

富豪“挤占”道德模范名额该不该？

北大学者建议让企业家另外参加专门评选,南京学者认为无必要

常州市道德模范评选,由于有不少身价过亿甚至百亿的企业家参选,其中创新创业类道德模范20位候选人中有十几个老板,引起了当地不少市民和网友的争议(详见今日快报封16版)。就这一话题,快报记者对话民政部专家咨询委员会委员、北京大学社会学系教授夏学奎和江苏省委党校法政部副教授刘青。



夏学奎

企业家和一般公众要不要分开评选？

现代快报:企业家参选道德模范并不鲜见,不过,在常州还是引起了质疑。

夏学奎:现在不是有优秀企业家评选吗,获得相关称号的企业家可以在相关领域做出更大贡献。陈光标就获得过这样的奖项。企业家和一般公众可以分开评选。在道德模范评选这样的大型活动中,一般公众参选,可能就比较难以竞争得过企业家们,因为可能有其他因素吧。

刘青:我觉得没有这个必要,还是可以合在一起评选。在市场经济社会,那种孜孜不倦为社会做贡献的行为当然要受到褒奖,而在我们的社会,让一些企业家成为既在经济上成功也在道德上有建树的人物,未尝不可。如果我们不

单纯以仇富的眼光去看这样的评选,那么这样的评选并无不妥。如果在更大的范围里,既把一般的人放在道德楷模里,又把那些相对有钱的人放在里面,那么就有了在我们这样的社会里包容性增强的风向标意义。

现代快报:这种优秀企业家的评选可能更多的是给人一种专业性评选的感觉,而道德模范评选的范畴更广。

夏学奎:可以对企业家进行专门的评选,比如说社会公益、社会责任心等项目评选,给他们一个名分,鼓励他们增强道德意识、社会公德意识。企业家和一般公众不要混在一起评选,混在一起,有时候就可能变味了。更有可能减少一般公众的机会,减弱对一般公众的激励作用。

刘青:一个人,不因为他贫穷或富裕,就必然道德与不道德。我们赞赏、推崇一切服务社会的勇

》争鸣

之一

夏学奎:企业家和一般公众可以分开评选

刘青:我觉得没有这个必要,还是可以合在一起评选

之二

夏学奎:一般公众参选,可能就比较难以竞争得过企业家们

刘青:这不是特别问题,关键是按什么标准遴选道德模范



刘青

有钱人喜欢沽名钓誉,引起人们的反感。

刘青:这种事确实有。一些人确实有自我满足的欲望,出钱去买名声,而且由于他们有更多的社会资源,所以更容易宣传自己,也更容易得到社会的印象分。同时,我们还要看到另外一个方面,现实当中,我们确实有很多好的社会评价往往集中于一些有钱人或精英身上,社会荣誉也对其过度集中,而恰恰是在这种过度集中的过程中,我们发现了一些问题,所以也让人产生了反感情绪,以致去质问这种评选是否公正。

能不能改成“超女”模式,取决于组织者

现代快报:面对争议,当地有关部门回应称,道德模范的概念可以拓宽。如何解读这句话呢?

刘青:这句话是对我们以前的一些传统观念进行了修正。

现代快报:一些网友说,这些企业家有的可能是“被参评”,而也有企业人士证实,是政府通知企业家参选。

刘青:现在很多评选还是在延续既往的办法,就是分级别、下指标、分名额,在这个过程中,有的人没有积极参与,但是最后却当选了,而这并不是参选人问题,而是主办方的问题。那么能不能改成“超女”、“超男”那种形式呢?这其实也是取决于组织者。不管怎么说,公众在呼唤更科学、更民主的遴选。快报记者 刘方志

气、责任、牺牲、自律的精神与行为,而不在乎其是否贫穷与富裕。

现代快报:你提到的陈光标也曾获得过全国道德模范的荣誉。

夏学奎:全国性的道德模范评选可以,地方性的道德模范评选企业家和一般公众最好还是分开评选。

刘青:夏教授担忧一般公众的竞争性不如企业家,我觉得这不是一个特别的问题,最关键的问题是,常州等地区是按照什么样的标准遴选道德模范的,并且是不是客观公正。只要客观公正,那么无论是放在一起还是不放在一起,都没有关系。

