

利民政策为何反让人不方便

社会热点

□ 李光东

此次“双节”出游的井喷之势,诚然与长假多一天的诱惑、五一黄金周取消带来的出游压力相关,但也有高速免费、门票降价等节前出台的利好政策影响。然而,从实际情况看,高速免费等政策的施行,在让一部分民众

获利的同时,却也有一部分民众很受伤。由此不禁令人深思,为何一项旨在便民利民的好政策,最终却在实践中让民众反受其伤?

“双节”期间,一些高速路段较长时间的拥堵,让人们苦不堪言,回想起来仍如噩梦,一些人大叹高速免费的午餐享受不起!而深层次的杠杆效应更在于,免费政策刺激了人们出游的兴致、释放了人们享受免费权利的欲望。其结果是,各大景区普遍面临游客过载压力,满眼是人,看不到景,而景区交通、食宿、管理,甚至连银行都远远跟不上服务需求。出游的雅兴,被诸

般烦恼吞噬了。

比如在有的景区,银行按以往经验备足两千万就能轻松应对长假资金需求,今年却支撑不到两天。而在北京等特大城市,出租车司机却只能尝到长假的苦,打车人不到平日的三分之一。司机坦言,平时一天 400 公里能挣够 900 块,长假期间却挣不到 300 块。除去油钱、份钱,自己一分没得,有的可能还得倒贴。

这些深层次情况表明,现时便民利民政策,越是惠及普罗大众,就越是牵一发而动全身的系统工程。有的政策如杠杆,其撬动的能量巨大。有的则

如涟漪,其波及面相当之广。有的则会产生“乘数效应”,其引起的连锁反应十分强烈。这些政策的效应,如果能够把握得当,就会产生巨大的“正向能量”,使惠民的能量发挥到最大。反之则会产生“负向能量”,使惠民的能量发生冲抵或“内耗”,甚至让民受伤。

显然,一个拥有 13 亿人口大国的公共治理,与一个拥有 130 万人口的小国相比,有本质的不同。惠民利民、造福民众,不仅仅是有良好的愿望就行,也不仅仅是把利民政策出台了事,而不管政策带来的效应。

制定一项利民政策,心中不仅要

有 13 亿人,更需要有对这个总数之下不同群体的分析预判,提高科学性和预见性,进而出台相应配套政策措施,使彼此之间协调配合、相得益彰,才能真正使让利民政策利民,把好事办得让人舒心称心。

此次高速免费,若能正视其产生的诸多效应,把各种情况预计充分,如高速如何疏通、景点如何预约、宾馆饭店如何接待、银行服务如何应急等都想在前面、准备在前面,那么,免费政策带来的效果岂不尽是顺乎民意、畅意旅途?高速免费应如是,其他惠民利民政策亦如是。

我的幸福 你没法代言

□ 吴乔

有媒体在大街上寻找采访对象,问“你幸福吗”,招来一些被采访者的“神回答”：“我姓曾”“我耳朵不好”。微博上便据此进行调侃、讥讽。有人则认为之所以引争议，乃与媒体以正面宣传为主的角色定位有关，如果是媒体进行此类“议程设置”，多半会引起平静的反思，对社会和人生的哲理思考。

平心而论,问民众幸福感受,回答无论幸或不幸,抑或故意调侃,远要比那些幸福感、幸福指数之类的抽象调查,评比来得真实。因为,幸福原本就是自己的主观感受,别人没法代言。我的生活幸与不幸,我不说你又怎么知道?有的家庭你觉得什么都有肯定很幸福,但深入了解才发现他们可能很不幸。有的人身处贫困逆境,你觉得他肯定很不幸,但与他促膝谈心才知他其实感觉很幸福。

然而,街头采访毕竟有限,无论什么回答,都只是一种个体生活状态的具象展示,既不能说明民众整体生活很幸福,也不能说明大家的幸福感不高。因而,假如要用这种个体幸福感的表达,来企图说明整体的幸福感,是徒劳的。同理,那种不讲统计科学与规范的幸福感调查,让极少数人代表绝大多数人填调查问卷,也只会扭曲民众的真实幸福感。倘若据此再做出相应的民生决策,就容易出事与愿违的结果。

