

高速公路施救的潜规则

安徽车主周晓驾驶一辆运载瓷砖的大货车，行驶在浙江省甬台温高速公路蒲岐段时，不慎冲下边坡。满车的瓷砖散落一地，附近村民见状蜂拥而来哄抢货物。当地警方接到群众报案后，立即前往现场。然而，周晓做了一个令人匪夷所思的举动：主动弃货不要，也不要施救。原因很简单：施救费太贵！

与其被强制收取高额施救费，像周晓这样的车主宁可放任村民哄抢货物。在浙江省，针对高速公路施救乱收费现象的投诉近年骤增。施救乱收费已成为高速公路上空的一片乌云。

今年3月初，国务院纠风办对浙江省高速公路施救乱收费现象进行督察。根据国家发改委价格司要求，浙江省物价局从3月开始对全省高速公路施救乱收费现象开展整治。

高昂的收费

如果不是一次意外事故，在浙江诸暨人陈海滨印象里，高速公路施救乱收费还只是同行中的一种传说而已。

2月29日清晨5时多，陈海滨开着一辆半挂大货车从诸暨运送货到上海。车子上了沪杭高速公路，在开到嘉兴段时，前轮胎突然爆了。

陈海滨不像周晓那样弃货，而是选择报警。高



(资料图片)

速交警赶到的同时，有3家不同的施救公司也到了。令陈海滨意外的是，施救公司要收近5000元费用，这大大超出他的预料。其中嘉兴市全顺汽车维修有限公司向他收取了1750元的维修费用，嘉兴另一家汽修公司收了他3000元的吊车费。

陈海滨根本没用吊车，车是自己开到修理厂的。于是，陈海滨与汽修公司争执起来，汽修公司最后只得退了吊车费。

陈海滨觉得全顺公司收他1750元也不合理。全顺公司收费有三项内容，一是把货车的后保险杠切断，使两车分开；二是更换了两个受损轮胎；三是拖车起步费。

根据浙江省物价局的收费标准，陈海滨的货车是属于五类车，切割车体费每车次为100元；拆换两个轮胎两个轮毂，加上允许收取的拖车起步费，3个项目总共应收530元。

但是，全顺公司始终坚持自己的收费合理，并且声称：除非交钱，否则别想开走车。陈海滨无奈只好付了1750元的维修费。“明明有收费标准还敢乱收，简直就是明目张胆抢钱！”陈海滨气愤地说。

执法者的困惑

2004年11月，浙江省物价局制定出台了高速公路清障施救服务新的收费标准。但之后两年的实践表明，乱收费现象呈愈演愈烈之势。

据浙江省物价局统计，2006年查处高速公路施救乱收费举报27件，2007年这类举报继续呈上升趋势。按规定，未应当事人要求到达现场拆换轮胎的施救车辆，免收起步费，只能收取相应作业费。但事实上，许多施救公司“不请自来”，仍然强行收取起步费。

一些施救单位还收取维修费、预警费、气泵费等五花八门的费用，提高标准收取拆补轮胎、拆装轮毂、切割车体、货物驳运等费用，对需要提供零配件的，价格更是高出市场价好几倍。

2006年10月9日，车主汪先生在杭州绕城高速拖车后，杭州锦运高速公路急救服务公司前来施救，只对一个轮胎的螺丝进行加固，却收取了500元维修费。两天后，另一名车主戚先生在杭州绕城高速发生交通事故，也是被这家施救公司拖到海宁新富停车场。停车场向他列出一张清单，上面有施救费、起步费、清理费、材料费、拆车费、停车费等共3390元。经物价局查实，有1260元为乱收费。

“施救费有收费标准，但维修费是市场放开的，施救企业往往高于市场价收取修理费，我们处理没有法律依据，也无可奈何。”浙江省嘉兴市一位物价局执法人员坦诚道出了物价执法的困惑。

这位执法人员曾接待过一位车主投诉，这位车主情绪激动地称施救企业换了车上一根保险丝竟收费300元。“但我却无能为力，作为执法人员我感到很悲哀。”

