”,吸引了上万人参与和签名,与之相争的荆门也不示弱,随后组织了类似活动。

2015 年 10 月,梅河广肇湛高铁走向图已经公开,规划图没有经过广东罗定,罗定民间争夺高铁的呼声一夜爆发,并联合信宜、高州群众网络集合商议对策。

《中国经济周刊》记者梳理发现,此类民间“争路运动”,较早出现于 2009 年沪昆高速铁路湖南段规划时,娄底市的冷水江市、新化县与邵阳市争夺高铁战就已打响,冷、新与邵阳的沪昆高铁争夺战在全国范围内开了一个“不良先例”。10 万邵阳群众聚集高喊“争不



到高铁,书记、市长下课”,而不少官员也“舍身拼命”,孩子住院不去照顾,自己生病顾不上就医,过家门而不入,为的只想高铁在当地设站。

新华社曾报道全国多地围绕高铁走线、设站而展开的“争路运动”,报道列举了多地采取“舆论战”、官方公关、“群众施压”的现象,称“争路运动”体现了地方的“高铁政治经济学”。

“不通高铁,跟人谈合作都没底气”

“高铁在地方设站,这对地方是天上掉馅饼的事,因为投资主要出自铁路总公司,地方只是负责征地拆迁等方面费用。”北京交通大学教授赵坚对《中国经济周刊》记者分析说。

赵坚说,高铁站一方面可以吸引客流量,方便当地人出行,为城市发展提供基础条件;另一方面可以拉动相关投资,带动 GDP 增长。但起初很多地方政府并不欢迎高铁,因为其可能牵涉征地等工作,而地方政府并未充分意识到高铁可能带来的“效益”。“现在都看到‘好处’了,所以都来争。”

高铁带来的效益显而易见,7 月 9 日,徐兰高速线宝鸡南至兰州西段开通,实现了徐兰高速线全线贯通,暑运以来,长三角至兰州方向高铁开行火爆,截至 7 月 31 日,相关高铁列车共发送旅客 10.5 万人次,列车客座率达 90.7%。

中国交通运输协会常务副会长王德荣说,高铁快速发展不仅优化了我国客运结构,以最少能源、资源、环境支出满足不断提升的客运需求,对中国经济社会发展具有巨大“推力”。一方面,高铁缩短时空距离,推动了城市化和城市群建设的进程,比如高铁网络促进了京津冀、长三角、珠三角、长株潭、成渝等城市群的形成;另一方面,高铁延长了产业

链,促进了制造业聚集,推动新技术、新装备、新材料工业的不断发展。

“有了高铁站,不仅方便出行,而且形象上去了,招商引资也方便,还能带动房地产。你要是不通高铁,谁去你那里投资?跟人谈合作都没有底气。”一位地方政府官员这样告诉《中国经济周刊》记者。

正是因为此,各地官方在争取高铁方面都不遗余力。

在今年全国两会期间,胡桂花等 31 名全国人大代表提交了“关于京九高铁过境济宁梁山并设站的建议”。在 2016 年全国两会期间,全国人大代表、安徽省六安市市长毕小彬也曾建议,当时正在论证中的京九高铁能够途经六安设站,从阜阳取道南下经六安进入江西。

而早在 2009 年全国两会期间,时任湖北襄樊(现襄阳)市委书记唐良智,“利用在京参加全国人大会议的间隙,带领市经信委、发改委等部门及有关县负责人,拜访了国家发改委、铁道部……在拜访铁道部发展计划司领导时,唐良智请求将郑渝铁路规划进行调整,将襄樊纳入路经站点建设。”

高铁站建在哪儿,谁说了算?

2016 年 7 月,国家发改委公布了再次修编的《中长期铁路网规划》(2016—2025 年),之前“四纵四横”的铁路规划变更为“八纵八横”;“在‘四纵四横’高速铁路的基础上,增加客流支撑、标准适宜、发展需要的高速铁路,部分利用时速 200 公里铁路,形成以‘八纵八横’主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网,实现省会城市高速铁路通达、区际之间高效便捷相连。”

今年政府工作报告提出,今年中国要完成铁路建设投资 8000 亿元。2 月份国务院发

布的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》提出,到 2020 年,中国高速铁路要覆盖 80%以上城区常住人口 100 万以上的城市。

很多较大的地级市争夺不到高铁站,但也有的小县城较为幸运。例如,不到 100 万人口的县级市江苏溧阳居然拥有两个高铁站,这在全国显得有些不寻常。溧阳是已落马的原铁道部副总工程师张曙光故乡。当地流传的说法是,“这得归功于张曙光。”

