

# 平复“烟花劫”，应跳出惯性式懈怠

## 社会热点

□ 然玉

作为杭州西湖国际博览会开幕式的重头戏，每年的西湖烟花大会都会吸引大量的市民和游客竞相观看。10月13日晚，就在现场观众欣赏五彩斑斓的烟花时，意外突然发生。晚上20点02分，在烟花大会运河文化广场分会场，两发烟花突然落至部分观众观赏区，造成近百名观众受伤。当地官员称，目前需要留院观察约4~5人，主要是耳朵灼伤。其他的人主要是皮肤灼伤和衣服破损。

烟花成“劫”，这一次虽璀璨绚烂，但代价昂贵。数人灼伤、数百人波及，在冰冷的统计之外，是更多人的惊心、愤懑与后怕。作为一种“高效”的群居模式，城市本就人口密度居高；加之大型活动所吸引的集聚人潮，烟花大会上的人山人海，即便无法亲见也可以想见。有此背景陈述，公众就能感受那份恐惧：“如子弹般”射来的烟花在人群里乱窜，无助的个体几乎难以阻挡、无路逃避……唯一值得庆幸的或许是：事故的后果，似乎还“不算太严重”。

当然，所谓“不严重”，乃是基于整体的视角。具体到个人，例如那位“二级烧伤”的受害者，此次飞来横祸的伤害，简直如梦魇般痛苦。事实上，但凡“事故”，便无绝对的后果轻重之分，即便杭州烟花大会之痛“可控”，也无碍于在各个层面展开最为彻底的反思。每一次意外，都是一次经验的累加，负面的、引以为戒的“前车之鉴”，同样在提供一种行为规范的参照。

复盘悲剧，为之溯源，实在有太多“模板”。比如，相关机制存在漏洞，有媒体指责，“组织方欠缺应急预案，救治缓慢、安抚不利”；也有论者责难，“职能部门对燃放安全监管不严”，凡此种种；与此同时，另一种常见的声音是有关机构未能遵从民意：中新网的一篇报道就提到，“烟花大会，民间呼吁停办多年……”

在事出之后，指责往往廉价和泛滥。在某些人看来，“烟花大会纯属面子工程”；另一些人则宣称，“它一直存在交通、环保、安全等方面的隐患”——一次失败，便可抹杀之前的成功，对于面向公众的政府行为来说，上述逻辑尤其适用。只是问题在于，在之前的年份里，烟花大会确给杭州带来了可观的名与利。那些简单否定、一停了事的主张，一方面“有敷衍了事”之嫌疑；另一方面，也未免成本太高。

停办，当然是最方便的应对术，但同时也抛弃了一揽子的记忆和利益；与之相比，更温和的期待则是，“完善管理、优化细节”，力保烟花大会不再出事。其实，超越那些老调重弹的批评路数，以及司空见惯的纠偏、整治策略，烟花大会有别于多数事故的特质是：它的昨天，有一系列的荣耀，关于它的“传统”早已形成。在此情境下，面对爆炸事故，官方、民众如何处置“烟花大会”的未来，显然需要更多权衡。

“每年烟花大会，都是西湖国际博览会开幕式的重头戏”，此类习俗或曰传统的惯性，有时强势却有害。因为，在“必须要办，必须精彩”的坚定目标前，其他的考量（例如安全），往往被排至靠后的位置。在既有的成功经验、良好反响面前，组织者往往会失去“当初”的谨慎和热情。在程式化、慵懒化的操作中，悲剧的种子被植下继而萌发。

包含烟花大会在内，一切传统都值得我们尊重。正如事发之后，轻言“停办”难言明智；在事发之前，懈怠于传统的惯性之内，则更是沉重的不敬。

## 画中有话

□ 文/邓为 图/朱慧卿

我国著名心血管病专家胡大一表示，“今天大家都非常迷信支架，崇拜搭桥。它对急性心肌梗死非常有效，但根据现在的统计资料，一半的支架都不靠谱。因此，在稳定的情况下，我作为心脏科大夫不建议做支架。”

其实，有关心脏支架背后的过度医疗以及医德不堪，早已不是坊间秘闻。一旦有心脏疾患，很多医院和医生，都会推荐搭支架，以至于这种本来属于高端和精密的手术，如今渐有泛滥之势。据有关资料显示，目前我国每台心脏介入手术平均使用约1.6个支架，依此推算，2011年中国介入支架使用量超过65万个。

