

红色旅游：请用真实的历史说话

◆ 黄珉

如今，红色旅游在全国正开展得红红火火，让游客在游憩、休闲的状态中去接受爱国主义教育、革命传统教育，寓教于游，又能带动老区经济发展、传承红色文化，确实是件利国利民的大好事。但是笔者一路走来下来，却实在高兴不起来。

在东北的几处抗联纪念馆，军队的序列和主要负责人有明显的张冠李戴、混乱错置。在辽沈战役纪念馆，作为战役主要指挥官的林彪只有一张照片，仿佛是可以置身事外者。在瑞金，本该是“中华苏维埃共和国第二届中央执行委员会主席”的毛泽东，只简单地写成“苏维埃政府主席”（要知道还有作为中央行政机关的人

民委员会，人民委员会的主席是张闻天），在副主席一栏，只有项英，没有了张国焘。更为奇特的是，在赣南、闽西各地，随至一处，你都可以听见年轻的讲解员用自豪的语气向你介绍：“这里是红军长征的出发地”。

以上只是印象较深的几个例子。记得在瑞金参观时，几位同行的、较真的老专家为解说员指出了多处图片解说上的人物名、地名和时间的明显错误。用“错误百出”来形容现在的红色旅游景区并不为过。若说千篇一律的解说词仍采用“旧”式的词汇和表述犹可取得谅解的话，人物名、地名和时间都出现明显的错误就无法原谅了。对历史事件、历史人物做出

总的评价或者从中提升出红色文化，这些是需要具有一定的专业素养的，但人物名、地名这样的错误却可以通过翻阅、核对一些相关资料很容易就能够避免的。

造成历史失真的原因当然远非如此简单。一、为避免引起审查上、舆论上的麻烦而有意遮蔽。若将林彪在辽沈战役中的作用呈现出来，恐在导向上有犯错之虞，多一事不如少一事，走早路不湿鞋。二、迎合游客的领袖崇拜心理。毛泽东是中国最主要的红色资源，反正强调他不为过，又能沾点“仙气”，于是只能看到毛泽东个人的历史活动，其余人等或淹没不见或一笔带过，更不

用说对历史曲折性、复杂性的展示了。三、为争取上级的资金投入、扩大本地的名声，随意篡改、夸大历史事件，或有意混淆概念。前面提到的处处是红军长征出发地就是有意混淆概念的一例。四、一些导游、讲解员未经系统培训，缺乏基本的历史功底。更有甚者，一些导游以神话、戏谑历史人物来取悦游客。

历史无法完全还原，但以严肃的态度对待历史的真实却是应该的。况且，这也是正确地总结和提炼红色精神最起码的要求。真实就是力量，不尊重历史的真实又怎能换来游客对历史的尊重？

评论07072911201

来函摘登

不要让好心人尴尬

路口乞讨、叫卖必须严格禁止

◆ 逸中

在我们这座城市的街头巷尾、特别是闹市中心，总能看到一些乞讨人员的身影。人的内心都是柔软的。看着那些苍苍的白发、裸露的残肢、呆滞的童颜……好心的人们总想着尽力资助一二，以稍解困顿。但是，不时听到的种种传闻，又让好心相援之手不由得踌躇不前，十分尴尬。

有传闻，那些白发人的儿女们靠着老人的乞讨，已在家乡盖起了瓦房，自己也不再干活，坐吃年迈父母的“嗟来之食”！有传闻，许多乞讨的孩子背后都有大人的教唆、组织，他们坐地收赃，过着住宾馆、着名牌、吃夜宵、出入“打的”的悠闲日子！有传闻，有人专门将一些孩子弄残、或者将伤口不断弄“新”，以博取更多的同情，讨得更多的钱！

……

这些传闻无从考证，却不让人不信。因为，经历了那么多年的收容、救助、包括众多好心人的资助，行乞人员不减反增，确实有越来越多的人已以此为业、甚至以此致富了！有调查为证：据广州大学公共管理学院一份报告显示，广州流浪乞讨者超过95%属于“职业乞讨”。

曾记得看到过一则李卜克内西谈论马克思当年是如何对待行乞人员的故事，十分有趣，因而印象颇深，记录如下：

“他（指马克思——引者注）对行乞的人是不完全相信的，因为在伦敦，行乞已经变成一种正规的行

业，而且是一种赚大钱的生意。虽然它收到的只是铜板。因此，他没有让那些男男女女行乞的人长期欺骗自己，虽然最初只要他身边有什么东西可给，他从不拒绝他们。他一谈起那些故意装病卖穷的人就很气愤，他认为利用人类的同情心是一种非常下流的行径，是对穷人的劫掠。但不管行乞的人脸上多么明显地暴露出他在进行欺诈，只要他手里抱着一个哭泣的孩子，马克思一定上当。”