社会荣誉的过度集中也让人产生反感情绪

现代快报:实际上,常州的道德模范评选也有分类,比如说“创新创业类”中,企业家就占了多数,而这也引起了人们的质疑。

》直言南京

本该雪中送炭的棉衣成了马后炮

数九寒天,南京市城管局要给全市8000名环卫工发放棉工作服,这是好事。但算算日子,这批本该雪中送炭的棉衣却成了马后炮。

南京市城管局局长许卫宁说,这批棉工作服本月25号前后才能发放到位,25号?!17号已经是三九的最后一天,昨天就是四九开头。俗话说“三九四九冰上走”,三九四九是最冷的日子,到25号,四九都快过去了,环卫工们这个时候才拿到棉衣,真不知道该开心还是苦笑。

时间上的严重滞后,据城管局解释是有原因的——这笔制作棉衣的资金,并不是每年都有,所以并无现成的程序,今年算是个特例,所以从资金划拨再到制成

棉衣,需要一个比较长的过程。这番解释的意思,大概就是办以前没办过的事,就跟新车一样需要一个磨合期吧。但说实话,这样的解释并不能成为“好心办坏事”的理由——南京已经入冬这么久了,既然有心帮助环卫工们御寒,为什么这批棉衣到现在还在赶制?说到资金划拨有个过程,更是让人无语——现在是城管局先将资金下拨到了各区环卫所,再由各环卫所自己联系厂家进行赶制。你看,一来二去,时间就这么浪费掉了。城管局为什么不直接联系一个厂家统一定做呢?这样程序简单、节省时间,还能确保质量,避免出现各区环卫所赶制棉衣进度不一致的情况。遗憾的

是,城管局并未从环卫工们的实际需要出发简化程序,反而在按部就班中浪费了宝贵的时间,把雪中送炭搞成了马后炮。

考虑到环卫工的辛苦,决定拿出一笔钱给他们定制棉衣,这是一件好事,也是在办实事。现在的问题是,就是临门一脚差了点。城管局发棉衣发出笑话,说到底,还是领导层民生意识不够强,否则的话,不可能气定神闲地说出“25日前后就能拿到棉衣”,那架势,好像不知道南京已经冷了这么长时间一样。前段时间广州市市长劝年轻人多租房少买房,拿自己举例子说“120平方米的政府宿舍租金才600多,政府还有补贴”,网友惊呼其为“不食人

间烟火的市长”。现在南京城管部门说“棉衣25日前后就能拿到”,多少也有点这个味道吧。进一步说,年年冬天环卫工们都冻得不行,城管局应该早就有帮助环卫工们御寒的意识才对。冬天的凌晨在街上扫地有多冷,领导们从温暖的办公室里去体验一次,就很清楚了。

为民办实事很重要,能不能把实事最大程度办好,也很重要。能不能把事办好,很大程度上就取决于政府部门能不能站在老百姓的立场考虑问题。如果办事顾头不顾尾,不能时时以民生为出发点,就很有可能闹出“四九尾巴上发棉衣”这样的笑话来。

(本报评论员 赵勇)

》公民发言

盛产亿万富豪 北大且慢骄傲

中国校友会网《2011中国大学评价研究报告》出炉,北大连续4年名列中国大学排行榜榜首。最引人注目的是,北大造就的亿万富豪多达79人,连续3年成为中国高校“造富摇篮”。

(1月18日《华商晨报》)

在市场经济条件下,学而优则富,早已成为现实。北大造就出这么多亿万富豪,当然有其值得称赞的一面。但遗憾的是,高等教育的首要目的,不是造就了多少亿万富豪,而是培养了多少大师级和多元化的各种人才,以及他们的科研成果对推进社会文明进步所做贡献的大小。这,才是考量大学生命力如何的“普世指标”。

“大学之大,并非有大楼也,乃有大师也”。美国独立战争以来,不少具有世界影响的人物都出自于哈佛,诺贝尔奖得主就有40多个。上个世纪30年代的北大,还有胡适、朱自清、王国维、沈从文等大师级教授、学者,现在数以千计的北大教师,谁能与之比肩?在数以万计的北大校友中,出了几个国际顶尖级科学家?好像一个都没有。所以,在这个意义上,即使全球首富乃至排名前十的富豪都毕业于北大,北大恐怕也未必能跻身全球一流大学的行列。

