

## 听证会学校代表发言稿（共 8 篇）

第 1 篇：学校听证会发言稿

学校听证会发言稿

**【篇 1：听证会发言稿】**

大家上午好，我是 公司的代表，今天作为一名消费者代表，

表达一下观点：

在今天的会议之前，我对《天然气居民用气销售价格定价方案》作了大致的了解。该区处于发展中城镇，外来人口和常住人员都比较少，加之天然气普及并不太高，作为天然气公司应努力拓展市场，提高居民使用意识，降低天然气成本，天然气的定价不仅是经济问题，更是涉及到千家万户的民生问题，尽管这次天然气定价是基于对周边城镇的调研而得出的，坦率讲在近年来的水电成品油涨价不断，特别是居民食品居住的支出大幅上升的背景下，任何高出价格的制定都会使民众十分敏感：对此我提出点疑问：

一、提价有没有基于广大人民群众的利益基础上制定的？

二、现时广大企业步步为艰，这个时候提价，提价机制如何平衡这个利益点？

（基于现时企业锅炉基本都实现了煤改气，相比以往烧煤，成本上升了 1.5 倍到 2.0 倍甚至更高）

所以，我们建议技术单位进一步优化治理结构，提高经济效益，而且应该进一步加强成本监审，以免不合理常表和其他非常态成本转稼到用气者身上，从而增加用气者的负担。我的发言完了，谢谢！

**【篇 2：听证会发言稿】**

听证会发言稿

本人作为消费者代表，在比较中立、客观的角度上去阐述出租车管理的问题。

一、个人经营出租权是个人就业权的应有之义，公司托管是一种变相的连坐制度。

凡是具有驾照、具一定驾龄和合法身份文件的公民，身份文件以身份证、户口簿、护照为宜，不应当适用暂住证；在一定条件下具备国际驾照或大陆驾照、一定驾龄和合法身份者，都应该允许经营出租车。

市场经济首先是个人经济，个人应该拥有广泛的职业选择的权利，除非此种选择是个人力不能及或为公共利益所不允许，出租车行业广大个人从业的事实已证明了上述理由的不存在。我们多年以来长期存在的行政强势和管理文化，使得在社会经济生活中不缺少管理，缺少个体自由空间。

个体经营出租车应该是公民的一种劳动权利、就业权利。北京上海等地的出租车公司的现况表明，很多出租车公司成为只收管理费，俗称“份儿钱”的不履行管理功能的纯食利阶层。这样，只是在无形中增大了出租车运营成本，并最终转嫁到消费者身上。而消费者用脚投票，会较少出租车使用次数而降低经济生活效率，或者乘坐黑摩的带来包括自己在内的安全隐患。

相信市场，让个人在追求更大利益或更大幸福的目的下联合经营出租车或加入出租车联合实体，各国各地的实践证明：充分发展后的出租车市场大部分经营主体会是某种组织，也就是非个体。即使个体经营，我们也可以通过行业协会去联系松散的个体，出租车行业的风险使得司机天然有一种联系的需要，在实践中表现为安装电台等。

出租车行业没有必要设立经营资格考试。资格考试、发证、评比过多过滥已经成为国务院正在关注的事件。相比医师、律师这些复合技能要求较高的行业，出租车行业所要的技能相对简单，完全没有必要考试。社会生活中许多资格考试都没有必要性，这种在公民就业权上设置的前置性是没有充分合法性的。这就有必要出台一部《行业资格考试法》去遏制资格考试过多的现象，从而让公民的就业权行使得更加顺畅。设想一下，如果有一天扫地都要持证上岗，这会是对社会资源的多大浪费。

个体没有必要建立与企业的托管关系，但是为了社会整体安全和谐考虑考虑，个体经营出租车应该采取实名制和字号制度，具体而言就是在出租车外观上醒目标示个人姓名，从而形成制约；消费者也应该积极行使索要发票的权利，以防止纠纷。