伴随如此大的支架数量，则是隐匿于其后的暴利现实。正如全国政协委员董协良提到的那样，安装一个心脏支架，患者要支付比出厂价格高数倍甚至十几倍的钱。一个国产的心脏支架，出厂价不过3000元，可到了医院便成了2.7万元；一个进口的心脏支架，到岸价不过6000元，到了医院便成了3.8万元。9倍的心脏支架暴利已经超过了贩毒。

当药品成为奢侈商品，当手术器械有超过毒品的暴利，救死扶伤的道义与使命，就会堕落和沦丧，本就踉跄不堪的医患互信与和谐，只会被再次消弭，变得菲薄而敏感。好不容易建立起来的药品降价、医药分离之类的信心与期冀，就会再次被消解和怀疑，这对于深陷泥淖中的医患矛盾，将是雪上加霜之举。

## 暴利支架



剔除心脏支架之类的过度医疗以及暴利医疗，应是当下医德重建和卫生监管的必须，唯有严肃监管，医德回归，“心怀恻隐之心，誓救含灵之苦”成为共识

与行动，方有可能革除暴利和过度的医疗行为，否则，医患和谐的梦想，注定还要一路踉跄。

## “高音执法”是以错纠错

□ 汪昌莲

10月13日，广州交警联合多部门整治潦泉路的交通秩序，除了严查货车超载、小“面包车”违反载货规定以及车辆乱停乱放等违法行为外，还推出新举措，对占道经营阻碍交通的商家，用高音喇叭进行劝导，不听劝导的，将高音喇叭搬至商家门口进行滚动播放，让其自行消除占道经营违法行为。

随着城市的不断发展，公共资源利用率不断提高，占道经营者和居民的利益冲突不断升级，许多占道经营者挤占市民公共道路资源，严重破坏城市市容和经营秩序，有关部门对其取缔和整治任务十分艰巨。但无论如何，这些都不能成为有关部门挖空心思“出怪招”，突破法律规范、政策限制的理由。像广州交警部门这样，打着“政策劝导”的名义，对占道经营者进行噪声“轰炸”，实际上是一种“软暴力”。

近年来，受管理措施欠缺、执法手段单一的限制，一些执法部门在工作中习惯于走两个极端，要么“动粗”，如强拆和砸摊；要么“围观”，如所谓的“静默执法”。而广州交警的“高音执法”，则介于“动粗”和“围观”之间，是一种“软暴力”。

有关部门在执法上足可以凑出一套“十八般武艺”和“三十六计”，但在背后，让我们惊诧的不仅仅是执法者层出不穷的“创意”，更是为什么总能如此不受管束地伤害群众的切身利益？

高音喇叭“轰炸”，不仅占道经营者难以承受，也影响了附近居民的学习和生活。特别是我国对噪声污染，有一系列的法律和规定，“高音执法”涉嫌噪声扰民，本身就是一种违法行为。更重要的是，这种简单粗暴的执法方式，只会激化矛盾。

为人民服务需要用心来实现，希望沿着这个思路，让执法中的种种不当行为，能够被依法制止。不可否认，整治占道经营，涉及城市管理，涉及市场秩序，涉及公共利益，尤其需要以社会管理创新来化解。我们需要的创新，就是要在平衡各方利益、做好互动沟通等方面做出努力。而那些类似于“高音执法”、钻法规空子、损害群众利益的恶习“创新”，应该坚决杜绝。

因此，“高音执法”之类的行政乱作为，值得执法部门反思。在经济快速发展、社会急剧转型的背景之下，如何兼顾公共利益和群众的合法权益？如何与被监管者实现良好的互动和沟通？对于相关部门，这不仅是执政智慧的考题，更是对执政宗旨的检验。

## 国考 200 万人报名，“史上最苦”何来

□ 伯通

近日，2013年国家公务员考具体职位表公布。职位表上一半岗位都加了“常年出差”、“需要晚上值班”、“条件艰苦”等条件限制或描述，“这简直是‘史上最苦金饭碗’！”有网友这样感慨。

为了感受一下基层公务员有多“苦”，笔者从国家公务员局的网站下载了今年“国考”的职位表，发现媒体和网友所谓的“苦”有以下几类：一是对生理条件有要求，比如“能适应高原工作环境”、“能够出海”、“适合男性”等；二是对工作时间有要求，比如“节假日加班”、“晚上值班”、“24小时3班倒”等；三是说明可能存在的经济回报问题，比如“不提供宿舍”、“国家级贫困县”、“经常下乡”等；四是要求工作稳定性，比如“最低服务期5年”等。

