

多方共建文明 促进交通畅通

近年来,由于我市规模的迅速增长,交通设施建设相对滞后,这是造成交通拥堵的客观原因。为提升交通承载能力,我市基础设施建设方面正在修造地铁,打通一些断头路,还要新建一些道路等等,但这些长远措施又加剧了当前交通的阵痛期,这也是客观事实。但如果大家都文明通行,互相礼让,即使道路狭窄一些,恐怕也不会堵成一团,谁也过不去。独木桥还能连通两岸呢。

但由于市民文明交通意识淡薄,存在大量违反交通法规的行为。混沌学理论中的蝴蝶效应向我们揭示了一个深刻的道理,就是许多复杂的现象往往只是形成于很简单的起因。单个人可能认为,自己偶尔违反交通规则只是一个小事情。可是人们往往受从众效应的影响,你不守规矩我也不遵守,于是小事就变成了大事,小则造成车流缓慢,交通拥挤,大则酿成交通事故,道路堵塞。交通参与者不遵守交通规则,交通秩序混乱是造成交通拥堵的重要原因,甚至可以说是当前形势下的最主要原因。可见,遵守交通规则虽是小事,对整个城市交通却有重大意义,绝对是个应该严肃对待的事情。

遵守交通规则,并不是一个非常困难的事情,任何一个具有正常行为能力的人很容易就能做到这一点。存在大量交通违法现象,只能说明市民文明交通意识淡薄,缺乏自觉遵守交通规则的主动性。解决问题的关键是让每个市民都认识到这样做对自己、对别人、对整个社会的益处,树立文明交通意识,养成遵守交通规则的良好习惯。

虽然我们也进行一定的文明交通知识宣传,但主要还是注重交通秩序的现场管理。当前的管理主体主要有交警、巡警、交通协管员等。他们工作非常辛苦,但力量毕竟有限,往往顾此失彼。而且他们的工作得不到交通参与者的理解,管理者与被管理者还时有冲突,这一点在交通协管员身上尤其明显。交通现场管理是他们的必要方式,非常重要。但只有市民能实现自律,大部分自觉遵守、维护交通规则,防患于未然,才是最优结果。

一个良好习惯的培养说来简单,认真做起来并不容易,往往既需要个人的主观努力,也需要一定的外在约束。在我市公车违章治理中,把交通违章与单位利益挂钩,发动机关单位参与管理,取得明显成效。受此启发,笔者认为,为有效培养市民文明交通意识,除了交通现场管理对违章行为进行纠正、处罚之外,

还应该积极发挥基层单位、居民社区、学校等各种组织的作用,动员更广泛的社会力量,运用正面教育、违章处罚、道德舆论约束等各种方式,实现交通参与者自律与社会他律的结合,形成巨大合力,让文明交通观念深入人心,成为主流价值观。具体建议有如下几点:

1.大力营造倡导文明交通的浓厚氛围。通过报刊、广播、电视、网络等各类媒体,广泛宣传文明交通常识和基本要求;利用公交车、长途客运车的电视、道路电子显示屏、社区宣传栏等宣传文明交通常识;持续发挥“文明交通示范岗”的示范引导作用。从而在全社会树立文明交通的主流价值观,提供一个判断是非对错的标准。

2.提高交通秩序管理、事故处理执法水平。进一步细化执法制度,强化执法管理,规范执法行为;深化警务公开、值班警官制度,加强文明执法和科学管理;交通管理部门还要加强内部管理,严禁各种不良风气,以身作则,促进交通参与者知法、守法,切实强化社会监督。

3.积极发挥基层单位的作用,建立健全单位内部文明交通管理制度,加大对重点群体的管理力度。比如对公交车和出租车,是两个违规较多的交通主体。应该采取行政或经济手段,责成公交公司和出租车管理部门加强对车辆驾驶员的教育,并制定对交通违章行为的内部处罚制度;还可与交警部门协调,形成车辆交通违法抄告、公开制度,从舆论上对违章者进行谴责。其他如长途客车、三轮摩托车等都可进行类似的管理。