## 二、出租车准入应该采取随机制、抽签制

为保证公平、公正、公开、透明，出租车准入应该实行申请制度，凡是符合上述条件的个体可以且只可以提出一份申请，公司可以就拟经营出租车数量提出数份申请，此种申请应该在公证证明下放入抽签箱，由抽签决定。公司或其它非

个体可以放入拟经营出租车数量的数量相同的申请，使得选中机会相等。公司或非个体以实际抽中的数量作为许可经营的数量。

出租车的经营退出制度应该强调服务质量和交通责任。

对于这两项，分别采取扣分制度。对于服务质量方面，在拒载、车内吸烟、绕道等涉嫌欺诈行为以及其它方面采取扣分制，依照扣分情况采取包括停业整顿直至退出的处理。

为遏制出租车随意变道、急速即停即开、违法掉头、无摄像头处闯红灯、随意鸣喇叭等城市污染、危险行为，必须从严从重打击，以高于私家车的标准去实行交通管理，并对违规行为采取扣分制，根据扣分情况采取停业整顿直至退出。

超标没有必要，是将简单事情复杂化。

### 三、其它方面

立法要尊重现实，不是为了方便管理，是为了社会利益的最大化。

鉴于跨市县经营出租车与异地驻点运输在执行中难以区分，建议允许跨市县经营、至少始发地单程、始发地往返应予许可。

鉴于立法平等的宗旨，不建议采取一般资质和较高资质的区分办法。

托管这种立法思路，是对于个体的怀疑在先、有罪推定、而且实际中容易沦为挂靠、不可取。

个体工商户取得出租车经营权，必须本人从事营运、且每天不少于8小时。

行政主管部门要防止出现以前的统一着装这样的不恰当行政行为，对于车身广告的利益问题，不应该将广告发布权与出租车经营权挂钩，不应该争利于民，靠借助行政手段去倾向某个广告公司。

应该将出租车价格管理纳入立法，比如论证了近十年的海口出租车减低起步价的问题，解决出租车加气难的问题。

### 四立法的前瞻性问题

将租赁车中配司机的6—9座商务车纳入出租车管理范围，

吸取国外先进经验，一人一车司机兼导游给游客提供全程服务的模式，符合目前旅游行业自由客发展的趋势和国际潮流。

将本法改名为《出租租赁汽车管理办法》比较好涵盖出租车和租赁车两种车辆。

应该允许通过年检的各种车型进行出租车运输，当然要经过相应的改装；政府不要为了形象工程或者涉嫌与车商的关系，去限定车型。这样比较容易实现出租车市场的运力充足和平衡，使得出租车的利润达到社会平均化。此外，可以对于已有的车辆现况先保持不动，对于新增的车辆着重加大个体工商户的试点，小规模看看效果，实现管理的先进性和可控性。

五总之，社会管理是一种利益平衡的协调、靠疏不靠堵。

开放出租车这个有公司挂靠、资格限制等铸就的重重壁垒的铁幕，让经营者自由有序地出入，让出租车成为和其它工作一样平常职业，让此行业利润成为社会平均利润，让每个公民在和

谐社会能够以与自己的收入相对称的支出享受交通服务，这才是和谐社会发展的应有之义。

谢谢大家。

### 【篇 3：听证会发言稿】

#### 听证会发言稿

社会上承认油价波动对出租车行业带来的影响，实行油价—运价的联动机制是必要的，作为消费者代表我是同意的。我原则上反对燃油附加费只能上调不能下调的做法，对因国际油价上涨价格调整快而油价下降调整慢的方式有意见。

既然“政府制订价格行为规则”第四条“制订价格应当遵循公平、公开、公正和效率的原则。”那么油价上涨后政府、企业、消费者三方都应该承担才算公平；既然“我市建立油价运价联动机制的原则”第一条是“统筹兼顾，合理分担。”何为合理？那我就有疑问，怎么就变成主要由驾驶员与乘客之间的分担？常言到“鹬蚌相争，渔翁得利”，“渔翁”在哪里？“坐山观虎斗”，何人旁观？

