

媒体评说

人民日报
让站着回家者享受半价有何不可

铁路运力在春运期间紧张,是不争的事实。但是,公众对于“黄牛倒票”、“内部票”甚至是“票房腐败”,还抱有“负面想象”。网络购票的技术门槛总是存在,改革不应往后撤。鼓励学生等群体为农民工义务服务是一个途径,天津已有民间团体在这么做了。铁路部门和各级工会组织,同样需要把服务做得更好。既然是政府定价,在重大节假日小型客车免收高速通行费的当下,让只能买到站票、站着回家的人——农民工是主体,享受半价优惠,有何不可?票价的损失,可适当上浮卧铺价格来平衡。种种细节问题,则应通过强化管理来解决。围绕买火车票的讨论,可能还会持续。喧嚣中,我们需注意,购票最困难的群体却往往声音最小。

北京青年报

解决群众“怨气大受害深”问题不能再等

1月19日,公安部部长郭声琨在全国公安厅局长会议上表示:“要抓住群众怨气大、受害深、社会关注度高的突出问题。推进警务合作向部门合作、社会合作和国际合作延伸,结合公安机关担负的户籍登记管理职能,同有关部门推进户籍制度改革。”从根本上说,户籍制度与社会保障制度密不可分。以完善社保体系为户籍制度改革护航,真正把社保体系做大、做实,使城市居民和农村居民能够在基本均衡的社保待遇的支撑下,从“二元户口”转为“一元户口”。以全方位、有重点的深化改革,切实解决群众怨气大、受害深、社会关注度高的突出问题,尽管难度大、压力大,有的还具有较大风险,但再也不能消极坐等下去。

人民网

基尼系数提示了什么

日前,国家统计局首次公布2003至2012年基尼系数。数据显示,2008年基尼系数曾高达0.491,2012年回落至0.474。现实问题说明,缩小收入分配差距,目前的难点是,“提低”,上位法难以提供法律支持;“扩中”,缺乏配套的政策措施。因此,解决收入差距扩大趋势的关键点和突破口,都在优化顶层设计、增加制度供给,以实现综合治理。目前,一般发达国家的基尼系数在0.24到0.36之间,而一些落入中等收入陷阱的经济体,基尼系数都在0.5上下徘徊。面对前车之鉴,我们更应增强忧患意识和问题意识,以积极态度和谨慎政策加以探讨和解决。

新京报

政府部门面子比孩子挨冻重要?

近日,“最冷寒冬”里广西山区学生穿凉鞋睡凉席的消息,引发各方关注。不少爱心人士捐资捐物,岂料此前声称没物资来源的当地政府部门,却拒绝设立物资接收账户,并叫停爱心捐助,理由是不想戴上“灾区”帽子。当地政府的“闭门谢绝”姿态,冷却了善心,更制造出人为的“寒冷气象”。拒接物资接收账户,要求记者停止“救助呼吁”,尽显对爱心资源的排斥。叫停捐助,是将孩子冷暖跟“社会救助”隔离,剥夺其境遇改善的机会。寒冬里孩子穿凉鞋睡凉席,当地政府不反思自身,却为了面子而叫停社会捐助,真是价值错位。一顶“灾区”帽子的分量,竟重于孩子的冷暖悲欢,这让人心生悲凉。

今日关注

“热回应冷调查”源于问责机制失灵

□苑广阔(广西)

山体滑坡、矿难瞒报、塑化剂、速生鸡……一起起牵动老百姓“神经”的热点事件,事故责任追究渐无音讯,事件调查雾里看花。在网络资讯发达的今天,对于社会关注的热点事件,多数地方选择“迅速表态”,然而这“迅速”的后面是否真的出于“给人民群众一个真诚负责任的交代”?

