

人民日报盘点各地形式主义称： 形式主义已成社会公害 必须斩断背后“利益链”

自3月29日起,人民日报连续刊发读者来信,聚焦身边的形式主义,10日,人民日报盘点各地形式主义,称其已成社会公害。

文章称:在当下中国,形式主义的触角伸延到了社会各个角落。无论是在党政机关还是企事业单位,无论是上级机关还是基层单位,无论是领导干部还是一般职员,无论是日常工作还是社会活动,形式主义如影随形,似乎只要有人的地方,就都能寻到它的踪迹。尤其令人忧虑的是,形式主义之风已渗入学校这块净土,甚至浸入幼儿园,使幼小的心灵遭受毒害。

在众多关于形式主义的读者来信中,四川泸县方洞镇向阳社区张世森的来信让编者印象深刻。他说,他曾在原单位党支部亲历过一件帮扶农村困难党员的事。支部让每名党员填写一张帮

扶农村困难党员表,写上了帮扶对象姓名、帮扶项目规划、措施,甚至还有帮扶效果等内容。其实,他们对帮扶对象长得什么样、家门朝哪开、家境究竟如何一概不知,更谈不上有什么资金或物质上的支持,至今他也不知这些困难党员生活状况如何。作为一名党员,他心里感到非常内疚。他说,“形式主义败坏了党风,受伤的是群众”。

文章称,形式主义成为一大社会公害,其恶果人们有目共睹,如过多过滥的庆典、研讨会,不仅耗费大量人力物力财力,加重群众负担,而且助长铺张浪费、脱离群众等不良风气。但形式主义之风为何能刮遍社会各个角落,畅行无阻?这背后的原因,不能不令人深思。

形式主义是个老问题,不仅现在在,古已有之。“楚王好细腰,宫中多饿死”的故事众人皆知。形式主义泛滥成灾,有历史渊源也有现实根源,有个人主观因

素也有客观因素,有体制机制上的问题也有制度安排上的问题。还有一个重要原因是,对某些人来说,形式主义能带来诸多“好处”:一是得到领导的赏识,有利于个人的“成长进步”;二是短时间内政绩“凸显”,很有“面子”;三是工作“省心、省时、省力”,逃避了脚踏实地干正经事的劳苦;四是能带来貌似经济“效益”,给自己及其小集团捞好处等。

正因为“好处”多多,所以不难理解,为什么“观赏”工程、形象工程层出不穷;为什么文山会海、迎来送往应接不暇;为什么“坐着车子转,隔着玻璃看”的检查比比皆是;为什么节日庆典名目繁多;为什么研讨会、论坛活动泛滥成灾……可见,要铲除形式主义这个社会公害,就必须斩断形式主义背后的“利益链”!

近日,全国已开展清理、规范庆典、研讨会、论坛活动的工作。期盼清理的各项措施能落到实处。

据人民日报

»对话



刘小冰

就形式主义的“发展”和如何遏制形式主义,昨晚,快报记者与南京工业大学法律与行政学院刘小冰教授进行了对话。

现代快报:当下,在地方,搞形式主义似乎有回潮的架势。

刘小冰:我觉得,近年来形式主义确实回潮了,而且回潮得相当厉害。从某种意义上说,也非常“制度化”、普遍化。

现代快报:这种“制度化”的提法比较特点,为什么这么说呢?

刘小冰:形式主义实际上已经成为一种规则了,无论是显规则,还是潜规则,都是实际存在的,已经成了一种“制度化”的形式主义了。形式主义不是一个孤立的东西,它已经和官僚主义等紧密结合在一起,让老百姓苦不堪言。而且,形式主义本身也是一种形式,它的背后是由其他很多东西支撑着的。

现代快报:为什么形式主义会如此“偏执”,怎样来遏制呢?

刘小冰:形式主义的本质是欺上瞒下,其目的是追名逐利。“欺上瞒下”和“名利”是形式主义本质性的东西,既是根源,也是表现形式。对一些基层干部来说,他们的位置决定于上级,所以就会“欺上”,而“瞒下”,是因为普通百姓影响不了他。解决形

式主义问题已经喊了很多年了,除了要摆正“上下”的定位问题,还要把作风问题给解决好,因为有的人就是好大喜功。此外,要做好监督工作,对形式主义老百姓是很清楚的。

现代快报:有人质疑,一些地方的干部搞形式主义,受处理的好像不多。

刘小冰:我注意到,也有因为搞形象工程而受到处理的,但是这种处理是不成比例的。对于一些形式主义的问题,其实上级也知道,自己更是清楚,但是大家都装聋作哑。讲到底,还是一个如何让老百姓的监督发挥作用的问题,还是一个如何建立一个好的用人机制的问题。特别是,对搞形式主义者要加大责任追究的力度。

