

今天人们该怎样学雷锋



3月4日,雷锋班第22任班长吴锡友(右三)在给小学生介绍有关雷锋精神的藏品。

核心提示

自1963年3月5日《人民日报》发表毛主席“向雷锋同志学习”题词以来,45年已经过去,雷锋精神已经深入一代代人的血液之中,成为社会主义核心价值观的一部分。但是,当社会结构多元、利益群体分散、道德相对滑坡的今天,人们该怎样将学雷锋继续下去?

学雷锋遭遇“道德困境”和“功利用心”

2月28日,温州瓯海区仙岩镇上,一位76岁的老太太突然摔倒在了一辆缓缓行驶的越野车上。越野车司机随即下车扶起老太太,并叫上一辆三轮车送老人去医院。事后,老太太的

家属认为,是该司机驾车将老人撞倒的。司机则表示,自己绝对没有碰到老人,当时只是做好事。一场争议由此而起,而该司机的越野车也暂被交警扣留。

司机表示,自己14岁那年曾救起一位落水的儿童,自那以后一直以救人为荣,没想到再次救人竟如此受气。以后再碰到类似的情况,真不知道还会不会再伸手去管。

无独有偶,去年媒体广泛关注的“彭宇案”的情节几乎如出一辙。南京青年彭宇称,2006年11月的一天,他在公共汽车站扶一名倒在地上的老人起来,并送其去医院检查。不想,受伤的老太太及家人得知检查结果是胫骨骨折,要花费数万元医药费时,一口咬定是彭宇撞了人,要其承担数万元医疗费。被拒绝后,老人向当地法院起诉,法院判彭宇赔偿4万多元,辩护律师大呼:“要是这样,以后还有谁敢做好事!”“这样的事情见怪不怪,学雷锋如果学不好,反倒会惹火烧身!”从媒体上看了上述两件事后,上海市民卜俊杰说。另一位市民则表示,遇到这样的事情,与其自己上去帮,不如先拨打120急救电话更明智些。让人瞠目的是,“彭宇案”后各地此类“爱心恐惧症”的报道接连不断,最终都指向一个问题:在信任缺失的情况下,我们还要不要学雷锋?

学雷锋还在经受着功利心的异化。比如,上海、浙江等地的高校都有在校大学生无偿献血

可以加分的规定,所加分数和学生的评奖评优又直接挂钩,于是越来越多的大学生开始冲着分数去献血,甚至有人冒着“晕血”的危险去献血,这都让原本鼓励和引导大学生多参与公益活动的初衷变味了。近日,浙江教育学院悄然取消了“献血加分”的政策。

社会号召和政治动员能否让学雷锋行之久远?

81岁的上海市民、上海“市民信访团”的老团长杨存义对上世纪60年代起开始开展得如火如荼的学雷锋活动印象深刻。“那时候,每逢3月5日这样的日子,大街小巷都会贴出学习雷锋的标语,新华书店里介绍雷锋的书人们会争相购买,小区居民几乎会全家上街做好事。”杨存义认为,现在人们关于学雷锋的看法不再那么单纯了。

相关的调查也证实了杨存义的看法。2006年,上海市民信箱网上调查平台曾对2300位市民进行了抽样调查。结果显示,虽然95%的市民知道3月5日的含义,92%的人对“雷锋精神”有认同感,但当被问及是否会主动帮助一些需要帮助的陌生人这一问题时,32%的市民给予了肯定答复,63%的市民选择“看情况”,反映出大家在做好事的时候心存顾虑,更有5%的市民明确表示“不会”帮助。

这40多年里,社会号召和组织动员为主要推动力的学雷锋活动每年都在进行。尤其遇到3月5日,各地的公益活动更是扎堆。比如,记者拿到的材料显示,仅今年3月5日一天,上海崇明县安排的学雷锋公益活动就有28场之多,卫生、教育、房地、文广、工会等各部门、

人民团体悉数登场,内容也集中于助老、社区服务、咨询等。这么多活动成本有多高?参与其中的诸多志愿者的权益又如何保护?内容陈旧而又一哄而上的学雷锋又有大实效?过了3月5日,政府部门能否在平时更好地履行职责从而更好地服务民生?一想到这些问题,不禁让人思考:社会号召和组织动员能否让学雷锋行之久远?

