

落实校车条例 关键在明确资金来源

百姓声音

□舒圣祥

国务院常务会议审议并原则通过了《校车安全管理条例(草案)》。草案按照确保安全、切合实际的总体思路,规定了保障校车安全的基本制度。会议决定,条例草案经进一步修改后,由国务院公布施行。(3月30日《京华时报》)

去年甘肃庆阳校车事故发生后,

在温总理的直接过问下,校车安全条例不到一个月的时间就拿出征求意见稿;今年两会上,校车安全问题首次写进政府工作报告,要求“加强校车安全管理确保孩子们的人身安全。”如今,校车安全条例顺利获得通过,中国的校车安全将正式进入有法可依的时代。应该说,该条例亮点颇多,对校车驾驶人、校车通行安全、校车乘车安全等每一个环节,都有比较详细而可操作的规定;尤其是,还正式赋予校车“校车停车上下学生时,后方车辆应当停车等待,禁止超越”等三项特权。

接下来,公众的期待当然是希望条例能够得到不折不扣落实。但是,

我们也知道,每一项安全要求对于校车运营而言,都必然意味着成本增加;如果我们在管理上发力,却在经费来源上留下空白,校车安全条例会被落实成怎样,无疑是非常值得担忧的。

校车事故发生后,各地掀起的校车整治运动,结果挨整的不是校车,而是学生们,因为他们连拥挤的校车都没得坐了。那么,校车安全条例是否也在事实上大幅减少校车的存在,让学生出行更加不便,从而潜藏更多交通风险呢,这也是我们需要考虑的。

经费保障永远是一个很现实的问题,不能回避也无法回避。只有在

校车运营经费得到保障的前提下,校车安全条例才能真正得到落实。英国等许多国家都将学生的校车接送,看做是中小学教育体系的一项责任。在美国,教育人士认为校车接送是“通向教育的大门”。在这些发达国家里,校车的运营经费都是由地方财政或国家财政承担。然后,在当地教育委员会的管理和监督下,要么地方政府直接购买校车聘请校车司机,要么将校车服务承包给运输公司。

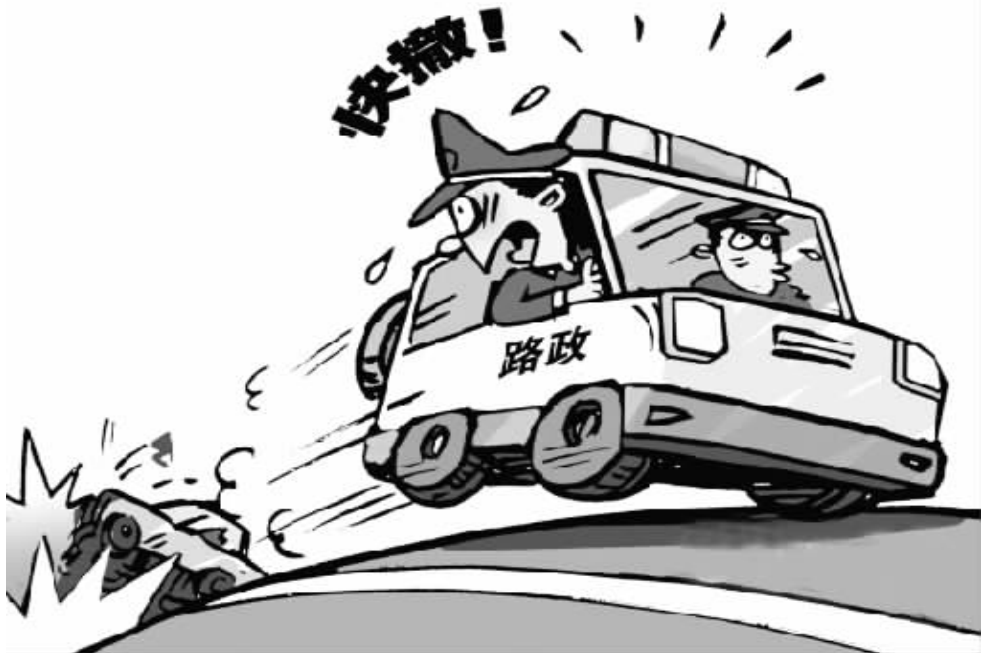
许多国家的经验表明,要确保校车安全,合理的校车设计和养护、校车驾驶员的资格认证和在职培训、确保符合安全标准的监管框架等三项关键因素之外,还需建立一个制度框

架——明确规定中央和地方各级政府的职责,设置专项资金,以确保使用校车的中小學生都享有可靠的、可持续的、安全的校车服务体系。

由此看来,必须将校车购买及运营支出列入政府公共预算。否则,公车不能没有,校车可以没有,究竟是“再穷不能穷教育”,还是“再穷不能穷行政”呢?如果在经费保障上没有做出明确安排,在“财力有限”的幌子下,一些地方政府可能不会心甘情愿做出“少购公车多买校车”的决定。正如要让校舍成为最安全的建筑,需要政府加大投入,要让校车成为最安全的交通工具,同样如此。明确资金来源,是落实校车安全条例的关键所在。

画中有话

路政追命



□丫丫/文 春鸣/图

遭遇路政执法车约3公里的紧追不舍后,37岁的刘弟德驾驶货车往左驶上逆向车道,在弯道处命殒侧翻车祸。事发后,追赶货车的路政执法车悄然离开现场。3月29日,湖南省宁乡县交通局回应执法队员为何不及时救

援时称,“现场那么多人,怕挨打”。(据《三湘都市报》3月30日)

在高速公路上追车本来就是危险的事。路政如此危险执法,简直可以定个“危险驾驶罪”。但一直以来,路政的野蛮执法总在不时出现,不知追丢了多少条人命?这则新闻中,路政追到人家翻车了,竟

是悄然离去,不管人家死活。此种情形让人想起一帮烂仔追打人的场面,被打的人倒了,一烂仔见架势不对,大喊一声“出人命啦”,烂仔们即作鸟兽散。

路政不是烂仔,但手法与烂仔何异?层出不穷的超载,层出不穷的追车,背后岂无公路收费贪婪无度的罪过?