现代快报:近期,媒体也披露了一些地方投入甚巨的形象工程,这和过去“低成本”的形式主义形成强烈反差。

刘小冰:从某种角度讲,可以把今天的这种形式主义说成是新形式主义,老的形式主义是动动嘴,新形式主义是动用了公权力,动用了纳税人的钱来搞面子工程。应该说,新形式主义继承了老形式主义本质的东西,就是欺上瞒下。而它对于老形式主义来说也有了发展,这个发展主要表现在对权力的运用和对公共财政的运用比以前更大了。从另一个角度说,对国家的危害也更大了。而在这种“公形式主义”之外,一种“私形式主义”也在社会生活中广泛存在,比如为了面子做一些事情,搞得自己和别人负担很大。这种“私形式主义”为“公形式主义”提供了一个社会基础,这是必须引起注意的。

快报记者 刘方志

近期媒体曝光的形象工程

1 河南省郸城县斥资近千万元建设一条4.5公里长的观光铁路,铁路沿线无任何景点可供观赏。这条观光铁路建成4个月来,一直没投入运营。

2 安徽淮南欲耗资3亿建地标“球拍大厦”。安徽省淮南市打算为当地兴建地标性建筑——一座150米高的“乒乓球拍”形状的宾馆大厦,外配“足球”、“篮球”等4座体育馆。

3 福建福鼎种“无根树”应付上等级检查。福建省福鼎市部分地区违规占用农民土地办工厂,为应付上级检查在地上插无根树,检查过后将树拔掉。

»热点纵论

对“高晓松醉驾”的愤怒从何而来?

高晓松被拘了,因为醉驾。没错,这个高晓松就是以那首《同桌的你》,打动万千多愁善感的莘莘学子的那位知名音乐人。可惜,这次“同桌”不是同书桌而是“同酒桌”,酒桌之后是醉驾。

9日晚,高晓松驾车在京发生交通事故。经酒精检验,高晓松每百毫升血液中酒精含量243.04毫克,已构成醉酒驾车行为,因涉嫌危险驾驶罪,高晓松被北京警方刑事拘留。(5月10日《法制晚报》)

“高晓松醉驾被拘”成了昨日各网站和微博的热议话题,高晓松不是醉驾入刑的第一人,却是名头最大的一个,可算醉驾被拘的第一名人吧。

名人的关注效应,是“高晓松醉驾被拘”成为昨日热门话题的重要因素,但却不是唯一因素。至少还有两点重要原因,成为此事被迅速热议的助力。一是此前与情鼎沸的药家鑫案,二是日前莫少聪等明星的吸毒案。这本是两起风马牛不相及的案子,和高晓松本不该存在关联牵扯的,但药家鑫案一审之后,高晓松在微博上放出“狠话”:“即便他活着出来,也会被当街撞死,没死干净也会被补几刀……另外鉴于西安音乐学院学生集体支持药家鑫,今后音乐界将不接受他们,生命都漠视的人都会爱音乐吗?”就是这种崇尚私力救济的“撞死”“补刀”“替天行道”以及封杀一切的暴力论调,引起舆论大哗。

没想到,昨天的围观者成了今天的被围观者。在高晓松醉驾之后,编剧六六就翻出高的这条微博,并说:“我把高晓松的这条围脖翻出来,给自己也提个醒。遵纪守法,做个不危害社会的普通人。”上述微博中透出的道德高调和暴戾之气,在六六这句质朴之语中,应该羞愧无地。就算如宿醉乍醒还残存一些“酒气”,在网友此番的“起哄围观”中,也该消解殆尽了。

但事实并非如此,前不久莫少聪吸毒获释后复工,其经纪人称“小祸是福”,曾引来如潮质疑。这样的福祸转换,确实让人瞠目结舌,只要还有基本的耻感,都不应将吸毒视为增进自己

演艺事业的“借力点”。可惜,高晓松醉驾事件中又有了这眼熟的一幕。高晓松好友小柯表示:“高晓松反倒觉得这是件好事,因为可以借此沉淀一下。”这里的“借此沉淀”和莫少聪事件的“小祸是福”,何其相似。这话也让高晓松事后“对不起,永不酒驾”的承诺显得轻飘飘的,如酒后醉话一般。正如那艺术签名,让人觉得醉驾如此危险的犯罪行为,竟也成了可以“沉淀”的“可遇不可求”的艺术事业接力站,这样的态度,也难怪大家有这么大火气。也许高晓松醉驾最大的价值只是在于,他的名气成为了醉驾入刑法律意识普及的最好契机。

(李晓亮)

