

“24小时白加黑”，缓解北京城市压力

◎文/贺赵云

北京人口、交通、就业等方面压力巨大、城市早已不堪重负，有一样巨大的潜在资源却长期被上至政府专家、下至普通百姓所忽视，那就是夜间的北京。夜间的北京虽然路上也是灯火通明，但道路空旷、街头冷清，除了居民楼以及个别单位工厂之外，绝大多数城市资源实际上都在闲置状态中，实质是一种浪费。“朝九晚五”的上班模式造就了白天北京城的繁荣，如果通过立法等手段，再开辟一种“晚九朝五”的上班模式，让一半市民的生活方式改为白天睡觉、夜间从事各类活动，那么就相当于又新建了一个北京城，使北京人口容纳能力增加一倍、GDP增加一倍、城市资源总量增加一倍，而没有新增一分钱的建设费用。同时，也十分有利于同世界城市的接轨。

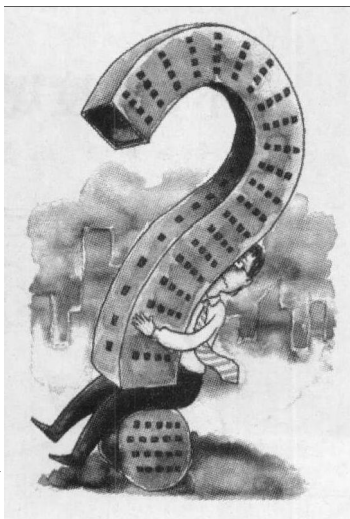
“24小时白加黑城市”的建设方案是：以三环以内中心城区以及中关村、CBD等地区为突破口，在国有企业、医院、设计院乃至机关学校等企事业单位普遍开设夜班职位，应聘夜班职位的职员每周一到周五22点到次日5点上班，周六日仍旧休息。同时仍保留原来的“朝九晚五”白班岗位，同一个工位由昼夜两个员工使用，避免夜间闲置。夜班职位优先留给年轻员工和新聘用的员工，逐步扩大到所有年龄段员工。试行一两年后，逐渐增加夜班职位人数，逐步推广到全

市城区范围内所有机关、企事业单位，在全市范围内形成一定规模的“夜间生产生活经济圈”。这时，有了夜间生活和办公需求后，相应的夜间餐饮、办公、交通、物流等服务行业必然也会跟进，迅速形成一个完整的“夜间社会”，最终形成全市一半儿市民“昼伏夜出”、另一半儿市民“夜伏昼出”的社会局面，白天黑夜两个北京城同样繁华，两班人马共用一套城市资源，产生双倍的社会效益和经济效益。当然，中小学校、幼儿园等少数地方仍旧实行原先的作息制度。

“24小时白加黑”城市，最先解决的就是交通拥堵问题。北京几乎所有拥堵其实都发生在早、晚高峰总共4~5个小时之中，其余时间大多数路段堵车并不严重，尤其是夜间，不但不堵车，而且绝大多数道路几乎没车，同白天的“全城飘红”形成鲜明对比。“白加黑”之后，每

天高峰时间从早5点到9点、晚5点到10点，夜间道路上也会有大量公务车辆和办公商务车流客流，而且出城潮流与进城潮流双向方向同时出现，等于使高峰上下班道路出行压力和公共交通压力仅相当于现在的四分之一。公交车24小时运营，既避免车辆夜间闲置浪费，也可以节省停车场站地皮。地铁和纽约一样通宵运营。单位和居民区的每一个车位基本上都可以由不同作息时间的多人共同使用，事实上就等于全市的道路、车位、公共交通车辆、轨道交通等所有资源总量同时增加一倍。

“24小时白加黑”城市，将比现在增加一倍的就业岗位，大大解决北京“就业难”的问题。想留京工作生活的人，自古以来就很多，但城市容纳能力总是有限的。如果我们毕业后难以留在“白天的北京”，那么我们可以留在“夜里的北京”啊。有市场需求就会有就业岗位。工厂、餐馆、医院、机场、商场等大多数就业单位以及很多机关和事业单位都可以开放夜间工作，同一个工位由昼夜两个人使用，设备、服务设施和服务窗口在夜间和白天同样开放，避免夜晚整个单位大楼关门黑灯，浪费固定资产和就业岗位资源。而且，由于和西方国家工作起来没有时差，很多外企老板还会更加青睐这样的夜间职位。将来，夜间北京的商场、娱乐场所、图书馆、医院、公交地