燃油附加费这一元钱，无论去年年底是否“并入起步价”也好，还是今年年初“临界点下”取消也罢，驾驶员吃的是“明亏”到暂不吃亏，而我们消费者吃的是“暗亏”！

消费者认为这两套方案，政府部门都考虑到了“为保持我市出租汽车行业的稳定”，给“出租车方”的“优抚”，而未完全照顾到“消费群体”的利益，消费者已经承担了大于 50%的油价涨幅，明显吃了“眼前亏”！

因此，我认为“联动机制”一旦通过，按方案规定，消费者即使“吃亏”也

要吃在明处，政府对出租行业的“优抚”也应该摆在实处。我们不需要对方领情，而是“打的”时有些“抱怨”，希望出租车行业能够理解，为提升出租车形象，更好地为乘客服务，不要让变相的“拒载”再伤了乘客的心！当然，从上次听证会后，出租车行业状况确实在改善，它离不开司机朋友们的配合和公司的管理，特别是客运管理处在整治出租车行业及环境方面所做的努力，以及政府部门为制订方案仔细地研究，我表示敬意！

我只有一个小小的遗憾，何时能在平衡三方利益的时候，也能让我们消费者和司机们都不吃亏。我认为一方面在于政府必须平压油价，继续实行“定补政策”来应对垄断的油价上涨，另一方面在于出租车企业不断整合，督促挤压“租金”等待一点点的让利。

“价格成本监审报告书”中公布的50辆车gps数据，采取了科学先进的统计手段，无可争辩。审计的数据如果准确可靠，那么设定的关键油价临界点从4.66元/升下调到4.42元/升这一重新改变经监审认定的结果也就无可非议。

方案一：我简称它为“浮动方案”（可上、可下、可上下）；

方案二：我另称它为“上浮方案”（可上、可上、可上下）；

这两个方案比较各有利弊，但考虑到公平和效率的原则，我只能同意第一套方案。因为 a. 本次听证会主要解决的是油价--运价联动机制问题，而非出租车起步价格的调整；b. 只要公布、宣传、解释到位，又通过现行运行，撕票结算是可行的；c. 计价器因油价浮动调整既浪费人力物力又有成本，还影响出租车工作。

虽然油价上涨被某些部门和个人看好，号称与国际接轨，实际上给某些垄断行业带来了巨额利润，这才是老百姓心目中注定的“熊市”；老百姓指望着社会的和谐，物价的稳定，但总还是让人们留下了今年年初油价下调的美好回忆，它客观反应了老百姓对物价能否下降的急切期盼，它永远是咱老百姓心目中的“牛市”。

中国民主建国会会员

南京跃进汽车制动系统有限公司

听证代表吕晓其 2021-06-06 13675156644

nqlxq528@163

## 第 2 篇：物价听证会家长代表发言稿

各位领导、各位同仁：

大家好！

我是学生余利的家长余世成，很荣幸参加今天物价局组织的物价听证会，感受颇深。往大方面说，说明我国法制社会有了很大进步；从小方面说，说明我县物价管理部门公正透明、认真负责，既维护广大人民群众切身利益，又保证经营者的合法权益。为此我要为我们物价管理部门和在座的领导点赞、致谢。

下面谈一下我个人的看法。

一、我赞成适当提高学杂费标准。学校这次适度提高学杂费标准，是物价管理部门综合考虑近年的物价上涨水平及临近县学校的收费标准，并考虑到学生家庭的承受能力等综合因素而制定的，合情、合理、合法。

二、二高分校经过近几年的不断努力，无论硬件建设还是软件环境都有很大提高，这对学生的学习环境和身心健康都有好处，所以适当提高收费继续改善学生的学习生活环境也理所当然。