4.积极发挥社区组织的作用。社区可以组织开展形式多样的主题实践和文明交通宣传教育活动,提升广大人民群众的文明、安全交通意识。还可以通过与交警部门联系,完善群众举报制度等,将小区内居民交通违法行为和不文明现象,在小区内进行批评曝光,从而形成有效舆论压力。总之,通过多种途径促进居民形成知法、懂法、守法、维法的良好氛围。

5.全面推行中小学生交通安全联系卡制度,开展“交通安全进学校”活动,既可以减少涉及中小学生的交通事故数量,又可以使孩子们从小培养文明交通的道德意识。

上面谈到的可能并不全面,但目的就是广泛发动社会力量,构成一个立体网络,切实增强公民文明交通意识。这项活动的开展,既要深入具体,又要在较长一段时期内坚持不懈,才能取得良好成效。这项活动如果做得好,不仅可以提高公民文明交通意识,促进“畅通郑州”建设,而且可以极大提升公民文明素质和社会主义文明程度,对建设和谐发达的“大气”郑州功莫大焉。

郑州市社科院 张红星

“天才”如何通过一个好的制度路径升入大学

8名复旦大学教授联名请求学校破格录取一个“天才”。但因高考成绩有6分之差,省招办拒绝投档。陕西省西安西安东新二中的高三应届生孙见坤征服了教授的心,也摸到了大学的门,却“搞不定”招办的章。(8月25日《中国青年报》)

复旦大学的教授们之所以联名请求学校破格录取孙见坤,是觉得他是个可造之才。孙见坤与复旦结缘,是因为参加了复旦大学为自主招生而举办的“博雅杯”人文知识大奖赛。“博雅杯”面试官之一、复旦大学历史系教授章清这样评论孙见坤:“他是我见过的对国学最有钻研精神和天赋的学生之一,他对《山海经》的注释水平和见解,甚至高于在读的研究生。他对国学的执著,在我们近几年招收的学生中并不多见。”

世间之事常出怪异,总无怪事,便难称世间之事。像不拘一格降人才,就有各种各样的“降”法。有人曾建言,国内一些办学条件较好、生源质量优秀的中学,其校长可以以个人名义和自身信誉作为担保,向大学中的名校推荐优秀毕业生。一个小小的权力位置就可以推荐人上大学,怎么看都疑似几十年前曾发生过的推荐上大学的翻版。这个建言早已细化为实施方案实施,但谁都知道,如果操作不好,它难免变成权贵触角伸向大学招生的寻租游戏。

8月20日,孙见坤“就像做了一场春秋大梦”,他“神奇地”被

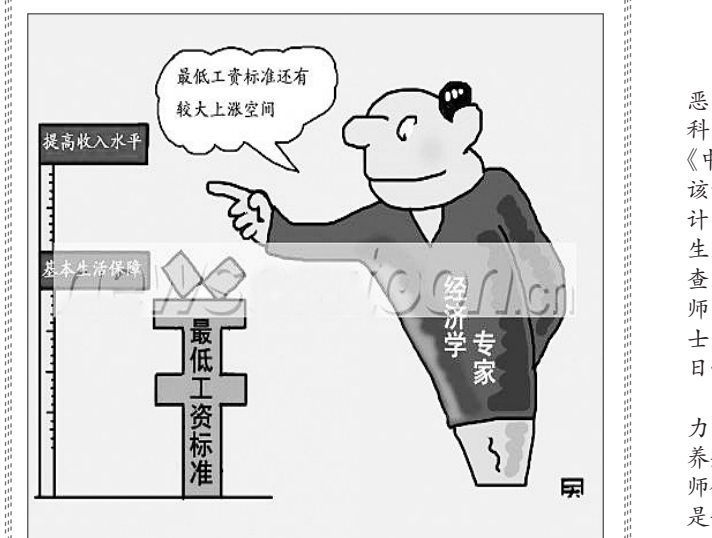
调录到山西大学法学院。陕西省招办立场强硬,拒绝将孙见坤的档案投到复旦大学,才有了孙见坤命运的最后结局。从严格制度上讲,陕西省招办似乎没错。但这种没错实际上是一种似是而非之正确。原本可以有另外一个结局,复旦大学愿录,陕西省招办对孙见坤档案放行,从增加美誉度上讲,这称之为“开明”。陕西省招办却以公平公正为由,不愿这样做,没有这样做。一个权力位置都可以推荐学生上大学,复旦大学进行自主招生,8名教授联名请求学校破格录取一个“天才”,愿望却难达成。这样的现实除了让人扼腕叹息,还真没什么办法。

