



梁山好汉反不了今天的腐败

针对水浒文化的反腐内涵，山东省梁山进行深挖整理，提炼总结，日前在此基础上建成国内首个“水浒特色”廉政教育基地。当地水浒文化研究专家进行整理，形成了水浒反腐“十八招”，即18个经典故事，包括：除暴安良、威武不屈、抱打不平、伸张正义、倡树正义、勇于抗争、以身作则等。（7月25日《人民日报》）

客观地说，《水浒传》的确可以当作一部反腐小说来读。书中充斥着徇私枉法、任人唯亲、欺压良善、构织冤狱等腐败现象，在今天我们仍然不难找到。不过，这部具有现实意义的文学作品固然不乏借鉴意义，但指望梁山好汉来反腐败，恐怕并不靠谱。

我们知道，作为一个具有五千年文明的国家，每一个地区都有足够的历史典故以及与之相应的文学作品。如果按照“水浒反腐”的模式，全国也许会出现“红楼反腐”、“三国反腐”、“西厢反腐”、“西游反腐”、“三言反腐”、“二拍反腐”，以文学作品为蓝本的“廉政教育基地”肯定遍地都是，那简直是笑话。今天想做点事，非得从故纸堆里找理由，除了制造一时的新闻效应，收不到想要的效果。

而且，社会总是不断进步的，就算梁山好汉们都能够再生，放到今天也难以个个成为反腐斗士。当今社会的一些腐败现象令我们深恶痛绝，但抡起大斧不论男女老幼“排头砍过去”的作风也并非我们想要。

我们可以从丰富的历史资源中汲取营养，不过千万不要当成正餐。在实际工作中我们可以以史为鉴，但如果上纲上线什么都往历史上靠，那就有牵强附会，“拉郎配”之嫌了。对这种现象我们有一个专门的词语，叫做形式主义。

从扑克反腐、夫人反腐、屏保反腐、游戏反腐、参观反腐到今天的水浒反腐，各地林林总总的反腐创意不少，收到实际效果的似乎没有。因为无论古今中外，腐败的原因只有一个，那就是权力不约束。不把权力关到笼子里从根本铲除腐败的土壤，靠一些只能制造噱头的花架子，没用！

（刘昌海）

切实“稳价”保民生

国家统计局24日发布的50个城市主要食品价格数据显示，7月11日至20日，29种食品中16种的价格较7月上旬上涨。目前农产品价格上涨正密集向终端市场传导，食品价格开始接二连三地上调。分析人士认为，如果这些产品的涨价引起连锁反应，通胀高企还会是一个比较长的过程。（7月25日《经济参考报》）

上半年对CPI上涨影响较大的猪肉价格，近期停下了暴涨的脚步。但农产品新旧涨价因素交织在一起，暗藏着很多不确定性。新涨价因素包括前期涨幅较小或者价格下降品种的“补涨”，这有可能使得全年物价“前高后不低”。尤其是今年的高物价是在菜价涨幅低于历史平均水平的情况下取得的，而这一状况在三季度很可能出现转变；从历史数据看，通常三季度环比和同比价格都比二季度要有所上升。由于宏观调控，前期一些农产品价格的上涨在终端食品上体现得并不明显。随着原料成本持续增加，食品企业的提价冲动愈发强烈。

国家提出下半年要坚持把稳定物价总水平作为宏观调控的首要任务。这既给人期待，又反映出当前价格形势的严峻。国家出台措施，稳定价格，目前已初见成效。然而狙击通胀更是一场持久战，我们既要看到“稳价”具备物质基础雄厚、国家财力增强、调控能力提高等有利条件，坚定“稳价”信心，又要看到影响价格变动的各种不确定性因素，充分估计可能面临的困难和挑战，准备好应对措施。

民生为本，国之根本。价格哪怕只上涨1块钱，对老百姓的生活都有影响。我们反复强调要认真解决人民群众最关心、最直接、最现实的利益问题。这个利益问题，在目前，重要的一环就是要围绕促生产、畅流通、增储备、建机制、保民生，稳“物价”、抗通胀作为，不让涨价吃掉百姓从经济发展中得到的实惠。

