

# 仅靠铁路运输难改“一票难求”

吕捷

## 经济时评

在不断提高铁路运力的同时,要想解决春运难题,必须想办法分流客运需求,尽可能“熨平”铁路全年的需求波动。只有通过分流不同类型的需求,化解峰值矛盾,才能使一票不再难求

春运如火如荼,抱怨春运“买票难”的声音却依然不绝于耳。

作为当前我国最主要的运输手段,铁路承受的供需矛盾十分突出。尽管我国铁路近年来发展迅猛,但客运供给总体上依然处于较低水平。与美国相比,中国人均铁路里程拥有量不到其十分之一,但同时中国人对铁路的依赖程度却远高于美国。另外,国人对铁路客运的需求增速要远高于供给增速。无论是改革开放以来出现的务工人员大迁徙,还是未来将伴随城镇化发生的局部迁徙,抑或是浩浩荡荡的学生大军,都造成了节假日回乡人口的居高不下。

如何才能缓解这供需之间的显著矛盾?办法无非有两种:要么加大供给,要么减少需求。许多人曾经认为,迅速扩大供给、加快铁路建设能够缓解火车票短缺问题。但在中国高铁运营里程数已居世界首位的情况下,春运期间火车票依旧供不应求。这就说明,单纯依靠运力扩张无法从根本上解决问题。此外,与其他生产领域不同,铁路客运需求极不稳定,具有较强的

季节性,并且供给方的调节变动范围较小,因此,会在不同时期形成截然相反的结果。如春节期间,客运需求在极短时间内会达到一个顶峰。据估算,尽管各条铁路全线运营后在极限负荷情况下可以达到日发送旅客800万人次左右,但也远远无法满足春运最高峰阶段的需求。但是在客运淡季,又常常会出现“一车空一半”的现象。试想,如果我们有能力继续扩张运力,直至满足春运时期所有客运需求,那么非春运高峰时期就必然造成更大浪费。因此,在不断提高铁路运力的同时,要想解决春运难题,必须想办法分流客运需求,尽可能“熨平”铁路全年的需求波动。

实际上,分流需求的途径有很多种,例如降低其他交通工具的费用、提升其便捷程度、增加其吸引力等。统计数据显示,2010年中国航空运输客运量达2.7亿人次,美国航空运输客运量为7亿人次。中国人口远高于美国,但航空运输量却比较小。这在一定程度上表明,相较国人收入,中国航空运输费用有些过高了。从航空运输角度看,降低飞机票价、扩增航班和航

线,可使航空运输为铁路运输分忧解难。降低燃油附加税及机场建设费、提供更大力度折扣、春运期间增发主要航线航班等,也能在一定程度上缓解春运压力。

此外,错峰运输也是一种减少特定时期铁路需求的有效方式。比如,目前很多城市高校放寒假、开学时间各不相同,客观上可以减少对春运运能造成的短时间压力。参照这种办法,各地劳动力密集型大企业可尝试协商约定,防止返乡日期重叠、特定日期返乡人口井喷的状况。同时,如果带薪休假制度能够得到更好地执行,那些只能在节假日出游的人们肯定不会凑这个热闹不可。另外,要从根本上减少人口城乡之间的迁徙,最根本的办法是逐步解决户籍壁垒,使更多城市务工人员能够在在工作地安家落户,并享受市民待遇。

总之,我国铁路的运能还应该提升,但解决我国特有的春运难题也绝非朝夕之功,更不是单靠扩张铁路运能就可以完成的。只有通过分流不同类型的需求,化解峰值矛盾,才能使一票不再难求,也才能既满足高峰需求又避免资源浪费。



## 春节快递

### 非涨价不可吗?

春节临近,一些快递公司宣布将临时涨价以应对对市场旺盛需求和员工回家过年造成的人手不足。此举引起众多网购人士的关注。

## 涨价是市场结果

消费者对快递春节涨价应当多些谅解和宽容。众所周知,快递行业属于完全竞争行业,不管是涨价还是歇业,都存在一定的竞争风险,稍有不慎,随时都有可能被对手击垮。在这样的环境下,快递公司春节期间涨价完全是市场经济规律作用的结果。事实上,快递公司私营化经营、市场化运作,保证正常运转的前提条件就是保障基本利润。而快递公司在春节期间继续正常运行、维持利润,是必须应对大幅提高的经营成本的,其中就包括物流成本。同时,春节期间是快递行业从业人员集中流动期,很多快递员需要回家过年,导致快递公司人手紧张,快递公司要留人、要运转就必须春节期间给员工支付更高的工资。