继续学雷锋需要制度和道德的双重拉动

在2007年于上海举办的世界夏季特奥会期间,4万名志愿者服务其间,但也出现了一些志愿者身心权益受到损害的事情。不过,赛前组委会为每一位志愿者购买的人身保险,有效地解决了部分问题。“为志愿者买保险”是近年来各地陆续推出的维护“做好事的人”的权益的具体做法。

上海市民政局政策法规处处长胡增普介绍,《志愿服务条例》已列入上海市人大2008年立法计划。“‘为志愿者购买保险’将是这部《志愿服务条例》的内容之一。”胡增普说,“按照规定,志愿者的人身保险将由活动组织方为其购买。”他还介绍,该法规将倡导志愿服务精神,对现行的志愿

服务作出归类,列出保护志愿者权益的条款,从而更好地促进志愿服务的发展。不过,上海社科院社会发展研究所所长卢汉龙认为,对于学雷锋而言,制度能起一定推动作用,但作用有限。有时,还会让本应出自内心、自愿的公益活动“变味”。比如,上海有个别区号召公务员去做“义工”,服务社会,但同时又将义工纳入相关的硬性考核,“强制学雷锋”的现象也是制度所致。

卢汉龙认为,学雷锋在本质上还是一种道德举动,不管社会多么浮躁、功利之风如何盛行,对助人为乐、与人为善等基本道德价值的弘扬永远不能放弃;同时现代社会的公民还应意识到:帮助别人,同时也是在实现自我价值,助人也是在自助。

据新华社



漫画/李晓宜

免费时代,民营博物馆渴望扶助

核心提示

中宣部、财政部、文化部和文物局不久前联合下发《关于全国博物馆、纪念馆免费开放的通知》后,许多省级博物馆纷纷宣布免费开放,而更多的县市级公立博物馆也在为免费开放加紧筹划。

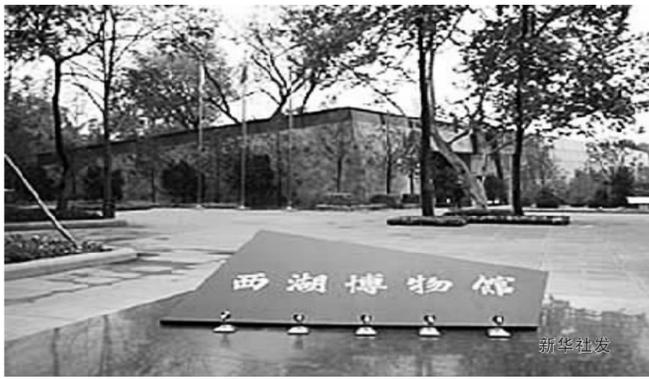
面对博物馆免费时代的来临,近几年在长三角博物馆建设热潮中出现的为数众多的民营博物馆该如何何去何呢?

民营博物馆还未免费

与免费开放后人满为患的南京博物院、江苏省美术馆相比,南京著名的民营博物馆长风堂博物馆显得分外冷清,偌大的展馆内观者寥寥。负责长风堂博物馆事务的霍女士对此却处之泰然,“我们平时的客流量也就每天四五个人,办画展的时候人才会多一点。公立博物馆的免费开放,对我们博物馆的运营并没有什么影响。”

据了解,长风堂博物馆目前的门票价格为50元/人。当记者问及是否想过取消门票时,霍女士表示暂时还没有考虑。“但我们会经常参与一些免费开放的活动。”