施救企业由交警指定

浙江省社会科学院法学研究所所长、法学博士陈柳裕分析认为，尽管我国高速公路建设在十几年间取得了巨大成就，但至今政府未对承担和发挥公共服务职能的全国高速公路管理体制作统一规划，只有一个简单的原则：“政府宏观调控、专业机构管理、企业自主经营、市场有效竞争、依法统一行政。”

在浙江省境内有10多条高速公路，大多属国有企业。浙江省规定高速公路的清障施救，由高速公路业主管单位负责实施。包括拖车、吊车、换轮胎、货物驳运、车辆停放等。施救收费采取政府定价，由省物价局管理。

但由于高速公路业主管单位自营施救较少，基本上是以外包的形式，即由社会上的汽车维修公司来承包，承包公司每年上交一定的“资源费”。资源费收取

的数额不等，他们公司按每公里每年3000元收取。

这位人士称，施救企业是企业，自负盈亏，不可避免地将资源费转嫁到车主身上。但并不是社会上的汽修企业想来就来得了的。

常见的情景是，当高速公路上发生事故时，首先赶到的是高速交警，施救企业往往由交警指定。而在浙江省，多数地方施救企业已与报警电话联网，一旦当事人报警，会出现施救企业和交警几乎同时到达现场的情况。但这些施救企业往往是指定的几家，车主根本没有选择的权利。一名高速公路的业主透露，这些施救企业与交警有千丝万缕的关系，否则高速公路业主也不会请他们做外包。

高速公路施救的潜规则

浙江省某地市一家较有实力的汽修公司负责人说，他们一直想进入高速公路施救市场，但因阻力太大未果。因为“高速施救有大量潜规则”。

《道路交通安全法》规定：“公安机关交通管理部门拖车不得向当事人收取费用，并应当及时告知当事人停放地点。”但在利益驱动下，个别地方的交警尽管自己不直接收费，但与施救公司相互勾结，从中渔利。

在浙江高速公路上，这种情况也并非罕见。当事事故发生后，交警不由分说，让施救公司将事故车拖到该公司的停车场。入了停车场后的当事人犹如“羊落虎口”，在这里，被救车辆只能任其宰割。

正是由于高速公路施救具有较强的区域垄断性、强制性，一些外包企业看中其中的利益纷沓而来，在利益的追逐下乱收费，使“救死扶伤”的神圣职责散发出浓浓的铜臭味。

“我们心里都清楚，施救企业与交警有着说不清道不明的关系，但是很难抓住证据。”浙江省某市一位物价执法人员说，“正因为如此，一些施救企业在物价人员前来执法时口气很硬。”

这位不愿透露姓名的物价执法人员说：对这种乱收费行为，我们一般是退钱了事。因为我们知道这些施救企业背后的利益纠葛，处罚有压力，犯不着。

浙江省物价局有关人士称，由于高速公路位置的特殊性，尽管省物价局对施救收费都有具体的项目规定，但基本上是按举报来查，而真正举报的毕竟是少数，多数自认倒霉。

事实上，一些施救企业在本不需要吊车的事现场，开来了吊拖合一的车辆；明明小吊车就能搞定的事，偏偏开来大吊车。目的是为了多收吊车费。

国务院纠风办督察整治

按规定，高速公路业主对施救企业负有监管职责。但实际上，一些高速公路业主对施救企业乱收费抱以同情和理解的态度。在2004年浙江省物价局新标准出台后，一些高速公路业主纷纷为施救企业鸣不平，认为收费标准太低。

而作为价格主管部门，迄今为止，对举报施救乱收费行为，只是责令施救企业退还，基本无相应的行政处罚。

针对高速公路业主将施救外包而监管失控的指责，高速公路业主似乎也有苦衷。浙江金丽温高速公路有限公司事业发展部负责人称，施救需投入大量的设备和人力，如果自营，员工要交“五金”，每天的收支根本无法平衡。更主要的是安全问题，施救是高危职业，这会给公司带来很大压力。

