

湖北众多希望小学遭废弃沦为猪圈



杨大鹏站在招牌残缺的希望小学前,心中很不是滋味

在湖北省长阳、嘉鱼、大悟等地,大量希望小学被废弃,甚至沦为猪圈、鸭圈。或许,有人认为这是特殊历史时期客观条件下造成的。即便如此,对筹建失范、管理失职这种主观责任,是否又会有官员出来承担?

2008年11月20日下午,在湖北省长阳县黄家坪村大鵬希望小学。一条被锁着的黄狗,一看见杨德坤走近,便快乐地摇着尾巴。而当杨大鹏也试着走近时,黄狗却高声狂吠、目露凶光。在黄狗面前,两人的境遇迥然有别。但这条黄狗不知道,杨大鹏才是它栖身的这栋房子的真正主人。

1997年,杨大鹏花了将近10万元,建成全县第一所以农

民企业家名字命名的希望小学。希望小学废弃多年后,杨德坤以1000元的价格,从村委会租了整座学校,用来堆放杂物。黄狗也就是随着杨德坤一起住进了学校,履行它看管财物的职责。除此之外,猪、鸡、鸭也成为这里相对独立的主角,在曾经的希望小学里,自由自在地生活着。

像大鵬希望小学一样,众多的希望小学沦为家畜们快乐的天堂,那曾经琅琅的读书声,早已远远地消失,而产生这种结局,却是缘于多年前运动式办教育滋生的诸多隐患。

履行对已故女友的承诺

杨大鹏的老家,在清江边上,沿着清江出县城不到10公里,便是杨大鹏的家乡长阳县黄家坪村所在地。在简易公路边,大鵬希望小学在初冬的暖阳里,孤独而又恬静地矗立着。

这所希望小学的背后,隐含着一个人凄苦的爱情故事。杨大鹏告诉记者,他之所以在当时条件并不太宽裕的情况下,拿出近10万元建小学,是为了替自己死去的女友还愿,希望小学就是女友生命的延续。

1993年,杨大鹏在广州番禺打工时结识孙颖,两人很快确定了恋爱关系。孙颖在离开家乡前,曾在长阳县黄家坪小学当过一年多的代课教师。由于母亲病重需要医药费,而代课教师工资很低,孙颖不得不离开学校南下打工。杨大鹏说,孙颖非常热爱教师这个职业,几次跟他提起,如果将来有钱了,一定要在家乡建一所希望小学,自己去那里当教师。

不料,两个月后,孙颖在一

次车祸中去世。

伤痛之后,杨大鹏把捐建希望小学当作对恋人的承诺,几年后,便付诸了行动。

一天,家人给他打来电话,要他回家参加村里的一个会议。此时,他已经掌管着几百号人的建筑队伍。杨大鹏来到村委会办公室时,会议已经开始了。会议的主要议题是,为翻修破旧的村小学,要求村里每人捐资250元。

杨大鹏在那时就有了自己的想法,他决定在自己的村子里,践行对女友孙颖的承诺,将整所学校的建设费用全部包下来。于是,他对村干部们表态,这所学校他来出钱建设,大家出点工就可以了。

两年后突然遭停办

杨大鹏的提议,很快被反馈到当时的津洋口镇政府,并得到有关领导的首肯。第二天,杨大鹏与该镇党委书记田科举见面,商定了捐建希望小学的细节。

此时正是暑假,破烂不堪的杨家坪小学在学生离校后,显得空旷而寂寥。为了确保下学期如期开学,杨大鹏很快将78000元现金投入到工地建设中,并从县城拖了30吨水泥、3吨钢筋到学校。1997年8月,一栋拥有3层楼6间教室、一个操场、粉刷一新的学校建成了。

11月20日,记者在杨大鹏希望小学的前坪看到,这栋还不算太旧的学校,却堆满了各种杂物,而“大鵬希望小学”6个竖写的大字招牌,已经残缺不全,只剩下“大鵬希”三个字,而“望小学”三个字已经不存在了。

杨大鹏说,学校只办了两年

就被撤销了,全部学生被迁到邓家坝小学就读。

“直到现在,也没有人对我作过这所学校为什么不办的解释。”杨大鹏说,当时这里要建学校,有关部门应该是经过深思熟虑的。希望小学不应该只有这么短的寿命,这么短时间就停办,当初何必建这所学校?