事实上,这种主观的幸福感,又首先取决于人们的生活观念与态度。乐观型人格的幸福感,往往要比悲观型人格来得强烈。懂得知足的人,远要比不知足的人更会感知幸福,享受幸福。有的人把目标定得过高,总也实现不了,期望越大失望越大,幸福就不得。有的人喜欢与条件最好的相比,结果常是人比人气死人,幸福就总也不来。有的人则只与自己的过去比,觉得日子越过越好就会感觉很幸福。还有的人,这样看很幸福,那样看就觉得不幸;这样比很幸福,那样比就不幸。

由是观之,个体的幸福感,不能简单地与政府的民生福祉和社会的生活环境条件划等号。但是,如果民众整体上都感觉生活不错,或都认为不幸,则又必与政府和社会相关。因为个体的不幸,只是个体的遭遇。倘若整体民众感到不幸,则只能说明民众的生活环境出了问题,说明政府没有尽到为民造福的责任。

在这个意义上,我们期待科学地对待整体民众幸福感的调查,以此作为政府造福民众的决策依据,政府更应及时把握那些普遍影响群众幸福感的问题以根治之。而对于个体来说,建树理性的生活观,就可能更懂得感知和享受幸福。

画中有话

□ 文/郭文婧 图/陶小莫

10 月 7 日 8 时 38 分许,广州地铁 4 号线爆发了一场令人痛心的抢座战。涉事双方分别为一名年约 6 旬的阿伯和一名 20 多岁的男青年。扭打中,青年最终不敌,被阿伯咬伤耳朵。据悉,阿伯原是天河区红会的工作人员,现已退休,男青年则是一名中学教师。

一个是 6 旬老人,一个是 20 多岁的教师,在地铁上为争座位互殴,实乃社会一大丑闻。

面对频发的“抢座悲剧”,有人提出将让座的道德问题尽快立法解决。但古今中外的实例已经

告诉我们:“徒法不足以自行”。如果公共交通服务拥挤的问题没有根本缓解,如果对道德付出没有自觉的道德回报,如果人们没有尊重彼此权利的良性互动,乘客依然会四处寻找那个自己可以落座的权利,抢座的新闻依然会发生,悲剧也不会自然地与我们说再见。

买了车票坐车,老人和年轻人在权利方面是平等的。可问题是,公共服务的滞后,让权利无法落座。如今是一个法治社会,更是一个权利社会。权利悬空,必然秩序混乱。权利落座,方能使秩序井然。国外的地铁设有女士车厢,成功避免了“性骚扰”问题,我们为何就不能考虑设立“老弱病残孕”专用车厢呢?

“喋血抢座”



地铁拥挤,不是中国特有,空口呼吁让座的道德作用实在有限。面对“喋血抢座”,我们在进行

道德评判的同时,应从尊重和实现权利的角度多思考,多拿出一些具体办法。

高考低级错误实质就是渎职

□ 蒋萌

近日,教育部就 2012 年高考期间在湖北、湖南、四川、陕西发生的 4 起考务事故,向各省、自治区、直辖市教育行政部门和招生考试机构发文通报。考务事故分别为错发试卷、错发考试结束信号、考场挂钟故障。

很难想象,在考生们聚精会神地参加高考时,发卷人员竟然将普高与高职的试卷搞混,监考者同样没有尽到核对责任。直到考试结束,有人才发现试卷与考生“驴唇不对马嘴”,这已不能用简单的疏忽大意解释,而是一种渎职。

通报未提及何故导致错发考试结束信号,令人费解。按说,考试起止时间应该根据专业授时播报而定。只是听个别人的信号指示,本身就埋下了事故隐患。此外,错发停止考试信号都是“赶早不赶晚”,也令人生疑——要知道,在一分就能定乾坤的高考中,哪怕只是提前几分钟让部分考生交卷,就足以使有人欢喜有人哭。这究竟是低级错误,还是人为猫腻,值得关注和警惕。

