

乳业国标之争谁在背后公关

马彦明

在乳业专家王丁棉关于“中国乳业标准全球最差”的观点引起轩然大波后,光明乳业总裁郭本恒成为首个站出来公开支持该观点的企业家代表,然而郭言甫出,即被光明乳业代其收回;而王丁棉本人昨天也向记者表示,自己最近备受各方压力和“公关”。(7月11日《京华时报》)

不管是“各方压力”还是哪些方面方面的“公关”,看样子都是背后进行的。否则,像这样备受关注的热点问题,媒体不报道是不正常的。然而我们大家都不知道,“哪些方面”给王丁棉及郭本恒说了什么或表示了什么,那么“公关”一定是背后运作的

了? 往往是这样,说实话的人最不受待见,特别是那些妨碍到某些利益、进而有可能被定义为影响“大局”的实话,说多了就会有人要你闭嘴,甚至将你列入“黑名单”。接下来就是你可能要“被服从大局”或某些需要而必须闭嘴,甚至改口。

去年,研究食品科学的何东平教授说,“全国每年有200万吨到300万吨地沟油回流餐桌”。见报第二天,何教授便召开新闻发布会紧急改口。而私下里他给记者打电话说,“压力很大”,各级部门和领导曾给他打电话。

哪些部门给教授施加压力,打电话的领导都是何许人也,肯定是不能说的。这会儿,王丁棉与郭本恒也一样不能说,能公开说有人在“公关”已经够高调了。其实无需说,我们也能猜个差不多。乳业国标之争,其中有基于认识与看法不同的道理之争,但更有利益之争,有人站在社会公众利益一方,有人站在行业利益一方,当然,其中的集团利益与其他带有私利性质的利益,也是明显存在的。利益之争也没什么不正常的,为己也好,各为其主也罢,人,终究都是理性经济人,或者说都具有这种本性,程度不同而已。但是不同观点应该放

在桌面上,阳光地进行,并且要以理服人,而不是以势力相较量,更不该是向权力借势,抑或“权”“势”结成联盟。

或许不是这么回事,但是你们背地里“公关”,给不同观点的人施加压力,怎不让人会往“歪”的想?

中国频曝食品卫生问题,且很难解决,即便是“高度重视”之下,全国范围的大清剿,每每走不出快反弹、卷土重来的循环。曾有有识之士认为,中国的食品安全问题主要出在政府工作的定位上,距公共服务型政府的角色尚远,称之为GDP型政府更准确。当追求GDP与其他目标相

矛盾,比如食品安全或标准问题,二者择其一,则顾此必然失彼。那么现在,乳业低标准也好,说话讨厌的人被要求闭嘴、改口也罢,实质还是那个问题吧——不得不“失彼”了?



“跳楼觅食”暴露 儿童监护制度缺失

7月7日的深夜,长期被继母关在广州碧桂园家里二楼阳台的7岁女童童童(化名)饥饿难耐,从二楼阳台翻墙逃走,跑到小区便利店偷饼干吃。后被居委会、妇联和警方一起送至救助站。(7月10日《广州日报》)

要饿成什么样才会使7岁小女孩不惜冒生命危险跳楼觅食?偷饼干也是饿急了无奈之举。

女童的亲生物母在香港,能不能联系上还是个问题。即使联系上了,她要是愿意把女儿接去抚养该怎么办?虽然《未成年人保护法》第53条规定:“父母或者其他监护人不履行监护职责或者侵害被监护的未成年人的合法权益,经教育不改的,人民法院可以根据有关人员或者有关单位的申请,撤销其监护人的资格,依法另行指定监护人。”但现实中撤销孩子父母其中一方监护人资格的极少,顶多是指定另一方为监护人。法院不肯轻易剥夺父母的监护资格,除了维持亲情方面的考虑,主要是因此类儿童的安置与抚养问题目前没有明确的法律规定,也没什么官方机构来接管被虐儿童的监护权。

反观我国香港和欧美发达国家,遇到父母涉嫌虐待子女的情况,都会由社会福利署(或类似机构)的专业社工介入,照顾孩子的同时会通知警方就虐童行为展开调查。如果法院最终剥夺了孩子父母的监护权,就会安排孩子进入某个政府管理的儿童之家居住,或是交给亲友抚养,或者指定某个满足收养条件的志愿者家庭收养。社工还会定期上门探访,了解孩子的生活、学习情况,以便决定是否继续由该家庭收养或是更换收养家庭。

成立官方儿童监护机构,除了可以保护受虐儿童,还可照顾那些被拐或因各种原因无法找到亲生父母的流浪乞讨儿童。善莫大焉。

(杨国栋)

“福利房”不能成为“近权楼台”

