

新油价机制离市场化有多远

□徐立凡

国家发改委13日发布新的成品油定价机制,设置调控上下限,上限为每桶130美元,下限为每桶40美元。当国际油价超过130美元上限时,国内油价不提或少提;当国际油价低于40美元时,国内油价不再降低;油价在区间运行时,该涨就涨,该降就降。

与前版成品油定价机制相比,新版成品油机制有两个主要特点:一是设置了“天花板价”和“地板价”,以每桶130美元为上限,40美元为下限,基本恢复了2009年第一版成品油定价机制的“出厂设置”。二是暗示

国际油价在区间运行时,国内成品油价涨跌将不再随机调整,将严格按机制设定行事。

设置调控上下限这样的“熔断机制”,正是此前发改委召开的座谈会上,中石油和中石化代表的主要诉求。他们认为,成品油价格“上封顶、下保底,市场才能真的公平”。客观地讲,在现有非充分竞争的市场架构下,如果国际油价走向过高或过低两个极端,由于市场竞争不充分,不能通过多样化、多层次的市场体系减震对冲,大型央企在勘探、采掘、炼油等环节都难以做到有效应对国际油价变化,稳定运营。比如,目前国际油价已经跌破30美元,低迷价格传导给国内石化企业,导致其赢利空间下降,炼油产能严重过剩,众多下游产品供过于求,去库存化任务极其严峻。不设置“地板价”熔断,成品油价

将继续下跌,炼油行业将遭受严重冲击。此外,必须考虑到,成品油价过低,将形成消费石油的惯性,这对能源结构调整、对于环境治理来说,都意味着动力的削减。因此,油价过高或过低,都会产生种种不利影响。既不能完全随国际市场的行情走,又不能以计划式指定价格替代,还要考虑应对环境治理、发展新能源等复合目标,这是完善成品油定价机制的难点所在。

相对而言,容易完善的是让新油价机制在区间内刚性运行。此前,曾多次出现国际油价下行触发成品油下调线,却没有下调的情况,引发民意不小反弹,这不仅导致成品油定价机制有时形同虚设,而且损害了政府部门的公信力。无需多言政府部门遵守规则的必要性,让新油价机制能够刚性运行,既

有助于政府部门守信,也有助于政府部门管住不该伸出的手。

总体而言,新油价机制体现了有效有收的特征。放的是区间运行环节的行政干预,收的是油价过高或过低时的价格传导。不过,去年颁布的《中共中央国务院关于推进价格机制改革的若干意见》提出,“要择机放开成品油价格”。发改委主任徐绍史近期也表示,“十三五”期间应减少政府对价格形成的干预,成品油价格将完全实现市场化。从这个目标看,新油价机制距离完全市场化还有距离。从这个目标出发,新油价机制需逐步走向“放”大于“收”的轨道上来。当然,这需要以国内油企的市场化改革为前提。不梳理好错综复杂的产业结构,新油价机制怎么完善怎么运行,都可能“众口难调”。

微言大义

◎波子哥-廖新波:有人问读完博士算不算科研人员?这么浅显的问题本来不应有质疑,读书与研究,读书与实践,是不同的概念。我们总以为读完学位就掌握一切,就应该是“相当”某一级“职称”,其实,这是两个不同的维度。在中国,本身就把读书与实践混淆了。至于医生的工作压力大是另一个问题,另一个严重的问题!