让个别“天才”通过一个可行

的设计完备的制度路径,进入大学读书,在每一年的高考中,即使有这样的事情,也是少之又少。由大学的公信力、教授的清誉等做保障,让大学在拥有充分的自由度之外,公平、公正地进行独立自主的招生录取,无论从哪个角度说,都比中学校长这样一个权力位置作推荐靠谱。世界是由千差万别构成,人才的类型亦是千差万别构成。孙见坤就是顺利进入复旦,能否真正成才,也存在两种可能。他的悲剧命运在于,他被迫去学所不喜欢的法律,极大地减小了一个“天才”完成成才使命的可能。这是他一个人的命运,又不是他一个人的命运。因为在以后,还会有类似的“天才”遭遇他今天这样的命运。伊文

让个别“天才”通过一个可行

最低工资标准仍有上涨空间



我国最低工资标准的真实水平并不高,其上涨空间依然较为广阔。不过,最低工资标准只是保障劳动者基本生活需要的“底线”,要真正提高劳动者的实际收入水平,改善我国贫富差距过大的现状,还有赖于劳动法律法规的严格执行和收入分配体制改革取得实质性的进展。

周汉生 绘

博士研究生教育变味是一种教育的失败

本土博士研究生教育,在种种恶劣条件下已经变味。24日,华中科技大学教授周光礼新书《中国博士质量调查》在武汉面世。该调查回收有效问卷1392份,统计显示,46%的博导同时指导的学生超过7名,最多的高达47名。调查表明,近13%的博士生每月与导师交流不到1次,甚至还有3%的博士生反映未与导师交流过。(8月25日《长江日报》)

博士生学出来,除了靠自己的努力,还要靠导师的培养。培养是有培养规律的,最起码需要过程,需要导师付出心血。一个人带47个人,即使是一个好博导,他忙得过来吗?

调查还披露,大多数博士生称导师为老板。60%的学生认为,他们承担了导师课题一半以上的任务。有些导师的横向课题100%由学生完成。把学生当成廉价劳动力,成为一些博导为何愿意多招生的原因所在。这是教育育人者的良知丧失了,是一些人为了个人利益而丢弃了师道与尊严。老师不像老

师,学生不像学生,其结果只能是博士生教育水平下降和学术质量滑坡。而有的博导浮躁到连学生的论文都不看,学生与他的关系真的像是一种雇佣关系,喊一声老板不就是一种师生关系的讽刺吗?

教育家刘道玉认为,博士研究生教育是为了培养少而精的理论型和研究型人才,以充实高等学校和科学研究的部门,这是世界博士研究生教育的通则。本土博士研究生教育在很大程度上是走向了世界通例的相反。更让人惊奇的是有的人第一学历不过是初中、高中,从未受过本科教育、硕士研究生教育,也照样戴上了博士帽。这样的博士是怎么得来的?就一个途径:花钱买。应当说,没有大学的去行政化的深入改革,没有大学的独立精神与学术自由,博士研究生教育变味是谁都能料想到的事情。办大学的目的,是为了培养合乎理想的人。如今培养不出合乎理想的人,这样的教育却变味,还是一种失败。

今语

展望中原经济区 畅想郑州新作为

特别报道

“十二五”期间行政区划改革将稳妥前行

核心提示

“行政区划的调整,说穿了,就是区域地方利益的调整、地方权力的划分”。在国家行政学院竹立家教授眼中,行政区划调整“牵一发而动全身”,它涉及地方权、责重新划分的重大问题,以及与此相伴的经济社会发展、财税运行、干部管理等一系列复杂问题,必须积极、审慎而行。

