

“疯狂”拉土车利益链透视

核心提示

本是城市建设不可或缺的拉土车,却成为西安市民谈之色变的“马路杀手”。多拉快跑的背后,有着怎样的利益链条?西安拉土车60天专项治理可否根治拉土车“顽疾”?一连串的问题考验着政府的城市管理决心和魄力。

拉土车:“马路杀手”

2009年10月23日中午12时15分左右,西安航空发动机(集团)有限公司第一中学高一学生宋雪在放学途中被一辆高速行驶的拉土车卷入车轮,当场死亡。15岁花季少女命殒拉土车下,再度引起西安市民对拉土车的强烈关注。

在随后的寻找目击者过程中,先后有20多个目击者打来电话告诉死者家属:“拉土车在挂倒孩子后,又进行了二次倒车。”

此前西安拉土车就有“马路杀手”之称,有人做过不完全统计,仅此前一年间,拉土车就已造成10人死亡,多人残疾。其频繁违章,致使交通事故频发,令古城人闻之色变。“遇到拉土车,要躲得远远的!”这是当地父母都会给孩子的叮嘱。

“拉土车不治理是西安的耻辱!”事故发生后,引起西安市市长陈宝根的高度重视。西安市出台了“九个一律”严打违规拉土车,针对拉土车的60天专项治理随即展开。许多市民在网络上留言,希望这次整治能够彻底根治“拉土车之伤”。

10月25日凌晨,6名西安城管执

法人员在神州路三路口对渣土车进行检查时,遭十余名不明身份暴徒殴打,多名执法人员受伤,制服被扯。

但管理之难却超出想象。在治理整顿期间,个别区甚至出现了拉土车车主反过来对执法人员进行打骂的怪现象。10月25日晚,七八个暴徒手持铁棍将执法人员打伤后,竟然追到病房,再次殴打受伤的执法人员后迅速逃离。

前不久,记者在西安城区夜访拉土车时发现,虽然西安市政府出台了包括对拉土车加装预警黄灯、对出土工地加强管理、摸排拉土车行迹路线等举措,但拉土车“我行我素”情况依然严重。在弯道、限速路段,记者所见到的拉土车均呼啸而过,只要没有交警,超速超载行驶、交通违章随处可见,为城市交通安全带来隐患。

一位出租车司机曾无奈地表示:“行人我不怕,只怕拉土车”。

拉土车为何如此“疯狂”

是什么让拉土车如此“疯狂”?随着治理的深入,拉土车乱象背后一些鲜为人知的情势渐渐浮出水面。

“他们必须开得快,否则生意就没了(被别的司机抢先)”,记者夜访时,一位出租车司机揭开了其中的“奥秘”。

“拉土清理钱”和“卖土钱”是拉土车司机的主要收入来源。这位30岁左右的出租车司机说,拉土车司机大多是车主雇的临时人员,每晚要向车主交纳高达2000元的“包车钱”,多跑的钱归司机,这也是拉土车司机马不停蹄“多拉快跑”的原因所在。

不仅如此,一位经营者发现自己雇的司机为了多挣些钱,还从每天的



11月3日,西安市副市长杨广信看望被打伤的城管执法人员。

拉运中“抽份子”:跑10趟只报8趟,从中抽取2趟拉运的利润,这也是一些司机不顾超载超速“疯狂”工作的动力所在。“我们曾想通过工地的拉土记录掌握司机每晚的出车次数,但事实上,司机已和工地管这事的人建成了利益共同体,老板根本拿不到真实的出车记录。”

西安市市容园林局建筑垃圾管理处的一位工作人员告诉记者,目前西安在册登记的拉土车有2100辆,只有70辆是由三家国有企业负责经营,剩下的均是私家车。

而据知情人介绍,西安市还有三四千辆没有注册的“黑车”,这些车都是“有关系”的。大量“黑车”横行,不仅极大扰乱了西安清运市场秩序,开起车来更是有恃无恐。

各方利益所系加之“关系网”横行,造就了拉土车的“疯狂”。那位出租车司机说,现在在西安跑的拉土车,基本上是斯太尔大型装载机,一辆车的载重有30吨,最少有8个档位,最高时速可达100码。因为要载重,马力相当大。而拉土车司机在马路行驶时,基本都是脚油门踩到底,根本不理睬交警部门的限速指示和红绿灯。

“超载超速的情况下,遇到情况刹车根本来不及”,最终导致惨祸频发。

需动真格弥补管理缺口

其实从三四年开始,西安对拉土车的专项治理活动就没有停止过,但为何一再陷入“治了犯、犯了又治”的运动式怪圈?