◎都市快报:一位名叫Evan的摄影师偶然拍到了这一幕,在一棵芒果树下,袋鼠妈妈奄奄一息,伸出双手想最后一次拉住自己的宝宝,而它的爱人,一只雄性袋鼠则用双手搂住它的脖子,想要将它拉起来,可她最后还是倒在了地上。

◎新京报:2012年底,贵州毕节5名流浪儿童垃圾箱取暖死亡后,政府承诺每年设6000万关爱基金,但3年来共累计1.77亿元去向不明。在两次申请信息公开都未收到合理答复后,爆料人周筱贻把毕节政府告上法庭,贵阳市中级法院已受理此案。

◎乔木:有网友称血友病吧被卖是百度干出的“杀人”事件,在笔者看来,这种说法虽貌似言过其实,但也着实道出了网友的心声,并不为过。而且,一旦将公益性的平台贴上功利性的标签进行“出售”,那么这“一方净土”也将随之因沾染上极重的铜臭味而不复存在。当然,我们不反对企业逐利,但若是以侵害他人及社会公共利益为目的的“图财害命”行为,则必须坚决进行防范和打击。

◎糖:戒毒所所长已经被免职,而法医对欧阳桂芳的死亡鉴定结果是,“可以排除机械损伤死亡,属多器官功能衰竭死亡”。但郴州市公安局监管支队向上级部门的情况汇报中却写道,欧阳桂芳与同戒毒室其他人员有厮打现象,这说明,戒毒所工作人员对戒毒人员存在监管不力的情况,一个戒毒所如此,全国其他戒毒所是否也有此乱象?在网上就可以检索到在戒毒所内打架身亡的新闻,这值得警惕。

百姓说话

违反交通法规,弱者也须担责

□孙维国

电动车因集小巧、方便快捷、经济实惠于一身,成为许多市民出行的首选交通工具,但不少电动车车主交通安全意识淡薄,在道路上肆意穿梭,任意停靠,不仅影响交通秩序且容易引发事故。(1月8日《枣庄晚报》)

管它什么灯想闯就闯,随意逆行咱就是“潇洒”,上桥下洞想走就走,非法营运随意载客,随意乱停就是“任性”——种种乱象,无疑是将自身安全置于危险境地。我们在强调汽车礼让行人的同时,却忽略了另一个问题,行人、非机动车违反交规被撞要不要担责?答案是肯定的,法律明确规定,行人、非机动车因违反交规被撞同样要担责。

具体到电动车乱象,许多骑电动自行车的人都有这样的认知——我骑的是电动车,与机动车相比是“弱者”,法律保护“弱者”,所以无需担责。也因此,当自己因违反交规引发交通事故时,就难以接受“弱者担责”的处罚。这里的问题在于,当这种认识根深蒂

固,遵守交通法规的意识必然随之弱化,反正自己是“弱者”,不管在马路上怎样横冲直撞,车辆都必须让我。显然,这会增加自身的交通风险。所以说,必须改变“弱者无需担责”的错误认识。

交通法规保护每个人的合法权益,同样,每个人违反交通法规,也都要承担相应的法律责任。当然,在交通法规中注重对“弱者”的保护,尤其是对行人的保护,是交规规则应遵循的最基本原则,也是一种“国际惯例”。但是,法律不保护违法的“弱者”,而是保护遵守交通法规的“弱者”,这也是一种“国际惯例”。美国被喻为装在车轮上的国家,在处理机动车与行人、非机动车相撞事故中,强调以人为本,但也不是简单地偏向行人和非机动车,而是注重责任认定。

在交通法规中,法律保护“弱者”,但不保护违法“弱者”,这两者有着本质区分,正是有了这样的本质区分,法律才能体现真正的以人为本。每一个交通参与者都应遵守交规规则,才能减少事故的发生。我们在强调“行人优先、汽车让人”的同时,更应该让人们时刻谨记,遵守交通法规,安全文明出行,才是对自己最好的保护。

居家过日子别丢了勤俭节约

□李云

下面条是一件简单事,可如果换成家住市中区国泰花园的宋先生来做的话,就会变得很“复杂”。放酱油、醋等调料瓶的台子旁有一个闹钟,每次做饭的时候,宋先生都会一边下面条一边留意时间,什么时候下水,下水后多少分钟内捞起,绝对不能超时,因为这样会浪费燃气和电。(1月7日《枣庄晚报》)