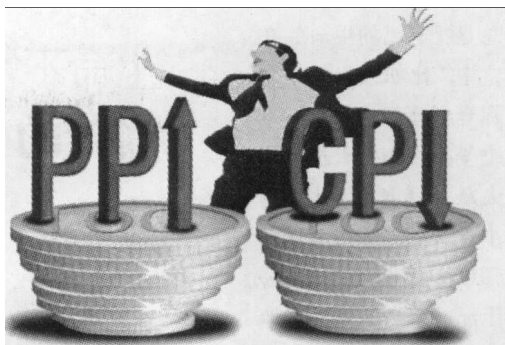




铁等等都同样开放,生活和白天同样精彩,相当于新开了许多商场,餐饮场所从每日经营两餐变成了每日经营四餐,成倍地拉动了社会消费需求。作为夜间上班的人,还避免了小孩白天留在家中没人照顾、只能交给老人照看的“老大难”问题。当然,为了体现照顾和公平原则,夜班的上班时间是晚10点到早5点,只有7个小时,比白班要少1个小时。所有职员和劳动者根据个人和家庭情况,可以自由选择上夜班还是白班。

建设“24小时白加黑”城市,是一项十分有益、十分可行但也十分大胆的尝试,在全世界都是先例,没有现成的做法可以遵循,推进初期必然会遇到各种现实困难、遭到各种理由的反对和抵制。事实上,真正实现“白加黑”,必然会面临诸如冬天太冷、老年人和体弱者不适应、治安警力不足以及方方面面制度、体制的僵化约束等一大堆问题。但是要清醒地看到,全世界白天里比我们的冬夜还冷的大城市有很多,相当多的北京年轻人现在就是午夜饿着肚子下班然后被迫打出租车回家等等。“一切困难都是纸老虎”,在当前人口饱和、资源紧缺的北京,“夜间经济”和“夜间城市”已经具备了发展条件和客观需求,希望能够在政府部门的主导下,快速培养起来,在中心城核心区以及中关村、CBD等局部地区先行培养,逐步扩大到全城,建设起人类历史上首座“不夜城”,成为全世界各大城市效仿的典范。

(东一时区摘自贺越云的网易博客,标题有修改,内容有删节)



用钱与不用钱都麻烦

-----> ◎文/夜半 <-----

有件事情,在市场经济社会里是很烦人的:凡一样东西吃香了,价格就要上涨。但是还有比这更烦人的事情:在有些市场经济里,有些人不让价格上涨。

早年有个罪名,叫做投机倒把,后来取消了。我以为这很正确。国家控制了物资,既不让价格浮动,又不让你买,多出钱也不行。有人钱多,愿意多出点,又有人想办法让他买到,结果就双双被关了大牢,这本质是不对的。孔子云,“不教而杀为之虐”,意思是:不给人出路,有人自己想辙,就把他拍死,这叫做暴虐。就拿投机倒把罪来说,控制物资的也是国家,关人大牢的也是国家,可是,紧俏就意味着需求大,需求大,“用钱”就成了惟一合理的方法。其他任何一种不用钱的解决方法,都比投机倒把的罪恶更大,而且其实,最终的解决还是要落实到钱上,只是用说不清楚的钱,替代了投机倒把的钱而已。投机倒把罪的从有到无,其实表明了法律对于经济常识认识的进步,和国家对于一种关系的认同,那就是:东西紧俏了,你们可以用钱明着竞争,因为用其他的更不合理。

但是,大概是咱们社会里对

于这种“可以用钱公开竞争”的局面还是比较忌讳,有些时候,该用钱解决的问题,却老在遮遮掩掩。北京要治理堵车,我双手双脚赞成。但是这个治理方案,却让人有点看不懂了。机动车总量当然要控制,控制的手段却不是直接提高车辆的牌照费,而是把户口和停车位给当作控制要素。这本质上其实还是当初“投机倒把罪”的思路:既不让你买,又不让你多花钱买。

当然,我也很理解当政者的难处。现在通货膨胀这么厉害,倘若牌照费也像上海的一样三四万一个,估计北京的CPI又要多冒点头。但是仔细想来,靠名义上的“不收钱”,是解决不了问题的,因为对于车的需求始终在那,买不着牌照的钱,就会落在和牌照相关的其他要素上。停车位?可以买的。户口?总能买到的。于是,本意在于控制物价,结果却只是把牌照的通货膨胀,转移成了停车位和户口指标的通货膨胀。还是那句话:想不用钱解决,最后还是要用钱解决,而且更糟糕。

毕竟,不管有没有停车位和户口,对于车的渴望都是一样的。

(锦心摘自《新民周刊》,标题有修改)