

发展经济就该算下“污染账”

江德斌 自由撰稿人

报告显示,中国最大的500个城市中,只有不到1%达到了世界卫生组织推荐的空气质量标准;世界上污染最严重的10个城市之中有7个在中国。中国的空气污染每年造成的经济损失,基于疾病成本估算相当于国内生产总值的1.2%,基于支付意愿估算则高达3.8%。(据1月15日《第一财经日报》)

按照统计局的预测,2012年国内生产总值将突破50万亿元大关,则意味着,仅仅空气污染一项指标,所造成的经济损失就高达6000亿元至2万亿元之巨。而要是把其他环境污染指标都匡算进去的话,我国每年因环境污染所造成的经济损失,无疑就是一个天文数字。如此可见,在埋头发展经济的同时,不能只看经济增长数据,也需要核算下污染账,才能对经济成果有更清醒的认识。

环境污染所造成的严重后果,近年来愈发

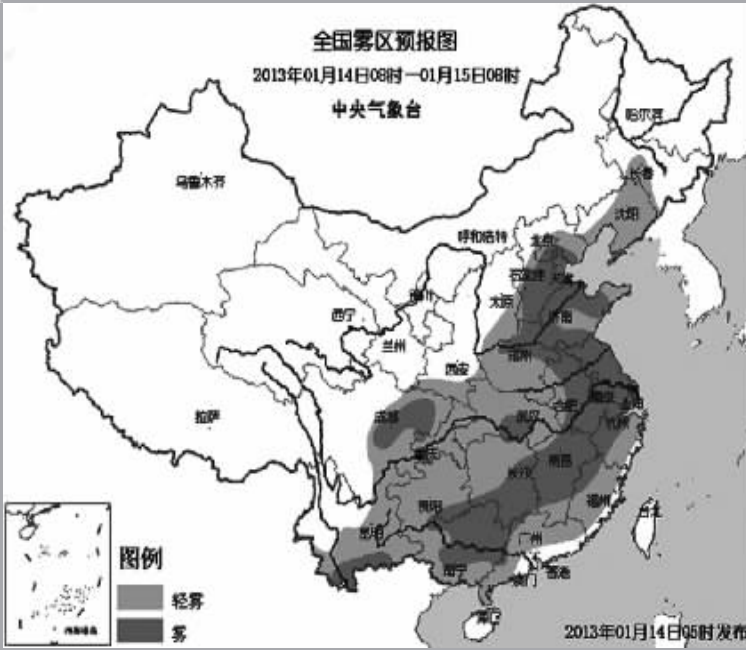
受到公众的关注。从各地媒体曝光的污染事件看,环境污染已遍及全国各地,很难再找到一个纯粹的净土了。而且,由于我国工业已进入重化工业时代,污染源和污染强度均不同往日,环境的自然净化能力亦受到威胁。许多地方的环境污染情况令人触目惊心,毒水、毒土壤、毒空气……,无所不在的污染,让人不由惊呼,以后将如何生存下去!

此次大范围空气污染事件,因波及到小半个中国,受影响民众高达数亿之众,且持续时间过长,至今都没有消除,从而在民众集体吐槽之际,亦引发对环境保护的热议,反思经济发展对环境造成的破坏。很不幸的是,由于政府长期以来过于强调经济增长,而忽视环境保护,甚至于“先发展后治理”的观念盛行,导致我国步入欧美发达国家后尘,甚至有过之而无不及。

环境治理需要投入大量资金,亦需要先进的科学技术,以及全面综合管理手段配合。由于

我国目前环境污染治理能力欠缺,地方政府又畏首畏尾,担心治污影响到经济增长,导致部分地方虽投入巨资,也没有彻底实现治污目标。比如淮河、太湖、滇池等水系污染治理,均历时多年,投入数百亿元,污染却依然如旧,成为治污失败的负面典型。可见,要想治理污染,就要先树立起绿色经济观念,将环境保护优先纳入地方考核,提高环保部门的执法权力,投资项目在立项之前必须过环保关。

报告显示的结果看,我国已是世界上污染最为严重的国家,全国城市鲜有环境合格者,民众正在忍受着有史以来最恶劣的环境污染。日常生活中所见到的各种污染,既有工农业排污,亦有居民生活排污,显然,我们每一个人都有责任。而在污染面前,谁都不能独善其身,需要政府与民众共同携手,改变目前的发展模式,加快产业转型升级,大力投入污染治理。而民众亦需改变生活习惯,养成爱护环境、绿色低碳的生活方式,以减轻对环境的压力。