至于考场挂钟故障,表面看是非人为因素;从深层着眼,则暴露出考场准备工作的缺陷与不足。偶然之中存在必然,涉事考点不能以“未造成严重后果”暗自庆幸,其他考点

也不能只看热闹,只有审慎、细致的准备,才能避免类似问题的发生。

寒窗苦读十二载,只为高考那 2 天。高考中出现考务事故,对学生是灾难性的。即便另行安排 B 卷重考,也难以修正已然倾斜的考场天平,由此带来的心理起伏与二次煎熬,可能成为某些考生的不可承受之重。所以,有关方面难以拿事后的所谓“积极弥补”聊以自慰。

认真吸取教训、切实加强管理、健全监督机制……此类辞令频现于各类通报文件之中,实际效果如何?透过许多问题的你方唱罢我登场,各种违规乃至违纪年复一年地出现,各类上级强调与指示的不断出

台,纸上谈兵恐难具有约束力。

考务事故的责任人接受的最重处理是行政撤职或降级,能否平息考生与家长的不满?不得不说,某些处分流于形式,某些领导的用人思维值得揣摩。还有一些人只是被调离考试工作岗位,倘若只是换个地方继续当官,对当事人与后来者有多少警示意义?

没有人可以保证永不出错,但这不能异变为“出错有理”。我们能够做到的是,保持基本的兢慎与耻感,尽可能减少出错的概率,对事故责任人给予相称的处罚。这真的很难吗?有些事怕是非不能,乃不为。

交通安全要对接汽车时代

□ 李杏

据公安部最新数据显示,9 月 30 日至 10 月 7 日,全国共发生道路交通事故 68422 起,同比下降 24.1%。其中,涉及人员伤亡的有 2164 起,造成 794 人死亡,2473 人受伤,直接财产损失 1325 万元,同比下降 46.2%、46.4%、47.9% 和 37%。

从数字上看,都有所下降,体现了安全意识和安全保障能力的积极变化,但生命是宝贵的,事故和伤亡数字仍具警示意义。

节假日交通事故统计,限于特定时间段,有的事故是极端情况,因为伤亡较大,引起了社会关注。然而

这些数字大多数都是由“普通”事故所引起,一年 365 天,加上那些没有进入人们的视野,没有出现在媒体报道中的交通事故,问题应当引起重视。

据统计,截至今年,我国交通事故死伤人数已经连续十年高居世界第一,而交通事故已经成为国人非正常死亡的“第一杀手”。频繁发生的交通事故,单个看来,责任认定也都比较清晰。除少数特例之外,这些事故通常让人得出“遵守交通规则”的教训,对交通安全的认识,更多的是“小心防范”。

从工业的角度看,汽车已经成为中国国民经济的支柱性产业,从社会发展和国民生活的角度看,中

国已经走进汽车时代。越来越多的个人和家庭开始拥有汽车,趋势不可阻挡。当前,一个又一个的城市汽车保有量开始超过百万辆,中国高速公路通车总里程已居世界第二,道路资源的分配和使用成为城市交通的重要问题。无论是对开车的人,走路的人,还是交通管理者,城市治理者,“汽车时代”都提出了许多重大课题。

应对是有。以前酒驾、醉驾并没有太多的注意,现在被纳入刑罚;这些年,“马路杀手”频频出现,取得汽车驾驶执照的相关规定开始调整,对交通违规的处罚,趋于严苛;城市的道路资源开始清晰规划,人车分流,各走其道,等等,都是必要

的。但还要做得更多,全方位、深层次地对接汽车时代。

很多人不认为发生交通事故是反常,甚至可能还觉得这不可避免,这在很大程度上影响了对交通安全的深刻反思。我们不难看到道路上出现的混杂状况。走路的怪开车的,开车的怪走路的,公汽、出租车、私家车,互有怨言。这里面,汽车数量增加的客观现实、思想观念、文化习惯、日常行为模式、交通管理,诸多问题叠加。

没有什么比生命无辜逝去更让人遗憾,矿难近年在各地频发,但仍然受到高度重视,在汽车时代,我们要像重视矿难一样重视交通事故,把生命摆在至高无上的位置。