这样的“不寻常”在地方的高铁“争夺战”中颇为微妙。这种微妙在前述视频里濮阳副市长质问铁总相关负责人“凭啥可以修到你临清家门口”或可管窥一二。

高铁网日益密集,高铁路线怎么设计、在哪儿设站,设站所依据的原则和标准是什么,成为焦点。

一位不愿具名的业内专家告诉《中国经济周刊》记者,高铁线路怎么设定,要从技术、投资、效益等方面综合考量,不仅要考量社会经济因素,还要考虑地质条件,要考虑成本回收问题,也要考虑安全问题。“有时候综合考虑各方面因素的最优的设计方案也不一定采用,有些地方的诉求也会考虑进去。”

上述说法在中国铁建官方微信上的一篇文章中得到印证。文章称,铁路选线是一个庞大的系统工程,线路走向与设站都有科学的分析和选择,都有高铁设计自身的逻辑,设计院提出的技术经济最优的方案,不一定是最好的方案,最好的方案一定是各方都能接受、取得最大共识的方案,一定是最切实可行的方案。现有资源配置来看,高铁走向与设站决策,不尊重民意不行,但完全按照民意来,也是不现实的,也不是科学的态度。

文章表示,为减少投资成本,国家在做高铁线路规划时会尽量选择走直线,一些需要绕弯才能到达的城市很难被纳入规划。考虑到成本回收问题,高铁线路走向和站点设置时也会考虑客流量,优先过境客流量大的地方。

中国工程院院士、著名铁路专家王梦恕认为,高铁线路网中的主干线线路设置是铁总、国家相关部委及各省级政府研究决定的,县市级地方政府有权建议,没有权力干涉线路和站点设置。

“高铁站点选择,应该尊重科学规划,权衡经济民生、地理条件、国家战略等多种因素。从经济角度考虑,将站点集中在经济发达、人口规模大的城市更有利于提高经济效益;从高铁基本特征看,高铁速度快,启动很慢,站与站之间距离过近是浪费资源;从高铁运营看,建高铁站只是一个环节,能否持续经营,有无足够的客流保障,这至关重要。”赵坚告诉《中国经济周刊》记者。

赵坚认为,要改变“争夺高铁”的情况,要从体制入手,谁承担建设、负债谁来清偿、亏损责任如何划分,应该在中央、地方以及其他社会主体之间有更为明确的界定。“不仅要建,还要承担相应的责任,这也是市场化改革的要求。”

变了味的“消费贷”,如何回归正途?

■ 李延霞 吴雨

近期,北京、深圳、浙江等多地下达通知,对消费贷违规进入房地产开展调查。记者了解到,监管趋严背景下,一些商业银行开始加强对消费贷的管理。变了味的“消费贷”,如何回归正途?

消费贷的用途是支持居民的各类消费支出,包括教育、旅游、房屋装修、购买耐用品等,监管部门多次强调消费贷款禁止用于购买住房。但在实际运行中,如何保证资金一定用于消费是个难题。

北京市民吴先生因为买房首付款不够,通过一家城商行申请了 25 万元的消费贷,在审查了他的收入情况后,不到一周的时间,贷款就批了下来。25 万元的资金进入他的银行卡后,吴先生提取现金,交了首付款。

“就是签了个合同,要求按时还款。银行工作人员没有特别强调不能用于购房,我觉得大家是心照不宣吧,毕竟银行也想把钱贷出去。”吴先生说。

“个人信贷资金违规进入房地产市场,放大居民部门杠杆,影响房地产调控效果,应坚决堵住各种漏洞。”中国人民大学重阳金融学院客座研究员董希淼建议,商业银行和消费金融公司应将消费贷款发放时限控制在 5 年以下,并要求客户提供用途证明。对 30 万元以上的消费贷款执行“受托支付”规定,将贷款资金支付到合同约定用途的借款人交易对象,减少被挪用的风险。

他同时提醒,关注消费贷款进入楼市不能只盯着商业银行,网贷平台对资金流向没有监控,进入楼市的比例可能更高。要加大对各类网贷平台的清理和整顿,对其提供的借贷业务,在借贷用途、资金流向等方面加强监测。

堵住了违规操作的漏洞,消费贷究竟该如何回归正途?