这样的场景，仿佛就发生在我们身边一般：同样的“欺诈”，同样的“气愤”，最终同样的“上当”！当年的伦敦街头，今日我们的城市，都有人在利用人们的怜悯之心进行着这种被马克思斥之为“非常下流的行径”，而善良的人们总是尴尬着左右为难。据说曾有专家想出了“破局”之法：对那些确属家庭困难和社会保障均无法解决生存问题的行乞者，有关部门可对其发放“行乞信用证明”，以进行分类管理。然而，此种办法因显而易见的操作困难，仍将使救援陷于新的尴尬之中。

或许，简单办法只能是：所有的好心人都硬起心肠来，不给职业乞讨者以可乘之机！越来越多的人都选择了视而不见之“障眼法”！然而，以笔者的体验，每每这样，心中不免惭愧一次，折磨一次，总觉得好像对不住那位似的。相信好心人是不愿看到这种做人道德的进一步沦落的！

◆ 汤啸天

近期，上海路口的乞讨、叫卖现象有增多趋势。一些人利用车辆在路口等候绿灯的时机，穿梭于车辆之间或乞讨、或叫卖，严重影响了交通安全和上海的城市形象。遇到警察干预，有的人还振振有词地说“我又没有闯红灯”。显而易见，人行横道是供给行人横过道路时使用的，人行横道只能用于通行，不能徘徊逗留。尤为危险的是，路口乞讨、叫卖者利用红绿灯转换的时机反复在交叉路口之间移动，有的还与驾驶员或者乘客纠缠，致使路口险象环生，降低了车辆在路口的快速通过能力。种种迹象表明，路口乞讨的人员已经具有组织化的倾向。在路口乞讨者中间有不少老人、妇女、残疾人，有的还特意在晚高峰时段聚集在拥堵的路口，加剧了这些路段的拥堵程度。行使乞讨的自由必须以不危害公共利益、他人利益为前提。路口乞讨现在已经严重危害道路交通

秩序，必须坚决取缔。公安、民政等相关部门应当联手予以整治。对具有雇用残疾人、老人、儿童乞讨的，有关部门要在掌握证据的基础上坚决予以打击。

应当承认，在路口乞讨、叫卖的人员处于移动状态，有的人已经学会了与警察“打游击”。整治工作需要交警等部门付出更为艰辛的劳动，也需要研究更为细致的对策。从路口叫卖人员兜售的商品看，大多数是和车辆有关的轻小物件，有时确实有驾驶员与之交易。交警等部门应当对驾驶员加强教育，不在开车过程中进行与驾驶无关的行为。对路口兜售商品的人员可以在教育的基础上予以疏导，将叫卖人员引入停车场、洗车站、加油站，允许其在不影响停车、加油正常进行的前提下，以固定设摊的方式销售。对不听劝阻的叫卖者，可以按照《治安处罚法》的规定予以处罚。



浙商在美打赢官司的启示

◆ 姜汝超

新民晚报等全国众多媒体日前登了一条消息：温州民营企业、中国通领科技集团董事长陈伍胜耗资400万美元，在美国打赢了建国以来中美知识产权纠纷第一例胜诉案。

通领集团自主研发的国内最新一代智能型漏电保护器占领了美国主流市场，引起美国500强企业巨头企业莱伏顿公司恐慌。于是后者恶意起诉通领集团及其美国经销商侵权。这种以专利、版权等知识产权手段构筑的保护壁垒（有时还与安全、环境标准等结合使用），正是我国企业在全球化竞争中面临的可能风险，其实际后果就是把以高昂代价获得的市场成果拱手让人。

浙商在美打赢这场官司，为中国民族工业赢得了自尊，此案例堪称中国民营企业海外维权史上的一个标志性事件。我想，终有一天，中国企业在世界500强这个豪宴占据更多座位（听闻当初那家美国公司一开始小觑我们的浙商支付不起350多万美元诉讼费，企图以此吓退中国民企），诸如上述官司的新闻会像当年改革开放初期的众多新闻，一定早已不是新闻了。眼下，它对我们的宝贵启示是，中国企业要在国际市场立于不败之地，非靠技术创新，非靠拥有属于自己的知识产权战略不行！

对国税局征房产遗赠契税的质疑

◆ 韦森

6月24日本版刊登出我的文章《反思税收的法律基础》后，收到一个匿名的“上海一市民”寄来的手写信，从信中获得，从2006年9月14日，国家税务总局颁发了《关于加强房地产交易个人无偿赠与不动产税收管理有关问题的通知》（国税发〔2006〕144号）。这位市民就是这一新税调整的“调整对象”。他（她）说：“长辈体谅子、孙等年长要婚嫁买不起商品房，或居住有困难，想把原住的住房给直系小辈遗赠继承。[这种情况]，过去过户时只是收些少数手续费。前几年，媒体曾报道过，中国不会实行遗产税，不过，[国家] 税务总局突然实行“遗赠税”（是不是变相的“遗产税”？），税率大约为3%。原住二室户60至70平方米左右需要缴税或万元左右。如居住三室户，需缴税三万左右。[这]对