记者采访长三角地区多家民营博物馆后发现,免费开放的并不多。“毕竟门票收入还是民营博物馆运行资金来源的一部分。”南通市文化局文物处负责人杜嘉乐说,维持一个博物馆的正常运行需要大量资金,而与公立博物馆不同,在缺少政府财政支持的情况下,民营博物馆



新华社发

往往希望通过企业、产业的运作,或和旅游相结合,来维持自身的运行。像上海包融的京剧戏服博物馆就开设在奉贤海湾旅游景区内。

能否实现“以馆养馆”

位于浙江绍兴的越国文化博物馆去年10月开馆,是国内外集聚越文化系列规模最大、藏品最精的民营博物馆,门票定价50元/人。开馆之初,其创办者孙海芳先生提出了“以馆养馆”的理念。他算过一笔账:博物馆一年运营预算为360万元,平均下来,一天1万元左右。而鲁迅故里每年的游客大约是100万人,只要有1/10的游客来参观,博物馆门票就能自给自足了。然而,随着公立博物馆

免费时代的来临,“以馆养馆”之路还能延续吗?

“公立博物馆免费开放确实会对我们的客源形成一定压力。”越国文化博物馆广告部客户经理周红萍说,目前由于博物馆开馆时间不长,仅靠门票收入还不能维持正常运行。“我们现在正积极同一些旅行社进行合作,以谋求更多的客源。同时,越国文化博物馆是一个综合性项目,除了展馆外,还有会所、商铺等,通过这些商业设施的经营也能获得可观的资金收入。”

“和公立综合性博物馆不同,民营博物馆大多是专题类的,其藏品和关注的领域是对公立博物馆的一种补充,它们有着特定的参观群体。”浙江省文物局博物馆处副处长沈坤荣说,像浙江德清莫干山的

中草药博物馆,以中草药的研究为主题;越国文化博物馆则以其多而精的越窑青瓷著称。“相信民营博物馆的特色会为我们带来众多的参观者。”周红萍说。

渴望得到各方支持

据不完全统计,江苏目前具备资质的博物馆有140多家,其中民营博物馆占到6%;浙江190多家博物馆中,民营博物馆有55家;而上海目前具备展馆条件的民营博物馆有40多家。

记者在采访中发,不管是免费开放还是“以馆养馆”,民营博物馆还是希望得到来自政府的支持。“我们有心加入免费开放的行列,要是能够得到政府的资金支持就好了。”长风堂博物馆的霍女士说。

“我们也在民营博物馆的资金支持上有一个突破。”沈坤荣在接受记者采访时表示,目前浙江省内已有部分民营博物馆免费开放了,能否对这部分民营博物馆进行一定的奖励或补助,现在浙江省文物局正在和省财政进行协商,具体方案还未确定。

在江苏南通,同样是民营博物馆的南通市风筝博物馆,在春节期间实行了免费开放。“对于这种行为,我们要予以鼓励。”南通市文化局文物处负责人杜嘉乐表示,“博物馆免费是大势所趋,公立博物馆免费开放是第一步,我们已向省里建议对民营博物馆也进行适当的财政补贴。同时通过文博协会等,呼吁民营博物馆逐步实现免费开放。”

据《经济参考报》

去年年底国家制定了自行车实名制制度,规定自2007年12月1日起生产的自行车都要刻上全国统一的15位数字编码,和买主的身份信息相对应,以健全自行车安全管理和防范的长效机制,遏制盗窃行为。从规定实施至今已三个月时间,近日,笔者就规定的执行情况调查了北京市8家自行车专卖店,发现自行车“实名制”有“名”无“实”,市面上编码自行车数量极少,而且有90%以上的买车者不愿留下身份证号、真实姓名等详细信息。同样价格,“编码”不被重视。

在笔者调查的8家店中,阿米尼和捷安特两家有编码车出售,有4家店主之前虽接到了工商部门或厂家关于出售编码自行车的通知,但至今还没有编码自行车出售。还有少数店家虽然出售编码车,却没有配套的厂家印好的“三联单”。