希望小学命运绝非孤例

在长阳县,杨大鹏捐建的希望小学的命运绝非孤例。

被称为长阳第一所希望小学的原黄柏山乡猫儿冲村希望小学,现在已经养起了猪。

长阳县黄柏山乡是革命老区,1995年,宜昌市团委、长阳县民委共同捐资10万元,建成了这所希望小学。5年后的2000年,学校由于生源不足被迫停办。

同样,津洋口镇合子坳村的春华希望小学是当地人赵春华捐建的。和前述两所学校一样,现在,春华希望小学也已不复存在,已成为村委会的办公楼。能够显示当年历史的一行字:“赵春华先生身居闹市,怀揣乡情,深知文韬安社稷,科教兴百业,春华捐资故里,意在丰硕秋实”。

长阳县教育局党委副书记田明岳告诉记者,由于一些原因,该县原有519所小学,撤并后,只剩下99所。这当中,也包括不少希望小学。

“全民办教育”滋生隐患

在杨大鹏看来,导致他所捐建的希望小学只运行两年就被撤并的命运,一个主要的问题是,有关部门在筹建时,缺乏

科学的预测,缺乏统筹规划,“如果知道只办两年就停了,我绝对不会建希望小学,而是会考虑另外一种方式来献爱心”。

11年后,杨大鹏再次见到当年担任共青团长阳县委书记的覃德双时,感慨不已:“当初如果直接把钱给团委,情况可能会是另外一种样子。”他说,在他知道希望小学要由青基会统一管理的信息时,学校已经建到第三层,接近完工了。

长阳县教育局党委副书记田明岳讲,上世纪90年代,该县类似杨大鹏、赵春华这样的社会爱心人士主动捐建的希望小学不在少数,但更多的是通过青基会建设的,还有一些是由当地乡镇村组自筹资金建设的学校,全县有440个村级单位都在建学校。

当时,流行的两句口号是:“人民教育人民办,办好教育为人民”、“再穷不能穷教育,再苦不能苦孩子”。在这种带有运动式色彩的全民动员下,村办小学蔚然成风,有的甚至一个村出现了几所小学。

1993年,长阳县将教育权下放到乡镇,采取分级办学分组管理的模式,一直延续到普九教育的结束。而在普九期间,又正逢生育高峰期,“当时的预测也是这个时候作出的”。1998年普九结束后,长阳县才发现教育布局出现问题,并于2000年进行教育资源的大规模整合,集中办学。

谁来承担废弃之责

事实上,类似长阳县出现希望小学遭闲置的情况,在全国很多地方都存在。

对此,中国青基会于11月20日作出了回应。

中国青基会常务副理事长顾晓今说,有关报道见报后,湖北省青基会立即派人进行了调查。根据调查核实的情况,湖北省青基会在长阳县共援建希望小学18所,目前正常使用14所,被撤并4所。除此之外,宜昌市和长阳县团组织在1997年和1998年共援建了30所小型希望小学。由于农村小学布局调整,有21所村级教学点被合并到邻近的完全小学,目前正常使用的还有9所。

“有关媒体关于长阳县建有76所希望小学的报道,在长阳县教育局没有得到证实。”顾晓今说。

他表示,为了新建希望小学持久稳定发展,避免撤并风险,中国青基会在希望小学建设管理规则中,增加了学校应为乡村完全小学,在校学生人数不得低于270人的规定,同时,规定新建希望小学的选址必须符合当地农村中小学教育布局调整计划,15年内不被撤并。

“依据《公益事业捐赠法》相关规定,希望小学如确需撤并,要坚持希望小学牌子不丢、希望小学捐赠资产不丢的原则。”顾晓今说,由于希望小学全部属于政府规划的公立学校,在希望小学建设资金中既有捐赠人的捐款,也有政府的匹配资金,希望小学建成后,其公益财产随着学校管辖权转移给了政府教育行政部门,因此,政府有义务对这部分公益财产承担管理责任。

据《法制周报》

“火车票价市场化”是个坏东西

今日视点

“市场化”是不是好东西,很多时候也是要根据具体情况来判断的,比如说,垄断行业在价格上的“市场化”,通常就可以理解为“涨价”的代名词,当然不是好东西。

11月28日的《新京报》报道,铁道部副部长陆东福27日下午透露,国家未来会考虑火车客运价格的市场化改革。他解释,目前国家正在研究煤电的价格机制,作为“煤电油运”的重要一环,铁路运价也在国家宏观价格改革的战略布局中。他称:目前铁路的运价还是要经过国家批准,批准之前我们不能做任何变动。至于火车票价市场化改革的方向,铁道

