

动车事故并非某个细节的缺失

铁道部作为庞大的垄断部门,如果时时处处都把自己的利益考量放在第一位,就连处理事故时也不忘处处把维护自己的利益放在第一位,那出现如此严重的灾难性事故,也就都在情理之中了。

>>头条评论

□本报评论员 张金岭

昨天,温家宝总理来到了“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故现场,给遇难者献了花圈,表示对他们的深切哀悼,并强调“在处理当中一定要人性化”。

然而,在事故的整个处理过程中,不能充分体现人性化,正是铁道部备受公众质疑的地方之一。这不是某个细节的缺失,它反映出在自身利益和公共利益孰轻孰重这个问题上,铁道部似乎还没有掂量清楚。

到今天,事故发生已经

一周时间了,铁道部的高官们一直没有在公开场合向公众郑重致歉,也许他们在某些会议上,或者在其他封闭的场合表达过歉意,但这远远不够,事故伤亡者及家属需要的是一个坦诚公开的道歉。或许铁道部会说,本部的新闻发言人王勇平已经在7月24日的记者招待会上致过歉了,那就是代表铁道部的。不错,王勇平确实道过歉,而且还在镜头前鞠躬过躬,但是,这并不能代表铁道部高官集体公开表达对民众的歉意。大家知道,新闻发言人在记者招待会上对媒体讲话,这是公共部门在常规状态下向公众传递信息的渠道,在如此重大的灾难性事故面前,

新闻发言人的这个道歉,对于受害者家属来说,基本上可以忽略不计,因为这实在是一个正常得不能再正常、程序化得不能再程序化的道歉。当然,道歉不是铁道部高官们的法定责任,但是,一种道义责任,能看出他们对人民的生命安全是否还有基本的敬畏之心。

虽然我们没有看到铁道部高官们致歉的身影,但我们看到了事发路段迅速通车的消息。就在事发后的第三天,铁道部就发出了“首趟列车今晨通过事故地段,杭深线全线运输秩序逐步恢复”的消息;27日,铁道部又称“动车事故线路通车后上座率达117.6%”……事故路段当

然要通车,但在事故原因还没有初步查清,死难者家属尚在现场的情况下,人们都处在悲痛之中的时候,在大家对救援过程尚存多种质疑的情况下,在安全隐患还没有完全搞清楚的情况下,如此高调地宣布恢复通车,且沾沾自喜地宣称“上座率达117.6%”,这让死难者家属心里是什么滋味?这到底是要向全社会宣示什么?铁道部更关心通车,还是更关心事故的救援?不仅如此,铁道部为了让死者家属早签协议以尽快从事件的漩涡中抽身,竟然想出了早签赔偿协议有奖的主意,这难道就是他们的“人性化”?

就在昨天上午召开的国

务院调查组会议上,虽然调查组组长、国家安监总局局长骆琳说“调查结果争取于9月中旬向社会公布”,然而就是在这个会上,新任的上海铁路局局长安路生强调说,“7·23”动车事故的原因是由于温州南站信号设备在设计上存在严重缺陷;而与此同时,信号灯的设计单位则不失时机地在网上发布了致歉声明。这不是一种应对舆论的危机公关策略?至少这是可以怀疑的。因为铁道部只是国务院调查组的组成方之一,对于事故原因,它应该没有独立发言的资格,却为什么又要急于对事故原因做出解释?其意图非常明显,他们关心的,仍然是怎样减轻

自己的责任,而不是像总理希望的那样,想方设法“给人民群众一个真诚负责任的交代”。

以铁道部强大的社会资源调动能力,尽快摆脱困局并不难,但要重塑一个公共部门的道德感则很难,重新获得公众的信任就更难。铁道部作为庞大的垄断部门,如果时时处处都把自己的利益考量放在第一位,就连处理事故时也不忘处处把维护自己的利益放在第一位,那出现如此严重的灾难性事故,也就都在情理之中了。

事故直接原因也许可以用信号灯缺陷和雷击来解释,却无法充分解释事故发生的原因。

>>声音

中国几千年前的老子、韩非子都是经济学家,还有其他的,当时可能纸张不便,写不出长篇大论,但比照一下现在的水平,甚至一些诺贝尔奖的水平,其思想哲理的重要性还比不上我们的韩非子、老子。

——经济学家张五常说。

生命需要尊重,亲人需要寄托,教训需要铭记,耻辱需要永志。

——中国政法大學法学院副院长何兵谈动车追尾事故。

新闻发言人在拥有许许多多技术手段的同时,应当也是有丰富情感和深刻思想,真诚、善良和美好的人。

——教育部原新闻发言人王旭明致信铁道部新闻发言人王勇平说。

之前媒体纷纷报道,说我国生鲜奶的标准偏低,但是我国的乳制品加工标准的确是世界上最严格的。

——中国乳制品工业协会秘书长刘美菊说。

让我最不习惯的事之一,是国内查资料都要找关系,公共档案被少数人垄断。社科院经济所资料室有国内最大的清时期徽州等地账簿收藏,对研究明清中国价值无量。可只有几位权威能看,甚至连经济所年轻研究者也不能碰!