笔者在捷安特自行车专卖店看到了所谓的编码自行车。“您说的编码车就是‘实名制’自行车吧,看见了没?编码就在这里。”顺着导购的指示,笔者看到在车架前管的右侧刻有15位数字,排成两行,第一行7位数,第二行8位数,和规定中的一致。

据导购介绍,所谓的15位编码也就是车架号,其实以前每辆自行车都是有车架号的,只是不同厂家车架号的位数不同。全国统一的15位编码只不过是把所有厂家的车架号都做了规范统一。针对有关媒体报道的“实名制”自行车由于价格比未进行编码的高,很少有人买而导致销量偏低的情况,笔者向多家专卖店负责人进行求证。

“统一编码的自行车和没有的(统一编码)价格是一样的,难道说打上15个数字身价就提高了不成?”阿米尼专卖店负责人笑着说。他说打编码这种程序根本就不复杂,成本也不高。捷安特自行车专卖店负责人也向笔者证实,根本没有编码自行车价高一说。当笔者问及编码车的销量是否因为它具有安全保障而销量好时,捷安特导购员告诉笔者,在同价位前提下,顾客只注重车的款式和质量,根本不管是否有编码,所以车上有没有统一15位编码,对销售量是没有任何影响的。当笔者追问为何顾客并不在乎是否有“有编码”时,她说即使十几万的车丢失也没几个找回来的,何况价

自行车实名制期待真正落实

格低廉的自行车,丢了就丢了,也没人在乎,再说从前丢的没人找,现在顾客也不会抱有太大希望。

“搞个自行车‘实名制’在我们看来就是吓唬一下小偷,安抚民心罢了。”她笑着对我们说。“三联单”难觅踪影。

笔者问及卖出车子是否要填写“三联单”时,这些出售统一编码自行车的店主都表示不知道,说只有三包凭证和发票,并没有我们所说的包含“生产企业、统一编码、销售企业、购车人姓名、身份证号”等内容的“三联单”。他们说车子卖出后会统一15位编号打到发票上,而且只要求购车人留下姓名和联系电话,方便以后售后服务。

所有知道“实名制”的店主都表示,对于身份证号和家庭住址这样的信息,顾客一般不会愿意留下,一旦出现泄露顾客隐私的事情,自己也会受牵连。再说,他们都没接到公安部门要求填写“三联单”上交的通知,而且厂家也没有按条例的规定在他们进货时配上一式三份的《自行车销售(保修)登记单》,所以他们都不会主动要求购车人填写太多的信息。

阿米尼负责人告诉笔者,在所有购买全国统一15位编码自行车的人当中,90%以上的人不愿留下身份证号等详细信息,基本上只有买电动自行车的人才会留下。

在这几家自行车店中,笔者和几位挑车的顾客进行交谈得知,自行车实名制他们早就听说过,但对于全国统一15位编码的作用,大家都在怀疑。

“给自行车打上15位编码有什么用?真的就防盗了?一旦被偷了还是找不回来。”一位女士表示了她的质疑。当我们提到了编码自行车要填写“三联单”,即《自行车销售(保修)登记单》时,她一头雾水,对“三联单”一无所知。她说就算买了这种车,也不会将身份证号和家庭详细住址留下来,最多就留个姓名和电话。第一,即使留下了这些信息,车子找回来的几率也相当小;第二,而且是最重要的,经常有个人信息被透露的情况,一旦自己的隐私被透露,可能被一些不法分子利用,引发一系列的麻烦。

其他人也表示,虽然实名制有助于被盗后找回车子,但填写个人隐私信息的风险很大,总体上来说,还是弊大于利的。

对此,有关部门表示,近期市自行车编码管理系统已基本建成,预计3月初投入使用。近期,公安、工商等部门将对自行车实名制的执行情况进行检查,希望经过各部门的努力和配合,使得自行车实名制既有“名”,又有“实”。

据《工人日报》

“天价”拖车费——“拖”再“拖”