对机场天价 就没办法了吗

社会热点

□钱兆成

据《广州日报》报道,罗先生在深圳宝安机场登机前花150元,通过“机场快递”把打火机寄到福州,不料货到时显示送货方是宅急送,费用仅18元。机场快递员称,普通快递需2天,费用180元;当天到的快递费用280元,差价由快递和机场安检员平分。

我们在机场消费总要付出远远高于正常价格的支出,机场天价已成为“生命不可承受之重”。对于这样的高价,就没有办法了吗?未必如此。

首先,这样的高价是谁核准的?这样的霸王条款,从理论上讲消费者完全可以拒绝,但由于机场的垄断性,可操作性基本为零。这就不仅仅要求公众维护自己的消费知情权,更对物价部门与工商部门提出问题:是否行使了职责,对机场不合理的垄断性高价服务实施了监管?

其次,从全球主要机场的发展趋势看,餐饮、零售和广告等非航空性收入逐渐增高,成为机场重要的盈利来源。然而,缺少了规范和公开,无疑使机场的非航空业务走向了一味高端、高价化的畸形发展道路。为改变这种落后状况,必须以改革的方式促进机场收费制度的改进。由政府设立收费标准基准价,一般不作上浮,下浮幅度由机场管理机构根据其提供设施和服务水平的差异程度与用户协商确定。

警力下沉到街头 民众才有安全感

□国华

4月1日起,深圳警方将推行“大巡逻”制度,为最大限度地提升路面和社区见警率,除派出所民警、交警等须全员巡逻之外,机关民警也必须轮流下基层巡逻,“处长都要上路”,每人每周巡逻不少于6小时,深圳还规定,徒步巡逻和车巡逻的警力比例为7:3。

深圳警方的改革新举措,无疑刷新了民众对于警察巡逻的认识。在我国,警察街头巡逻已实行多年,然而,这种街头巡逻的模式无论是在人力投入还是在工作效率上都难令人如意。除了在一些繁华地带和重点地带之外,民众在街头见到警察的几率并不高。

有研究表明,在中国最早实行巡警制度的天津市,2003年,天津巡警系统每天投入的巡逻警力为1071人次,平均下来,每个派出所辖区的巡逻警力只有1~3人。巡警力量的配备不足,巡逻覆盖密度过低,对于社会治安维护极为不利。

其实,警察维护社会治安,工

作不应是静态的,也不应只是被动的,而应走出办公室,走出机关大门,与民众亲密接触。警察上路,让公众看得见,才能让民众有更踏实的安全感,为民众提供贴心的服务,才能更有效地震慑违法犯罪,提升警方对社会治安的反应速度。

根据国际通行经验,治安巡逻是警务工作的核心所在,许多国家都要求,但凡新入职的警察,必须先是从巡警干起,巡逻部门往往是这些国家警察机构规模最大的部门。据统计,美国各城市警局的人员编制中,巡警占总编制比例最低的约40%左右,最高的达80%左右,平均约为60%。在我国香港,街头巡逻警力要占到全港总警力的65%以上。为方便市民与警察沟通交流,近些年,许多国家除保留机动车巡逻外,要求更多采用徒步巡逻和自行车巡逻。

将警力下沉到街头和社区,深圳能做到,其他地方没理由做不到。街头见警率,这理当成为治安管理工作的重要考核指标。

科技进步奖应“禁烟”

言者有意

□何勇

据媒体报道,国家科学技术奖励办公室官网上显示,“中式卷烟特征理论体系构建及应用”被列入科技进步奖名录,而推荐单位则是国家烟草专卖局。据称,这项研究成果的应用,“提升了产品质量和市场适

应性,近三年累计实现新增销售收入1735.74亿元,新增利税1421.8043亿元”。

去年媒体在报道从事烟草科技研究的谢剑平当选工程院院士之时,就顺便披露其已经三度荣获国家科技进步二等奖。纵然如此,在笔者看来,烟草科研项目入围科技进步奖并非科技之光,有关部门应当将烟草项目排除出科技进步奖名录。

按照国家科技进步奖评选的规定,烟草项目入围似乎并无不可。但是,授予科技进步奖的首要条件应当是为人类服务,为促进社会进步

和发展,而不只是单纯的技术进步和追求经济效益。背离服务人类这个基本前提,即使有再大创新、带来再多经济效益,都不应当入围科技进步奖。烟草项目显然不是为人类服务、为了保障人类健康的技术,而是为了销售更多的烟草。更何况,控烟已经成为时代的潮流,也是国家政策的走向。让烟草项目入围科技进步奖,实质上就是鼓励烟草消费,鼓励烟草行业发展。

科技进步奖要有伦理底线。有关部门应当修改国家科技进步奖的评奖规则,将科研项目的公益性作为评奖的要件之一。