管理部门的经济利益,行政执法人员染指拉土车经营,这些恐怕都是导致拉土车长治无效的原因,“对拉土车的治理只有下大气力,才可能彻底根除”,一位业内人士说,否则仍会“重蹈覆辙”。

陕西省社科院副院长石英认为,这体现了城市建设高峰期与管理跟不上之间的矛盾。西安市每年开工建设的项目不下数千项,拉土车必不可少。但相比北京上海广州等一线城市,西安的建设规模并不大,为何矛盾却如此突出?政府必须痛下决心,积极借鉴其他城市的良好经验,拉土车难题并非治理不了。

据了解,上海各区通过招标的形式确定一个专营企业牵头干,这相当于把市场整合了,出了问题找这家企业。如果经常出事,超出了超出一定的标准,下次招标免谈;同时每辆车的装载量经过核定,通过让拉土车“刷卡”——出门刷卡,到点也刷卡,有效遏制了多拉快跑现象;在打击黑车方面,上海采取卸点付费,钱打进专业账户,司机不接触现金。黑车去拉结不到钱,这个市场自然就没了。

石英说,源头问题相关部门可能不了解,除了在路面上用“九个一律”严打违规拉土车之外,问题的关键是管理部门的利益一定要撤清,政府非真正下决心整治不可。让管理者和经营者“归位”,减少中间环节;严打黑车,维护合法经营车辆的利益,才能避免专项治理行动“一阵风”。

因为,这已“不光事关财产,更事关生命”。

据新华社

干得多挣得少 根源何在

核心提示

日前,《人民日报》记者在福州、济南、广州、重庆等地调研之后发现,我国城乡居民收入在总体稳步增长的同时,不同群体之间的收入差距却在拉大。特别是由于劳动报酬在初次分配中的比例过低,“干得多,挣得少”,制约着百姓消费能力和生活质量的提高。

11月19日和12月3日,《人民日报》的这两组反映收入分配的调查报道,都引起了民众和舆论的强烈关注和讨论,甚至引发了分配制度改革猜想。为什么会出这个问题?如何解决这个问题?大家纷纷剖析并试图找出解决问题的办法。

“干得多挣得少”凸显收入分配不均

这些年,我国经济一直高速增长,国民财富总体是极大增长的。为什么会出“干得多,挣得少”的问题?有网友就认为,在国民收入分配格局中,有人“干得多挣得多”,必然是因为有人“干得少挣得少”。

一多一少之间,凸显的是收入分配的不均。

问题首先出在初次分配上,正如《人民日报》所说,劳动者工资增长赶不上企业利润增长已是一个普遍现象,并且这种差距有逐渐拉大之势。据了解,在发达国家,工资一般会占企业运营成本50%左右,而在中国则不到10%。发达国家劳动报酬在国民收入中所占的比重一般在55%以上,在中国则不到42%,并呈逐年下降趋势;资本回报的比重却节节上扬。此前,社科院报告就直言不讳地指出:“目前很多企业利润的大幅增加在相当程度上是以职工的低收入为代价的”,“利润侵蚀工资”现象很突出。

另一方面,在二次分配领域,税收杠杆又未能真正起到调节贫富差距的作用。诸如企业主之类的高收入者中相当部分处于税收的盲点;本已十分脆弱的中产阶级,却又恰恰成了税收四处“击打”的对象;而处于社会底层的人群,又因为缺乏财政税收转化而成的社会保障兜底,最终整个社会就十分滑稽地形成了“洋葱头”形的结构——中部不是很突出,下面又有一个平的底部,这是许多被最低生活保障拉到同一平均线上的人群。(12月4日《重庆时报》)