»中国观察之椿桦专栏

“货车通行证”提高了多少物价成本

怪事多见,但所有的怪事都能找到根由,譬如最近引起广泛关注的菜价问题,一边是菜贱伤农,广东与山东各有一菜农因此自杀;另一边却是城里的菜价依旧坚挺,叫你不吃不起。这等怪事的原因出在哪?咱们先看看5月9日的央视《经济半小时》节目。节目披露,2010年中国物流总费用占国内生产总值比重约18%左右,比发达国家高出一倍,过高的物流成本导致我们的不少商品价格畸高。

显然,物流成本过高,并不是物流公司与货车车主的错,他们实际上也是受害者。虽然当天的节目没有详细交代物流成本是怎么高起来的,但大多数国人大概都能轻易找到其背后的推

手。推手之一,是石油价格,我们有非常强势的垄断巨头,有近乎只涨不跌的油价联动机制;推手之二,便是公路收费,我们有世界上最长最密集的收费公路,占了全世界70%的里程,平顶山“天价过路费”事件大概可以让我们领教什么叫“雁过拔毛”。

这是与物流直接相关的两大推手。它俩干起活来很卖力,因此他们可以拿走物价构成中的大部分。但其实,还有一个推手力量也很强大,只不过隐藏得稍微深一点儿,它的名字叫“货车禁止入城”。央视节目中屡屡提及货车车主送菜之艰难,让我联想到城乡交接处俨然货车司机的咫尺天涯。而这条难以跨越的界线,正好促成了包括蔬菜在内的商品价格

的两极分化,高物价在城区那头,低物价在城外那头。

查找过往的许多报道,你会发现,“货车禁止入城”是许多城市的一个共有特色。很多人搞不清楚,货车到底犯了什么错,但是当有关部门提醒你可以办通行证入城和开出高额罚单时,这个疑问就迎刃而解了。货车进城,是物流运输的最后一个环节,但这个环节产生的成本其实比千里迢迢的运输成本还要过分。譬如,西葫芦在山东产地价格是5分钱一斤,运到北京五环外的批发市场,批发价变成了两毛五,到了菜场卖到了一块钱一斤,是产地收购价的20倍。而进城最后一公里的费用比前面一千公里的费用还要高出150%。这

其中,货车进城的成本被拿走了多少,不难推算。

“货车禁止入城”等等这些物流成本,事实上使物流企业、货车车主、消费者、菜农等环节,都成了受害者。其实,推高物价的因素,还不止上述物流环节。市场中的乱收费、乱罚款,都可能发挥作用。从5分钱一斤的西葫芦,到一块钱一斤的西葫芦,这其中的大头,便属于那些盯着罚款经济的人。

稳定物价症结在哪儿,降低物流成本、整治乱收费、放开货车入城,就是最好的办法之一,但依附于货车禁行之上的罚款经济能够寿终正寝,那些管理部门会不会放下这块肥肉?却又是一个巨大的问号。

(作者系资深时事评论员)

»公民发言

高铁票价要降不妨开个听证会

针对“有些高铁的运营时速调整为300公里”,铁道部新闻发言人王勇平表示,高铁降速后票价会降低,“通过适当调整速度以降低票价,可以让更多的旅客承受,满足多样化的市场需求”。(5月10日《新京报》)

“高铁降速后票价会降低”,这是个好消息,但作为一个普通消费者,我心里还是有点疑问——“适当降低的票价”究竟打算降多少,以什么标准判断这种降低的“适当”?即将开通的京沪高铁的具体票价,到底应该怎样“研究制定”?要化解这样一些疑问,不能仅靠铁路部门单方面闭门“研究”——公众只能被动地等着被“提前告知于众”,而必须以更加开放和广泛参与的方式,如举行价格听证会的方式,付诸公议、公论。

实际上,就高铁票价举行价格听证,并不是一个什么过分的要求,而是《价格法》早就明确的法定程序,依据该法23条,“制定关系群众切身利益的公用事业价格、公益性服务价格、自然垄断经营的商品价格等政府指导价、政府定价,应当建立听证会制度,由政府价格主管部门主持,征求消费者、经营者和有关方面的意见,论证其必要性、可行性”。

遗憾的是,高铁票价却始终没有严格依法履行这样的价格听证程序。2008年京津城际高铁开通运行时,没有进行价格听证;2009年武广高铁、2010年郑西高铁开通运行时,同样没有进行价格听证。面对舆论质疑,国家发改委去年5月曾作出回应,“将根据全国高铁运营和车票试行运价实施情况,适时通过法定程序举办听证会,调整高铁车票价格”。现在一年又过去了,京沪高铁马上也即将开通了,而且铁道部也已明确承诺“高铁要降价”、“将提供多种票价模式”,高铁票价补上“听证”这一法定程序的时机,显然已经到来——不能再往后推了。

(张贵峰)