三、由于物价上涨，临近县和本县的私立学校甚至公立学校都在适度上调收费标准，有的比二高分校高，所以本次上调收费标准是大势所趋。

四、我县历来有重视教育的优良传统，上至县委政府下至人民群众都非常重视孩子教育，下大力气投入重金扶持教育事业，成绩有目共睹，我县每年都有大批学子考上 98

5、

211、清华北大，成为豫南大地的一颗耀眼的明珠，我们光山不愧为智慧之乡。这都是多年来光

山人重视教育大力投资教育事业的成果。为此，保持较高的教育投资十分必要。

总之，适度上调学校学杂费标准，是大势所趋，是光山高速发展的教育形势的迫切需要，也是合情合理合法的。但是上调幅度不宜过大，毕竟光山县是国家级贫困县，还有部分群众生活还相当困难。

由于水平有限，我的发言难免有不当之处，敬请各位领导和同仁批评指正，谢谢！

2021年8月22日

### 第3篇：学校行风评议听证会发言稿

#### 学校行风评议听证会发言稿

各位领导，各位老师，家长朋友们大家好：

非常高兴能作为家长的代表参加学校的这次活动，对于我校的发展我是一直很关注的，因为我也是从这所学校走出来的，这些年母校发生了天翻地覆的变化，这是我们有目共睹的，不过我们所看到的听到的或许不是很全面，刚才赵校长就学校的发展和建设给我们做了很详细地汇报，让我们对学校的理念有了全新的认识，也让我们做家长感到把孩子送到这里是放心的。

刚才赵校长在学校的教学改革这一块讲的颇多，我想这是因为全县的家长对学校的课堂改革一直众说风云，甚至还有很多的家长持有怀疑的态度，对于这个我想多说一点。首先我是非常支持这一举措的，这是为孩子们进入更高一级的学校奠定基础，有利于孩子们的全面发展和终生发展。而且我们刚才也从赵校长的发言中了解到今年高考取得良好的成绩就是改革四年后的成果，我们尽可放心，而且在去年全市的课改成果展示中一中的课改经验材料受到市领导的表彰，也得到全市各级各类学校的关注和认可，很多学校都前来参观和讨教，这再次证实了课改的成功。当然改革之路是艰辛，其中的滋味我们在座校领导和老师们都是深有体会的，也许冰心的这句话道尽说尽你们的心声，“成功的花儿人们都羡慕它现时的明艳，而它当初的芽儿却浸透了奋斗的泪泉，洒遍牺牲的血雨。”。任何改革都不会一下子尽善尽美的，总会有着这样或那样的不和谐的音符的出现，这是很正常的，也是在所难免的。没有问题的改革那就不叫改革了只有在解决一次又一次的问题中才得以提高和升华。

今天参加听证会，借此机会我也谈一点自己的建议，这也是很多高一的学生出现的，孩子们刚上高中有着诸多的不适应，尤其是感觉课程难了高深了，自己却怎么也弄不懂了，甚至很多学生怀疑自己智力，感觉自己笨了。我想老师们都预估到了这样的现象，但是没有想到比你们所想象的还要坏，这种原因是多方面的。其一是我们的中小学课堂也在改革，但是在前几年还是相对滞后的，近一二年也有了一定幅度的改变，但与我们校的改革有着一定的差距，所以我希望高一

的老师们能多体谅一下孩子们，是否可以考虑一下初高中课程的衔接，让学生们有一个逐步适应过程，定期给孩子们多讲一讲高中课程的特点和学习方法，从心理上给予他们一些帮助，让孩子们尽快适应，重拾学习的信心和快乐！当然这也是我们家长的需要去做的，为了孩子，让我们家校合作共完成吧。

最后，我要说的是感动和感谢，感动于我们老师们对教育事业的有着一颗忠于职守的心，这颗心就是对教育事业的热爱；感谢老师们对孩子们的教育和培养！  
谢谢大家！

#### 第4篇：听证会发言稿

大家上午好，我是

公司的代表，今天作为一名消费者代表，表达一下观点：

在今天的会议之前，我对《天然气居民用气销售价格定价方案》作了大致的了解。该区处于发展中城镇，外来人口和常住人员都比较少，加之天然气普及并不太高，作为天然气公司应努力拓展市场，提高居民使用意识，降低天然气成本，天然气的定价不仅是经济问题，更是涉及到千家万户的民生问题，尽管这次天然气定价是基于对周边城镇的调研而得出的，坦率讲在近年来的水电成品油涨价不断，特别是居民食品居住的支出大幅上升的背景下，任何高出价格的制定都会使民众十分敏感：对此我提出点疑问：