与“九五”、“十五”时期相比,“十一五”期间中国行政区划调整和体制改革可谓波澜不惊。只是在这个五年规划临近终点时,京、津、沪、渝以及沈阳、厦门等大中型城市区域内部的划分调整动作,再一次引爆了公众对行政区划调整“新一轮热潮”的关注。

记者日前在对民政部划地名的采访中了解到,“十二五”期间,我国行政区划调整的整体走向将是:逐步健全和完善设置科学、布局合理、功能完善、集约高效、与城镇化进程和国家区域发展战略以及综合配套改革相适应的行政区划体制。行政区划调整的重心和体制改革改革的热点也已明晰。

破除行政区划束缚

自新中国成立以来,国内行政区划整体上未作“巨大”的调整。随着经济社会的发展,尤其是改革开放30多年的飞速发展,行政区划的很多方面已不再适应经济社会发展的需要。在一些经济发达地区,破除行政区划束缚的呼声尤为强烈。

首先,诸如长三角、珠三角、环渤海经济圈等按照自然条件形成的经济区域,随着经济的发展,应有更具战略性的整体规划。一些具有地区经济特色、主导型经济突出的地方,区

域整合发展的要求很强烈”,国家行政学院汪玉凯教授说,但是受行政分割的困扰,这些地方各自为政,难以统一规划的问题已非常突出,该整合的不整合,也造成了很大的资源浪费。

民政部区划地名司副司长孙秀东对记者说,城乡、区域协调发展的要求与旧的区划格局之间存在矛盾,“新型工业化城市化对调整行政区划的要求非常迫切”。

其次,城市化进程日益加快,对行政区划提出了新的要求。随着城市化进程的加速,我国城镇人口大幅增长,大中城市城区人口和用地规模成倍扩大。“在现代化和城市化的过程中,公众对政府提供的公共服务的数量、质量的要求越来越高。这要求行政区划的‘战线’不能过长,层级也要减少”,竹立家说,赋予每一行政层级更多的行政自主权,行政上少绕弯子,有利于政府尤其是基层政府的公共服务实现量和质的提升。

再有,“交通通讯条件发生重大变化,增大了一级行政单位的管理幅度,也是促进行政区划调整的客观因素”,孙秀东说。

“十二五”时期的行政区划调整和体制改革,将在这些宏观背景下开展。中央和国家院层面,对于行政区划调整的原则已经非常明确。“十二五”期间,将按照有利于精简机构和提高行政效率,有利于生产要素的优化组合和拓展科学发展空间的原则,平稳、有序、适度地推进行政区划调整”,孙秀东说。

记者从民政部了解到,“十二五”期间,我国行政区划调整的重点方向主要有三:一是,根据国家区域发展战略和综合配套改革要求,合理调整和优化大中城市行政区划结构,形成规模适度、运转协调、管理高效的市辖区格局,推动城乡统筹、区域协调发展。

二是,适应城镇化发展的需要,推进城市设置标准和模式的改革创新,统筹规划,科学论证,适当增设城市,重点发展中小城市,特别是民族地区中小城市的发展,构建集约发展、布局合理的城市体系。

三是,遵循以人为本、方便群众的原则,完善乡镇撤并,加强与改进乡镇社会管理和公共服务,扎实推进镇改街道的调整工作。

区划调整热点频现

受访专家表示,“十二五”期间行政区划调整和体制改革的热点,至少将包括以下几个关键词:市辖区、强镇扩权、都市群、中小城市。

据统计,改革开放以来,我国通过县改区等途径新设了340多个市辖区。然而,在市辖区调整实践中也出现了一些问题。专家指出,“十二五”期间,形成市辖区格局是行政区划调整的重点之一,更好地总结经验,摸索规律,对

未来的改革有所裨益。

“一些距离地级市比较远,自身特色经济较为突出且有辐射带动作用的县,改为市辖区后出现了自主行政权力受限的情况”,在竹立家教授的地方调研中,多个此类市辖区表示自己已变成了“半级政府”,城市的整体规划、城市发展定位、基础设施建设等都受到了限制。“因此,在未来的市辖区格局构建中,应更多地考虑地区发展的个性化条件,更严格地以是否有利于扩展当地经济社会发展空间为最重要的、科学的衡量标准”。