低收入者来讲压力很大，难以承受，实在不合情理。”

《中华人民共和国继承法》规定的法定继承人，包括配偶、子女、父母、兄弟姐妹、祖父祖母、外祖父外祖母，在继承土地、房产权属时，不征收契税；而对非法定继承人根据遗嘱承受死者生前的土地、房屋权属的，则属于赠与行为，征收契税。然而，在144号《通知》实施之后，不论是否法定继承人，其受赠的房产，都要征收契税。

根据有关信息，笔者这里只想问这样两组相关问题：

（1）仅仅是为了减少目前房地产市场征税方面的投机——即所谓的“假赠与”——行为，就连同真的合法继承一块全部征收契税，这一做法的理由是否正当？且这样任意扩大一种税收征收范围的做法是否经过人大专门会议讨论并审议通过？或

者经过“听证会”论证过？国税局144号《通知》的法律基础何在？

（2）国税局的有关官员在制定并颁布144号《通知》的时候，是否考虑到这一新的征税办法，实际上不利于像这个匿名市民一样的低收入家庭和社会弱势群体？更一般说来，在目前中国社会收入分配不公平且有继续拉大趋势的情况下，国税局在推出任何一项新税或变动一项既有税种的税率和征收范围时，难道只考虑增加政府的财政收入这样一个维度，而不考虑消除社会贫困和缩小中国社会的收入分配差距等其他方面的政策效应？难道国税局的行政职责就只有“最大化征税”这一项基本功能？

笔者认为，现在整个社会从未宪政建设的意义上，来反思和讨论我们国家的税收征收机制的法律基础的时候了！

前些日子，一连串的航班延误引发春秋航空与旅客间的冲突，焦点是低成本航空公司对延误不赔偿。由此被延误的旅客投诉责任：同样乘飞机，为啥延误的待遇不一样？现在虽已进入旺季，但买到低价航空票的旅客，还有这种担心。

低成本航空公司在我国出现才2年多，而在全球已有36年了，首家低成本航空公司是美国西南航空公司，它标志着飞行平民化的新时代到来。近年来，低成本航空公司在整个欧美航空市场中已占约三分之一的份额，预计十年之内可达二分之一。在我国，春秋航空看好低价航空市场，为的是让更多的普通百姓出门坐飞机。

正因为低成本航空公司刚起飞，人们对它还不太熟悉。特别是对延误这样所有航空公司都会遇到的问题，往往会以常规来要求赔偿，而忽略了低成本航空的差异服务。一位航空专家说，旅客选择春秋这样低成本航空公司，就意味着选择了春秋票价与传统航空公司的差价带来的服务上的差异。春秋航空去年全年价格水平比同行业低36%以上。这部分差额中，实际已包含了旅客“航班延误”的补偿金，这笔钱其实在旅客购票时已揣在自己的腰包里了！

由于差异服务出现，低成本航空公司都会预先告知，像春秋就会在购票时送一份《敬奉我们的旅客》，里面包含服务差异详细的条款，如携带行李的限定、不供应免费餐食以及航班延误的处理等。部分旅客往往没有好好读过条款内容，当遇到行李超大不能登机或航班延误时，就会和其他航空公司做比较，甚至投诉。春秋航空在开通济南到上海航班时，最低价99元一张。一位自称阿斌的企业管理者，作体验之行。之后他写了三篇博客文章，他看到乘务员只用一套工作服来节省换衣的时间，而且制服面料不考究。在飞行中，既是服务员、又做厨师、还是售货员兼清洁工，“空姐”成了“忙姐”，这样节省开支，压缩成本，正是能让百姓买到与同程火车卧铺票价格差不多的机票。

当然，作为低成本航空公司实行差价服务，服务质量决不能打折，消费者的权益不可忽视。尽管飞机的购买、机场的选择、航线的开辟、专用候机区的设置等问题不直接在消费者视野中，但也应与旅客多多沟通，以求得到理解与支持。像航班延误问题，近来春秋考虑低成本航空市场还不够成熟，对一些特殊情况作出富有人情味的特殊处理。

今年一项对我国低成本航空市场的调查表明，有79%的人愿意接受“廉价航空”。在中国，低成本航空已经上天了，但要腾飞，要坚持下去不容易。这就需要政府创造一个公平竞争的环境，完善法律法规，更需要有一个改变消费理念的成熟的细分市场。

少则二三百，多则千把字，请寄 zhaohl@wxjt.com.cn，或传真至 52921332，并请附电话、地址。本报有删稿权，勿一稿多投。见报文章将刊于本报网站。