

“人为造城”带不来健康的城镇化

最近,媒体爆出十垠欲投资千亿元“削山造城”。而此前“削山造城”的榜单中,已经有兰州、西安、延安等一批城市。城镇化在有些地方似乎有异化之虞。

李克强副总理新近强调,推进城镇化,核心是人的城镇化,关键是提高城镇化质量,目的是造福百姓和富裕农民。要走集约、节能、生态的新路子,着力提高内在承载力,不能人为“造城”。这番话有助于人们正确理解城镇化的内涵,对城镇化工作的艰巨性有更清醒的认识。

城镇化是我国经济发展的必然趋势。国家要强大,人民生活要富裕,必须实现工业化和农业现代化;而工业化必须走集约发展道路,因此必然要扩张城市经济或崛起新的城市;农业现代化必须逐步告别小规模农业生产方式,提高农业规模经营水平,为此必然要使大量农业人口转移到非农产业,进入城市经济部门。工业化和农业现代化必然伴生城镇化。在城镇化过程中,城市人口会逐步增长,农业人口则会逐步减少,一些村庄会消失,全国人口布局会发生重大调整,这些变化都无可避免,我们应该乐见其成。

但是,在推进城镇化过程中,如果我们的政策不协调,对城市发展急于求成,甚至“人为造城”,就会影响城市发展质量,造成资源浪费,甚至危及社会稳定。健康的城镇化应该有三个基本标准,一看城镇化是不是有利于优化经济结构,提高国民经济的整体效率;二看城镇化是不是有利于我国中产阶级发展壮大,并使社会各阶层人民共同分享城镇化利益;三看城镇化

是不是有利于提高社会稳定状态。归根结底,成功的城镇化应该是以人为本的城镇化。

从近些年的城镇化实践看,如果对目前体制机制不加改革,对某些现行政策做调整,城镇化能否健康推进很是令人忧虑。工业发达国家的城市化过程多是中产阶层的崛起过程,我国因为房价畸高、农村土地征收制度不尽合理,导致城镇化过程难以伴随中产阶层的崛起,甚至让人担忧相反的过程发生。

从目前形势看,做到以人为本的城镇化,必须尽快解决两方面的问题。一是要尽快改革土地制度,明晰土地产权,更新土地规划理念。要加大农地保护力度,用农业保护区制度替代基本农田保护制度,更好地保障农业现代化。中央政府紧紧抓住这个管理控制环节,将其他土地使用和规划权下放给地方,同时要求地方强化市场对土地供求的影响,减少政府的行政干预。

二是有序推进农业转移人口向城市集中,坚持农民自愿原则,发展适度农业规模经营。防止城市资本圈占农地时出现不公。

现在,一些地方纷纷推出庞大的“削山造城”计划,而在居民权利保障方面进展不大。这些无不还是延续一种陈旧的城镇化观念,还是重物不重人。新型的城镇化不是简单地摊大饼,而是城乡居民权利的扩展和更加有效的保障。此时,各地最应该做的,或许不是急于抛出一个个庞大的造城计划,而是停下来,想想这些年的城镇化有没有“以人为本”的欠账,有哪些制度的藩篱需要拆除,又有哪些城乡居民权利的短板需要补上。(转载自《新京报》)



贫困县“拳王精神”是个啥精神?

□ 椿梓

中国首个职业拳王熊朝忠近日衣锦还乡。其家乡马关县政府举办了表彰大会,奖其现金75万元,并打算再奖一套住房。但住房之事被开发商揽下,给财政省了七八十万元房钱。接下来,县政府还将出资为熊朝忠拍一部传记片、出一本自传书、修一条通往他所在村的柏油路。对于舆论所泼的冷水,官员回应说,会在其他地方压缩开支,省出奖励资金。该官员称,“我们更多的是表彰这种‘拳王精神’。马关是一个国家级贫困地区,我们希望马关干部职工能够学习这种精神。”

世上确有很多精神值得学习,譬如自强不息精神、英勇献身精神、大公无私精神和廉洁奉公精神。但马关县推出的“拳王精神”,笔者则是首次听说。说起来,一切先进人物、先进精神,都值得咱平庸之辈学习。拳王的奋斗精神自然也不例外,但对于“拳王精神”,却不知从何学起。