无论是从人力资源角度还是依据日常生活经验判断，以上四类“苦”实在让人啼笑皆非——流水线上的富士康员工能计较“3班倒”吗？医生和媒体工作者难道不知道要“晚上值班”吗？有的部门在招考简章中竟然还写了“经常下乡、深入农村田间地头，条件相对艰苦”，我国近7亿农村人口会怎么看这句话？国家公务员难道必须要在一线城市拿着令人眼红的薪水，朝九晚五地喝茶看报？

更令人怀疑的还不是“苦不苦”，而是这个“苦”本身就是媒体强加的。否则怎会有近200万人报考，招录比例高达90：1？在开放选择的招考机制下，求职者的选择本身就狠狠驳斥了“最苦论”。况且，历年的公务员招考，都有冷门职位，甚至有的职位无人报考。这反映出来的不是“苦”，而是该职位“性价比”不合适。譬如气象部门的野外观测类职位常年招聘难，那是否可以考虑将这一块业务外包，或者提高职位收入和晋升空间。如果光喊苦，富士康的招聘为何从来都人满为患？

总之，公务员领的是纳税人的钱，无论从早涝保收的职业稳定性、光鲜得意的职业体面感，还是隐形福利的角度来说，都会使得求职者趋之若鹜。2009年，一份由13家媒体发布的《中国人幸福指数调查报告》指出，按职业分类来看，公务员的幸福感受最高，其在家庭、婚姻方面的幸福感受体验尤其显著。难道他们都是在“苦中作乐”吗？

## 公交司机受委屈，制度保障应跟上

□ 李光金

据报道，济南一辆102路公交车行至泉城广场站时，车上一名男子要求从前门下车，遭到公交司机拒绝。该男子情绪激动，冲上前抢夺方向盘，并打了司机好几拳，司机始终没有还手。为了表彰该司机，车队将为其颁发“委屈奖”。因为“车队有规定，任何时候都不能与乘客冲突”。

俗话说“忍字高来忍字高，心字头上一把刀”，这位司机师傅品行好，为了不影响其他多数乘客，受了不少委屈，值得赞赏。

但是，从长远看让司机如此“委屈”值得商榷。在有的人甚至是相关部门眼中，公交司机作为公共服务的提供者，很大程度上代表着一座城市文明窗口的“明亮度”，打不还手骂不还口，这就是“窗明几净，一尘不染”。且不说会纵容那些无理取闹者，单从人性角度讲，司机也是一个活生生的人，委屈一次可以，但不能次次委屈；有的人可以委屈，但是并不代表人人都能受委屈。让不能受委屈的人不能及时发泄出来，那就可能埋下隐患，司机带着情绪上路，造成重大伤亡事故，这样的事情也曾发生过。

当然，不赞同这种委屈奖的方式，并不是提倡暴力相向。你可以不还手，但是在该男子已经开始“抢方向盘”时，可以发动乘客将其制服吧？如果孤立无援可以报警吧？这也是职责所在，不是“忍一下海阔天空”那么简单。

所以，除了教会司机在遇到这种情况时有更多方式应对外，“制度保障”不可或缺。有的地方也做了积极探索。就在今年7月份，河南出台新规，将情绪异常列入生产安全隐患，相关行业工作人员身体欠佳或情绪异常需要及时报告和休息，其中郑州市公交总公司就着手研究了公交司机“情绪假”的标准和时间制定等问题。其他地方或许不能简单复制，但政策取向是值得提倡的，特别是要更多地考虑当事人的切身利益，给予他们更多物质和精神上的抚慰，只有这样才更有利于提升公共服务产品的质量。

保障”不可或缺。有的地方也做了积极探索。就在今年7月份，河南出台新规，将情绪异常列入生产安全隐患，相关行业工作人员身体欠佳或情绪异常需要及时报告和休息，其中郑州市公交总公司就着手研究了公交司机“情绪假”的标准和时间制定等问题。其他地方或许不能简单复制，但政策取向是值得提倡的，特别是要更多地考虑当事人的切身利益，给予他们更多物质和精神上的抚慰，只有这样才更有利于提升公共服务产品的质量。