核心提示

近日,几位河北省政协委员对“天价”拖车费的质疑再一次引起了社会上对交通事故拖车费用过高的关注。而拖车费过高已经不是一个新问题,拖了这么长时间还没有得到解决,其背后存在的管理问题引起了市民和专家学者的关注。

拖车费快赶上买车钱

2006年12月,北京房山区跑运输的佟喜开车出了点事故,车坏在了路上,当时佟喜带着受伤的爱人去了医院。第二天一早,佟喜再次来到事故发生地时,发现自己的车已经被拖走。等佟喜赶到拖车公司,得知20多公里的路程,拖车费就要1.4万元,而他的小货车10天前买来时才花了2万元,1.4万元拖车费,快赶上车价了。

同样也是2006年12月,北京广源京达托运站司机王某驾驶一辆中型厢式货车在丰台区京开高速卡口岗路段发生

交通事故。司机立即与保险公司联系,要求拖车施救,但保险公司说救援车辆半小时后才能到达现场。而当时事故已造成两三公里长的堵车,交警认为保险公司的拖车到达时间太晚影响交通,就联系了新通公司来拖车。从主路到辅路,不足一公里路程收费6060元。事后,保险公司都认为是“天价”,不认可这笔拖车费,只同意理赔200元。

2008年初,杨先生的大货车突然坏在北京市北苑路上,拨打电话后,北京新通拖车公司来后把挂钩挂在杨先生的车上,并告之拖车出场费是6000元,挂上车就要5000元,另外每公里收费100元。并且表示,拖车是他们的责任,而且钩子已经挂上了车,就算不拖还是要交钱。

最后,总共36公里,拖车费算下来一共要14600元,面对如此高的拖车费,杨先生与新通公司的收款员起了争执,最后双方讨价还价订成了9000元。

“明码实价”的不规范市场

面对如此“天价”,拖车企业表示他们都是“明码标价”,各项价目全部上墙,

清清楚楚,而且都有正规的发票,价格也是报过物价局部门的。

一些车主表示,早知会这么贵,是绝对不会让拖车公司拖车的。而拖车公司表示,事故拖车都是交警部门通知的,无需获得车主同意。

记者从北京交管部门了解到,一般发生交通事故后,为了避免造成交通拥堵,会通知拖车公司尽快将事故车拖离现场,而收费是由拖车公司自行决定的。据了解,目前国家还没有对拖车费的明确规定,收费标准是由各个企业自行定价,但要求必须明码标价。

而为什么会如此高额,“明码标价”,其中一个重要原因就是目前国内拖车市场存在的垄断问题。

郑州市一家长期经营商业性拖车业务的公司负责人说,与同行相比,他们的实力一流,但一直只能经营拖车拖车救援服务,对事故后的拖车救援服务,他们曾尝试介入,但“阻力太大”未果。而正是这种垄断地位造成了一些拖车公司狮子大开口,漫天要价,被救车辆则无可奈何,只能任其宰割。

打破垄断是根本

政府不统一定价就是为了充分引入竞争让消费者受益,而一个没有硬性规定的垄断市场必然出现“天价”。

对此,一些专家提出,在拖车市场中充分引入市场机制,同一地区同时拥有多家施救单位,使被救车辆可以自由选择,而不是目前由某一部门指定的方式,打破行政垄断。施救单位资质则应由公安、工商、税务、交通等部门共同审核。

同时,依据即将颁布的反垄断法,国家相关部门应当尽快组建反垄断执法机构,这一执法机构要能独立于地方政府,能做到中立与公正,能对地方政府的行政垄断行为进行强有力的执法,要让公民和司法机关对于行政垄断起到相应的制约作用。

另外,一些专家表示,随着各地机动车辆增多以及交通事故的增加,相关部门可以将交通事故拖车作为公共行政服务的一种,由此造成的行政性成本开支由财政拨款支出,不再由广大车主承担。

据新华社