笔者深知,“拳王精神”打败其他精神,独树一帜地获了重奖,无愧“拳王”称谓。但我又搞不懂,为何贫困地区干部职工特别需要这种精神,莫非此精神真有脱贫致富功效?为何学习“拳王精神”必须先重奖、后学习,莫非只有钱的威力才能提升这种精神?真要是那样,我担心咱

们精神没领会,神经先错乱。

说白了,所谓“拳王精神”就是“自强不息精神”,据说熊朝忠在成为拳王之前,干过农民、矿工、修理工等职业,很了不起。当地官员之所以标榜其“拳王精神”,想来并非打算号召全县人民都练拳击,而是觉得在偌大马关县,有自强不息精神的人多了去,不能都发奖金。但拥有“拳王精神”者只有一个,将来恐怕也不可能出第二个。

说起来,成功人物在成功之后,并不需“提钱重视”;可他们在成功之前,却无人愿“提前重视”。地方官热衷于给成功人物贴金,本质乃给自己贴金,以向世人昭示自己培养了人才。你要是建议他们将这笔钱作为未来人才培养基金,他们一定会喊穷。

至于马关县官员所称的“在其他方面节省”,县里开两会“连鲜花都没摆”,也同样幽默。这个中央对各地下达的厉行节约精神,现在居然成了马关县重奖“拳王精神”的理由。看来,你要是让他们为扶危济困而节约,估计也是件没底的事儿。

看来,所谓“拳王精神”的背后,隐藏着许多精神,包括:未经审议随意支配财政经费的“领导拍脑袋精神”、热衷于树典型的“政绩塑造精神”等。

何时才能给“烟草院士”一个说法

□ 苑广阔

拖延14个月未果的“烟草院士”一事,终于激怒科学界。1月15日,在中国“‘减害降焦’,科学还是骗局”研讨会上,谢剑平赖以获得院士提名的“减害降焦”研究成果,被多名工程院院士、专家直斥为“伪科学”和烟草业骗局。

“烟草院士”事件已经纷纷扬扬闹了一年多,至今仍然没有一个最终说法。有关方面这种模棱两可的态度无疑引发了科学界更大的质疑和不满,于是一次声势浩大的声讨行动再次出现。首先有一点应该肯定,那就是众多的专家、学者之所以抓住“烟草院士”不放,并非是出于个人恩怨,而只是本着求真求实的科学精神以及对公众身体健康负责的社会责任感。

相比之下,“烟草院士”谢剑平一方就“低调”了许多,社会各界几乎听不到他们发出的声音。然而在公众看来,“词穷”的背后是“理亏”,正是因为“减害降焦”的所谓科研成果经不起科学的检验,所以谢剑平作为争论漩涡的关键人物,一直在刻意躲避外界的

关注,不是他不想回应,而是无法回应。

控烟问题不仅仅中国所面临的一个社会难题,同时也是世界范围内所面临的一个社会难题。很多国家也都在如何控烟减少烟草的危害上绞尽脑汁。那么,关于“烟草院士”研究成果如果真的有效,世界上其他国家或烟草公司不可能不来“取经问道”。

直接的证据和间接的证据都表明,“烟草院士”的“科研成果”,最大的作用不是帮助公众减少烟草带来的危害,而是帮助烟草公司卖烟。这不但与一个科学家的公共使命相背离,有违科学伦理精神,而且也与一个国家的国际责任同样相悖。作为已经加入国际《烟草控制框架公约》并作出控烟承诺的国家,不见采取什么像样的控烟举措,却允许这种缺乏科学依据的“科研成果”间接帮助烟草公司卖烟,无论如何都是不妥当的。

“烟草院士”事件闹得越久,影响越坏,包括中国工程院在内的相关部门和单位,应该加快调查的进度,尽快给这些义愤填膺的专家、学者,也给公众一个科学的结论,一个实事求是的说法。

私车无年限 安全标准未降低

□ 洪乐风

1月14日,商务部、发改委、公安部和环保部联合公布了《机动车强制报废标准规定》,对小、微型私家车无使用年限限制,但将行驶“上限”定为60万公里。对此,有人庆贺年限放开,不再担心平时开得较少的爱车报废;也有人希望进一步取消年检制度,觉得“车辆年检就是收钱”。步入汽车文明的全新时代,价值判断的分歧何以弥合?