一、提价有没有基于广大人民群众的利益基础上制定的？

二、现时广大企业步步为艰，这个时候提价，提价机制如何平衡这个利益点？

（基于现时企业锅炉基本都实现了煤改气，相比以往烧煤，成本上升了1.5倍到2.0倍甚至更高）

所以，我们建议技术单位进一步优化治理结构，提高经济效益，而且应该进一步加强成本监审，以免不合理常表和其他非常态成本转稼到用气者身上，从而增加用气者的负担。我的发言完了，谢谢！

#### 第5篇：听证会发言稿

南京市出租汽车油价—运价联动方案听证会

听证会发言稿

社会上承认油价波动对出租车行业带来的影响，实行油价—运价的联动机制是必要的，作为消费者代表我是同意的。我原则上反对燃油附加费只能上调不能下调的做法，对因国际油价上涨价格调整快而油价下降调整慢的方式有意见。

既然“政府制订价格行为规则”第四条“制订价格应当遵循公平、公开、公正和效率的原则。”那么油价上涨后——政府、企业、消费者三方都应该承担才算公平；既然“我市建立油价运价联动机制的原则”第一条是“统筹兼顾，合理分担。”何为合理？那我就有疑问，怎么就变成主要由驾驶员与乘客之间的分担？常言到“鹬蚌相争，渔翁得利”，“渔翁”在哪里？“坐山观虎斗”，何人旁观？

燃油附加费这一元钱，无论去年年底是否“并入起步价”也好，还是今年年初“临界点下”取消也罢，驾驶员吃的是“明亏”到暂不吃亏，而我们消费者吃的是“暗亏”！

消费者认为这两套方案，政府部门都考虑到了“为保持我市出租汽车行业的稳定”，给“出租车方”的“优抚”，而未完全照顾到“消费群体”的利益，消费者已经承担了大于50%的油价涨幅，明显吃了“眼前亏”！

因此，我认为“联动机制”一旦通过，按方案规定，消费者即使“吃亏”也要吃在明处，政府对出租行业的“优抚”也应该摆在实处。我们不需要对方领情，而是“打的”时有些“抱怨”，希望出租车行业能够理解，为提升出租车形象，更好地为乘客服务，不要让变相的“拒载”再伤了乘客的心！

当然，从上次听证会后，出租车行业状况确实在改善，它离不开司机朋友们的配合和公司的管理，特别是客运管理处在整治出租车行业及环境方面所做的努力，以及政府部门为制订方案仔细地研究，我表示敬意！

我只有一个小小的遗憾，何时能在平衡三方利益的时候，也能让我们消费者

LXQ15/1/2021

南京市出租汽车油价—运价联动方案听证会

和司机们都不吃亏。我认为一方面在于政府必须平压油价，继续实行“定补政策”来应对垄断的油价上涨，另一方面在于出租车企业不断整合，督促挤压“租金”等待一点点的让利。

“价格成本监审报告书”中公布的50辆车GPS数据，采取了科学先进的统计

无可争辩。审计的数据如果准确可靠，那么设定的关键油价临界点从 4.66 元/升下调到 4.42 元/升这一重新改变经监审认定的结果也就无可非议。

方案一：我简称它为“浮动方案”（可上、可下、可上下）；

方案二：我另称它为“上浮方案”（可上、可上、可上下）；

这两个方案比较各有利弊，但考虑到公平和效率的原则，我只能同意第一套方案。因为 A.本次听证会主要解决的是油价--运价联动机制问题，而非出租车起步价格的调整；B.只要公布、宣传、解释到位，又通过现行运行，撕票结算是可行的；C.计价器因油价浮动调整既浪费人力物力又有成本，还影响出租车工作。

