

# 网络反腐，该正规军出手了

■付瑞生

近日，中纪委监察部开通网站，主动接受网民对党风廉政建设和反腐败工作的意见、建议、咨询，搭建纪检监察机关与网民沟通交流的新平台，开通网上民意直通车。其中比较受人瞩目的是，接受网络信访举报。网站在首页显著位置设置 12388 网络举报版块，方便群众顺畅、安全地举报监督。

民间反腐其实从不缺乏热情。中纪委监察

部的网络开通恰好对接了民意。中国青年报社会调查中心曾经调查显示，75.5%的人认为“网络曝光”反腐最为有效。71.5%的人表示自己“会参与反腐”。67.3%的人表示，应该发动全民参与反腐，要做到渠道畅通，充分保护举报人。现实生活中也不乏成功案例，从躲猫猫、俯卧撑，到周久耕、林嘉祥、雷政富，网络反腐、人肉反腐事实上已经成为反腐体制中的一环。

当然，从最近对“民谣”、网络大 V、网络黑社会的一系列反思中，我们也可以看到网络反

腐也存在一股绿林气。比如“水军”，因是“绿林体制”，建制不全，组织混乱。正如一些网友所言，大部分的时代愤青、论坛砖客、网络写手也是无组织无纪律的绿林队伍，路见不平，一拥而上拔刀相助，以团体的口水力量，打击或淹没“敌方”。如果他们被商业利益或利益集团左右，“水军”很容易被豢养成家丁打手，人肉也难免失范，进而扭曲舆论，影响法制。

反腐亟待正规的网络体制，这就是中纪委监察部开通网站的现实意义。这为积极投身反

腐的群众打开了一扇窗，让他们畅所欲言举报监督；也给谣言泛滥关上了一扇门，即使不能充当谣言的防火墙，但至少是一个检验谣言最重要的试金石。对各种各样的微博反腐、人肉反腐也起到良好的引导示范作用。

中纪委监察部开通网络反腐，不仅仅提供了便利，更提供了一个重要的官方网络反腐渠道。以后所要做的就是，想群众之所想，让正规军与群众的野战军一道，构筑起全民反腐的长城。

## 小鬼驾机上演“飞越动物园”？



■文/小正 图/春鸣

曾在美国的大雪天里裸跑的南京男孩多多被称为“裸跑弟”。日前，这名 5 岁的“裸跑弟”又干了一件让小伙伴们惊呆了事：在“鹰爸”与机场方面的努力沟通下，他成功驾机飞越北京野生动物园，又创造了一项新的世界纪录。

当很多大人都在微信里忙于“打飞机”的时候，人家年仅 5 岁的“裸跑弟”却开上了真飞机，并成功飞越了首都的野生动物园，创下了新的世界纪录。瞧瞧人家，别说小伙伴们都惊呆了，相信很多沉迷于打飞机的“大伙伴们”

也会惊呆了。当然，这种吃惊，除了觉得意外，更多的是难以理解。从“裸跑弟”在雪地里裸跑，到参加国际 OP 级帆船赛、攀登日本富士山、地铁卖报练“财商”等一系列所谓“创造奇迹”的举动来看，这些惊人创意无疑都是出自大人之手，“裸跑弟”只不过是这些疯狂计划的“道具”而已。

5 岁的年纪，本应天真无邪充满童趣，可偏偏有些“狼爸”、“鹰爸”，非要让小孩干大人的事，甚至干很多成年人也干不了的事，并以此为荣。这样的极端，也许能博来眼球，但恐怕很难赢得喝彩。

## 别让被拐孩子的安置“烂尾”

■李劭强

8 月 20 日，徐州铁路警方宣布破获一起重大拐卖婴儿案，10 名被拐婴儿全部获救。然而，看似皆大欢喜的故事，却很快又陷入到另一团矛盾和尴尬当中。记者在调查中发现，这些被解救婴儿的亲生父母并不愿将孩子接回，而链条另一头的收养户又强要挽留，孩子们有家不能回，民政部门又拒绝收留，目前只能留在买婴人家中。

