

中等收入群体住房如何保障？

◆ 朱达志

有消息说，上周建设部联合有关部门和专家，在北京召开了一次闭门会议，就《住房保障条例》的起草工作进行了部署。有关人士称，国务院“24号文”是《条例》制订的基本原则和指导思想，低收入家庭住房保障将是《条例》重点考虑的问题。

我查了一下，今年8月1日通过的《国务院关于解决城市低收入家庭住房困难的若干意见》（简称24号文），其核心内容是“加快建立健全以廉租住房制度为重点、多渠道解决城市低收入家庭住房困难的政策体系。”

很明显，“24号文”是针对低收入家庭住房困难这一特定问题制定的；它并非中国住房保障制

度的全局性方针政策。而所谓“住房保障”，按理说应该针对全民而言，除了低收入家庭，还应保障独立生活的低收入者个人，和大多数中等收入者个人及其家庭。《条例》是全民性的住房保障法规，怎能以一个有特定针对性的政策文件为指导呢？

其实，1998年实施房改时，就确定主要目标为：“建立和完善以经济适用住房为主的多层次城镇住房供应体系”。当年还公布了被称之为“房改纲领性文件”的国务院“23号文”，其中规定：“对不同收入家庭实行不同的住房供应政策。最低收入家庭租赁由政府或单位提供的廉租住房；中低收入家庭购买经济适用

住房；其他收入高的家庭购买、租赁市场价商品住房。”可见，要制定全局性的住房保障法规，理应以“23号文”为指导；“24号文”则应在起草《条例》时充分考虑。

国务院总理温家宝上月在新加坡演讲时说：“经济适用房大多数是面向中产阶级的，他们中有许多工资也不是很高。”我认为，温家宝的上述表示，正是源于“23号文”这个房改纲领性文件的基本精神。有媒体说，温家宝主张政府大量建设提供给低收入人群居住的廉租房，同时鼓励、引导、支持兴建大量主要面对中等收入群体的经济适用房，是一个值得关注的政策导向新信息。其实，这只是在重申既有政策规

定而已。

我们知道，一个社会要和谐稳定，就得形成一个橄榄形的社会结构。而确保中等收入阶层也能比较轻松地拥有住房，保护其消费力，正好是形成橄榄形社会结构的有效路径之一。

以“24号文”为《条例》制订的基本原则和指导思想，至少可以说是不完整的。富人不需要政府的住房保障，低收入家庭可以依靠这一保障，而中等收入者却两不靠。这既不公平，也不利于社会的长期稳定发展。所以我认为，《条例》应该不折不扣地体现国家有关房改工作的全局性政策，全面落实那个房改纲领性文件即国务院“23号文”。

逐步增加经适房供应削弱“夹心层”

◆ 毕舸

有人形象地把中国的中等收入者比作“夹心层”，认为在住房保障方面，他们既享受不到经济适用房，也买不起商品房。最近，建设部、国家发展和改革委员会等七部门联合发布《经济适用住房管理办法》，《住房保障条例》也在酝酿之中，中等收入者有望和经济适用房“结缘”。

但是，我国的中等收入群体数

量巨大，且结构复杂，一大部分人由低收入群体上升而来，抗风险能力极差。因此，政府应采取渐进式住房保障体制改革，逐步增加经济适用房供应削弱“夹心层”，随中国社会经济的发展而提供相应阶段的“有限保障”。

这就需要在推行经济适用住房的操作方面加大研究。经济适用房实行不收土地出让金和税费减半的

优惠，是为了解决中低收入者“买房难”的问题，经济适用房的主要功能是满足人们的生活必需水准、是在“生存线”上发展而不是“发展线”上发展的。对于经济适用房的供给，必须有一个明确的“数字模型控制”，要以明晰化的数字来界定经济适用房的标准，以及保障人群。

经济适用房是政府对居民住房权的一种保障方式。在经济适用

住房小区的布局上，也要充分考虑分散分布的原则，以免集中一定规模的中低收入居民，因为保障造成另外的社会问题。再说，分散供应，也有利于房地产商承担建设经济适用住房的任务。