虽然油价上涨被某些部门和个人看好，号称与国际接轨，实际上给某些垄断行业带来了巨额利润，这才是老百姓心目中注定的“熊市”；老百姓指望着社会的和谐，物价的稳定，但总还是让人们留下了今年年初油价下调的美好回忆，它客观反应了老百姓对物价能否下降的急切期盼，它永远是咱老百姓心目中的“牛市”。

中国民主建国会会员

南京跃进汽车制动系统有限公司

听证代表吕晓其

2021-06-06

13675156644

84440955（0）

nqlxq528@163

LXQ25/1/2021

第 6 篇：听证会发言稿

听证会发言稿

本人作为消费者代表，在比较中立、客观的角度上去阐述出租车管理的问题。

一、个人经营出租权是个人就业权的应有之义，公司托管是一种变相的连坐制度。

凡是具有驾照、具一定驾龄和合法身份文件的公民，身份文件以身份证、户口簿、护照为宜，不应当适用暂住证；在一定条件下具备国际驾照或大陆驾照、

市场经济首先是个人经济，个人应该拥有广泛的职业选择的权利，除非此种选择是个人力不能及或为公共利益所不允许，出租车行业广大个人从业的事实已证明了上述理由的不存在。我们多年以来长期存在的行政强势和管理文化，使得在社会经济生活中不缺少管理，缺少个体自由空间。

个体经营出租车应该是公民的一种劳动权利、就业权利。北京上海等地的出租车公司的现况表明，很多出租车公司成为只收管理费，俗称“份儿钱”的不履行管理功能的纯食利阶层。这样，只是在无形中增大了出租车运营成本，并最终转嫁到消费者身上。而消费者用脚投票，会较少出租车使用次数而降低经济生活效率，或者乘坐黑摩的带来包括自己在内的安全隐患。

相信市场，让个人在追求更大利益或更大幸福的目的下联合经营出租车或加入出租车联合实体，各国各地的实践证明：充分发展后的出租车市场大部分经营主体是某种组织，也就是非个体。即使个体经营，我们也可以通过行业协会去联系松散的个体，出租车行业的风险使得司机天然有一种联系的需要，在实践中表现为安装电台等。

出租车行业没有必要设立经营资格考试。资格考试、发证、评比过多过滥已经成为国务院正在关注的事件。相比医师、律师这些复合技能要求较高的行业，出租车行业所要的技能相对简单，完全没有必要考试。社会生活中许多资格考试都没有必要性，这种在公民就业权上设置的前置性是没有充分合法性的。这就有必要出台一部《行业资格考试法》去遏制资格考试过多的现象，从而让公民的就业权行使得更加顺畅。设想一下，如果有一天扫地都要持证上岗，这会是对社会资源的多大浪费。

个体没有必要建立与企业的托管关系，但是为了社会整体安全和谐考虑考虑，个体经营出租车应该采取实名制和字号制度，具体而言就是在出租车外观上醒目标示个人姓名，从而形成制约；消费者也应该积极行使索要发票的权利，以防止纠纷。

## 二、出租车准入应该采取随机制、抽签制

为保证公平、公正、公开、透明，出租车准入应该实行申请制度，凡是符合上述条件的个体可以且只可以提出一份申请，公司可以就拟经营出租车数量提出

此种申请应该在公证证明下放入抽签箱，由抽签决定。公司或其它非个体可以放入拟经营出租车数量的数量相同的申请，使得选中机会相等。公司或非个体以实际抽中的数量作为许可经营的数量。

出租车的经营退出制度应该强调服务质量和交通责任。

对于这两项，分别采取扣分制度。

对于服务质量方面，在拒载、车内吸烟、绕道等涉嫌欺诈行为以及其它方面采取扣分制，依照扣分情况采取包括停业整顿直至退出的处理。

为遏制出租车随意变道、急速即停即开、违法掉头、无摄像头处闯红灯、随意鸣喇叭等城市污染、危险行为，必须从严从重打击，以高于私家车的标准去实行交通管理，并对违规行为采取扣分制，根据扣分情况采取停业整顿直至退出。

