

■个论

拉赞助“学美国” 美国可有“二政府”?

6月25日,国家审计署在官网发布“国务院关于2013年度中央预算执行和其他财政收支的审计工作报告”。报告指出,卫生计生委主管的9个所属事业单位,利用所在部门影响力,采取违规收费、未经批准开展评比表彰、有偿提供信息等方式取得收入共计17.79亿元。其中,中华医学会于2012年至2013年在召开的160个学术会议中,收取医药企业赞助8.2亿元。对此,卫生计生委主管的某事业单位的一位项目主管称,企业赞助社会组织办会无论是国内还是国外都非常普遍。“这些说起来也是跟美国学的。”(7月1日《中国经济周刊》)

报道中的几个细节,尤为耐人寻味。其一是,一家外资药企市场部经理张扬(化名)告诉记者:“中华医学会两年拿到8.2亿元赞助费真心不算多!”“像咱国内某心血管内科牛人组织的学术交流会,人家凭借个人影响力,一次就能拉来赞助两个亿!”其二是,卫计委这位主管所说的社会组织办会拉赞助,“说起来也是跟美国学的”。其三是,有社会组织秘书长称,从主管部门退下来的官员,“他们利用自己的影响力到协会主持工作,既发

挥余热,创造价值,又在做一些担任公务员时想做却不敢做的事情。”

牛人组织学术交流会,可能只是私人或者企业性质,这和中华医学会这样的机构组织的会议,有本质差别;拉赞助“学美国”,但美国决然不会有“二政府”,退休官员不敢也很难去做“担任公务员时想做却不敢做的事情”。因为在大洋彼岸的美国,虽然也有方方面面的行业协会,但“遍布每个角落的行业协会,是业界人士在法律允许范围内,自发组织起来的非官方、非赢利组织”。

在国家行政学院教授付立家看来,行业协会乱象丛生的根本原因,是其与政府、企业间存在利益输送。行业协会不仅可以作为一些政府安置退休干部的去处,个别地方和部门的行业协会,甚至变成了政府敛财的另一种“常规”渠道(见6月27日《中国青年报》)。仍以中华医学会为例,两年收企业赞助8.2亿,肯定是“吃人嘴短,拿人手软”,其和企业间的利益输送,肯定也不仅存在于违规收费、未经批准开展评比表彰、有偿提供信息等层面。如若不然,也就不存在有社会组织秘书长所说的,退休官员能做“担任公务

员时想做却不敢做的事情”。

既然国家没有明令禁止,卫计委此番对“中华医学会两年收企业赞助8.2亿”的包庇,在情理之中。所谓的拉赞助“学美国”,不过是个故意装傻充愣的借口。但愈是如此,愈是说明对各个层面与领域存在的行业协会“二政府”,大刀阔斧进行利益剥离、规范约束的必要。

据不完全统计,近3年来,至少有13家协会因非法敛财被曝光。其中,涉及交通运输的有3家、建筑工程的3家、医疗药品的3家,其余分别涉及餐饮、互联网服务等行业。以此而言,此次卫计委主管的这些事业单位涉嫌非法敛财,不过是此类问题“久治不愈”的再度爆发。对此问题,中国政法大学法学院教授张树义认为:“一个行业协会,既不能像政府,也不能像企业。”支撑行业协会运营的应该是行业本身,而不是跟市场或政府的“捆绑关系”。复旦大学教授胡守均提出,要通过社会选择,对形形色色的行业协会形成优胜劣汰。延伸至下就是,逐步剥离部门、政府与行业协会之间的关系隶属、利益输送,让行业协会重拾本质属性,才是治本之道。

□晚报评论员 李记

■街谈

绿皮火车退役,民生关怀不应退役

随着7月1日全国铁路调整运行图,部分路局的绿皮车将进入历史。

随着新运行图的实行,火车运行全面进入动车时代,承载着几代国民记忆的绿皮火车,则走进历史。应该肯定的是,“全面进入动车时代”,将更加方便居民出行,增进各城市的交流。但不能忽视的是低收入者群体的出行负担如何纾解。价格低廉的绿皮火车告别舞台之后,以什么样的方式对待这样一批民众,应是铁路相关机构值得关怀的民生话题。

就目前而言,铁路部门虽然已经改制,实行公司化运行,但说到底,新成立的铁路总公司仍是国企。扭转亏损,实现盈利固然是其当务之急,但坚持公益方向,在推动公司盈利的同时,兼顾民生也应是题中之义。因为,铁路总公司的一切资源事实上都来源于民众以及政府政策支持。离开了这些,它没有一份私产。因此,在充分推动铁路运行扭亏为盈的前提下,照顾民生应该提上议程。

当然,对于中高收入者而言,

随着7月1日全国铁路调整运行图,部分路局的绿皮车将进入历史。一张数百元的高铁票,再怎么贵也比飞机票便宜。但对于依赖于绿皮火车的低收入者群体而言,此轮调整却意味着出行成本的显著增加,挣扎在低收入线上的他们,拿下一张高铁票可能意味着花掉了半个月的收入。铁路公司应在列车运行机制以及价格定价上给予这部分人以特殊关怀,既是一种公益精神的体现也同样意味着企业形象的自塑。

□晚报评论员 杨兴东

调整铁路运行图的一个重要期待,即是希望通过淘汰旧火车,提升动车组的需求人群,提高上座率。但归根结底,这仍是一个“先鸡还是先有蛋”的问题。如果低收入者增收渠道有限,增收缓慢,在失去了绿皮火车之后,他们未必更趋向于动车。一个可能的表现是:减少出行以缩短出行成本。但毫无疑问,总有一些远行属于刚性需求,对低收入者而言避无可避。因此,铁路总公司在调整铁路运行图时,必须对不同的收入群体有一个理性的定位与分析,在公益与盈利之间寻找黄金分割点。一方面通过推行动车票淡季打折以及调低空调特快的票价等方式,照顾民生;另一方面提高高铁服务质量,对精英群体提高优质服务保障盈利。唯有找准不同群体之间的最大公约数,沿着市场规律与公益属性推进铁路服务,方能填补绿皮火车告别之后留下的责任空白。

随着新运行图的实行,火车运行全面进入动车时代,承载着几代国民记忆的绿皮火车,则走进历史。应该肯定的是,“全面进入动车时代”,将更加方便居民出行,增进各城市的交流。但不能忽视的是低收入者群体的出行负担如何纾解。价格低廉的绿皮火车告别舞台之后,以什么样的方式对待这样一批民众,应是铁路相关机构值得关怀的民生话题。

□晚报评论员 杨兴东



方特水上乐园
FANTAWILD WATER PARK
河南·郑州

郑州方特水上乐园

7月6日盛大开业

一站玩转 方特两园 欢乐热线: 400-166-0006
地址: 郑州·郑开大道与人文路交汇处方特欢乐世界东侧