——经济学家陈志武诉说烦恼。

一个城中村拆除了,新的城中村必然会在更远的地方形成,导致政府永远有拆不完的城中村。这个问题必须统筹规划来解决。不能只考虑原住民的利益。要妥善处理这些已在城市生活多年、收入较低的群体的居住难题。

——中国人民大学土地管理系教授靳金明说。

毕业大学生长期收入低,折射出各高校片面追求“就业率”之后掩盖的就业质量问题。

——国务院发展研究中心社会发展部部长丁宁宁说。

公车改革本应是难度最小的改革

公共专栏

□汤嘉琛

尽管政府三令五申要求压缩行政费用支出,公车支出仍持续走高。据统计,目前已公布三公消费的86个中央部门中,公务用车购置及运行费占三公消费总数六成以上。这一数据在一定程度上表明,我国进行了17年的公车改革成效不大。(7月28日《经济参考报》)

我国的公务用车制度源自前苏联时期实行的供给制,其特点是按干部级别配备公车。在公车制度建立之初,车辆配备控制得比较严格,1984年之后,只有高级别干部才能乘坐公车的规定被取消,公车数量陡然上升,现在就连乡镇的书记和乡长一般都配有专车。在当前的官场文化中,公车已经不再只是一种出行工具,而早已成为官员身份与地位的象征。

正因如此,公车的受益者天然地反对公车改革。一个显而易见的事实是,他们不愿意在公车改革方面动真格,否则在我们这个财政预算体系已较为完备的国家,岂会连公车购置数量几何都是一本糊涂账?早在几年前,社会上就流传着一组数据:我国公务用车数量超过350万辆,且以每年20%的速度增加;每年公务用车消费支出为3000亿-4000亿元……而有关部门似乎无意拿出准确的官方数据来反驳这些民间声音。

以往的经验表明,举凡触及官员、体制内群体和其他特权阶层既得利益的改革,往往都举步维艰或容易变形走样。但是,综观中国在社会转型过程中所必须推进的各项改革,公车改革本应是难度最小的一项——虽然改革可能会让一些习惯公车出行的人略感“不便”,但它毕竟不会像人事制度改革、政治改革那样“伤筋动骨”。

和其他改革相比,公车改革有着十分具体的指向,也不缺政策法规,更在社会民众中早有高度共识,改革的唯一难点在于公车使用者是否愿意消减自己的“福利”。真正有远见的改革者应该意识到,公车乱象早已成为严重损害自身形象的脓包,尽早剷除为宜。更何况,在当前的政治架构中,即便没有公车可用,领导干部们的基本生活也不会受到实质性影响,但与公车改革所能取得的“收益”相比,改革的“代价”已经算是非常小了。

遗憾的是,一些改革者似乎并没有“抓大放小”的智慧,他们仍过度贪恋公车给自己带来的微利,即便偶作改革之态,也与民众期待背道而驰。从黑龙江大庆市,到广东省江门市,再到浙江省杭州市,各种被称之为“改革”的实践五花八门,但改革的结果却是,公车数量越改越多,公车的档次也越来越高,所谓的“货币化改革”更成了一些官员明目张胆的福利。

国务院总理温家宝曾表示:“三公消费应该管得住,必须管得住。其实,我们能够做到,最根本的是两条,第一条就是公开透明,就是要让任何一项行政性支出都进入预算,而且公开让群众知道,接受群众监督;第二条就是民主监督。”以此反观近期公布三公消费的热潮,相比以前确实有不小的进步,但仍然可以做得更好。

目前,各个部门陆续公布了包括公车费用在内的三公支出数据,但仅有一个笼统的公车支出指标,既没有提供公车数量,也看不出人均公车支出多少,这使得公众根本无从判断这些支出是否合理,也难以进行有效的监督。香港的财政预算能够公开到一个电灯泡的费用,白庙乡也能公开到每一场公务招待的名单,即便每年的公车支出数额再庞大,也是一次一次的公车消费累积而来的,让公布公车支出成为一种常态,将公布细化,非不能也,实不为也。

有血肉联系才有民心长城

>>言论观察

有不少群众抱怨,现在干部在饭桌上推杯换盏的越来越多,下基层与群众同吃同住越来越少;官场应酬联络的越来越多,与群众交朋友的越来越少;群众恳求干部帮忙的越来越多,干部主动为群众谋利在一些地方时有减少。

在“七一”重要讲话中,胡锦涛同志对全党发出防止“脱离群众的危险”的警告。上述情况表明,保持“血肉联系”不在于外在条件和环境,更取决于内在情感与心灵。种种“脱离群众”的现象,归根结蒂是干部与群众之间的感情出现疏离。当干部与群众的心不能

相连,情不能相系,意不能相通,便不可能有人民至上的核心理念,便不可能有群众观点、群众路线、群众方法,便会出现权力使用上违背群众利益,导致干群之间的龃龉、隔膜、不信任、冷眼相向等等情状。所谓“脱离群众的危险”,险在倘若干部不能与群众“同呼吸、共命运、心连心”,便会导致民心的离散。