超标没有必要，是将简单事情复杂化。

### 三、其它方面

立法要尊重现实，不是为了方便管理，是为了社会利益的最大化。

鉴于跨市县经营出租车与异地驻点运输在执行中难以区分，建议允许跨市县经营、至少始发地单程、始发地往返应予许可。

鉴于立法平等的宗旨，不建议采取一般资质和较高资质的区分办法。

托管这种立法思路，是对于个体的怀疑在先、有罪推定、而且实际中容易沦为挂靠、不可取。

个体工商户取得出租车经营权，必须本人从事营运、且每天不少于8小时。

行政主管部门要防止出现以前的统一着装这样的不恰当行政行为，对于车身广告的利益问题，不应该将广告发布权与出租车经营权挂钩，不应该争利于民，靠借助行政手段去倾向某个广告公司。

应该将出租车价格管理纳入立法，比如论证了近十年的海口出租车减低起步价的问题，解决出租车加气难的问题。

### 四立法的前瞻性问题

将租赁车中配司机的6—9座商务车纳入出租车管理范围，

吸取国外先进经验，一人一车司机兼导游给游客提供全程服务的模式，符合目前旅游行业自由客发展的趋势和国际潮流。

将本法改名为《出租租赁汽车管理办法》比较好涵盖出租车和租赁车两种车

应该允许通过年检的各种车型进行出租车运输，当然要经过相应的改装；政府不要为了形象工程或者涉嫌与车商的关系，去限定车型。这样比较容易实现出租车市场的运力充足和平衡，使得出租车的利润达到社会平均化。

此外，可以对于已有的车辆现况先保持不动，对于新增的车辆着重加大个体工商户的试点，小规模看看效果，实现管理的先进性和可控性。

五总之，社会管理是一种利益平衡的协调、靠疏不靠堵。

开放出租车这个有公司挂靠、资格限制等铸就的重重壁垒的铁幕，让经营者自由有序地出入，让出租车成为和其它工作一样平常职业，让此行业利润成为社会平均利润，让每个公民在和

谐社会能够以与自己的收入相对称的支出享受交通服务，这才是和谐社会发展的应有之义。

谢谢大家。

#### 第 7 篇：听证会代表讲话

听证会代表讲话() 听证会代表发言() 对广西梧州市听证会消费者代表梁百坚的发言记录

在 09 年 5 月 13 日梧州市供水升价方案听证会的议程第五项：论证升价方案的发言记录。

他说：我来自消费者代表，是自由职业者。认真看了发给的“听证会材料”本里面资料后我认为调价是不适宜的，依据如下：

一、从国家规定来看：从这本材料里面的《广西供水价格管理实施细则》（桂价格字

[20217]69 号）文件规定调整水价原则第一条规定是遵循正常成本、供求、国家政策、原材料相关产品价格进行充分考虑，观察到升价理由里面该水务公司的成本是偏正常的，例如举例拿这本材料中成本监审报告（第 31 页）业务招待费三年平均每年达 31.94 万元，就算按照人为提高到期 1.20 元 m<sup>3</sup>（实际 0.89 元 m<sup>3</sup>）的标准核定，已经超过核定规定标准 17.97 万元的上限存在有超标准招待费 14 万元，如果按照真实实际售水量和实际水价 0.89 元计算，就是超标一倍

9%—10%（材料第 32 页），工资（管理人工工资费用）三年平均达 312.84 万元/年（材料第 30 页），超过核定管理人员与社会职工平均标准工资核计出的国家规定核定工资标准 162.53 万元超过达 100 多万元/年，从上面材料看见经营管理人员的大手大脚和超标准吃喝和拿集资高息的高福利职工待遇的管理方式和管

1 / 21

听证会代表讲话() 理人员高出社会平均工资收入近一倍差不多是二倍的高收入待遇来看出，企业的成本是不正常的，明明(假如真有)亏损了那你有什么理由拿高待遇大手大脚去吃喝，却要社会大众承担经营管理不善造成的自己责任的亏损？何况真实的成本至今仍然尚未向社会大众公开公布,从小小的冰山一角黑洞中就看出企业的管理至今还是存在有社会大众认为的“低水平高待遇”它绝对不是我们消费者认可的正常成本。