为了节约成本和避免安全上的压力，大多数高速公路业主对施救采取了外包形式。今年3月初，浙江省物价局根据国家发展改革委的要求，要求浙江省各地物价局摸清高速公路施救收费情况。浙江省物价局表示将根据调查情况，提出规范措施。

“在当前的情况下，至少施救单位应认真履行明码标价义务，凡不明码标价的都应受到查处。”浙江省物价局有关人士指出。

与此同时，浙江省政府纠风办也将根据国务院纠风办的督察，着手整治。浙江省政府纠风办有关负责人表示，重点将检查高速公路业主，高速公路业主不可资源浪费。

有迹象表明，在舆论压力下，一些高速公路业主已有所触动。从今年1月开始，浙江金丽温高速公路有限公司在与施救企业的外包合同上明确约束条款：因乱收费被投诉超过5次将解除合同。该公司还拿出90万元作为奖励资金，“目的是防止乱收费，减少投诉，提高服务质量。”

垄断性格局如何打破？

近年来，随着我国高速公路迅猛发展和汽车拥有量的骤增，事故救援成了一大产业。但这一具有巨大潜力的市场始终处于垄断状态。那么，这种垄断性、强制性的格局为何难以打破？

分析人士认为，这种垄断是建立在权力寻租的温床上，一些施救单位想要获得垄断地位，与交通管理部门勾结，施救单位获得暴利，交通管理部门从中分成。

浙江省社会科学院法学研究所所长陈柳裕认为，要打破这种格局，杜绝高速公路施救乱收费现象，一是需要建立和完善施救服务主体的市场化准入和强制退出制度，以培育和完善市场竞争机制。目前的施救服务乱收费情况，在于若干施救企业根本就不具备充分施救的能力所致，这说明在施救企业市场准入的制度设置方面存在问题。同时我们应在该领域建立强制市场退出机制，如规定多次违规收费或者违规达到相应程度的施救企业，由相关职能部门剥夺其从事高速公路施救服务的资格。二是需要加大价格违法行为的调查和处罚力度。加大违法成本，才有可能约束施救企业的违法乱收费行为。

在浙江大学建筑工程学院教授项贻强看来，高速公路事故施救本来就是公益事业，车主上了高速公路，已交纳了养路费 and 通行费，不应再交施救费。高速公路本来就应保障行车的安全和畅通，为出事故的车辆提供救助服务，如果一定要收，也只能收成本费。

据《民主与法制时报》

从商品化到“双轨制”

——房产走向让人深思

新一届政府的责任

覆盖全国的城市居民住房保障计划，在新一届政府的推动下开始按步骤实施，住房与城乡建设部的职能在经历重组后也已相当明晰，未来地产业的公共政策趋向也不容置疑，毫无悬念会延续民生导向。

3月19日，一条引起关注的新闻被新华社发出：“个人购买经济适用房，将在法定税率基础上减半征收契税；对个人按《廉租住房保障办法》规定取得的廉租住房货币补贴，免征个人所得税。”

3月18日，温家宝总理在与中外记者见面并回答记者提问时刚刚回答了一个敏感而又关键的问题：“未来五年，政府在社会发展和改善民生上，要建立四个体系，其中一个就是以廉租房和经济适用房为主的住房保障体系。”

中央政府不但明确了自身在城市住房保障体系中的责任，并破天荒地当作一届政府的任务。与此同时，住房和城乡建设部取代建设部成为新的政府组织结构。名称的变化表明，其将担负起建设城市住房保障体系的任务。

这些变化表明，从2008年开始，“双轨制”作为国策已经进入全面实施阶段，提供保障将成为中国政府调控房地产市场的新思路，中国楼市出现变局。

政策拐点出现

尽管新任住房和城乡建设部部长姜伟新显得有些低调，但这位担任过华联房地产开发公司常务副总经理的房地产专业人士，注定要承担起一项备受关注而异常艰巨的任务：建立一个符合中国国情的城市住房保障体系。

2007年8月才被任命为建设部副部长的姜伟新自然也十分清楚这一道理。当月国务院下发了俗称“24号文”的纲领性文件——《国务院关于解决城市低收入家庭住房困难的若干意见》。文件明确表示，把解决城市低收入家庭住房困难作为住房制度改革的重要内容，作为政府公共服务的一项重要职责。在此之际走上任并成为第一任住房和城乡建设部部长，其肩上的担子可想而知。