王旭东

一些部委、央企甚至高校,通过各种或明或暗的政策通道,进行带有福利性质的分房和建房。一位曾在国家发改委任职的学者表示:目前部委公务员中,科级以下的年轻公务员每月只能拿到3000元左右,租房都困难,根本承受不起买房的压力。如果不给这部分年轻人提供住房保障,他们会觉得没有希望。(7月11日《财经国家周刊》)

如果单单从年轻公务员无力买房角度看,是该给予他们“政策庇护”,重启“福利房”并没什么不妥。然而,比年轻公务员更加“贫穷”的人怎么办?在保障性住房建设缓慢的背景下,贫困群体或成“奴隶”,或“蜗居”,甚至只能给自己建一个“蛋形蜗居”,或者干脆住进“集装箱”。较之那些年轻公务员来讲,他们更需要一个“安身之地”。给公务员“福利房”多少有点“锦上添花”的味道,让更困难群众安居则是“雪中送炭”。

“退休”的福利房重新“上岗”,涉及政策伦理。伦理是公共政策的内在诉求。拉斯韦尔曾指出:“公共政策科学是一门以社会中人的生活的问题为方向的解决问题的科学。”公共政策不仅关心政策的具体目标,而且更追求更加宏伟的目标,那就是对人类公共生活的伦理关怀。现代的政策越来越多地关注伦理和价值维度。有关人士认为,确定正确的政策伦理是制定良好公共政策的前提。政策伦理比任何单个的政策都更加重要,原因在于所有的政策都是依据政策伦理制定和执行的。福利房政策是否有违“政策伦理”?

国情决定了很多公共政策的基本属性是“雪中送炭”,而不是“锦上添花”。中国(海南)改革发展研究院院长迟福林曾说过:我觉得要把满足广大困难群体的基本公共需求作为政府公共服务的重点。因此,要优先为困难群体提供最基本的公共产品。如果说,年轻公务员已成为社会中“最慢的船只”,启动福利房自然是“雪中送炭”。

“福利房”不能成为“近权楼台”。眼下的福利房尚处于“隐性”,偷偷摸摸的,一旦“显性”,将更加毫无顾忌,公权力就会明目张胆地“大兴土木”,让福利房政策成为“近权楼台”。与其重启福利房政策,不如完善保障性住房政策。福利房锁定的是公务员这一特定群体,而保障性住房则是面对所有的困难群体。政策的伦理与价值维度一目了然。确实,公务员群体里有贫困人群,那么,不妨将其归入困难群体,用保障性住房政策来解决他们的“住房难”问题。

新闻背景:7月10日18时10分许,京沪高铁发往上海方向的G151次列车发生故障。经在山东境内的紧急抢修,当晚19时37分抢修完毕。经初步调查,此次事故主要是由雷雨天气导致的接触网故障所致。事发后,车辆停在山东境内紧急抢修,1个多小时后线路恢复正常。受此影响,共有19趟列车出现不同程度的晚点。(7月11日《北京青年报》)

给中国高铁“降一点速”

冯海宁

铁道部总工程师何华武去年曾表示,高速铁路除了它惊人的速度,更重要的是它的运力强大,且基本不受雨雪天气影响。这些优势本是高铁与民航角逐的筹码,但此次停运事故却改变了不少人对高铁的印象——原来高铁也受天气因素影响。更重要的是,京沪高铁停运事故发生之后,应急处理及相关服务让公众发出很多质疑。

有高铁工程师曾表示,京沪高铁对意外事件备有自身供给功能。列车自身可供120分钟的电源、通风功能,让故障列车有足够时间等待技术人员的救援。但此次停运事故发生后,缺水、停电、空调关闭,让人不得不质疑,列车备用应急电源为何不起作用?如果发生的故事更大,是不是后果更难以想象?

京沪高铁的服务水平在此次停运事故中也暴露无遗。比如,乘客反

映不仅停运后列车内很乱,而且转场时现场混乱。比如,有乘客反映,铁路方面在处理这种突发情况时信息太过落后,在后续服务上也没有保障。还有人一声叹息:每人给发了俩法式小面包,算作补偿。种种事实表明,京沪高铁的应急能力和服务水平没有跟上发展速度。这大概会让竞争对手民航方面偷着乐。

其实,不仅仅是停运事故让京沪高铁遭遇广泛质疑。京沪高铁开通10天来,已有不少负面消息让公众不快,例如,京沪高铁开通后,票价便宜的京沪夕发朝至列车仅剩下一对,导致一票难求,车厢拥挤不堪,乘客怨声四起。