另外,从法律和监管角度说,快递领域属于竞争行业,实行市场定价。即使快递公司春节期间进行一定幅度的涨价,也属于正常的商业行为,只需交由市场自行调节即可。(张立美, 山东省蒙阴县 教师)

## “趁节打劫”不厚道

平时担心业务太少,靠涨价来稳定市场;一到春节业务旺季,便趁机临时涨价。快递公司这种做法,有“趁节打劫”之嫌。

不可否认,快递公司有自己的苦衷。诸如春节期间人员少、工资高、运输难等,都导致运营成本增加。可是也不能因此将临时增加的成本转嫁到消费者身上,而是应有更加积极的作为和完善的应急预案。比如,通过走量、计件、提成等方式增加对快递员的补助,提高他们的工作积极性。

再说,快递公司应当注重维护企业形象和社会声誉,这是其发展的无形资产。逢节涨价,只注重眼前利益,不仅会增加消费者的负担,引起消费者的反感和不满,同时也有可能损害公司形象,消解消费者对其长期以来的信任,不利于公司长远发展。而那些春节期间能够稳价或平价的快递公司,反而会因此获得好的口碑,蓄积长足发展的能量。(陈花, 湖南理工学院 教师)

## 要给涨价立规矩

市场经济环境下,价格应由市场来调节。面对春节期间的旺盛需求,快递服务人员必然超负荷、超时间工作,快递公司适当增加服务费用也在情理之中。在不少城市,燃油价格上涨时,对出租车采取每次加收一元燃油附加费的办法来进行价格调节,燃油价格回落时,又取消一元燃油附加费。这应该成为快递业在特定时间段调节收费方式的参考。

但需要注意的是,增加服务费用不是随意行为,应当由物价部门或行业协会等制定相应的规范,这样才能确保快递服务的高质有序。(熊建华, 江西宜春 银行职员)

## 服务不可掉价

作为消费者,当然希望快递春节不涨价。但是由于春节期间业务量大增,不少员工要回家过年,这“一多一少”自然会造造成有些快递公司选择涨价,只要是随行就市而非垄断,消费者也不得不勉强接受。

作为商家,应当于“涨与不涨”之间作出正确的选择。市场竞争很大程度上是价格的竞争,快递公司春节期间能涨不涨,应该尽量不涨价,或别人涨价而我不涨价。如果快递公司认为春节非涨价不可,那服务质量则不可“掉价”。起码快递要“快”而不能因为春节“迟到”,且商品要保证完好无损,切不可萝卜快了不洗泥。

此外,解决春节期间员工回家过年问题,不一定非涨价不可,完全可以另辟蹊径。一来,可以招收一些临时工;二来,公司管理层应尽可能地充实到投递一线;第三,春节加班,节后再调休。(张传发, 安徽巢湖 记者)

## 莫让污染也集聚

何代欣



近期,北京等多个城市再次遭遇雾霾天气,污染集聚与推进城镇化成为人们思考关注的一大话题。城镇化该如何走出一条健康发展、美丽发展之路呢?

我国的城镇化,正从过去土地需求迅速扩张转向人口快速扩张。近些年,各地拔地而起的厂房和居民小区,让城镇化进入了快速填充的阶段。数据显示,2012年,我国城市中,人口密度每平方公里超700人的有3个,每平方公里超300人的有11个,每平方公里超150人的则达到36个。

人口的密集意味着消耗的密集,吃、穿、住、行都会产生废弃物排放。以出行为例,作为PM<sub>2.5</sub>主要污染物的汽车尾气,是城市大量保有的汽车排放所致。虽然北京、上海、广州等大城市正在努力发展绿色低碳交通,用摇号等措施控制机动车增速,但日益膨胀的城市规模已经让这些城市所在区域的自净能力变得十分脆弱。换句话说,即使把人均排污量限制在全国平均水平之下,超载的人口仍会导致相关排放放在短期内达到污染程度。

没有预先设计的城市治污标准和制度,造成了我国城镇化进程中污染治理工作的被动。像北京、上海这样的大城市,其污染疏散条件如何、什么样的气候条件下最多容纳多少的废气排放……都亟须精确化的测算。

其实,我们并非没有办法遏制城镇化进程中的污染集聚。比如,研究多时的环境税在多次雾霾天气之后能不能加速启动,征管条件的制约并不是环境税一拖再拖的理由;负责供应全国多数燃油的两大油企,是不是可以在燃油质量上再下功夫,把保护环境作为企业履行社会责任的突破口。