（奚初初）

Email: zjrplb@sina.com

新闻背景：7月24日22时43分，经过漫长的等待，“7·23”铁路列车追尾事故情况通报会终于在温州水心饭店召开。铁道部新闻发言人王勇平来到发布会现场，他先给记者们鞠躬，随后坐下介绍情况。针对“铁路部门为何掩埋车体残骸”的质疑，王勇平解释，现场是个泥潭，“掩埋主要为了抢险”。在宣布没有生命迹象之后，搜救人员在对高架桥上的半节车厢进行搜救中，又发现一名生还的小孩，王勇平说，我只能说，事实就是这样，它确实发生了，“这是生命的奇迹。”（7月25日《中国青年报》）

“埋车头为抢险”之说需要充分举证

王景曜

针对记者质疑为什么要在现场掩埋车头？是不是想毁灭证据？发言人王勇平的回答是：在现场抢险中，环境非常复杂，下面是一个泥潭，（机械）施展开来很不方便，还要对其他的车体进行处理，把那个车头埋在下面，是为了方便抢险。

王勇平是一张久经沙场的“铁嘴”。当他神情并茂地恳求记者“请你们相信我，你们相信吗？”时，竟然鸦雀无声。

除了“历史因素”，当天明确表态“不回避任何尖锐问题”的王勇平，

面对某些敏感提问，不仅没能给出质量过硬、令人满意的释疑，甚至还为我们制造了更大谜团。最让人越听越糊涂的“新闻发布”，当属“掩埋车头是为了方便抢险”。

一起车毁人亡的特大交通事故，抢险工作十万火急，何以在“第一时间”的节骨眼上，“忙里偷闲”地搞起类似打扫战场的“小动作”？公众对这种极度不合时宜的反常做法本能地产生各种联想与猜测，当属情理之中。较之于事故处置其他环节，迅速“掩埋车头”不过是眨眼之间完成的事，细节虽小，却包含太大

的悬念，因而它不能被马虎带过，必须认真搞清楚。

综合考量之下，目前比较得体的说法应该是，“掩埋车头”至少动机十分模糊。“毁灭证据”只是形迹可疑而已，毕竟没有确凿证据予以支撑，况且我们也不敢相信，进入国家层面的查处视野后，铁道部还能有这么大的胆子，但是，所谓“掩埋车头是为了方便抢险”，其动机又难道真的这么纯粹与敞亮？王勇平只是新闻官，并不参与具体技术事务，当他以“二传手”角色抛出此说，似乎也意识到这里面的逻辑关联很唐

突，于是随即竖起大拇指，饶有趣味地补上一句“至于你们信不信，我反正信”。

仅凭一张嘴，公众当然不会轻易就信了。“埋车头为抢险”的主张要想获得成立，铁道部方面无疑需要进行充分的举证。首先，体量并不庞大的车头残骸的存在，是否真的对现场救援构成了实质性障碍？清除这种障碍，除了就地掩埋，没别的措施可供选择？或者，掩埋与挪位，哪个更简便易行？

其次，这是哪个层级上做出的决定？该项决定是否基于绝对的技术

诉求，个中究竟有无隐性的权力盘算？发生追尾撞击的直接部位正是车头，无论事故原因的调查尽可能保全原始证据，还是作为前车之鉴获取对今后有益的科研数据，即便作为发初期中国高铁安全警示教育的一个道具，小小车头残骸果真毫无价值可言？

再者，即便当时紧急状态下掩埋车头是为抢险救急腾出宝贵的地盘，那么抢险结束之后呢？是再把它挖出来，还是就此一“埋”永逸？先埋后挖的车头残骸，又将往何处去？

“生命的奇迹”需要更多敬畏

乾羽

能够于惨烈的灾难面前活下来，这当然是一个奇迹。我们并不知道这个孩子经历了怎样的恐惧和痛苦，经过了怎样的无助与等待，但她的生还对我们来说就是一种希望，就是一种生命的证明；灾难总会将人类最美好的东西摧毁，但灾难却无法将所有的美好带走，任何的生还者都是生命的奇迹，他们是人类面对灾难时勇敢走出的希望和支撑。所以，这个2岁半的小女孩值得庆幸，我们也应该值得庆幸。当地终于被救出时，惨烈事故终于有了一丝暖色。