在笔者看来,围绕京沪高铁的种种问题,其实都是“快”字惹的祸。据记者披露,在京沪线采访时听得最多的话是“时间紧、任务重”。从最初的五年工期到实际两年7个月

完成铺轨——这个时间在国外建设高铁时还不至于留给路基自然沉降。尽管“快”字当头并不意味着就有安全隐患,但常识告诉我们,高铁建设过快也会有这样那样的问题。

此次停运事故暴露出的京沪高铁应急处理能力和服务水平不够,大概也是一味追求速度、准备不足的结果。何以追求速度?一个冠冕堂皇的说法是,为了早日缓解铁路运力紧张,为了提高运行效率,但实际上恐怕主要是经济利益考量。因为京沪高铁越早开通,占全国GDP40%的两大重要经济区域之间就贯穿起来了,并带动沿线20多个城市经济腾飞,这意味着在铁路部门面前摆了一个硕大无比的“蛋糕”——市场需求很大。

京沪高铁仓促开通,既有“蛋糕”诱惑的原因,也有债务逼迫的原因。一方面是铁道部门背负的债务,

截至今年3月份,铁道部负债总额已达1.98万亿元。另一方面是京沪高铁自身运营成本及还本付息的压力太大。据测算,不考虑收回投资,不计折旧,仅运营成本和偿还利息,京沪高铁每年至少就需要96亿元的资金,即每天至少要赚2630万元。这是一个很难完成的任务。在债务压力之下,不得不早上路、早赚钱。

笔者以为,此次停运事故其实是警示其他高铁线路建设要注意合理降速,即需要放缓建设速度来夯实基础、查找问题、备好功课,建设不能搞大跃进,开通不能太仓促。我们要意识到,高铁不仅要靠速度、票价去赢得市场,更要靠安全、服务去赢得市场。希望铁道部能吸取此次停运事故的教训,让这条“世界上最安全的高铁”名副其实。

给京沪高铁多一点耐心与宽容

谭浩俊

虽然全线开通只有短短的10天时间,却连续发生了南京南站站台砖块砸重铺和G151次列车停车停电两起重大事故,不能不让人对京沪高铁的质量问题产生些许担忧。

众所周知,京沪高铁作为连接中国政治和经济两大中心的交通枢纽,以及中国科学技术水平在交通领域的展现,从规划之日起,就备受国人关切,甚至可以说是各种各样的争论和建成的。也正因此如此,围绕京沪高铁的任何信息、任何事件、任何问题,都会引起社会各方面的广泛关注。

那么,如何看待京沪高铁在短短的10天时间内就出现两起问题呢?这是否就意味着京沪高铁在工程的建设质量和安全方面存在重大

问题与隐患呢?笔者认为,首先应当摆正心态,然后再去分析问题,才有可能给京沪高铁一个相对公平公正的评价。

京沪高铁作为一条中国人自行设计、自行制造、自行建设的高速铁路专用线,能够在三年时间内就建成通车,本身就是一个奇迹。它的建成,大大改善了中国的交通环境。

我们承认,京沪高铁在建设过程中确实存在赶工期的现象,但它并不影响京沪高铁本身的地位和作用,不影响中国科技实力展现这一大的目标。因为,京沪高铁在建设过程中展现出来的科技实力、自主创新能力和自行设计水平是主流。我们可以对京沪高铁建设过程中出现的过度追求速度与政绩的行为进行

批评,但绝不能因此否定京沪高铁在科技和创新方面的成就。

当然,对京沪高铁建设过程中出现的问题也是需要引起高度重视的。毕竟工程关系到老百姓的生命财产安全。如果因为政绩的需要而忽视了工程的质量和速度,那就会适得其反。

也正因为这样,就更需要社会各方面能够对京沪高铁有一颗平常心,能够给京沪高铁更多的耐心和宽容,帮助京沪高铁的管理者分析可能存在的问题,及时将可能存在的隐患信息提供给京沪高铁的管理者,使其能够及时得到解决和化解。同时,要对京沪高铁运营中的服务问题提出更多的意见和建议,使京沪高铁能够真正成为中国铁路建设

的新坐标。

而对于铁路管理部门来说,也要正确理解公众对京沪高铁的种种议论和想法,甚至是指责和批评。公众所以对京沪高铁出现的问题提出严厉的批评,也在一定程度上说明公众对京沪高铁的关注,应当把这种压力转变成为动力,在以后的工作中,一方面要更加尊重客观经济规律,不要再为求速度、求政绩而出现盲目缩短工期的现象;另一方面,要尽可能地在运营过程中,能够将各种问题消灭在萌芽状态,不要再出现停车停电等类似问题,尤其不能发生严重的安全问题。



“最短命公路”是工程的集中病变

王传涛

近日,有网友发帖称云南省新平彝族自治县县城至三江口二级公路(新三公路)试通车第二天发生坍塌事故,造成2死2伤。对于事故原因,当地政府说是单日暴雨所致,属于自然灾害。(7月11日新华网)