解决城镇化与污染集聚的问题,很大程度上是需要尽快完成制度建设来实现,此外还要依靠微观治理。比如,污染天气减少公车出行,严格执行废气排放和燃料质量标准,关心老人与儿童等易感染人群、向户外工作人员提供有效的防护等,这些都是既能解决问题又惠民利民的好办法。(作者单位:中国社会科学院财经战略研究院副研究员)



## 累了家长 苦了孩子

张伟



### 事件回放——

有媒体报道,部分大城市教育培训机构在寒假期间推出“幼升小”应试强化补课班,家长报名踊跃。甚至有家长把幼儿园小班的3岁孩子送进培训班,接受“幼小衔接”、“思维训练”等培训。面对质疑,有家长表示,此举实属无奈,因为尽管教育部门规定“幼升小”不准笔试,但热门学校还是要挑选好生源。“不补课,怎么办?”

### 三言两语——

从最初考大学、考高中要“强化冲刺”,到后来“小升初”要培训补课。如今,这“强化班”终于武装到了三四岁的幼儿园孩子身上。有人调侃,这才叫“教育要从娃娃抓起”。

可见,教育改革虽已持续多年,应试教育依然根深蒂固。特别是越来越多的家长担心孩子“输在起跑线上”,即便面对价格过千上万元的高昂学费,也要咬紧牙关把孩子送进各类培训班。实际上,这样的培训到底能对孩子未来成长起多大作用?许多家长也心知肚明。生活中,就经常碰到许多年轻父母叫苦,原本也不想给孩子添负担,但奶奶爷爷、姥姥姥爷们看到家孩子上了课,自己最后就会坚持不住。

看来,真正需要接受培训辅导的不是孩子,是家长。

## 水资源费调整意在更好保护

张雪

实现水资源高效利用和有效保护,一方面需要更多有力政策出台,规范对水资源的管理,另一方面也需要逐渐发挥市场作用,建立完善体现市场供求和资源稀缺程度的水资源有偿使用制度

资源的节约与合理开发利用。2006年,我国颁布《取水许可和水资源费征收管理条例》,对促进水资源节约和保护发挥了积极作用。然而,在征收过程中,也暴露出水资源费标准分类不规范、征收标准特别是地下水征收标准总体偏低、超计划或者超定额取水累进收取水资源费制度未得到普遍落实等问题。此次印发的《通知》,就针对上述问题作出了相应调整。

那么,为何各地的水资源费征收标准

一段时期内持续增长,水资源供需矛盾将更加尖锐,水资源面临的形势十分严峻。

然而,现实生活中,浪费水资源、污染水环境的事情时有发生。从大处来说,不少工厂、企业用水方式粗放,我国万元工业增加值用水量高达120立方米,是发达国家的3倍至4倍;农田水利基础薄弱,用水效率低下,农田灌溉水有效利用系数仅为0.5,与世界先进水平0.7至0.8有较大差距;环境污染威胁水质安全事件层出不穷。实现水资源高效利用和有效保护,根本上要靠制度,靠改革,一方面需要更多有力政策出台,规范对水资源的管理,另一方面也需要逐渐发挥市场作用,建立完善体现市场供求和资源稀缺程度的水资源有偿使用制度。



国家发展和改革委员会等三部门近日联合印发《关于水资源费征收标准有关问题的通知》,要求各地在2015年底前上调水资源费征收标准,同时公布了各地区地表水、地下水水资源费平均征收标准。水利部官网的测算显示,水资源费标准调整到目标后,总体将平均上调36%左右。

水资源费不等同于水费。按照《中华人民共和国水法》,直接从江河、湖泊或者地下取用天然水的单位和个人,都应当向水行政主管部门或者流域管理机构申请领取取水许可证并缴纳水资源费。水资源费专项用于水资源的节约、保护和管理,也可以用于水资源的合理开发。而大家讲的水费,通常是指自来水的到户价格,它由多种费用组成,包括水资源费、水利工程水费、污水处理费和自来水制水成本等。

国家之所以征收水资源费,根本目的在于加强对水资源的管理和保护,促进水

## 用工“慌”



快递变“慢递”、保姆难找、月嫂荒、酒店服务员“叫不应”、美发洗车排起长龙……春节临近,全国各大城市用工密集的服务行业“用工荒”日显严重,一些地方陷入“春节困”。

新华社发 蒋跃新作

本版编辑 牛瑾

本版邮箱 mzzjgc@163.com