政府要下决心弄清楚居民的收入，这是实施住房分类供应的基础工作。政府要充分考虑到我国中等收入人群数量庞大，基础较差的情况，对这项工作的开展，不能大包大揽，而要考虑客观实际，循序渐进。否则，可能最后导致受伤害的，还是中等收入者。

|来|函|摘|登|

高速公路『自由超车』无人管？

◆ 金毅

笔者近日多次开车往返于上海和无锡两地，观察到一些不和谐的高速公路行车现象。以沪宁高速江苏段为例，江苏段已经有4车道，从左往右，1车道应为超车道，2车道是小车道，卡车用3、4车道，并且禁止长时间占用超车道。但是，大多数卡车都利用2、3车道行进，还有卡车占据2、3和4车道的情况，轿车就不得不慢吞吞地跟在后面，或见缝插针超车。

而绝大部分的轿车，都行进在1、2车道上，超车的1车道利用率和被占用率极高。部分车速并不快的轿车长时间占用1车道，要超车的轿车有时不得不利用2车道来超车，在遇到2车道有卡车的时候，就利用3车道超车；由于4车道的利用率很低，车少，也有在4车道超车者。

如此这样，轿车司机如要保持每小时110-120公里时速的话，就必须要不断地变换车道来超车。我自己算过一次，从上海进入江苏段到无锡东出口下，在高速上的时间，大概为60分钟，需超车30-40次。这大大增加了超车次数，也潜在增加了行车的风险和事故概率。

高速公路上多见事后执法，这比不上事前和事中的监控。对在高速公路上根据自家方便行车的行为，不能“有法不依”，还需路政机构积极执法，纠正违法行为，通过积极主动的规范执法，来创造和谐的高速行车环境。

|三|言|二|拍|

出政策不可太随便

东莞市决定从2009年1月1日起，在全市范围内禁止养猪。市长李毓全称，东莞现有75万头生猪带来的污染排放量，相当于450万人口的污染排放量。

养猪在我国是合法产业，维护环境卫生，并非一定要禁止养猪。政府出台一项牵涉面广的政策，起码应经三个程序：首先，应当比照现有法律法规，寻找政策的合法性；其次，应当召集专家进行论证，以确保政策的科学性与可行性；最后，应通过大众传媒征求公众的看法，通过召开听证会听取利益相关群体的意见，并在民主决策基础上形成最终决定。但显见，养猪禁令的出台，非常随便。 魏文彪

有多少“黑幕”待揭

在宁波市海曙区同和医院看过病的杨达不幸身亡，家属和医院闹上法院。在日前的庭审中，原告出示了几份医院内部文件，让在场者大吃一惊：医生对每个病人用药量必须“达标”，保证患者“回头”看病，各科室每

月必须完成创收指标。

在这样的医院，病人是医生的“羔羊”，可以随心所欲地“宰割”。且不说“悬壶济世”、“白衣天使”，也不提“为人民服务”、“职业道德”，我们只问一声，国家有严格的法律，上上下下都在为解决看病难，看病贵问题努力，这样的“潜规则”和黑幕还有多少没揭开？还有多少医院，在下这样的“文件”和“指标”？ 岳红

且看动车组有无动作

国家发改委回应当前价格形势及相关政策措施时指出，2008年春运期间铁路票价不实行上浮。

去年春运期间，国家也出台了铁路列车票价不再上浮的政策，但有的地方铁路局称，由于原来的车票是打折的，所以，在春运期间“恢复原价”；尤其票价不上浮后，火车票变得更加难买。而今年的情况又怎样，弄不好，光个动车组就够赚。有记者发现，北京至哈尔滨的D25列车比T157快了大约3个小时，而D25一等座票价则翻了3倍。那么，如果铁道部

把春运期间的临时客车都弄成动车组，而实惠的“绿皮车”越来越少，那老百姓还是享受不到“不上浮”的好处。 杨风霞

全总是企业的“娘家”？

在日前的《劳动合同法》宣传专题新闻发布会上，全国总工会有关负责人通报了违反和规避《劳动合同法》等的行为，并透露了华为裁员情况的调查进展。

该负责人称，华为在贯彻《劳动合同法》方面形成一些负面影响，但华为有它的特殊性。受华为事件影响，国内其他大大小小的企业对老员工类似工龄清零的做法开始出现；对此，专家、学者，甚至是法律起草者不得不纷纷站出来批评这一做法——这怎么只是形成“一些”负面影响呢？工会是工人组织，是职工的“娘家”，全总怎么给企业撑起了腰，这是站在什么立场上说话？工会软弱，与企业共进退。全总如此，其他大大小小的工会又如何呢？ 王攀

