

# 百姓福祉才是真正的“国计民生”

国庆长假结束,相信不少游客通过一次长假旅游,放松了身心,恢复了活力。但也有些“坏消息”传来,冲淡了长假带来的好心情。

## 何时休假应让公民有更多选择

一则报道说,甘肃敦煌鸣沙山月牙泉景区特色旅游项目——骑骆驼备受青睐,每天从早晨5点半到黑“马不停蹄”,但还是不能满足游客需要。驴友们只能给骆驼增加饲料而不能让骆驼休息,导致已经连续两天出现骆驼劳累致死。

这只是景点人满为患的一个小例子。据全国假日办假日旅游信息的最新通报显示,长假期间,数十个景点访问量超过正常量一倍多,部分景区游客日访问量超过最佳接待量数倍甚至十倍。比如,南京中山陵的访问量是最佳接待量的10倍,厦门鼓浪屿为最佳接待量的9倍。网上有人编出顺口溜:“华山数万人滞留,黄山游客爆满,故宫人山人海,长城不分内外。”

这种全民集体旅游的方式难以避免产生“人累景更累”的后果。问题是,这种方式为何产生?有人呼吁游客要理性,但对于中国的游客而言,表面上看,去什么地方、怎么去、跟谁去,都是自愿的选择。但是在最关键的一点——时间上,他们却远远缺乏选择的自由。长途旅行必须有相对较长的集中时间,但是中国游客在一年之内符合这一要求的时间段只有两个窗口——国庆和春节。春节的习惯是回家团圆,那么国庆就成了唯一一次适合长途旅行的时间窗口。以中国十数亿人口之众,哪怕五分之一的人口选择此时出行,不造成上述情形,绝无可能。

正因为中国人的旅行是随着放假的行政指令而走,所以考量这一问题也应放到公共治理的范畴来进行。长期以来,我国的社会治理保留有一种“运动式”的模式,其特征是政府通过自上而下的调度,对某些突发性事件或重大的社会难点问题专项治理。这种治理思维渗透到各个社会领域,乃至延伸到国民的休闲度假方面,这便是集中休假制度。

在某些领域,通过“运动式治理”,攻坚克难,形成社会气氛,或有其一定合理性。但在另一些领域,比如国民的休假上,这种方式行之无效。而高速公路免费这样的公共政策,则在事实上强化了这种治理思维,它在“引导”人们进行运动式的集中旅游。

解决之道亦很简单,既然管不好,那不如交给社会自己去解决。怎么变?落实带薪休假制度,由公民个人和单位协商,决定该何时休假——在休假或旅游这件事情上,公民个人显然比政府更明白自己的需求是什么。他们一定会选择明智的时间出行,大多数人不会一头扎到人堆里去。

唯此,交通拥堵、景区超负荷运作等问题,才可迎刃而解,敦煌的骆驼也才能够保全性命。否则,讨论是否恢复五一黄金周,或者高速公路是否应免费,无异于舍本逐末。 楠木

10月,是属于诺贝尔奖的月份。而法新社最新的报道称,今年的诺贝尔文学奖将很可能在中国作家莫言和日本作家村上春树中产生。

## 关注诺奖背后的文学生态

若即若离的诺贝尔文学奖,总是牵动着无数国人的心。在年复一年的失望之余,莫言今秋可能与诺贝尔文学奖亲密接触的噱头甫一曝出,有着深深诺奖情节的国人再度像被打足了鸡血——顿时涌现出难以抑制的亢奋。然而,穿过亢奋的迷雾,我们到底该津津乐道于奖项,还是当下的文学命运呢?

前不久,曾获茅盾文学奖的《白鹿原》终于搬上银幕,此片未映先火。如果考虑莫言张艺谋搬上银幕《红高粱》的大红大紫,足见严文学在浅阅读时代依然可以保持足够旺盛的生命力。然而,类似的经典似乎只属于过去。近年来无论是“茅奖”还是“鲁奖”,最令人关注的往往不是最终脱颖而出的“杰作”,而是弥漫于作品评价过程中的诸多“八卦”。虽然有少数作品经改编成影视后,短期内也曾获得过不错的票房或收视率,但很难像早些年的“茅奖”作品那样,真正成为一代或者几代人心中不可磨灭的印记。

费解的是,尽管一边是传统文学奖项遴选出的作品难以赢得读者,另一边却是“中国文学处在最好的时候”的高论。再者,在某些畸形评比下,文学进步的动力——文学批评之风居然日渐萎靡,甚至有堕落到“红包批评”的迹象。层出不穷的“腰封王”现象,何尝不是当今文学生态扭曲的写照之一?