在内地大学精神越来越稀薄、大师级人才日趋稀缺的当下,中国校友会网接连几年拿北大的“造富能力”说事,不知是在褒北大还是在贬北大?倘若北大沉醉其中,以“造富能力”居首为荣,事情怕就麻烦了:往后若干年,哪怕国家投入的资金再多,通过“掐尖”生源质量超好,北大充其量也只能成为“中国富豪培训基地”,与严格意义上的世界一流大学或将渐行渐远,甚至,与北大自身的办学精神,离最基本的大学精神,也将会越来越远。更令人担心的是,如果北大的“创富能力”引得其他高校跟风不止,大家都不搞学问,搞“创富能力”竞赛,那问题就更大。(徐林林)

》中国观察之樁樁专栏

“天价过路费”到底是谁的成就?

交通运输部1月18日举行新闻发布会,有记者就河南平顶山“天价过路费”问题向副部长翁孟勇发问。翁副部长回答说,没有收费公路的政策,就没有中国交通的现状,也没有农村公路取得的这些成就。

想起来了,翁副部长这话的句式,与“没有拆迁就没有新中国”、“没有我们强拆,你们知识分子吃什么”等这些官话,颇为相似。这话在网上招来一些板砖,是可以预见的。但仔细想想,作为交通管理部门的官员,他这般表述,实属正常。

不正常的是,为何我们交了税还要交费?我们的交通建设成就为何非得靠高收费实现?“天价过路费”又是谁的成就?联想到咱们这儿交通领域是腐败多发地带,而河南省交通厅先后有四任厅长因腐败落马,我们当然不会

相信,这昂贵过路费所创造的“成就”只是架桥铺路。

我大抵相信公路收费对中国交通建设是有显著贡献的,这个道理实在太浅显了——钱多,当然可以把事儿办得像样一些。就像学生出钱多,就可以进入贵族学校享用优质资源;又好比,既收费又有拨款,许多地方的交通管理部门办公大楼建得像白宫,成为各地标志性建筑。只要公权力机关把手伸得再长一些,还可以通过征收“医疗建设费”,在医疗卫生行业创造“成就”;征收“呼吸费”,在大气治理方面取得“成就”。但是,有没有人想到,并不是所有的公民都出得起价钱享用优质资源。

平顶山“天价过路费”事件的发生,根本原因就是农民无法承担过路费之重。想想看,农民时建

锋通过挂假军牌逃费368万元,而他本人营利也才20万元。这无疑是通过过路费之重的最鲜明写照。

有一组数字大家已经烂熟于心:全世界收费公路总长约14万公里,其中有10万公里在中国。翁副部长也说到,现在世界上大概有60多个国家采用公路收费政策。但很显然,60个国家的收费总里程加起来,也不及我们一半。同时还要想想,那60个国家在收费之外,有没有像我们这样征收燃油税?鉴于目前咱们这儿许多二级公路收费站没有完全撤除,因此就形成了既征税又收费的怪象。而根据我国2004年11月1日起实施的《公路收费管理条例》,技术等级为二级(含二级)的公路不得收费。6年过去了,翁副部长还在告诉我们,已在17个省取消了政府

还贷的二级公路收费站。这,又算不算交通部门的一项“成就”呢?

好吧,即便是这60多个国家真的跟我们一样收费,那在全世界也属于少数派吧,为什么我们不跟大多数国家学“免费公路”呢?说到底,还是收费公路带来的巨大利益作祟,让相关利益方都舍不得吐出这块肥肉而已。

没有止境的公路收费,带来了交通部门的政绩或“成就”,但也给民生带来沉重负担。过路费不仅加大了车主的出行成本,而且直接抬高了物价、客车票价。交通发展的成果应造福于民,而不是造“负”于民。但现在,公路收费依然不休,而且这钱也不知到底有没有完全用在交通建设之上。

(作者系资深时事评论员,有新著《异论中国》问世)