在想象中，那些被拐婴儿的父母，应该时刻期盼孩子回到自己身边，但遗憾的是，就是有这样一些父母，他们生孩子只是为了卖掉他们，他们生孩子的目的就是发财致富，这样的父母当然不会再接回获得解救的孩子。这时，一个尴尬的问题摆在社会面前：那些亲生父母不要的被拐孩子，该如何安置？

有人说，既然生了就应该养，所以还是应该让他们回到亲生父母身边。可现实情况是，那些卖掉亲生孩子的父母，他们根本没有能力养育孩子，他们也根本没有心思养育孩子，他们对孩子的感情还不及那些买孩

子的家庭。把孩子交给他们，社会能够放心？

有人说，不如就让买孩子的家庭直接抚养。那些买孩子的家庭通常会对孩子很好，否则他们买个孩子干什么呢？而且，一段时间之后，孩子与这些家庭也产生了感情。但不容回避的问题是，当这些家庭买孩子时，他们已经涉嫌犯罪。虽然，如果他们没有虐待孩子，他们没有阻止解救，他们可以免于刑事处罚，但这并不意味着他们就具有抚养的权利。如果，为了简单省事，将孩子直接交给买他们的家庭抚养，人们就会得出一个结论——买孩子是可以的，只要没有虐待。

这些被拐卖的孩子该如何安置呢？这显然是一个复杂的社会问题。既然复杂，就不能简单化，既然是社会问题，就必须由社会机构来承担责任。其实，如果我们厘清一个目的，问题也许会变得简单一些，那就是让孩子到其最应该到的地方去。这个地方应该是福利机构、民间机构，以及想要收养他们而且符合条件、有能力收养他们的家庭。如此一个棘手的社会问题，要通过各种力量的汇集与联手而化解。

## 开征“拥堵费”恐怕只会“添堵”

■盛翔

近日，关于“北京、上海正在研究征收拥堵费”的消息再次甚嚣尘上，不仅引起了两座“大堵市”市民的普遍关注，也引发了全国其他城市群众对“效仿”的担忧。有专家表示，不去认真研究造成交通拥堵的深层原因，就试图通过收费来治堵，这不但是典型的“懒政思维”，还会加剧社会不公。

“堵城”征收拥堵费的话题，已经被社会热议多年了。民众固然压倒性地反对开征拥堵费，但城市政府管理部门似乎从未放弃过适时开征拥堵费的努力。说白了，和之前的“限行”、“限号”、“限牌”等“限招”一样，征收拥堵费就是要增加私家车主的用车成本，让你买得起用不起，最好是将汽车放在家里当装饰品。让人疑惑的是，前些年为了促进经济增长而大力促进汽车消费时，难道就没想过这些吗？既鼓励市民买车，又限制市民用车，这岂非自相矛盾？

私家车主在购车和用车过程中已支付了购置税、车船税、燃油费、停车费等高额的费用，其中已包含了城市建设、交通管理的费用。与汽车相关的

各种税费已经足够繁多，开征拥堵费亦不过额外再“赚上一笔”而已，其治堵效果注定难以令人乐观。

拥堵费的实施效果在国外早有前车之鉴。伦敦的车辆拥堵费五年收了 8 亿英镑，但交通状况却毫无改善。征收后平均每行进 1 公里要等待 2.27 分钟，征收前也只要 2.3 分钟。此外，行政费用花掉了拥堵费收入的一大部分，用于改善公共交通系统的费用却被削减。伦敦尚且如此，我们若收拥堵费，效果又将如何？

更重要的是，国内城市真的有“资格”收拥堵费吗？一方面，是不是“穷尽一切手段”之后的选择？如果公共交通还不发达，交通管理也很落后，道路规划也不合理，那就是典型的“懒政思维”。另一方面，伦敦有多少公车，我们又有多少公车？公车对于城市拥堵“奉献”了多少份额？如果只针对私家车征收，肯定不公平；如果公车拥堵费全由纳税人埋单，那么收费对公车没有任何遏制力，同样不公平。

为什么涉及少数人利益的公车改革就是改不动，涉及全社会利益的拥堵费却如此心急开征？换言之，开征拥堵费很可能在“路堵”之上再添“心堵”。

# 广告