“2008年就是要全面落实‘24号文’的精神。”住房与城乡建设部政策研究中心主任陈准在接受记者采访时说。按其说法，这个旨在建立商品房和保障性住房“双轨制”的新国策，将成为住房和城乡建设部贯穿全年的工作重点。

“双轨制”的基本精神就是由政府为穷人盖房子，而将商品房市场交给开发商。正是由于过去很少为穷人盖房子，迫使城市绝大多数城市居民进入房地产市场，结果导致需求旺盛，房价狂飙。也给

中国的金融体系带来了极大的风险，美国的次贷危机就是一个活生生的例子。

如果保障性住房被源源不断地推出，对已是举国关注的房地产市场意味着什么？这一点似乎已经引起了地产商们的警觉。

作为中国房地产行业的龙头企业，万科更是通过频频降价来回应当此一政策变局。从去年底开始，万科从广州、深圳开始掀起了一轮降价潮，波及上海、南京、北京等房地产市场具有风向标意义的重要城市。

其董事长王石还抛出了很受争议的“拐点论”。一贯善于把握政策动向的王石，很可能已经意识到了某种风险。王石在他1月18日的博客中写道：“对能够正确预期到市场的变化并且快速适应的企业，是一个机会，反之是一个挑战。”

“双轨制”着眼民生

其实，政府面对高涨的楼市，从土地到金融，从“国八条”到“国六条”，从“调控”到“新一轮调控”，政令不断。但由于中央政府财政不到位，在保障性住房投入的资金不足，导致房价越调控越高。2007年，全国财政收入达到5.13万亿，同比增长超过30%，但中央用于廉租房建设的资金仅为51亿元。

此前中央政府更多的是期望地方政府和市场来解决城市居民的住房问题，这一愿望落空后，中央政府在“房改”10年后，首次明确自己是城市住房保障体系的责任人意义深远。

“双轨制”的确也让无法通过商品房市场解决居住者有其屋的城市低收入居民看到了希望。

“从根本上说，房价是政府力量与市场力量的博弈，能否下降要看最后的博弈结果。尽管有人怀疑政策效果，但是政府之手的力量是不容怀疑的。”中体奥林匹克花园集团总裁陈顺这样评论“双轨制”的意义。

建立新住房体系

两会期间，温家宝总理在《政府工作报告》中关于房地产逾500字的描述，实际上已经清晰地指出了未来中国的房地产市场将被划分为保障性住房与商品房市场。这在一定程度上表明，任志强“开发商不是为穷人盖房子的”观点终于得到了认可。这位国有房地产公司的董事长，曾公开批评政府在保障性住房方面所做的工作不力。

华远集团董事长任志强在接受记者采访时肯定了住房和城乡建设部成立的积极意义，但也保持着相当的冷静，“改革能否切实有效的落实并发挥作用，关

键还在于地方政府的执行，目前在没有出台后续政策的情况下将很难判断。住房和城乡建设部能否最终承担住房保障责任，只能拭目以待”。

实际上在经过了一段明争暗斗之后，地方政府已经开始在保障性住房方面有所行动。自去年以来，青岛、天津、常州等各城市都在大力开展住房保障工作，郑州市政府就成立了不以赢利为目的的大起立房地产开发公司。

据各地最新公布的“2008年住房保障规划”显示，上海、北京、天津、内蒙古等省市区建设保障性住房的面积，至少占到住房总建筑面积的20%，高的则达到30%以上，远超出业界预测。

中国政府显然要向外界传递这样一个信息：中国不仅是要建立一些廉租房、经济适用房及限价房，而是要建立一个包括全社会居民的住房保障制度。

“双轨制”出台后，不仅出现万科降价这一罕见的营销事件，也对居民的心理预期造成了影响。2008年2月中下旬，中国人民银行在全国50个大、中、小城市进行的城镇储户问卷调查结果显示：未来三个月打算购房的居民占比为14.6%，分别比上季度和上年同期降低1.3和1.9个百分点，并创调查以来最低水平。调查的七个大城市打算买房的居民占比全线下跌，其中上海跌幅最大，比上季度下跌4.3个百分点，广州次之，跌3.8个百分点。