但奇迹归奇迹，奇迹背后也有一些让人深思的问题。这个小女孩是在宣布无生命迹象之后，被发现而获救的，如果她的生命力没有这

么顽强，她是否能够幸运地撑到被发现的时候？因为，无生命迹象通常意味着救援的结束。尽管，生命力是顽强的，但在灾难面前又异常脆弱，如果搜救结束后这个女孩没有被及时发现，她是否还能够活下来？而如果她不幸地离开了，这到底算是生命的脆弱，还是算作救援的问题？所以，一句这是生命的奇迹，无法解释公众的质疑，人们想知道的是，为何在有人存活的情况下，就得出无生命迹象的结论？这是否意味着这个结论是有所偏差和草率的，而这个有所偏差和草率的结论可能产生怎样的后果呢？

当然，在早先的排查中，这个小女孩可能没有呈现出生命迹象——如果非要解释的话，或者这个小女孩

呈现出的生命迹象太过微弱，没有被检查者及时捕获。所以，早前的无生命迹象的结论与小女孩的生还之间没有矛盾，这只是两种巧合和偶然而已。这可能就是事实的真相，否则还会有其他的可能吗？这个解释基本上也可以讲得通，因为任何事情都难以绝对，之前的排查出现疏漏可能存在。但是，这个解释却是难以让公众接受的，因为既然生命是一个奇迹，一个无法复制的奇迹，为何不能对其多一些敬畏呢？如果足够敬畏生命，就不应该允许任何瑕疵的发生，因为一旦发生，生命这个奇迹就无法再现。这是多么残酷的事实！

其实，整个追尾事故都给人这样的感受。在人们的印象当中，动车

怎么会追尾呢？从现有的解释看，原因似乎是雷击造成的事故。可是，雷击造成的影响难道不是可以预见的问题，不是可以提前预防的问题吗？铁道部门也在强调，我们的高铁技术是先进的，是信得过的，想必动车的性能也不会差，可是为什么这么低级的事故还会发生呢？原因当然需要再调查，但是事故给人的感受却是生命敬畏的缺失：在事关乘客生命安全的问题上，再怎么重视也不为过；而如果对生命不够重视，又怎么会出低级事故呢？敬畏生命，这是一个文明社会的自觉和常识，这也应该成为所有行业的一个基本底线。如果，没有这种生命敬畏，自然很多事情都会在敷衍中草率执行、收场。

生命是无法复制的奇迹，生命需要敬畏。这种敬畏不应仅仅表现为口头的口号，还应表现在行为的细节和制度的严谨中。因此，在事故发生之后，公众对救援的展开和原因的追查投以了关注，人们想看到生命是否得到了足够的敬畏，想看到问题是否得到了足够的重视。尽管，事故造成的损失已经无法追回，那些逝去的生命也无法生还，但是如果生命的敬畏在事后得到强调，在实际工作中我们可以以史为鉴，则人们会在事故后看到希望，看到信心。这或许是事故能够带给人们的唯一价值。



暑期“宅童”走出家门 需社会助力

吴江

足不出户，“宅”在家里上网、看电视，不管父母如何劝说就是不愿出门。暑期到来，许多内地孩子变成了标准的“宅童”，令家长大伤脑筋。（7月25日中国新闻网）

“走出去”和“宅在家”，究竟哪个对孩子更有益，答案实在是不言而喻，无论是增长见识、锻炼身体，还是寻觅快乐、学习技艺，外面的世界对于孩子们来说当然更加精彩。

然而，现实与理想之间总是有着相当的距离。原本的熟人社区已经因为居住方式的改变而更多成了邻里之间不相往来，而城市对于机动车的依赖，更使得家门口也变得不再安全。出去就没有就走的玩伴，更没有安全的保障，相比让孩子出去的危险，“宅童”还真不失为更稳妥的选择。