收入分配不均的一个指标是基尼系数,世界银行数据显示,从2000年开始,我国基尼系数已超过0.4的警戒线,并逐年上升,目前已超过0.48。

收入分配改革的核心,应是权利结构改革

尽管有关部门也试图通过结构调整改变当下收入分配不均的现状,但其中利益盘根错节,博弈复杂,最根本的是缺乏普通民众的声音。其实,不提初次分配的收入差距问题,倘若有关部门能在社会财富的二次分配中,力“藏富于民”,不如藏富于民”的观念,在诸如税收、医疗、住房、教育方面让渡利益,用取政为民众保障兜底,也能从另一个维度改善收入差距日渐拉大的现状。(12月4日《燕赵晚报》)

制度经济学的观点认为,收入在社会成员之间的分配,主要依据两个因素:权利界定与市场供求,即“收入”首先是一项“权利”。我们每个人都通过辛勤工作获得收入的过程,也是实现权利的过程。因此,《华商报》的评论就认为,现实中许多劳动者之所以不能获得更高的收入,其根源在于权利的缺失。

《潇湘晨报》也认为,“干得多挣得少”实际上推开了权利弱势的一扇窗。在现行的财富分配制度下,权利弱势群体难以与资本方进行公平谈判,也难以在国民财富分配中拥有话语权。比如现行的城乡户籍制度、就业制度等,就使得农民不能像城里人那样获得收入更高的工作机会;在现行的土地制度下,农民也很难获得财产性收入。

因此,有媒体就建议,应该将权利结构改革,放在收入分配制度改革的核心。《南方都市报》的一篇文章就指出,收入分配的改善是一个动态博弈的结果,只有当每一个利益主体,都能根据自身情况进行利益博弈,并通过施加影响,经由转移支付改善收入状况,才能称得上是一个合理的权利结构。也只有有这样的权利结构下,微观经济个体之间才能进行反复地议价,并形成合理的劳动力、资金、土地等要素价格。

一个公平合理的收入分配制度,可以成为社会的保险阀和推进器,而不合理的收入分配制度,会拉大贫富差距,成为社会不安定因素。改革是一种进行时,劳有所得仍然是改革永不退却的目标。据《新华每日电讯》



一辆“冒尖”的拉土车在西安市含光门外强行逆向行驶。(资料图片)

征地拆迁岂能先上船后补票

12月7日,全国人大常委会法工委法规备案审查室官员透露,国务院准备修改《城市房屋拆迁管理条例》,目前已经组织相关部委,再次进行前期的立法调研工作。与此同时,北大法学院5名学者通过特快专递,向全国人大常委会递交了《关于对〈城市房屋拆迁管理条例〉进行审查的建议》,建议立法机关对该《条例》进行审查,或撤销这一条例,或由全国人大专门委员会提出书面审查意见,建议国务院对《条例》进行修改。(12月8日《新快报》)

在5名学者的建议中,提出了“依据宪法和法律,补偿应在房屋拆迁之前完成,而《拆迁条例》却将本应在征收阶段完成的补偿问题延至拆迁阶段解决”。普遍认为,拆迁中“先上船后补票”的现象屡见不鲜,一个重要的原因就在于《拆迁条例》的许可——这种许可已经不适应时代的发展,不但与《宪法》、《物权法》等上位法冲突,还影响了社会的和谐,在今后对《拆迁条例》进行修改时,必须得到纠正。

许多西方国家对于征地拆迁的补偿,宪法和相关法律都规定,政府的征收必须在补偿确定之后进行,任何在此之前的强制拆迁,哪怕是为了公共利益进行的拆迁,也是不允许的。我国《物权法》也规定:“为了公共利益的需要,依照法律规定的权限和程序,可以征收集体所有的土地和单位、个人的房屋及其他不动产。征收单位、个人的房屋及其他不动产应当依法给予拆迁补偿,维护被征收人的合法权益,征收个人住宅的还应当保障被征收人的居住条件。”从《物权法》的精神来看,对公私私有财产的征收也必须以补偿确定为前提。因此,征地拆迁必须坚持“先买票后上船”的规则。