汪玉凯认为,市辖区尤其要充分考虑到区域的功能定位,实现差异竞争,基础设施的规划布局应实现统一,“只有避免盲目才能使之在城乡一体化过程中扮演好应有的角色”。

近年来,一些特大型乡镇的发展引人注目。特别是东南沿海的一些乡镇,人口数量高达五六十万,比西方国家一个城市的人口都多;经济产值动辄几十亿元,相当于西部地区一个地级市的经济体量。当前,广东省正大刀阔斧推进的“强镇扩权”,正体现了这些特大型乡镇通过区划调整谋求更大发展空间的强烈诉求。

“目前,我们正在着手调研特大型乡镇的行政管理体制改革,思路是设市辖区或者设市。这不仅有利于推进城市化进程,更将在很大程度上扩展这些地区的经济社会发展空间,实现发展水平的整体提升”,孙秀东告诉记者。

综观发达国家的发展轨迹,在城市化30%~70%的阶段,行政区划的调整最为频繁。在城市化和工业化中后期,都市群和城市群的崛起也是自有特征之一。

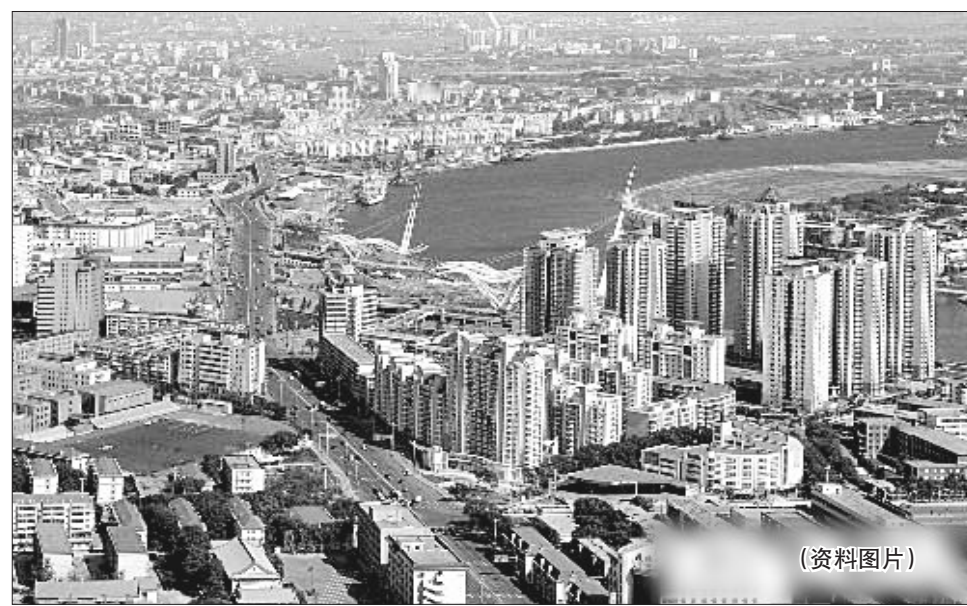
目前,中国的都市群已初露端倪。长株潭城市群、武汉都市群、长三角、珠三角、环渤海,半小时交通圈网络交织,城市之间的衔接已经相当紧密。“都市群的规划更需要大手笔和战略高度,尤其要注意科学引导整体规划,精心选择区域经济社会发展的高地,以实现辐射带动作用,增强城市的造血功能。”汪玉凯说。

中小城市是城市化进程提速的重要依托。从统筹区域发展的角度出发,民族地区中小城市的发展也十分重要。“需要注意的是,条件具备的中小城市最好能够实现整体建制的提升,赋予其更大的行政自主权,而不是通过并入某个地级市‘变身’为城市”,竹立家说,“当然,这涉及到一系列指标体系的建立。”

“行政”省直管县将稳妥试点

曾有专家预言,省直管县改革将带来中国行政区划的大变革。而这种变革不仅体现在纵向的行政层级减少,也将体现在横向的省级行政区划调整上。

始自1992年的省直管县改革,可分为两



(资料图片)