当然，专家们的建议的确不无道理，不放心孩子出去“放羊”，可以送孩子去上各种培训班啊？但问题在于，并不是所有的家庭都能承受暑期班的经济压力，此外，对于双职工的家庭来说，假如家庭附近没有类似的暑期班，接送更将成为一个问题，而请假陪孩子“走出去”，对于在在职的父母来说，更是不切实际。

从这个角度来看，让“宅童”走出去，仅仅是给家长提建议其实还远远不够，作为一种社会现象和问题，家长很多时候其实也是无能为力的。

在这方面，国外其实有很多成熟的经验，例如，加拿大的夏令营形式多样，活动丰富，已经形成了颇具规模的产业，而加拿大夏令营的组办者，也并非单一的教育培训机构，社区中心、艺术馆、博物馆，甚至私人团体、公司、俱乐部、旅游度假区都普遍参与并成为暑期夏令营多样化的组织者，而这些活动往往因为来自政府的资助，都是免费的。

一言以蔽之，“宅童”其实不是天生的，也不能怪家长没有送孩子去上培训班，无论如何，“宅童”不应该成为中国特产，而真要让“宅童”走出去，其实还靠全社会的共同努力，将外面的世界从无奈变为精彩。

像防瘦肉精那样防“砖家”

毕晓哲

近年，不断出现的瘦肉精事件成为我国食品安全领域一个挥之不去的幽灵。日前，湖南岳阳市人民政府宣布，经过当地有关部门两个多月的奋战，成功破获一起涉及福建、湖南、浙江三省的瘦肉精生产、销售案件。记者实地采访发现，与以往类似事件不同的是，这次竟从饲料中检测出以前从未出现过的苯乙醇胺A。此外，还从浙江大学教授邹某处查获含苯乙醇胺A的饲料1500公斤，并对其实施刑事拘留。（7月25日《北京晨报》）

黑心商家使用新的“瘦肉精”种类苯乙醇胺A，说白了不过是规避监管检测的手段，依然还是牟取暴利为目的，但却又一次暴露了“科技专家”担当幕后“黑手”这一现象，这不能不引起人们的警惕。被人指责的“瘦肉

精”盐酸克伦特罗，是“专家”参与并经“专家”“引进”的，这个结论早不是什么秘密，这些“专家”其实早已丧失了学术操守，而沦为成为了“砖家”。

上海农吴生物技术杨再教授曾说：中国“瘦肉精”的始作俑者是浙江大学动物学院的许梓荣（当时是称浙江农业大学），他于1987年去了美国弗吉尼亚大学当访问学者，回国之后撰写了一篇关于“瘦肉精”的论文，被列为国家科委“八五”攻关项目。这一“成果”为浙大专家许梓荣引来无数“荣誉”，也给国人造成了永远无法弥补的伤害，这就是“专家”无良和“专家”利用高科技害人的真实见证。在日前披露的“新型瘦肉精”事件中，涉及浙大教授邹某，该住址被查获约有含苯乙醇胺A的饲料1500公斤，这是又一个专家“害人”和存在“害人

专家”的铁证。

专家学者是社会“脊梁”，也是社会中的精英，某种意义上说，他们的社会责任更大，然而，和普通入相比部分专家道德底线却极低。他们不仅学术操守丧失、唯利是图，甚至已直接成为不法商家坑害公众的“帮凶”。2008年三鹿“毒奶粉”事件中曝露到公众视野中的三聚氰胺，就与多年来一些“专家、技术人员”的教唆有关，当地奶农和奶站是如何学到“最先”的，以添加三聚氰胺来抵抗蛋白检测的方式方法的呢？正源于个别专家和不法企业“纵容”与教唆。在某省农村，为了让农民将收获的麦子尽快晾干，“技术人员”向他们推荐一种撒在可以速干的干燥剂，至于会给食用者造成多大伤害却不管不顾。大到给猪喂瘦肉精，给王八服避孕药，小到