宋先生每月有退休金,儿女工作也都不错,可勤俭节约的家规他不曾忘。在他家是老两口节约,小两口学榜样,就连孙子写字画画的草稿纸,都要正反反面用。

勤俭节约是中华民族的传统美德,在物质匮乏的年代更是必需的生活“窍门”。勤俭节约不是小家子气,而是精打细算的生活智慧。大手大脚的大手笔,是对资源的肆意浪费,不足取也不可取;能用的东西扔掉了,是标准的败家子风范,再大的家业也经不起这样的“折腾”。

宋先生一家让水实现了反复利用,外出选择步行或骑车,既健康又环保。再看看宋先生家里,酒盒、月饼盒、茶叶盒变身“收纳神器”,宣传单页也能折叠成小“垃圾盒”。生活处处可见匠心,无需花钱就可为生活“添砖加瓦”,何乐而不为?

笔者以为,生活的花销也是滴水穿石,勤俭持家才是市民过日子的王道。所以不管您的经济状况如何,请把勤俭节约当成传家宝。

画里有话



王原/图

能治吗?

□法晚

据《现代金报》报道,现如今,越来越多的人沉醉于在网上交流,却疏忽了现实生活中的交流。有的人每条朋友圈都

有几十个点赞,在现实生活中,却约不到人陪自己吃一顿饭;有的夫妻每天睡在一张床上,却要通过微信与对方说晚安。有人将这种情况称为“现代交流症”。

手机关上,病就好了。

网言个论

“15元盒饭藏着卖” 警示高铁服务短板

□魏英杰

近日,《海峡都市报》记者往返泉州、厦门动车,终于证实,动车上真的有15元盒饭!原来,多数乘客要么不知道,要么就是买不到这个价位的盒饭。乘务员一般都是向乘客推荐三四十元以上的盒饭,不到被逼急了,不会告诉你还有15元的盒饭。

乘客不到饿急了不吃,和乘务员不被逼急了不给15元的盒饭,这二者的差距,就是消费者的需求与铁路所提供的服务质量之间的差距。很显然,作为服务项目之一,高铁、动车上所提供的盒饭,不只和它的价格不匹配,也与其应有的服务水准不相称。别跟我说以前比这还差,以往铁路还是龟速呢,可如今是高铁时代!

说到这里,就不能不提台湾铁路盒饭和日本铁路盒饭。这两种盒饭产品,不用靠文字,只要上图,就能把大陆高铁、动车盒饭打趴下。台铁盒饭有木盒包装和纸盒包装,拿到手里还是热乎乎的,看着很新鲜可口。价格也不贵,60元到80元新台币,折合人民币不到18块钱。日本铁路便当更是不得,不仅在火车上卖,还进入沿线车站和超

市、饭馆,成为专门快餐品种。据介绍,日本火车盒饭竟然有两三千种,一个盒饭里可能有20种食材进行搭配。到了今天,日本火车便当已发展成为一种特殊的饮食文化,当地每年一月还会举行热闹非凡的“火车盒饭大会”。这真让人虽还没吃,心向往之了。

别人能做到的,咱们照理也能做到。不幸的是,今天高铁已成为中国“走出去”的拳头产品,出口欧洲、东南亚、南美等国家和地区,但要谈管理与服务,依然是铁路运营的短板。技术赶上了,可服务依然不如人意,这说明大陆铁路运营水平离现代化企业仍然存在不小差距。要知道,出口铁路设施赚的是“硬钱”,而如果能够输出管理服务,从中获利,那才更加高大上。为什么内地有些城市的地铁项目更请香港地铁管理公司来合资运营,就在于人家有先进的管理服务经验。

大陆铁路发展到今天实为不易,但要更上层楼,必须引入先进管理经验,改革运营体制机制,在服务上有彻底改变和提升。那时候,我们才能不只输出技术和设施,还能依靠先进管理经验去打开更广阔市场空间。若像现在这样,连卖盒饭都要依托自身垄断地位获取暴利,而做不到物美价廉,让乘客满意,哪怕“铁路”后面已加上“公司”二字,那也还是一个非市场化实体。