“市场和政府是互补的关系，房地产市场合理时，政府可以去做一些别的事情，不合理的时候还可以弥补，但是再恶性蔓延的时候，就会干预。”清华大学房地产研究所所长刘洪玉如此评价此次政策之变。

据《环球财经》



(资料图片)

理财产品乱象丛生

理性看待银行理财

如果理财产品收益不错，上述问题投资者也许不会深度责难，然而收益的日渐惨淡终于给投资者找到了一个宣泄的出口。但是这些频现的零收益、负收益产品究竟应该以怎样的眼光看待呢？

光大银行财富管理中心总经理张旭阳表示，银行理财产品按照收益获得的方式不同可以分为三类，每一种理财产品，信息披露、风险揭示、收益提示都不尽相同。

第一种是无风险套利产品，例如某些投资于债券市场的银行理财产品，或者与信托公司合作推出的理财计划，如打新股产品。第二种是收益来源于风险溢价的产品，如结构性理财。第三种产品收益来源于交易能力，如银行类基金产品。

张旭阳认为，三类产品从设计机理上差别较大，因此在信息披露上也有所区别。例如，对银行发行的类产品，银行应该每天公布产品净值，向客户公布资产配置方案；对第一类产品，银行要给予风险提示；对第二类产品，要对客户进行详细介绍，使客户有正确的预期。

张旭阳表示，对于不同类型的产品其业绩比较标准也应该有所不同。如投资资本市场的产品，评价其好坏，参照系应该是股票市场、公募股票型基金。

业内人士坦承，某些产品出现亏损，既有市场的原因，也有银行自身的问题。如某银行的一只结构性理财产品与四只金融股挂钩，同涨同跌即可获得高收益。设计者没有考虑到，挂钩对象之一的招行作为零售银行盈利能力更强一些，中银国际是在香港上市的银行，受到国际市场影响更大一些，按照设计者简单地将金融股进行归类的�方法设计产品，这显然不尽科学。张旭阳表示，这正是下一步银行要加强的主要方向，结构性产品应事先深入论证它的可行性。

一个非常危险的信号

对于银行理财产品遭遇的现状，不论是银行业内人士还是专家学者都表示担忧。

“银行理财产品出现负收益并不是最可怕的，某些银行分支行为挽留客户，采取变相补偿，这对银行理财业务的发展带来了非常危险的信号：就是投资人兜底，有人救市。如果这样的观念形成，所有的银行理财将面临很大的体系风险。”兴业银行财富管理部副总经理李民如是说。他认为，个别银行出现的风险案例不足以影响银行理财市场发展的趋势，银行理财市场投资者的贡献远远大于投资者的波动。

专家学者更希望监管机构发挥作用。郭田勇表示，目前商业银行理财业务的问题已经开始暴露，风险已经开始显现，在商业银行规范产品营销、加强信息披露的同时，也需要监管部门加强外部监管。

目前，适用于商业银行理财业务的监管规范有两个，即银监会2005年发布的《商业银行个人理财业务管理暂行办法》和《商业银行个人理财业务风险指引》。张旭阳表示，《暂行办法》和《指引》主要强调理财产品的信息披露，但是在产品设计和投资方面规范得不全面。

针对现在存在的银行理财产品营销不当和信息披露不全面问题，郭田勇认为，监管部门有必要在银行理财产品的产品发布和信息披露方面进行规范，有些方面甚至需要提出标准化的要求。

其实，《暂行办法》和《指引》已经强调了商业银行应向投资者充分揭示风险，并公布理财计划投资的详细情况，但实际操作中某些银行执行不到位。对此，北京博融律师事务所合伙人宋崇宇认为，监管部门对于银行告知义务的范围规定不够明确，希望银监会细化相关条款，特别是涉及告知义务的条款，目前强制性告知义务太少了。

据新华社