听说过10年24修的桥,听说过启用两年就被风吹倒护栏的路,听说过被大风拦腰切断的塔,却没见过通车次日就发生坍塌事故的“最短命公路”。其实,我很怀疑“最短命公

路”在表述上的确切性,因为说不定哪一天,新闻中就可能冒出一个通车当日就出现坍塌事故,或在是剪彩过程中就坍塌的“最短命公路”——在这样一个什么都不确定的时代里,我们没有“最短命公路”,只有“更短命公路”。

第二天发生坍塌事故,是天气因素还是本身的质量有问题,这个问题不辩自明。当地政府说了一个让公众感觉很陌生的词“单日暴雨”,虽然我

不知道什么是“单日暴雨”,但我可以肯定,这种暴雨不是飓风式的暴雨,不是台风,更不是地震和泥石流。所谓的天气因素,只是豆腐渣工程的一个托词而已。这样的逻辑在“中国问题工程”面前,很是司空见惯。出了问题,首先找的是天气因素,好似他们的工程建到了没有天气变化的月球上,才是最合理的。

天气因素之外,一定还有更为关键的因素,我们必须追问,是什么因素造就了这个连天面上都挡不过去、连形象工程都算不上的豆腐渣工程?追究起来才发现,世间的幸福总有千万种,世间的灾难只有那几种。对于工程质量问题而言,无非是未批先建、赶工期、未验收即通车等问题。

据了解,新三公路于2009年10月开工建设,而设计方案2010年5月才得到云南省交通厅批复,存在“未批先建”和“赶工期”的问题。最后,新三公路在尚未交工验收的情况下,就违规试通车,并计划在6月30日举行通车典礼,这显然有失恰当。而据施工方介绍,在公路建设后期,新平县喊出“大干快干60天”的口号,对工程进度进行倒逼,后期工人都是加班加点干活。“赶工期不管质量、赶工期不顾程序”的语境之

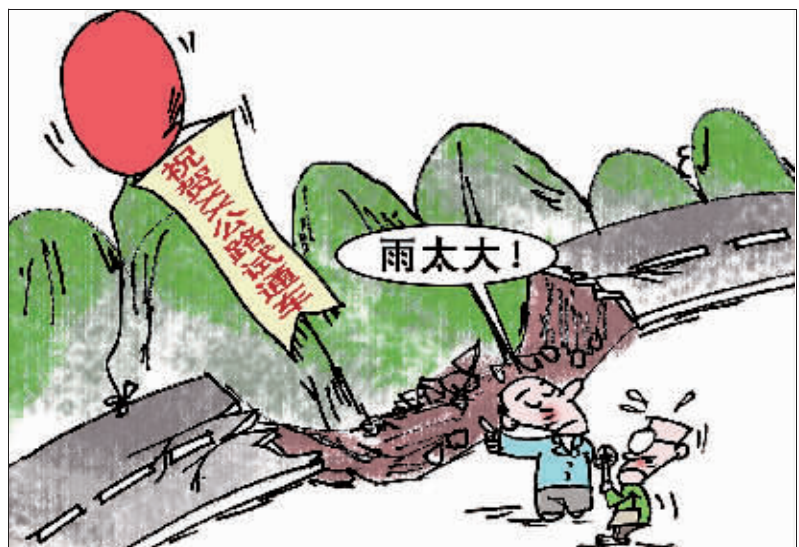
下,工程出现质量问题,也就不在话下了。

以上只是表面现象。之所以公路一定要在6月30日举行通车典礼,还有两个非常现实的因素。其一,根据国家政策,新建二级公路必须在今年6月30日以前建成通车,否则将无法享受国家取消二级公路收费的补助。如果享受不到补助,新建二级公路背负的政府债务就会很大。其二,为“七一”献礼。悲剧是,如果献礼不顾质量只顾面子,就可能造成隐患。那个世界上最长的跨海大桥澳装护栏就实行通车,如此情况如出一辙。

未批先建、赶工期、忙献礼、未验收即通车……以上问题集中反映了我国相当一批土木工程的问题所在。“最短命公路”的“成就”在于,它将这些问题都集中体现在了自己身上。也正是因为问题如此之多,才导致了出现了“最短命”的悲剧。

公共设施的质量关乎公共安全,一国设施的安全性不能拿百姓的生命与健康去当试金石。如其不然,整个社会将会为豆腐渣工作付出惨痛的代价。希望相关部门从杜绝赶工期、忙献礼开始,以保证验收工程质量为最后保证,严防工程质量出现任何问题,确保公共安全。

(毛建国)



因部分作品通联地址不详,烦请作者见报后与本报联系,以便寄稿酬。
Email: zjrbplb@sina.com