然而,在《拆迁条例》中却规定:拆迁“当事人对裁决不服的,可以自裁决书送达之日起3个月内向人民法院起诉……诉讼期间不停止拆迁的执行”,“被拆迁人或者房屋承租人在裁决规定的搬迁期限内未搬迁的,由房屋所在地的市、县人民政府责成有关部门强制拆迁或者由房屋拆迁管理部门依法申请人民法院强制拆迁。”也就是说,被拆迁人与开发商、政府之间没有达成协议,补偿的标准并没有确定,甚至还在法院诉讼期间,地方政府就可以进行强行拆迁了,这就是典型的“先上船后补票”。

《拆迁条例》的修改就必须改变“先上船后补票”的模式,开发商、政府要征地拆迁,必须与被拆迁人就拆迁补偿安置达成协议,如果达成协议,开发商不得进行任何强行拆迁,如果是政府为公共利益进行的征收,则应当由法院进行裁决,在法院最终裁决前,政府也不得进行强制拆迁。 志强

上下班不烦不累,城市才宜居

朝九晚五的上班族们似乎永远都得为怎么上下班发愁。骑车?太慢!坐公交?太挤!打的?太贵!开车?太堵!也太累!好不容易买了辆电动自行车,堵着不费力速度也提快,可没满两天,据说也要考驾照了。

根据即将于明年1月1日起施行的《电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术规范》规定,“40公斤以上、时速20公里以上的电动自行车,称为轻便电动摩托车或电动摩托车,列入机动车范畴”。据报道,一些地方政府纷纷要依此“禁电”。消息一出,虽然有人质疑该标准是否合理,但更多的人已经着眼现实,琢磨接下来该怎么上班。

打的肯定不行,太贵,单位又不给报销。骑车吧,路这么远,天这么冷,也不是个事儿。开车吧,咱买得起,可养不起啊。再说了,咱有地方开,没地方停啊,北京机动车年底就超过400万辆了,连轮号限行都快没意义了。

不是不想坐公交,便宜啊。尤其是像北京这样的城市,花上4角钱,几乎能跑半个北京城。可就因为便宜,公交特别挤。每次上下班几乎都挤到动弹不得、呼吸困难,一路站到单位,人像相片儿一样,感觉实在不怎么好。

打造宜居城市的口号,我们已经喊了很多年。大家也都期待着城市能让生活更美好。可“衣食住行”中“行”的问题却似乎总不太令人满意,尤其是像北京上海这样的特大城市。以北京为例,在一两元

钱的公交和几十块钱的出租车之间,在挤死人和贵死人之间,就没有一个“中间层”的公交方式可供选择吗?

市民出行环境的改善,并非多挖几条地铁,多开几路公交车就能解决的,这是一个复杂的系统工程,需要统筹智慧地规划设计。不仅要考虑路网布局的合理,还要考虑各种交通工具衔接的合理;不仅要考虑交通工具的数量够不够,还要考虑不同阶层的不同需求……“禁电”,也许有“禁电”的道理,问题是,禁了以后怎么办?各个城市准备好了吗?

什么时候上下班路上不累人不烦人了,城市什么时候才有资格称得上是“宜居”,生活也才能因此更美好。

平平

打黑的另一只手叫扶弱济贫

如果说打黑的一只手叫“反腐”,那么另一只手一定叫“扶弱济贫”。

弱势群体由于在权利、社会地位、经济状况、文化教育等诸多方面处于劣势,常常在社会中遭遇更多不公待遇,在趋利避害的本能选择下,一旦道德法治意识淡漠,就很容易或同病相怜或铤而走险捆绑成团以寻求安全,并攫取更多利益。

很多弱势群体卷入黑帮并非一种天然

抉择或最优选择,如果我们的法治更健全,当弱势群体遭遇不公时能伸张正义,如果我们的制度更完善,当弱势群体陷入困境能及时伸出援手,如果我们的公益组织更强大,当弱势群体束手无策走投无路时能提供公共资助……那么,就好比良性社会伸出的无数只手,将弱势群体拉入到正常的社会群体中行进,至少会在一些无力者、无路者正临渊抉择时多一条向上的出口。 九九