—|文|化|观|察|—

重建社区的人文生态

◆ 吴剑侠

破旧的四合院、阴暗潮湿的小街巷，老街坊离别时泪流满面；乔迁之喜尚未冷却，生活在宽敞整洁的新楼里的人们，孤独却时不时涌上心头，内心的伤口既在等待愈合又要害怕恶化——他们需要花多大的代价，来弥合这种物理空间上的迁移带来的心灵上的创伤？

不止物质，这是我所了解到的英国人对自己所生活的社区的追求。他们对社区——这一人际纽带织造出来的人文生态环境是极端重视的，而这也值得当代中国借鉴和反思。

中国大规模的城市更新计划，促使人们在新的地理空间重新集结时，原来的纽带被撕裂，新的正在寻求建立。破旧的四合院、阴暗潮湿的小街

巷，老街坊离别时泪流满面；乔迁之喜尚未冷却，生活在宽敞整洁的新楼里的人们，孤独却时不时涌上心头，内心的伤口既在等待愈合又要害怕恶化——他们需要花多大的代价，来弥合这种物理空间上的迁移带来的心灵上的创伤？人们离开了所聚居的空间，也离开了打水、聊天、小孩们在附近嬉戏的“井”——这里便是“乡”（可以泛指一切故乡）的人文中枢——你会怀念的，不仅是老屋，更是老屋中发生过的事。

每一块土地都有它的印记。而当拍卖行里一锤定音，开发商们开着喧嚣的推土机，铲平那些萦绕心头的故事，在“入侵”的土地上建立起一座座与这块土地原有文脉几乎完全割裂的崭新建筑时，恐怕没有人会后怕地意识到，这里需要多么漫长的时间，来实现一个有人文温情的社区的重建，并让它融入这

块土地的文脉。

时至今日，中国特定的历史条件，决定了许多房地产发展商往往不是在建造单个的房屋，而是开发建筑集群。成片的房子折腾出来了，人搬进来了，还缺点什么？在目前社区意识缺失和公共职能尚未顾及之时，发展商的企业社会责任一栏，是否应有帮助“人文意义上的社区认同感重建”的一项？——这既是一种责任，也是一种补偿。

我们常会看到，开发商在社区里发动联欢活动或支持一些活动团体。商人的本意可能在于营销、人气、重复销售，而这些项目实际上造成了人与人交流的机会，为社区居民提供“井”：一个个交流融合的平台。类似的，在英国，地方致力于社区可持续发展的工作，有集体娱乐活动、职业技能培训、儿童心理治疗、多元文化推广等，自成体系——而一切的一切，可能来源于某次街市上青年们愉快的歌唱。

但愿星星之火燎原。

质疑靠捐款仿造圆明园

◆ 郭之纯

浙江横店集团着手以1比1的比例，在横店镇西重建“圆明园”。该项目计划投资200亿人民币，主要资金来源为捐款。

今年是圆明园建园300周年，“万园之园”是否重修成了近日的热闹话题。我是反对重修的，因为圆明园是对一段历史最生动、真切的记录和诠释，其悲剧命运有着超越历史、跨越时空的深刻喻意。圆明园的断壁残垣，有助于后人领悟历史责任，保持足够警觉。

但异地仿造与原址重修，在喻意和影响上有所不同。异地仿造如果能够形成与残址的强烈对比，其警示教育意义或可更强。因此，异地仿造在定性、技术、资金等方面都存在定位问题。譬如，这到底是公益行为，还是商业运作？如果不能精准定位，或是囿于技术、资金等因素，使仿造失真或运营失当，将会好事变坏事，正剧变闹剧。

基于此，姑且不论仿造圆明园的合理性几何，其“主要靠募捐”的运营方式，难免令人质疑。其一，靠公募的方式筹集大部分资金，会不会半途而废？假设如此，会不会深化为对圆明园的恶搞？

其二，设想一下，如果公募进展顺利，资金来源滚滚，这一项目能够靠公募建起，俨然是一项公益事业了，也许发起者正是试图以此博得更多的正当性。但从目前透露的资料看，重建计划可能更多是出于商业层面的考虑：作为旅游项目，或是作为影视拍摄基地。众所周知，横店集团本身就以经营影视城著称，而发展旅游业也是当地近年来的一大主导思路。在这种背景下，一座靠公募建造起来的圆明园，或将面临不少矛盾和尴尬。

因此，虽然募捐的实质是“打得愿打，挨得愿挨”，但鉴于历史上圆明园的重大标志性意义，靠捐款仿造圆明园，并不合适。