类。一是财政直管,即在财政预算编制上由省直接对县编制预算,在收入划分上也由省直接对县进行划分,同时省也把转移支付、专项资金补助、资金调度、债务管理等经济权限下放到县的一种管理体制。二是行政直管,人事权、审批权、经济事务管理权上,都由省与县直接“打交道”。

突破口选在了问题最为集中和尖锐之处——财政。2008年的十七届三中全会提出,要推进省直接管理县(市)财政体制改革,有条件的地方可依法探索省直接管理县(市)的体制。2009年的中央一号文件再次重申了这一要求。同年7月,财政部公布《关于推进省直接管理县财政改革的意见》,明确提出了省直接管理县财政改革的总体目标,即2012年底前,力争全国除民族自治地区外全面推进省直接管理县财政改革。

现有的统计资料显示,目前全国共有18个省份,4个直辖市正在实行财政省直管县改革,约占全国省/市/2/3。也有专家介绍,随着近两年省直管县力度的加大,目前约有80%的县已经实现了财政上的省直管。

积极的改革措施取得了公认的成效——县级财政实力提高,公共服务能力增强;县域投资环境改善,经济发展活力增强;行政效率明显提高,“市刮县”现象得到遏制;城乡统筹能力提高;为加快解决“城乡分治”问题提供了有效途径。

然而,财政上的改革并不是省直管县的全部内容和实质性转变。“由于行政管理体制上,这些县市仍然归属于地级市管理,市里向县里要钱,县里能不给吗?因此财政直管只是放缓了县级财政向市级流动的流速,而没有解决根

本性问题”,竹立家说,“这就需要行政上的省直管县及时跟进”。

省对县的行政直管,意味着一个行政层级的减少,途中将遇到的部门利益、政府间关系、干部安排等一系列“硬骨头”。不仅如此,如果推行此项改革,一些下辖上百个县的省能否直接管得过来,也是个大问题。这又触及到省级行政区划的调整问题。其敏感度由此陡然倍增。

“在我国东西部经济社会发展不平衡,地域面积差异较大的前提下,目前广泛推行省直管县体制还有相当大的难度。”汪玉凯对本报记者说,中央对此问题的表述是“有条件的地方可以探索”,那么在省级行政区划暂时稳定的条件下,可以选择人口稠密、行政区域面积较小、经济社会发展高度发达的地区进行试点,但需要注意几个变量。

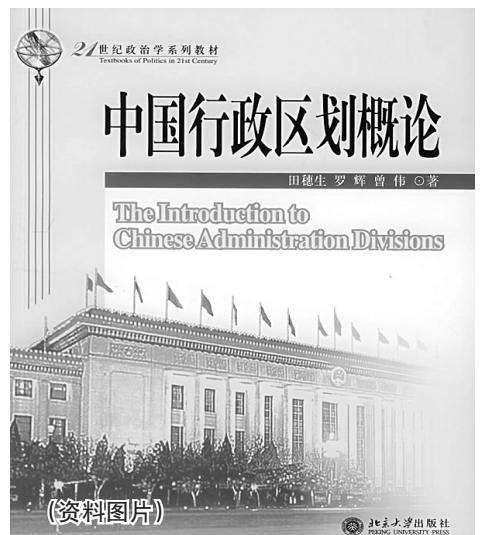
变量一,省级政府要简政放权,向县级下放权力,减少省级行政事务量,以利于直管数量众多的县市政府。

变量二,推动包括高速铁路、高速公路在内的交通基础设施建设和完善,“至少县委书记和县长到省里开会不再耗费大量时间成本”。

变量三,推动电子政务和信息公开建设,改变传统的行政处理模式,提高行政效率。“省直管县在减少行政层级的同时,也可以遏制跑官要官现象。虽然矛盾和困难很多,但行政管理体制上的省直管县是管根本的,在适当的时候高层应下决心稳妥推动。”竹立家认为。

“十二五”期间,我们将按照党中央和国务院的决策,有条件的地方可依法探索省直接管理县(市)体制。”孙秀东说,行政管理体制上的省直管县,未来仍将积累经验,持续探索。

据《瞭望新闻周刊》



(资料图片)