部的希望是“保本微利”,陆东福进一步解释:实现铁路可持续发展,应该是在保障公共服务的基础上,也为运输企业的生存发展创造比较好的环境,如果长期运输成本和价格背离,就会扭曲我们交通运输工具的资源分配。

我们经常能听到垄断行业要求“市场化”的声音,当然,“市场化”的,只能是价格,而不是行业竞争。这一点,在水电气等资源性商品中体现得尤其充分,比如成品油,行业不能市场化,民营加油站的生存空间被“批不到油”不断挤压,可两大巨头却在国际油价上涨的时候不断要求价格市场化。当然,如今国际油价惨跌,两大巨头就不会提价格市场化了,反正这个所谓的“市

场化”,总是垄断行业手中的一个面团,想捏成什么样子、什么时候捏,都是他们说了算。

这种“选择性市场化”的习惯一旦养成,尝到了甜头的垄断行业自然就收不了手了,铁道部表示要让火车票价市场化,不过是习惯使然罢了。

可惜的是,消费者吃亏吃多了,对这套“选择性市场化”的把戏,已经能够轻易地一眼拆穿——你不是说要搞市场化吗?为什么不在列车运营环节引入竞争搞市场化,而单单要在车票上搞市场化?只体现在车票上的“市场化”会带来什么样的后果,已经不言而喻——火车票一旦脱离了政府定价这个龙头,大规模涨价就是一种必然。

我很怀疑,铁道部副部长

陆东福在提出“火车票票价市场化”这个构想时,有没有想到铁路运营的性质?有没有想过自身的垄断地位?有没有想过火车票的公益性?按照正常的逻辑,身为副部长的陆东福对这些问题都心知肚明。既然如此,仍要抛出一个“火车票票价市场化”的构想,那就只能以极端自利来形容了。如果这个构想是想试探舆论的反应,那么,请陆副部长去各大网站的留言版看看网民们的愤怒,答案就很清楚了。

如今国家正在加大铁路建设的力度,我们知道,这些投资大多是纳税人的辛苦钱,用纳税人的投资来做自己“票价市场化”的生意,铁道部也未免太不厚道了吧。(冬晖)

“亿元副局长案”需要污点证人

【法的精神之王琳专栏】

近日流传的“舞王”大火掀出“亿元资产公安副局长”一事,终于得到了深圳市检察院的官方回应。该院副检察长唐泰来称:“媒体和社会上流传在陈旭明家中搜出现金千万、天花板装满现金、陈妻狂烧钞票、陈在舞王持有干股等,根据检察机关所掌握的情况,这些说法是没有事实根据的。”

《现代快报》11月27日)既然媒体的报道没有“事实根据”,那么“事实”何在呢?按照发布会公布的消息,“陈旭明分三次收受王静的奸媳费共计人民币6万元。”至于社会上流传的陈旭明其他行受贿问题,“目前尚不能证实。”此消息立即在网上掀起轩然大波。多数网友质疑这把“舞王”遮风挡雨的“保护伞”含金量也未免太低。更有媒体刊发评论直指“检察官为贪官辩白是咄咄怪事”,质疑检方立场混乱。在我看来,为促进真相早日搞清,以法律的理性作进一步的追问也许更为可取。

首先,检方公布的实为“9·20火灾事故”中杨周武等7人涉嫌职务犯罪的查处情况,而非针对陈旭明涉嫌巨额财产来源不明罪或涉嫌巨额受贿罪。作为“9·20专案”中的当事人之一,陈旭明仅仅因为玩忽职守和特定的受贿(即接受“舞王”管理者的行贿)被调查。因此,检方声称对“陈旭明其他行受贿问题,目前尚不能证实,将继续予以关注。”当然,从媒体披露的一些信息来看,检察机关不但应予关注,还应展开进一步调查。与审判权的“不告不理”不同,侦查权是一项主动的权力。最高检也多次强调,要善于从新闻媒体中挖掘职务犯罪线索。在“二亿副局长陈旭明”的传言甚嚣尘