“为一线员工加薪”饱含公平深意

耿银平 教师

1月16日《21世纪经济报道》报道,数位铁路系统人士证实,薪酬上调的文件已经在各路局下发,根据岗位档次,月薪上涨幅度从360元-490元不等。地方铁路局一中层管理人员介绍,盛光祖赴任铁道部部长以来,在2011年的4月和2012年1月两度上调铁路一线工人薪酬,这两次加薪的幅度均为400元/月,且涨薪未涉及管理部门和机关干部。

“再次只为一线员工加薪”,这个消息让人感动。一线员工最辛苦,劳动量最大,他们为行业发展和进步做出了无法取代的积极贡献。让最辛苦的人得到更多的物质回报,这种分配价值将能引导出任劳任怨、倾心基层的劳动观念,为劳动归宿感、生产效率的提升和生产质量的提高,打下坚实的物质和精神基础。

近日《人民日报》曾从各个层面分析解读我国的收入差距问题,这些差距除了行业差距、城乡差距,还有身份差距,社会地位高的人、社会资源多的人比社会地位低的人、社会资源匮乏的人的收入,要高上一大截。是的,由于基层员工人脉不够广,没有权力资源,他们的收入水平相对就较低,在物价不断飞涨的今天,生活压力更大,更容易出现经济拮据。差距拉大又不注重“反哺”和调节,会加剧了仇富和仇官情绪,不利于社会稳定。

所以,铁道部将收入分配改革重心一直放到公平公正的高度,放到“反哺”基层员工的高度,不因为他们的身份卑微而放松对他们的敬仰和重视,更不因为话语权弱化而轻视他们的经济发展权和收入分配权,让他们优先享受发展成果,不仅能有效缓解收入差距,更让分配公平释放出了饱满的神情,让更多基层员工找到了久违的“主人翁意

识”。

还是想到了不少地方的收入分配改革,公平口号喊得非常响,可还是成了领导和干部的“金饭碗”、“银饭碗”。因为领导有决策权,群众没有决策权,权力不对称,容易产生“隐形腐败”,领导总能拿到比群众高很多的薪酬。因为违背了公平,群众意见很大,工作积极性并没有随着工资提高而相应增加。与铁道部的做法相比,他们应该感到羞愧。

更要挖掘“两次涨薪未涉及管理部门和机关干部”的深厚内涵。领导干部主动牺牲自己利益,积极让利于民,率先垂范,将利益让给基层员工,这对于改善干群关系,增强干群凝聚力,是一个积极的推进。这对于整个铁路行业的风气提升,都是一种巨大的改善。

铁道部的收入分配改革,为我们即将展开的国民倍增计划开了一个好头。

“黄牛”要打击 垄断更需破除

江山 自由撰稿人

广东佛山一对夫妻在网上替外来工订购火车票,每张收10元手续费,前日被刑拘,212张车票被查获。广铁警方称这是今年在广东查获的最大黑票点。一些外来工为这对夫妻叫冤,赚个10元就要被刑拘?黄牛党一张票要加多100元。(据1月15日《佛山日报》)

10元订票手续费,比之合法规定的要高出5元,但比“黄牛”又低很多,仅仅从这个角度看,小夫妻一张票只多加了5元钱,却以非法倒票的罪名被抓,确实有点“冤”。不过,小夫妻确实违反了现行法规,不仅没有取得合法代售火车票资格,又比政府规定的5元手续费要高,从这点看被抓并不冤。

不过,此件事情却颇有看点,皆因其非法倒卖的商品,乃是时下最炙手可热的火车票,服务对象又是以民工为主,在春节来临之际,自然会吸引公众的关注。如果从市场经济的角度看,小夫妻实际上是在为民工代购火车票,那么10元手续费就属于劳务报酬,由于节约了民工的时间成本,又是两厢情愿的交易,手续费也收的合情合理。

但火车票代售市场并未放开,完全由铁道部系统一手垄断,社会上的火车票代售网点,均需通过其认可和管理,旁人难以介入。火车票不愁卖,在节假日期间,更是异常紧俏之物,代售点就是一棵“摇钱树”。而普通人要想申请开办代售点,却是难于登天之事,其中缘由则尽人皆知。显然,受到垄断格局的制约,小夫妻不可能拿到代售资格,就只能搞搞“黑票点”,行“非法倒卖车票”之事。