新火车票防伪不如防倒票

票,防得住作伪,却防不住倒卖。那么,有没有可能设计一种既能“防伪”,又能“防倒”的火车票呢?在我看来,此事不仅完全可能,而且答案还十分现成。那就是,采用此前无数公众和专家学者都曾提议的“实名制火车票”。如果嫌这种“实名制”还不够保险的话,还可以在火车票上再加上另一层实名内容,即随票印上该火车票售票员的特定专门代号,以及出票的具体时间、地点、窗口。如此一来,一张火车票上,谁买的票、谁卖的票,买票的时间、地点等信息均一目了然、有据可查。那么,黄牛们“倒票”特别是通过火车站内部倒票的空间,将被极大地压缩——即使被倒

卖,也不难按图索骥追查源头。

实际上,这种彻底实名的火车票一旦付诸实践,不仅“倒票”难度将大大增加,还可把“防伪”问题顺带解决——如果“实名”信息不实,比如乘客的身份证号码不实,抑或售票员代号不符,即可视为伪造火车票。

遗憾的是,对于舆论倡议多年的实名制火车票,铁路部门却始终提不起兴趣。如此背景下,新版“防伪功能更强大”的火车票,即便名副其实,公众实在也不会心生太多的好感——因为到了年底春节,纵然遇不到假火车票,我们照样还得面对票贩子、黄牛党手中几经转手倒卖的高价真火车票。 小梅

还要让多少学生生命丧楼梯口

真不知道还要让多少学生生命丧楼梯口,才能换来教育管理者的如履薄冰,胆战心惊,从而日复一日、不厌其烦地把学生上下楼梯这样的小事真正管好,彻底让“踩踏悲剧”绝迹。

12月7日晚,湖南湘乡市育才中学发生一起学生踩踏事件,造成8名学生受伤,多人受伤。据称因下雨,52个班的学生大部分从宿舍舍比较近的一号楼楼下楼,但有几个调皮的男生将楼梯口堵住,导致事故发生。目前湘乡市教育局局长朱清华因负有领导责任被免职……

如果,那些下楼梯的同学们,能牢牢记住“上下楼梯靠右走,不系鞋带不弯腰,不推不挤看仔细,遇到问题莫乱挤”的行走常规,那么,悲剧就不会上演;如果,事发时楼梯口能有值班老师在场维持秩序,惨祸同样不会发生……然而,这只能成为“事后诸葛亮”了,任何“如果”也换不回那8个鲜活的生命。

假如我们的校园以前没有发生过类似的悲剧,学校没有血的教训,管理者不知道如何去防范,那么,似乎还情有可原。可事实是,类似事故已经发生过多次了,仅2005年下半年很短的时间内,湖南省娄底市第四小学、新疆阿克苏市的八一小学、四川省营山县云凤实验学校小学部、四川巴中市通江县广纳镇中心小学校就先后发生四起踩踏事件,造成多人死亡。为此,教育部专门于2005年11月10日下发了《关于进一步加强中小学安全工作预防学生拥挤踩踏事故的通知》,从楼道隐患的检查与排除、防范制度的建立以及加强对学生教育等方面提出了一系列详细要求,并进行了拉网式的检查。倘若这个通知的精神能够在各地得到贯彻落实,大家头脑中安全弦时刻不松的话,按理说,“踩踏悲剧”绝不会再卷土重来了。

但恶魔并没有就此消失,一年后,也就是2006年11月18日晚,惨祸又在江西省都昌县土塘中学发生了,那次踩踏事故造成6人死亡,39名学生因受惊吓及轻度受伤在医院进行治疗观察。究其原因,全是麻痹大意、心存侥幸惹的祸。而如今湘乡市育才中学发生的这一悲剧,从现有的情况看,十有八九又是由于管理、防范出现严重失误造成的人祸。

真不知道还要让多少学生生命丧楼梯口,才能换来教育管理者的如履薄冰,胆战心惊,从而日复一日、不厌其烦地把学生上下楼梯这样的小事真正管好,彻底让“踩踏悲剧”绝迹。 冬冬