馒头变白，这其中有多少无良专家魅影。

上述危害公众安全的“食品安全事件”不是孤例，为害公众多年、久打不绝的“瘦肉精”不是首例，也不会是最后一例。就此，很有必要从两方面着手，一者，重筑学术良知“樊篱”。既要从严制度约束上让专家学者秉持公平正义的学术德操，也要对那些“害人专家”予以严厉惩戒，要让助纣为虐的那些“砖家”付出惨重代价，对因引进“瘦肉精”多次获奖的某些专家应剥夺其名号和头衔；其二，职能部门的监管不可或缺。一些植物生长激素、添加剂、甚至是严格控制流通的“蛋白块”、“三聚氰胺”等，在一些乡村小联社竟能轻易买到，这不是监管方面的疏忽又是什么？

路桥风险不能苛责“最后一根稻草”

邓海建

交通运输部副部长冯正霖24日在此间召开的全国交通运输安全生产紧急电视电话会议上要求，贯彻落实今年7月1日实施的《公路安全保护条例》，进一步加大治理超载的力度，坚决制止严重危及桥梁安全的违法超限车辆上路行驶，维护公路安全。（7月25日新华网）

七月里来，路桥桥很忙，忙于塌陷。18日，大连市在建隧道时发生塌方事故，12人被困其中，在此之前几日内，已有多起类似事故发生；17日，肇庆市封开县一段在建江滨堤路出现滑坡塌陷；15日，杭州市钱江三桥辅桥部分桥面突然塌落；14日，福建省武夷山风景区公馆大桥塌陷；12日，湘潭市芙蓉路路面塌陷……交通部的说法是，“在最近几起桥梁事故中，多数与严重违法超限超载有关”。

事实上，超载是不少路桥塌陷的帮凶，却显然不是罪魁祸首。譬如钱江大桥，74年来任凭风吹浪打，岿然不动，网友发帖问：茅以升修的这座桥，设计寿命50年，已经超期24年，就是不倒，连大修都没修过，这是什么道理？茅老先生修桥的时候，

是按照20公里的时速设计的，设计荷载铁路面轴重50吨、公路面15吨，当时平均每天仅有150多辆汽车，4.9对火车通行。70多年过去了，在这座桥上，动车可以跑到时速120公里，汽车也可以跑到时速100公里，40吨、甚至60吨重的汽车也在桥上跑——以今天的标准观之，钱江大桥不仅超期服役，而且也超限、超载。那么，超限超载何以“超”不垮钱江大桥？

客观地说，超限超载当然是路桥安全的大忌，违规上路理当整饬。但退而言之，超限超载车在通过塌陷路桥之前，经过了那么多的大道和大桥，他们的安全系数都因此而“很受伤”？更离奇的是，超限超载车在路过各色收费站的时候为何没有被拦截下？坍塌的路桥虽以超限超载原因空堂面世，却难掩公众的双重疑问：一是通车时间不长的路桥，面对超限超载如此“脆弱”，这让同样承受超载的更老桥梁何以堪？质量问题疑云不能廓清，建设腐败就无法自证清白；二是交管部门以罚代管的治理方式久被诟病，如果货运只能在超限超载后、去掉罚款

挣点钱，而“治超”就是一个圈钱的两难游戏。

修路建桥，就是让人车行走的，如果稍微一压就软趴趴，不仅不反思“豆腐渣”及其背后的腐败嫌疑，反倒怪“超限超载”怪天气，这实在是一种诡异的逻辑。超限超载只是压垮不合格路桥的“最后一根稻草”，即便没有这些大货车充当某些

路桥的质检员，一场大雨、一阵大风，同样可以刮下成片的钢筋水泥——此类现象，我们早已司空见惯。正视路桥风险，已经越来越像一个任重道远的神秘命题。图/刘军