记得几年前,王蒙在与80后作家对话时曾坦诚地指出,80后作家“没有昨天”,引得社会深思。王蒙这里所指的“昨天”是对历史文人的丰富积淀,这是老一辈文学工作者的优势。当然,真正的文学具有强大的包容能量,不仅要容纳博大的历史人文知识,还必须勇于将敏感的触角伸向现实。2010年度诺贝尔文学奖得主、秘鲁作家略萨造访中国时也指出,“文学是对现实的批判,是一种变化和变革”,“文学应具备社会意义,不应远离政治,不应远离社会。”由此看来,真正的文学至少不应回避现实,不应缺少独立思考。也就是说,如果包括影视的文化载体只能拿历史说事,在戏说与穿越中猎奇解构,透支或扭曲历史,这肯定不属于健康的文学生态。

莫言倘若能得诺奖,我们当然乐见其成。即便莫言获奖,一个奖项也并不足以真正反映当前国内的文学生态。相较于莫言可能获奖的亢奋喧嚣,最应思考的倒是,这是现实文学生态下的偶然特例,还是一个可以复制的良好开端呢? 禾刀

据中央媒体报道,在近期的专项检查中,发现某些央企的下属企业成了环境违法行为或安全隐患的重灾区,有的甚至涉嫌严重违法。

垄断央企出现重大污染和安全事故,近年来不少地方屡有发生,不算新鲜事,但在这些事件中有涉涉事央企表现出来的心态却不能不让人警醒。某些企业在善后处理、原因调查等各个环节,不仅没有愧对公众、愧对国家的谦卑,反而以本企业“关系国计民生”为由,不愿担责、拖延整改,暴露出潜意识的“××级央企”的傲慢与优越感。

何为“国计民生”?环顾多年来不少个案,在被特殊利益群体所绑架的行业格局中,种种似是而非的观点经由特殊利益群体的研究机构和代言精英,以貌似公允的方式形成话语霸权,甚嚣尘上谬种流传。从而基本常识往往遭到遮蔽,基本逻辑屡屡被有意误导,是时候正本清源、去伪存真了。

其实,唯有老百姓才是真正的“国计民生”。孟子言,“民为贵”。这早已成为中国传统儒家社会的共识。而在当今中国,更是将“以人为本”放到了发展的核心价值和终极目标的高度。

故而,不管是“国计”还是“民生”,归根结底还是要服从于“民生”;故而,老百姓才是真正的国计民生,任何忽略、损害老百姓根本利益的所谓“国计民生”行业或企业,都是对“以人为本”理念的偏离与悖拗。

因此,亟须尽快厘清一些似是而非的概念、辨析一些既成事实的陈规。

是不是有些“南郭先生”混进了“国计民生”的队伍,有必要进行一次全面廓清和清理。这原本不是难题,但在现有利益格局下,往往成为某种“老大难”式斯芬克斯之问。某些“自然垄断”行业,确属关系国民经济命脉和国家安全需要,有必要控制在政府手中,哪怕垄断难免带来高成本和低效率;但也有不少垄断巨头,纯属“不自然垄断”,是计划经济后遗症的体现、行政性垄断之恶果。后者往往宣称“为国为民垄断”,使手段维护垄断地位、维持准入门槛,千方百计“赖”在垄断堡垒中甘之如飴。这些年来,银行、电讯、航空等行业打破垄断的尝试,尽管与公众期望值仍有不少差距,但足以证明一个道理:某些“关系国计民生”的行业,放开竞争并不会损害“国计民生”,相反更有利于

国计民生。对一个行业或企业而言,“事美国计民生”与“遵守基本底线”不应该形成冲突。这些“基本底线”包括:其一是市场公平竞争的底线,其二是法律和政策的底线,其三是社会责任与义务的底线。仅以第一条为例,多年来政府一直鼓励民营资本进入垄断行业,然而,在庞大的既得利益集团、巨大的“软抵制”力量面前,民营资本即使勉强挤进垄断行业的某些下游环节(如加油站),也往往遭到“掐脖子”的生存威胁。顶层意义上的“事关国计民生”与中下游某些环节的“适度市场化”之间,是否截然对立、必然引发利益冲突,答案本应简单明了。至于某些垄断巨头因管理混乱而导致重大事故,因漠视法规而造成严重贪腐、因责任心缺失而对一方水土形成慢性污染……

这三条底线的坚守与否,都与公众福祉息息相关。如何让让口口声声“为国垄断”、“关系国计民生”的某些垄断巨头,对此形成发自内心的、触及灵魂的认识,唯有打破不必要的垄断,引入竞争鲶鱼。除此别无他路。

徐锋

### 闹心的保障房

2012年,武汉组织对2006年以来已交付使用的79个保障房项目进行了排查,确定了50个存在渗、漏、裂等严重质量问题的项目,其中17个为重点督办项目,同时还确定了14个存在电梯质量隐患的项目。(据《武汉晨报》) 漫画/朱慧卿