构筑“民心长城”,前提就在于“把人民放在心中最高位置”。“只有我们把群众放在心上,群众才会把我们放在心上;只有我们把群众当亲人,群众才会把我们当亲人”。心中有没有至高无上的人民分量,有没有至真至纯的百姓情怀,决定了党同人民“血肉联

系”的牢固程度。可以说,有“血肉联系”的密不可分,才有“民心长城”的牢不可破。

当年,四川农民来首都“白点灯”抗议饥饿,当真非但没有将其投入监狱,还安排他异地安居;知青为回城表达诉求,王震接见上访知青,没有抓一个人。今天,一些地方公共安全事件和群体性事件增多,中央领导同志强调,干部遇到困难和矛盾要挺身而出,主动解决问题;对一些群众出现的激烈情绪,当地领导干部要和风细雨、循循善诱地做工作。这些从根本上说,都是“血肉联系”这一执政理念的一脉相承,都是“民心工程”这一治国方略的一以贯之。

(摘自7月28日《人民日报》)

>>众论

是天才的蹊径还是庸人的后门

广东博罗县的冯先生称,今年高考,女儿报考了清华大学美术学院,分数上线,最终却落榜。但女儿同班一赖姓同学外语未过线反被录取,冯先生怀疑其是走了“后门”。昨日,清华美院招生办一老师称,该生属于破格录取,后清华大学正式回复称,破格录取不占正常招生名额。(7月28日《北京晨报》)

对艺术专业而言,分数往往不足以说明实力,更不能代表天赋。高分者未必高能,故而在凭分招录之外,公众理当容忍某些破格之举存在。若因庸俗的考试,而扼杀不世天才的深造之路,终究

难免令人唏嘘叹惋。以此量之,清华美院似乎有点不畏人言,唯才是举的觉悟。

诡谲的是,“破格录取”并未让人们产生“世存伯乐”的喜悦,反倒心底孵化出一丝不安。在权钱交易不绝、教育腐败频发的语境下,所谓“不拘一格录人才”的浪漫剧情是否太过可疑?若一日不证明破格录取者的才华,便一日无法消弭批评、平息流言。是要一个备受质疑的新生,抑或是一位世所公认的天才?这完全取决于,清华美院以何种开放、负责的姿态回应舆论。

(然玉)

别轻易给官员贴作秀标签

27日,一张郑州市委副书记、郑州市代市长吴天君在积水中捞树叶的照片在微博上引起了强烈反响。赞扬者有之,怀疑者有之。郑州市政府办公厅一位部门负责人说,在积水面前,市领导亲力亲为,身先士卒,是政府各级、各部门学习的榜样,要是各部门都学会主动作为,市领导去捞树叶的情形会越来越少。但也有网友怀疑这不是在“作秀”。(7月28日大河网)

在仅仅看到一张照片时,很难界定捞树叶的领导是否作秀。如果,这样的表现只是视察工作中的随意之举,只是亲力亲为的惯性,网

民们的这种贴标签岂不是误伤了领导为民服务的热情?

所以,在判断领导捞树叶是否作秀时,应该先对一些事实做一番详细追问:两位领导在市政建设方面有怎样的思路和作为;两位领导在此次检查工作中有怎样的表现和作为;新闻照片的拍摄者是谁,其目的是什么?如果没有这些事实的厘清,就难以确定领导捞树叶的行为为是不是一种作秀。脱离了具体的情形去判断是否作秀根本没有什么说服力,结果只能是“争论看似激烈,但依据都是个人感受”。此时,是否作秀的判断最好还是谨慎作出。(乾羽)

“内外有别”伤害个税公平

7月27日,国务院公布《中华人民共和国个人所得税法实施条例》,条例规定在中国境内的外商投资企业和外国企业中工作的外籍人员等将在每月减除3500元费用的基础上,再减除1300元,即外籍人士的个税起征点为4800元。(7月28日《国际金报》)

早有学者指出,对外籍人员的扣除额远远大于本国居民纳税人,是个人所得税费用扣除制度的主要弊病。调整前,外籍人员的个税起征点是4800元,比普通纳税人多了一倍有余,这备受专家和舆论质疑。调整后,虽然附加减除费用减少为1300元,但外籍人员少纳税的现状并未真正得到改变。需要

说明的是,这种“内外有别”的个人所得税扣除费用形式在世界其他国家是没有的,不仅违背了税法所倡导的公平原则,也违背了“给予外籍居民以国民待遇”的WTO精神。

征收个人所得税,主要目的是调节个人收入,缩小收入分配差距,维护社会公平。个税要体现公平、保障权利,一方面要坚持政府税收与个人纳税之间的公平;另外一方面,则要体现普通民众与富人以及官员之间的公平。外籍人员大多属富人阶层,让他们继续享受“超国民待遇”,不仅让税收公平难以实现,也会阻碍中国的税收制度与国际接轨。(刘义昆)

■本版投稿信箱:zhangjinling@qlwb.com.cn