“打开手机点击几下,几秒钟就能到账,装修可以贷款,租房可以贷款,买新款 iPhone 也能分期付款,以前是找不到借钱途径,现在是衡量各种成本,选择向谁借。”广西百色 80 后小伙子韦少标感叹道。

韦少标经历的变化,折射出我国消费金融市场的快速发展。近年来,在消费升级、经济转型的背景下,我国消费信贷市场发展迅速。今年 1 至 8 月,我国居民新增消费性短期贷款 1.28 万亿元,同比多增 7833 亿元。

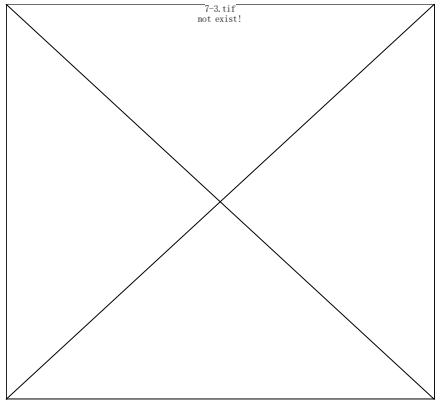
记者调查发现,当前消费信贷市场上的产品种类很多,借款方式简单方便,很多是全线上,“秒”到账,但不同机构提供的产品各有特色。

商业银行的个人消费贷款,利率较低,一般在 6%左右,贷款额度几万元到几十万元不等,但门槛相对较高,多数银行在存量客户中挑选符合特定条件的“白名单”客户。而消费金融公司、互联网金融机构等主要针对缺乏银行借贷记录的中低收入年轻群体,贷款额度多数在 1 万元以下,平均年化利率 10%以上。

韦少标先后在深圳的招联消费金融公司贷款 8000 元和 5000 元,分别用于房屋装修和购买家电,因为良好的还款记录,不久前他的授信额度得到了提高。“从银行贷款要提交收入证明等各种材料,比较麻烦。虽然消费金融公司的利率高一些,但等额本息每月还款 1000 多元,完全是一些可以承受的。”

在“借钱”越来越方便的时代,对于居民个人而言,应根据自身经济能力,量入为出,合理借贷。专家提醒,消费信贷在满足居民消费需求、支持经济转型升级的同时,由于我国居民提前消费的经验不足,要谨防忽视自身偿还能力,过度借贷、多头借贷的情况。

管好消费贷,用好消费贷,还其短期应急、支持消费的本源,这一新兴的金融服务才不会走了形,变了味。



代驾到底有多少坑:15.2 公里路收 19.9 公里的钱

■ 王阳 邵鲁文

最近,一条代驾新骗局的帖子经由多地公安官方微博、微信的转发火了。据警方透露,一些人员冒充代驾司机送乘客回家,途中套取乘客个人信息,故意制造交通事故“做局”,最后索要高额钱财。众多网民表示有共鸣,也曾被“黑代驾”坑过。

“新华视点”记者调查发现,酒驾入刑后,“酒后找代驾”已成为普遍的消费习惯。统计数据显示,去年,全国代驾行业总订单已超过 2.53 亿单,总产值达 154 亿元。而与此同时,代驾行业管理无序,漫天要价、肇事逃逸等乱象频出。

代驾竟然约来醉汉,行业不规范安全隐患大

易观智库发布报告显示,2017 年上半年,中国互联网代驾市场规模达 29.65 亿元,呈稳定增长趋势。与此同时,个别从业者的不良行为却带来行业隐患。

济南市民钟先生称,一次聚会后准备找个代驾回家,但没想到代驾电话竟约了一个醉汉过来。北京市民刘先生也遭遇类似的不快。一次酒后离开饭店时,他在服务员的极力推荐下选择了门口的一位代驾司机。由于酒后神志不清,刘先生并没有察觉回家过程中有什么不妥,第二天却发现汽车车门被明显刮蹭。他联系代驾司机,但对方却矢口否认。

泰和泰(北京)律师事务所高级合伙人刘汝忠表示,当前代驾市场乱象主要有三个方面:一是行业门槛过低,从业人员的驾驶水平参差不齐,部分人员素质较低;二是收费随意,代驾司机任意调价;三是一些代驾司机交通规则意识淡薄,违章导致不少事故。

记者检索中国裁判文书网发现,近两年,与代驾有关的案例明显上升。2016 年至今,共有 1078 份此类判决书,其中涉及交通事故有 402 份,责任赔偿 244 份,人身损害赔偿 228 份,精神损害 118 份。

“代驾市场增长很快,但在行业规范不完



善的情况下,安全隐患也越来越大。代驾人员肇事逃逸、盗窃财物、违规驾驶等,让消费者一次代驾却付出沉重代价。”中国汽车流通协会汽车俱乐部分会负责人张士立说。

记者亲历:“黑代驾”15.2 公里的路收 19.9 公里的费用,正规代驾司机很难抢到单

近日,记者在济南体验了多名代驾司机的服务全过程。9 月 14 日晚上 9 点左右,记者从济南某饭店出来,发现门口已有不少代驾司机等候。一位上前揽活的代驾司机表示,可以选择“报单”和“不报单”两种方式。

原来,所谓“报单”是公司行为,司机需要给公司上缴 20%的收入;不“报单”等于司机自己打着公司旗号接“私活”,公司为乘客提供的保险等保障则成为司机私下收入。这名司机告诉记者,干“私活”还算好的,现在市场上最乱的是“黑代驾”。