### 5块钱过节费风波

“中秋节,每个员工发5块钱过节费,怎么过节啊!”双节前夕,一条网帖在网上炸开了锅。不少网友痛批公司是在“打发乞丐”。随即,涉事的鹤山安帕电路板厂在接受记者采访时先是称“月饼质量差,不能发月饼”,接着又称“每人发几百,厂就会倒闭”。(《羊城晚报》) 漫画/朱慧卿

## “门票降了,收入反增”的启示

今年湖北6家5A景区全部降价,成为全国景区门票降价幅度最大的省份。从湖北省旅游局2日发布的数据中可看到,6大顶级景区旅游收入不降反涨,涨幅最大的景区,收入接近去年10月1日的四倍。(《扬子晚报》)

门票降了,收入不降反增,耐人寻味。门票降价,必能吸引更多的游客,游客多了,吃玩用玩等消费一体化,对景区来说是滚滚财源,只要价格合理,让游客感觉物超所值,必然用脚投票,大胆消费,甘心消费。相反,过高的门票价格必然吓阻游客,如果景区门可罗雀,赚谁的钱?低票价除了要算经济账,也要算社会效益账,能够赢得良好社会评价,提升景区美誉度,这是花多少钱都买不来的。

门票价格下降,收入不降反增,对其他景区乃至其他行业都是一个提醒。一味追求高票价,并不明智,高明的经商之道在于,要吸引住消费者,必先赢取消费者的欢心,消费者被吸引了,愿意消费,才能实现双赢乃至多赢。当然,不宜沉溺于“门票降了,收入反增”的狂欢之中,还应该作出更细致乃至更长远的辨析。首先,人数过多可能破坏景区生态,因此门票收入应用在

景区的维护上。其次,门票降了,游客多了,但服务不应贬值。景区的配套设施应到位,服务措施要周全,才能保证游客乘兴而来,高兴而归。

此外,有个话题不能不提,景区降价虽然是好事,但降价只是第一步,离公共资源免费化还有很远。自然景区本来就是大自然的恩赐,是中华儿女共同享有的公共资源,圈起来坐地起价,显然背离了公共资源公有化的属性。

日前,经济学家韩志国提出了一个名为“公共福利饥渴”的概念,依据是一个高速公路免费收费就引起巨大反响,高速公路变成停车场、垃圾场,说明公众的公共福利饥渴。诚如斯言。 秦淮川

## 仅靠道德约束不了游客“随手扔垃圾”

据新京报报道,黄金周期间,在北京著名餐饮街簋街及什刹海景区、香山公园等地,每日垃圾处理量较平日翻倍增长。环卫工人感叹:游客别随地扔垃圾,我们就能省很多力气。

这些年来,习惯了旅游的国人,似乎还没有适应公共生活的法则,很多人在公共场合的表现远不如在私人环境的表现。事实上,这也是“随手扔”的国人屡屡遭到道德恶评的原因所在。也因此,提高国民素质、呼吁文明出游,不仅不过时,且还远远不够。

不过,公共环境的治理,不仅需要

私德,同时也需要必要的治理手段。其一,“随手扔”的落点是景区任何一处地方,而从游客的角度出发,如果游客能够很方便地找到可以承载垃圾的容器,是不是就意味着“随手扔”的几率会大大减少?可见,黄金周景区垃圾翻倍的背后,也折射出管理方的应对迟缓乃至低效。

其二,簋街上游客爆棚,昼夜欢饮,这一事实由来已久。为什么直到现在还会出现服务员直接将餐厨垃圾泼大街的现象?餐饮服务行业的垃圾处理本来就是一件大事,预先不做垃圾分类、回收乃至界定权责之类的功课,事到临头,只靠几个外地进京的环卫工人体力清运,当然不可能管得好堆山的垃圾。

亿万民众倾巢出游,无论如何都是一次严峻的考验。如何制订出有针对性的预案、措施,进而逐步形成制度化的治理,值得有关部门深思。 胡印斌

据报道,国务院发展研究中心资源与环境研究所副所长李佐军日前透露,有关方面正在酝酿对汽车征收排污费,目前处于论证阶段。尽管,有关征收汽车排污费的消息早就出现,有些地方也有动议,但是至今仍然没有权威说法,而近日此事再次引发舆论热议,仍然说明了民众对这一议题的关心。

## 开征汽车排污费 仍需谨慎

随着这几年我国汽车保有量的迅速增加,汽车尾气越来越成为大中城市空气污染的主要来源。因此,为了控制汽车的使用强度,有必要提高汽车的使用成本,这或许是有关部门讨论开征汽车排污费的背景。

然而,一项政策的出台,有其客观的政策目标;但这个目标是否与其他更为重要的目标发生冲突,则需要深入分析。而避免公共政策走偏的最优路径,就是把公共政策付诸公共讨论。从多方面而言,开征汽车排污费未必是最优的办法,这个政策似乎还需要谨慎地考虑以下几个因素。