(1月21日《南方都市报》)

在网络资讯高度发达,微博爆料风起云涌的今天,对于各种突发热点事件,地方政府和有关部门想不正面回应,已经是一件不可能的事情了。但是回应了,却不代表会有真相被公布,更不代表会有人被问责,“热回应冷调查”正在成为一种套路,在某些政府部门那里已经被运用得轻车熟路。

对于这种“热回应冷调查”,媒体进行了准确的概括,即“表态多,后续跟进少;道歉多,问题整改少;调查多,真相公布少”。说到底,就是以表态应对舆论压力,以道歉代替问责,以调查本身代替事实真相。很显然,这不但于事情真相的揭开,不利于避免类似问题的再次发生,同样也无法满足公众的心理期待。

当热点事件发生以后,公众无不给予热情围观,重点关注,但围观和关注只是表象,背后的真正潜台词是监督,是期待着负有责任的相关官员能够按照党纪国法被问责,被处理。而最终的目的,自然是在警醒官员的同时,避免类似的事件再次发生。可是,在政府“热回应冷调查”的问题处理“潜规则”之下,公众的这种期待,只能被稀释和消解。

可是,有关部门自以为聪明的应对招数,在公众的眼里又是怎么一回事呢?公众对某一热点事件的关注目光出现暂时的游离,并不代表他们已经忘记,更不代表他们不关心事情的处理结果。更多的时候,他们只是本着理解和体谅的心情,在给予官方以调查和处理的时间。如果政府

误解和误读了这种善意,想以“拖字诀”把大事化小,小事化无,那明显是打错了算盘。结果只能是激起公众更大的不满和质疑,政府的公信力只能进一步流失。

之所以会出现这种“热回应冷调查”的现象,主要是缘于政府问责处理机制的失灵。如果问责机制能够正常发挥作用,则应该有的调查才能深入下去,也才能把责任追究到每一个责任人的头上。因此,对这种社会普遍关注而又久拖未决的热点事件,不妨由多部门启动专门的问责程序“全程紧盯”,在对事件责任人进行追责处理的同时,也要对在事件调查处理过程中敷衍塞责的相关人员进行行政问责,这样才能起到惩戒警示的作用,避免备受诟病的“热回应冷调查”。

关注民生

推行出租车“拼车”贵在坚持

□吴应海(江苏)

“地铁挤、公车慢、打车难”已经成了现在不少城市的通病。尤其是到了上下班高峰时段或遇到恶劣天气,常能看到几位乘客为谁先叫到出租车而争得面红耳赤,出言不逊甚至动起手来。为了缓解打车难困境,江西南昌从今年1月份开始,在10辆出租车上安装了可同时为4名乘客计价的“合乘计价器”,尝试出租车合乘,也就是俗称的“拼车”。目前已经开始相关测试和数据采集工作。

(1月21日《北京日报》)

出租车“拼车”并不新鲜,不仅英国、韩国、新加坡等国家的一些城市一直在这样做着,前几年,国内哈尔滨、杭州、南昌、成都等城市也曾纷纷出台过鼓励出租车“拼车”的政策。从目前的情况看,这一做法,不仅能提高出租车的利用率,缓解城市上下班高峰期的交通压力,方便市民出行;还能减少乘坐者的费用,提高出租车司机的收入,节约能源,降低城市大气污染,可谓一举数得。在中国城镇化进程快速推进,城市人口不断增加的背景下,可以毫不夸张地讲,推行出租车“拼车”制度势在必行。

现在的问题是,虽然出租车“拼车”益处多多,虽然国内众多

城市都曾尝试过这一做法,但能坚持做下来,并取得理想效果的,几乎没有。究其原因,一方面,相关法律法规不够完善,使得这一做法很难获得突破性的推广。另一方面,在具体操作上,由于缺乏更为实用的细节设计,譬如候车市民无法知晓行驶中的出租车去向何方,可否拼车;譬如计价器不能分别计价等,使得出租车司机和乘客都感到极为不便,甚至困难重重。而更为重要的是,由于受传统消费习惯的影响,中国人严重缺乏“拼车”意识,对“拼车”产生的巨大公益效应视而不见。在这种“剃头挑子一头热”的尴尬状况下,出租车“拼车”制度总是轰轰