由此,在依法追究小夫妻倒卖火车票牟利的时候,也该检讨下铁道部存在的车票售卖垄断问题。假如将火车票代售网点放开,让企业和个人自由自愿加入,那么,在市场竞争的规律下,代售网点的分布将更趋合理,民众购票也会更加便利,而不会上网又没时间的民工,也将由此受益良多。

可见,垄断和暗箱操作滋生权力寻租,推高地下购票的灰色成本,也是导致“黄牛”猖獗的祸根,亦使有志从事合法代售车票者遭到排挤。由此,铁道部与其年年投入大量警力打击“黄牛”,倒不如顺应民意,放开火车票代购市场,建立公开透明的车票信息系统,既可平息民怨,又可通过市场竞争消除“黄牛”牟利空间。

退的不是酒店 是“三公”潮

王捷 时评写手

又到年底,这本是甬城高星级酒店繁忙时刻,今年却上演了“反转剧”。在中央八项规定、六项禁令的“威慑”下,近日,甬城高星级酒店“不约而同”地出现人气急剧缩水的现象。来自政府部门团拜会、答谢会的“退单”接二连三——这样的“遭遇”,被采访的十家星级酒店几乎无一幸免。(1月13日《现代金报》)

中央八项规定甫一出台,省级以下纷纷跟进,因地制宜出台“禁令”,这是上行下效的结局,下级以实际行动拥护中央的决定,以实际行动向中央“表决心”。这是值得肯定的,也是老百姓支持拥护的。政府官员这样做,是得民心之举,也体现了建设廉洁政府的诚意,迎面吹来一股执政新风和清风,令人感到十分清新、爽快。

表面上看,酒店出现了“萧条”迹象,但是,这不但促使酒店转型发展方式,把眼光和服务从政府转向市场,而且,居高不下的“三公”经费将

会应声而降,可以节省数额不小的财政资金投入公益事业和民生福祉,同时,政府官员交往也少了繁文缛节,少了令人身心疲惫和疲于应付的交际应酬,可以轻松工作,可以有更多的休息时间回家陪陪老婆孩子,还少了很多被腐蚀、被人设计拉下水的风险,真是一举得多之事,值得拍手称快。

但是,这一次“酒店退订潮”到底能持续多久,退去的“三公潮”会不会卷土重来,是个非常不确定的问题,也是老百姓非常担心的事。如何使退去的“三公潮”不再卷土重来?笔者认为,需要双管齐下。“一管”,乘胜追击,自上而下制订约束“三公”的制度,规范管理公务接待、公务开支,严禁奢侈浪费之风反弹;“一管”,拿出改革勇气,明令要求政府部门向社会公开“三公”经费的开支明细,把“三公”开支晒在“阳光”下,接受舆论监督。这不但能尽最大可能堵住“三公”漏洞,而且,还可以推进“三公”改革和维持良好的作风状态,进一步赢得民心。

别让急救 120 卡在高速收费上

黄齐超 教师

昨日10时30分许,珥乌高速上江密峰服务区北区入口处发生一起交通事故。一辆承载34人的客车发生侧翻,14人不同程度受伤。救援过程中,因过路费问题,急救车辆在收费站耽误了半个多小时。(1月13日《新文化报》)

珥乌高速发生车祸,14人不同程度受伤,120急救车急速出车营救。可是,因为路费问题,竟然在收费站耽误半个多小时。万幸的是,这14名伤员的病情不严重,否则的话,会出现什么样的后果,谁也不敢预测。

关于120急救车辆上高速是否应当收费?这个问题争论了很多年,也纠结了很多年。至于是否收费,各地的情况不一,但很多

高速是对120收费,因为国家和地方的高速公路管理规定中,没有让120免费通行这一项。可是,我们不能否认的一点是,对实施抢救任务的120车辆收费,于情理上是说不通的。众所周知,急救车是公益性社会服务保障体系的一部分,它们是专门抢救危重病人的生命线。畅通120,是对生命的尊重。