第一,征收汽车排污费是否能够达到预期目标。当前很大一部分汽车,是以公车以及企业用车的形式存在的。征收汽车排污费对个人使用汽车的行为会有影响,但恐怕对企业用车影响不大,企业正常经营需要用车,对车使用成本的弹性要明显小于个人;更重要的是,汽车排污费恐怕对公车更不会有约束力。在“三公”经费公开仍然不够具体的情况下,征收汽车排污费恐怕很难控制公车的使用。

第二,这项政策对扩大消费带来的影响还需要研究。“十二五”规划提出,“把扩大消费需求作为扩大内需的战略重点,进一步释放城乡居民消费潜力,逐步使我国国内市场总体规模位居世界前列”。当前个人拥有汽车,大都是城市的中等收入群体,这个群体是中国未来扩大消费的主体。开征汽车排污费,无疑在当前居高不下的油价上再度增加车主的用车支出,抑制这部分群体的消费潜力释放。因此,这里需要思考的是,如何同时兼顾“控制汽车使用强度”与“扩大消费”两个政策目标,尤其防止两个政策目标之间的冲突。

第三,假设汽车排污费的征收与扩大消费之间不存在冲突,那么还需要考虑的是社会的接受度。换言之,这个费用的开征,是否需要经过社会大多数人的同意。不少专家提出,把汽车排污费打入汽油价格中,如此一来,油价将再度上调。不出意料,社会反对之声恐怕不会少。

减排是我国向国际社会承诺的政策目标,无疑需要实现;扩大消费是我国经济发展方式转变的根本,无疑也需要实现;社会公平是经济发展最基本的前提条件,无疑需要保障。从这三个约束条件出发,汽车排污费未必是最优办法。

事实上,由于我国经济社会运行中的矛盾,大多是结构性矛盾,控制城市汽车使用量,用“减法”可能比用“加法”好;加法就是开征汽车排污费;而减法,核心就是大幅减少各种名号的公车,全面推进车改。如果这一招能真正推进,加上环保税等开征,恐怕大中城市的空气污染情况要大大好转。 北方

10月7日,央视《每周质量报告》播出节目“假宽带真相”,节目中详尽揭露了一个困扰网民多年的老问题——“在花高价买了宽带服务之后,却发现网速并没有明显提升”。清华大学网络中心副教授在节目中接受采访时表示,全国固网宽带用户达到的实际带宽仅是标称带宽的55%,网民在带宽上花的钱将近一半都是冤枉钱。

## 网速缩水一半 收费也该减半

“假宽带”一词并不新鲜,早在去年12月时,国内独立第三方调查机构DCCI(中国互联数据研究中心),就发布了一份《中国宽带用户调查》报告。报告中称,中国绝大部分用户正在使用“假宽带”,即实际速率低于运营商提供的名义速率的宽带服务。

但面对这样的“假宽带”,用户往往很难判断,这到底是受到带宽共享、传输损耗、服务器响应慢等因素影响,还是因为被宽带运营商所“欺骗”,因而也就很难维护自己的权益。在这方面,国外有些经验可以借鉴。

比如,美国运营商AT&T向宽带用户提供测速软件,如果网速低于名义网速的80%,用户可以投诉并立刻得到解决问题的答复。与之相比,我国网民使用的平均网速只有名义网速的55%,这显然不仅仅是“技术损耗”,而是有更多的“人为因素”。

本次央视《每周质量报告》所揭示的,正是宽带“又贵又慢”背后的部分真相。因为运营商长期吃“铁饭碗”,不仅导致他们缺乏开拓市场提高服务的动力,更导致二级乃至三级小运营商借机“大包干”,以代理之名行“分级垄断”之实,将一级运营商省级共享的模式复制到城市甚至小区,把手头有限的宽带资源卖给尽可能多的用户,从而以近乎行骗的手法获取暴利,造就了有中国特色的“假宽带”。

可以发现,中国式“假宽带”背后的根源问题,正是垄断。根本的解决办法,当然是破除垄断。不过,对消费者来说,当务之急还是要做到明白明白消费,少花冤枉钱。因而,监管部门或许可以委托第三方机构,为网民提供科学准确的测速服务,帮助消费者鉴别家中的宽带到底有多“宽”。对于那些宽带造假、网速缩水的运营商,应勒令其按照实际带宽提供服务,退还消费者所交的冤枉钱。同时,对存在明显欺诈行为的运营公司,还要追究其法律责任。

中国的网民已经数以亿计,面对“所有宽带都是这样”造假的情形,监管部门不能再回避问题,即便一时拿不出治本的办法,对这种靠行骗牟取暴利的行为,也要加强监管,挽回消费者的经济损失。 伯通