规范引致的观点分歧本属正常。但相比使用年限无限制,强制年检制度既花时间、又需付费,显然费力不讨好。

可以说,伴随科学技术的进步,汽车使用的安全系数与寿命必然不断增长。不再规定强制报废的年限,有其进步的合理性。但从汽车文明的“安全带”的角度看,年限无限制并不意味着安全标准的降低。因为,年检制度没有变,驾驶距离有限制,同时也规定了若干强制报废的情况,这些都在客观上保障了“安全带”的不松懈、不变形。

当然,年检制度本身仍须不断改进。面对

群众对验车的形式、内容、尤其收费的意见,特别是被广泛报道的“黑验车”,相关部门应当有所作为,应通过制度改革让验车成为交通“安全带”的关键环节。须知,包括验车在内的一切交通执法的不规范,都会造成安全隐患的上路畅行,相当于往“安全带”的插口里塞进小卡片,不仅会堵塞制度报警的蜂鸣,还将引起群众对交通执法的不信任,对交通安全的罔顾与漠视。

其实,时代对“安全带”的理解也在与时俱进。曾经的并行不悖、不相撞,已成为安全的底线要求。习见的交通拥堵,不会对车主心理健康产生影响?当“安全带”约束范围不断延展,“少开一天车”的绿色出行本身也有了安全与健康的味道。从这个角度看,“距离”而非“年限”的限制条件,是否也在引导公众少开车,有倡导搭乘公共交通出行的深意?

因此,弥合分歧,凝聚文明驾驶的共识,关键还在“安全”二字。只有将“安全带”的驾驶文化深深植入驾驶者的观念意识中,安全规范才能得到最广泛的认同,“四轮驱动”的时代节拍也才会愈行愈稳健。

打击票贩子要区分“倒卖”与“代购”

□ 毛立新

代购火车票收“辛苦费”会否受罚?1月15日下午,南昌铁路公安处有关负责人告诉记者,“按照规定,凡是对火车票面金额加价超过5元的都属于倒卖行为,凡是票贩子倒票被抓3次以上(含3次),一律送劳动教养。”

临近春运,车票日渐紧张,在此关口,警方强调严打“倒票”、严惩“黄牛党”,实有必要。但宣称“3次以上(含3次),一律送劳动教养”,似有于法不合;且全国政法工作会议明确要推进劳教制度改革,亦应少用或不用劳教,而以治安管理处罚法和刑法为处理依据。更重要的是,在已实行车票实名制的新背景下,有必要重新审视“倒卖”行为,并将其与合法的“代购”行为相区分。

在车票实名制之前,旅客身份不确定,谁持有车票,谁就是旅客,因而“倒卖”火车票问题无法根治。火车票持有者即为所有者,转手即为“倒卖”,因此,亦无法区分“倒卖”与“代购”之界限。

基于此,铁道部、公安部等部门曾联合下发文件,把“不具备代办铁路客票资格的单位和个人,为他人代办铁路客票并非法加价牟利的”一律界定为“倒卖”。由此导致,有偿“代购”只能转入地下市场。据此,南昌铁路警方称“凡是对火车票面金额加价超过

5元的都属于倒卖行为”,是有其来源的。

但问题是,购票实名制出现,即为解决“倒卖”问题而来。在实名制背景下,旅客须凭有效身份证件购票、取票,旅客的身份一开始就是特定的,客票一旦交付,其与承运人之间的运输合同即告成立,人证票相符才能乘车,“倒卖”已成穷途。此时,无论谁持有车票,旅客的身份都是唯一的、固定的,从而基本上消除了转手“倒卖”的可能。

实名制出现,也为有偿“代购”的合法化消除了障碍。对于一些不具备网络、电话订票技能,或者难以自行购票的人员而言,委托他人以自己的名义购票、取票,是一项客观需求。更重要的,由于旅客身份固定,他人的代购、代取行为,已不具备“倒卖”特征。这一重大变化,为区分“代购”与“倒卖”提供了可能。

“代购”所体现的是一种委托劳务关系,代购人提供劳务、收取适当劳务费,这已完全不同于“倒卖”中的“加价牟利”。在市场化和实名制的背景下,适当放开火车票“代购”市场,无疑既能减轻购票人流给铁路部门带来的压力,又能充分满足公众需求。

当然,为保障旅客的资金安全和个人信息安全,须对“代购”机构进行必要的管理,比如,要经工商管理部门登记注册,领取营业执照,收取的劳务费标准要经过物价部门核准等。