再从升价规定条件供求因素方面来看：梧州的供水生产能力24 万 m<sup>3</sup>/d, 远远超出目前实际需求一倍,而且是十年几乎不变的用水量,早已经是远远供大于求,从经济规律看：认真负责的经营者应是降价促销,提高市民用水量和用水积极性才是道理,但水务公司相反走升价,明显违背经济规律,与社会大众期望降价相反,站到用户对立面上。明显后果就是由于水价调升市民和企业的用水积极性下降,售水量和利润收入下降的后果也危及经营者的生存,这连摆摊小贩都知道的常识我们的官员、老板不懂吗？这说明再升价是走一步“死棋”。

从国家政策因素考虑来看：梧州是广西最富有水资源的城市,利用自己特有资源优势是招商引资的基础,这么多制水能力不用上是极大浪费!是国家和企业对水厂投资浪费和还继续浪费了社会很多资源,也极大地制约了“扩大消费扩大内需”的政策效应,和给社会转嫁不应有的自己经营不善的亏损责任,况且经营者其实并不是真的亏损：仅仅看材料中 37 页从政府市政局、国资委、东晖公司三部门的会

2 / 21

听证会代表讲话() 审意见和政府二秘的公文中看到有“该公司接管后经营情况看也是微利”的政府公文内幕资料中看到“企业叫亏但是政府部门领导认可实盈”的矛盾表述,推测其动机目的有转嫁过去债务成本到社会大众负担的迹

影响消费和水价不正常上涨太高上升过快，削弱梧州水资源利用优势，也进一步限制售水量上升更加不利经营者。

再有调整水价原则第二条是“充分考虑社会承受能力”，从这一条政策原则方面分析看到现在梧州各方面基层社会民众普遍是反对调升，从网络民意和实地采访询问看，当前国家调控物价，很多原材料价格已经下落，梧州市的公务员、事业单位、国有企业职工的平均

工资水平在全区相比较无论是绝对值还是相对值和调升率都是下降的，自来水企业自己的经营潜力还没有从根本上充分发掘，同时工资福利水平是高于核定的水平很多，实际上已是转嫁自己经营不善给社会大众，同时在分析“社会承受能力”中不能机械地以其他区内县市相攀比升价，因为内在有很多不可比因素，比如我市的供水能力远远大于实际十年不变的需求量很多，达二倍，这有原来过多不适当投入失策因素，还有造成很多不应进入成本的也被摊在上面，实际上我市优势之一就是水资源大市，节约是对不科学用水而言，真正用水和科学用水的用户是要吸引来梧州多用水，用好水的，梧州有丰富的水资源，多使用、鼓励用水这才能提高十年不变的售水量水平和实现售水收入有较大水平上升，对企业也是有利的，所以不调升是“双

3 / 21

听证会代表讲话()赢”，调升是“双输”，企业的售水量会进一步减少，收入减少，更加不利企业的经济效益，还背上又涨价名声，梧州的水资源挖掘利用的积极胜优势失去，招商引资的资源优势失去重要一项。

再从“有利于可持续发展与扩大再生产”规定升价遵循原则的这方面看：听证会发给的这本材料反映了水厂目前“供”远远大于“求”，城区扩大一倍但是十年售水量都没上去，按这水平再看十年现已经足够可持续发展十年的空间，扩大再生产在近期完全没必要，现在根本问题是加快提高售水量，增加售水收入，这才是有利于发展，相反的再调升就压抑需求，根本不利于可持续发展这一条规定。“扩大再生产”这条看也十年足够根本没必要提高扩大生产和制水能力了。这也是经济学规律的正常规范所要求。

还有一个调整水价的遵循原则是“有利于加强内部管理，健全企业成本约束机制”这方面看：

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/677061135161006150>