根据线索,记者 21 日晚体验了一次“黑代驾”服务。从济南奥体中心叫代驾行驶至记者住处附近,地图上显示距离为 15.2 公里,e 代驾和滴滴代驾等平台预估的费用均在 80 元左右。而这位“黑代驾”自己携带的软件上却显示公里数为 19.9 公里,最后结算费用为 99 元。

这位“黑代驾”的收费标准为 10 公里 59 元,当记者询问超过 10 公里如何计费,是否还按照这一标准收取时,这位代驾司机并没有正面回应。

在某代驾平台已从业五年的专职司机张师傅告诉记者,除了乱要价,一些“黑代驾”还可能带来安全问题。在济南,“黑代驾”非常多,正规的代驾司机都很难抢到单。

张士立表示,目前,代驾行业缺乏强制性标准,导致人员门槛过低,行为规范也无从谈起。

滴滴代驾相关负责人称,“在互联网代驾平台,除要求无犯罪、酗酒、交通违法等不良记录外,司机还要经过严格培训和笔试、面试等考核才能上岗。”记者调查了解到,很多小型代驾公司没有按照行业标准规范要求代驾司机培训上岗,也没有投保代驾责任险。

“从 2015 年开始,汽车流通协会和几大代驾企业发起行业自律,呼吁所有从业人员进行

第三方从业考试进行认证,考试合格后取得代驾培训合格证。目前行业内持证上岗人数已经占 37.5%。”张士立说。

谁来管管这些“黑代驾”?

记者调查发现,目前,代驾公司是在工商局登记设立的从事“非营运车辆的驾驶服务”的公司,监管主体不明确。

山东省工商局表示,工商部门主要依据公司法 and 相关法律法规,按照市场准入原则,负责代驾公司的注册登记,经营范围里说明提供该服务,但谈不上对其监管。

有受访交警部门表示,交警主要对代驾过程中的违章行为进行查处。代驾服务与营运性质的驾驶服务有着本质区别,在没有明确管辖权的情况下,交警部门也无法对代驾行业进行监管。

山东新亮律师事务所主任王新亮认为,整治代驾行业乱象,明确代驾市场监管主体是关键。

“物价部门可以指导代驾行业制定明确的收费标准,代驾公司的计费标准要公示或登记备案,这样既能够保障市场自由定价,同时可以接受社会监督,防止企业或个人随意变更标准。”北京市中咨律师事务所上海分所合伙人陈志伟律师说。

便民服务

QQ:3329295109 微信号:6655555555 广告热线 028-69959066

●谢开杰,建筑与市政工程施工员 51141010001898 遗失作废

●李斌,建筑与市政工程施工员 511511990005943 遗失作废

●注销公告:四川众唯信企业管理有限公司(统一社会信用代码 91510105MA61U0WF9W)经股东会决议决定注销,请债权债务入自本公告见报之日起 45 日内向我公司申报债权债务。

●王琳琳,身份证号 513002198703237904,职务:专职安全负责人,证书号:川建安 C(2011)0005302 已不在原单位上班且证书遗失,声明作废。

●注销公告:四川易蓉信企业管理有限公司(统一社会信用代码 91510105357989317C)经股东会决议决定注销,请债权债务入自本公告见报之日起 45 日内向我公司申报债权债务。

●注销公告:成都晨达熙装饰工程有限公司(统一社会信用代码 91510108MA61WAS1X6)经股东会决议决定注销,请债权债务入自本公告见报之日起 45 日内向我公司申报债权债务。

●注销公告:四川众人行远人力资源服务有限公司(统一社会信用代码 91510100MA61T1

QG65)经股东会决议决定注销,请债权债务入自本公告见报之日起 45 日内向我公司申报债权债务。

●注销公告:成都跃佳靓保洁服务有限公司(统一社会信用代码 915101083319441372)经股东会决议决定注销,请债权债务入自本公告见报之日起 45 日内向我公司申报债权债务。

●注销公告:四川金冠云畅科技有限公司(统一社会信用代码 915101003320116898)经股东会决议决定注销,请债权债务入自本公告见报之日起 45 日内向我公司清算组申报债权债务。

●注销公告:成都斌晟商贸有限公司股东会决议解散公司,请公司的债权人自公告之日起四十五日内到成都市金牛区白果林小区青西路 6 号向公司清算组申报债权。

成都斌晟商贸有限公司清算组 2017 年 10 月 9 日

律师提示:本刊仅为供需双方提供信息平台,所有信息均刊登者自行提供,客户交易前请查核相关手续和证照,本刊不对所刊信息真实性负责。