烈烈开头,不声不响结束。

那么怎样才能改变这一状况呢?除了进一步完善相关法律法规,从政策上对出租车“拼车”提出明确要求和鼓励措施,并对相关软、硬件及时进行升级外,我看还必须要把对市民的教育、引导工作作为一项大事来抓,并且要长期坚持下去,逐步让市民了解、尝试、支持“拼车”做法,直至把拼车出行当作一种自觉行动。

希望南昌市这一次能吸取国内其他城市的教训,在市民暂时的冷淡面前,咬紧牙关把相关工作坚持下去,打一场“持久战”,相信只要能持之以恒,总有一天,出租车“拼车”的做法一定会深入人心。

热点话题

谁是防“抢票插件”第一责任人?

□邓海建(江苏)

1月21日起,全国乘客将可以通过12306网站购买除夕当天的火车票,由于除夕是春节“黄金周”的第一天,因而这也意味着春运购票将在今天迎来最高峰。针对有关部门叫停抢票插件的报道,媒体调查发现,抢票插件依然可以下载并正常使用。

(1月21日中国新闻网)



赵顺清图

这是一个“订火车票基本靠‘抢’”的年代。有记者在12306网站尝试购票刷新,4小时均未能成功。2013年春运售票开始后,“抢票插件”风靡全国。只是,18日,金山公司因此被铁道部约谈,随后,工信部要求360、搜狗、金山、遨游等浏览器停止使用这一插件。但事实上,无论是金山还是360,其抢票插件并没有停用。就在18日深夜,金山公司的猎豹浏览器在网上发布消息称,工程师夜以继日,刚刚发布了新版软件,用户仍可以正常抢票,而360公司的抢票版浏览器也于19日更新了版本。

市场显然不是听行政权力之

话的“乖孩子”。只要合法合理,有需求,自然就有市场。用新华社文章的话说,“偌大的铁道部斥资约3亿元建起的平台竟经不起一个小小的网络插件冲击!更让人费解的是,自己不好好修补Bug,却忙于‘约谈’和‘叫停’,动用行政权力去阻止市场行为”。“抢票插件”当然要防范,但这张防范的责任既不在正规的网络公司,更不在买票的个人,而在于有能力、有责任的网购火车票渠道。

“抢票插件”的本质,是用插件控制浏览器自动刷票,代替人的手动操作,因为插件能以更快的频率刷新,一旦有票就会发出提示,所以

抢到票的概率也就大大提升。有人说,这“抢票插件”说白了就是“插队神器”,尤其是黄牛,一旦掌握这样的技术,这“手无寸铁”、望网兴叹的乘客,还有“活路”吗?遗憾的是,按照有关法律规定,针对特定软件、网站开发专用插件,只要没有非法侵入、擅自修改用户信息等违法行为,无论是否出于商业推广目的,都不算违法。那么,指望“抢票插件”能自觉加入手工排队的序列,这实在有点很傻很天真。

火车票网购的官网自然在不断改进升级,只是这样的速度,与民众的期待显然还有不小的距离。譬如日前,有网友登录铁道部

12306网站,发现“农民工团体查询”永远显示的“票已售完”或者“无此席别”。票少一点也就罢了,流向的公平、配置规则的公平、售卖价格的公平,更得经得起程序正义的拷问。就此而言,有几个问题亟待厘清:一是传说中的“预留票”究竟是有还是无?如果有,预留量是多少、留给哪些渠道?二是耗资数亿的官网,究竟该建成怎样的用户体验质量?几个“插件”都搞不定,是“钱”的问题还是“人”的问题?

谁是防“抢票插件”的第一责任人?看懂这个问题,网购火车票的公平回归才能真正落到实处。