上时,在媒体信誓旦旦称“陈家天下装满现金、陈妻狂烧钞票、陈在舞王持有干股”等并非空穴来风时,检方称“目前不能证实”是逃避不过去的。不能证实,就要明确证据,检方也有义务提供足够的证据来消除民间的合理揣测,从而平息汹涌的民愤。

其次,应当承认受贿犯罪的查处有其特点跟难点。行贿与受贿通常发生在双方当事人之间,既没有目击证人,也没有犯罪现场可还原,证据的调取的确不易。这实则是对检察官调查能力的考量和挑战。除却检察官自己要提高与犯罪嫌疑人的较量之外,于立法层面,亦可考虑已在国外得到颇多司法实践肯定的“污点证人”制度。只有在法律上给予先招供者以从轻、减轻甚至免除处罚的诱惑,攻守同盟才会在内部被攻破。其实只要关注一下最高检察院每年公布的查办贿赂案件数字,就会发现,对受贿的打击和对行贿的打击严重不均衡。对行贿人的“宽松”处理事实上被潜规则了。与其让潜规则大行其道,造成反腐败中的“选择性失明”与“选择性执法”,倒不如将“污点证人”合法化。以期通过分化利益同盟来打击和预防腐败。

其三,从媒体的“2亿”到检方公布的“6万”之间,尚存大片的信息公开,检察院没有任何借口回避。立场含混,拒绝互动的新闻发布会事实上也将检察机关拖到了涉嫌“玩忽职守”的边缘。已成民众关注焦点的陈旭明案本为检察机关提供了树立权威、重建公信的宝贵机会,若一味回避焦点,或大搞选择性公开,事件的推进只会使当地检察机关陷入困境,孤立无援又难以突围。(作者系海南大学法学院副教授)

没有竞争,就别提“市场化”

第二落点

网民们对“票价市场化改革”很不领情,一些网民甚至极度郁闷地说:“教改让俺们交不起学费,房改让俺们买不起房,医改让俺们看不起病,票改必将让俺们坐不起火车。下一步,若衣食住行都来凑热闹都改革,俺们老百姓就只能去喝西北风了”。网民们的态度虽然很情绪化,但道理是有的。不是吗?一些原本是公共民生服务的垄断行业,这些年难道不是被“改革”得越来越会从老百姓口袋里掏钱了吗?

价格市场化并非独行侠,要让其科学、透明、有序、公正地运行,必须有公共资源经营的商业化作为前提。铁路经营的市场化是什么?是铁路客运、货运体制顺应市场机制的发展,引入更多的企业参与经营与竞争。没有市场竞争,就没有真正意义上的市场化。火车票的单方面市场化,

归根结底是垄断利益在作祟。垄断是市场经济良性发展的绊脚石,首先是行政垄断,少数人决定大多数的公共政策,让民众面临上学贵、看病贵、房价高、出行难。另外是资本垄断,少数占有公共资源与资本的机构决定资源与资本的流向,结果一些机构“抱团扭曲”公共政策和市场竞争的行为一再发生。

比如铁路老大,往往就是以“考虑运输企业的发展”为涨价借口,一次次让经营市场化胎死腹中,让票价市场化变相登台。在今年全球经济寒潮早降之时,在我国数千万外出务工者提前返乡之际,铁路老大有些坐不住了,便欲单边推出票价市场化来为春运涨价早早埋下政策伏笔。显然,这与铁路部门多年来所称的“恢复性调价”之声如出一辙。对换了一件“火车票市场化”马甲的“涨价”,负有监督责任的部门应该保持高度警觉。(周明华)

谁来保证“微利”不成暴利

第三只眼

如果铁道部希望的只是“保本微利”,那么我很疑惑的是:现在铁路部门难道长期处于亏本状态吗?何况,铁道部该是一个企业的名字吗?有企业以国家部委的名字命名的吗?既是为民服务的政府机关,而且一切投入和成本皆由纳税人埋单,要那“微利”作甚?难道政府部门提供公共服务,也得讲究一个利润?铁道部如此不惜名誉亲自加入利益博弈,是不是有点太不避“政企不分”之嫌了?

更值得追问的问题是,一旦“价格自主化”了,谁来保证火车票永远只是“保本微利”?“微利”具体又该怎么个“微”法?国家对垄断行业实施政府价格管制,乃是遏制垄断行业非道德行为的必要举措。否则,垄断企业的“生存发展环境”倒确实是好

本版邮箱: wfwbxyh@vip.sohu.net