尽管收费站也对紧急情况下的120“特事特办”,准许免费通行,但是,那需要请示领导,什么情况下的120车辆算是“特事”?收费员不好把握;再者,联系领导也需要时间,万一联系不上呢?时间就是生命,急救车辆等不起啊。当然,收费站没有完全放开对120车辆,也是有原因的,他们是怕救护车是执行非急救任务,或者是120被私用,这样就会导致高速收费的流失。但是,这样的担忧,

应该和不完全放开急救任务下的120对立。

窃以为,只要高速部门和急救中心协调好,出台前面放开120车辆的机制,给挣扎在危险线的生命开通绿色通道,变事前盘查为事后追查,再对蒙骗过关者以严惩,还是应当有制度空间的。事实上,一些地方也从人性化的角度考虑,畅通了120急救车辆的。当然,这也需要顶层的设计和推动,也就是说,需要国家运输部门和医疗部门通力合作,从国家层面出台措施,推动全国的高速完全放开包括120在内的其他社会急救车辆。

我们希望政府尽快解开这个让人纠结的疙瘩,别等出来特大事故,再被动地讨论放开120的可行性,用血的教训来弥补制度的缺憾,将会是不幸中的不幸。

取消私家车报废年限彰显双重理性

张枫逸 公务员

1月14日,商务部、发改委、公安部和环境保护部联合公布《机动车强制报废标准规定》,将于今年5月1日起施行。规定称,国家将根据机动车使用和安全技术、排放检验状况等,对达到报废标准的机动车实施强制报废。小、微型私家车无使用年限限制。(1月15日《新京报》)

我国汽车报废制度自1997年实施以来,私家车的报废年限一直备受诟病。公众质疑,从纵向上看,私家车的使用频率远远不及公车、出租车,保养却大大好过后者,一律“过期报废”不尽合理;从横向比较,同样是私家车,在一定年限内跑的里程和损耗程度也相差迥异,一刀切按照年限报废也有失简单粗暴。

2006年,商务部就《机动车强制报废标准规定》征求意见时,首次取消了小、微型非营运载客汽车使用年限限制,引发社会关注和好评。如今,酝酿多年之后尘埃落定,私家车报废年限如愿取消,符合广大公众期待,

也彰显了决策的双重理性。

其一,对公民物权的理性尊重。《物权法》规定,所有权人对自己的不动产或者动产,依法享有占有、使用、收益和处分的权利,任何单位和个人不得侵犯。对于车主来说,拥有私家车的全部财产权利,包括使用频率、使用年限等。即使用了一定年头,只要车辆还符合相关排放、安全技术要求,就不构成“物权的取得和行使,不得损害公共利益和他人合法权益”的排除情形。有关部门单方面以年限到期为由予以强制报废,就涉嫌对公民私有财产的侵犯。而从法理上讲,物权法属于宪法之下的部门法,是上位法;强制报废标准属于部门规章,是下位法。取消私家车报废年限,符合“下位法应服从上位法”的基本法则,体现了对公民合法财产权的尊重和保障。

其二,是制度初衷的理性回归。对于强制报废制度的意义,相关规定说的很明确,“保障道路交通安全、鼓励技术进步、加快建设资源节约型、环境友好型社会。”然而,不合理的设置私家车报废年限,就造成了多种悖论。一些车辆明明还能安全上路,通过报

废保障安全一说无从谈起;僵化的使用年限之下,汽车生产厂家缺乏动力改进工艺,延长车辆寿命;正值壮年的车辆“未老先亡”,造成了资源的无谓浪费;担心“有车不用,到期报废”,一些车主放弃公共交通,依赖私家车出行,又会加剧城市拥堵、尾气污染……

取消私家车报废年限,无疑是对这些问题的拨乱反正。在年限标准淡出的同时,进一步强化技术指标,既可避免好车“回炉”,也能促进车主对车辆的日常保养,形成厂商以质取胜的良性竞争。同时,没有了“多拉快跑”的紧迫感,广大私家车主也能自觉合理用车,响应绿色出行,实现公共利益和个人权益的双赢。

使用年限和行驶里程,一向是汽车报废的两大“硬杠杠”。取消报废年限后,也对机动车管理提出新的考验。必须看到,把60万千米里程作为报废的上限,存在一定的弊端空间。媒体就曾多次报道,汽车维修厂私调里程表成为公开秘密,“调少4万公里10分钟搞定”。对此,有关部门必须有充分预判和应对,严厉打击违规调表的行为,避免老车装嫩带病上路。