

新能源汽车能否“弯道超车”

汤嘉琛



今日论语

从特斯拉入华到中德电动车充电项目启动,新能源汽车近期已成媒体报道的高频词。国家机关事务管理局、国家发改委等部门日前发布《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》,要求各部门更新公务用车时要确保30%为新能源汽车。上海市政府积极响应,于昨天下午召开新闻发布会通报称,2015年上海将实现1.3万辆新能源汽车推广应用目标,并在两年内新建各类充电桩6000个。

在能源危机和环保危机的双重压力下,推广新能源汽车近年已成我国的国家战略。有关部门先后打出了一套推广新能源汽车的政

策组合拳,然而,从新能源汽车销售情况看,这一新兴产业总体还处于“推而不广”的状态。

新能源汽车“推而不广”,主要有三方面原因:其一,新能源汽车行业的基础设施建设尚不完善,尤其公共场所缺乏充电设备的矛盾比较突出;其二,新能源汽车的性能尚未得到普遍认同,消费者的认知惯性尚未改变;其三,新能源汽车的研发和制造成本较高,售价普遍高于传统汽车。

这些产业发展瓶颈,影响了新能源汽车的推广进度,使我国新能源汽车的发展现状与发达国家之间存在不小差距,国家原本设定的2015年和2020年新能源汽车发展目标也很难完成。在这样的大背景下,上海积极响应中央

政策,明确公务用车“新能源化”的时间表和路线图,并制定了鼓励购买和使用新能源汽车的系列政策,有望从“推而不广”的困境中突围,进而引领行业发展。

新能源汽车产业是一个具有良好前景的新兴产业,也是一个符合能源消费结构转型大趋势的绿色产业,地方政府有义务在推广过程中扮演“火车头”的角色。与以往的新能源汽车扶持政策相比,上海此次新政更具体、更有可操作性,有望在整体上为新能源汽车的全产业链注入新的活力,也有助于在观念上更新市民对新能源汽车的认识。所有这些积极效应,都将打破新能源汽车推广的梗阻。

通过政府“绿色采购”的方式扶持新能源汽车产业,在现阶段可

能会起到立竿见影的效果,但从长远看,解决新能源汽车“推而不广”的困局,不能忽略市场的力量。换句话说,在以财政补贴为主的扶持政策之外,政府部门还应该创造条件盘活上下游产业链,并以市场化方式鼓励个人购买新能源汽车。

在上海公布的一系列扶持新能源汽车的方案中,我们看到了鼓励社会企业、社会资本参与充电设施建设等表述。与公务用车“新能源化”相比,这些着眼于市场化推广的举措更费时费力,但在促进新能源汽车行业长足发展方面的作用更关键。期待有关部门在政府扶持和市场引导两方面双管齐下,以政府部门、汽车生产商、供电企业和消费者的合力,抓住新能源汽车产业“弯道超车”机遇。

新民新语

过 敏

易 蓉

过敏真是一件讨厌的事情,尤其是当你并不知道对什么过敏。一切似乎都很正常,身体却用红疹和瘙痒,甚至鼻炎或哮喘提出了抗议。

流行病学调查显示,过敏症患者的比例在现代有显著增长,而经济越发达、城市化程度越高的地区,过敏症越普遍。学者们认为,现代化所带来的人口迁徙和人员流动性是一个关键因素。也就是说,当祖先们“生活在别处”时,已经通过代代相传在基因的选择上适应了某些地域的环境,但是现代社会的流动使人更有机会在陌生环境接触更多陌生人。

不止一位科学家证实“小时候‘脏’一点会让孩子更容易摆脱过敏”。芬兰赫尔辛基大学生态学家伊尔卡·汉斯基研究了118名青少年身上的微生物多样性,他们发现过敏症与青少年家园附近的生物多样性有紧密联系;美国西北大学儿科副教授古普塔调查了38645名18岁以下儿童后发现,城市中心地区对花生和贝类过敏的儿童比例约为农村地区的两倍多。这些研究都指向一种机制——人体较早接触多样性的微生物,有助于较早地建立自身的微生物环境或抗体预防系统,这种免疫系统的早期建立能帮助人们对环境有更强的调试力。

从牛肉到水、光、空气、手机、压力,如今过敏原可谓千奇百怪。医学上似乎还没有发明一种针对过敏一劳永逸的药物,可以在一次治疗之后从此脱敏。目前过敏的治疗药物仍然仅是抑制症状,然后再小心翼翼地将过敏原“剔除”出我们的生活。现代生活似乎剥夺或限制了原始的调试过程,人们过得更加谨慎和“洁癖”,我们也难以忍受自然脱敏带来的痛苦过程。可真正解决过敏还是要通过脱敏来完成——从小剂量开始,逐步适应过敏原。

我们并没有办法创造一个绝对完美的大世界,但我们应该意识到“适应”能带来更多幸福感,而“适应”需要更“宽容”的“免疫系统”,且有时候还需要承受一点点痛苦。当然,为了避免严重过敏带来的生命危险,社会提供的平衡环境也是不可缺少的。

法律面前,无所谓强者弱者

权威声音

近日,“东平女生被性侵”案不断发酵。其中,“未成年”少女、“宝马”的地痞、“警察称市里打过招呼难办”等字眼,刺激着人们的眼球,触动着公众的神经。当事双方的“强势”与“弱势”,再次引发标签化思维和法治思维的碰撞。

毋庸讳言,当官的、有钱的人做了违法的事,利用手中权、囊中财,为自己“解套”一时,在现实生活中确有发生。人们痛恨“强势群体”,同情“弱势群体”,根源也在于此。但是,离开事实依据和法律界定,简单用“强势”与“弱势”的标签来论是非、定轻重,只会动摇法律刚性,损害法制权威。

因为是“弱势群体”,就要求给予超越法律界定的救济,质问“法律为何如此冷漠”;因为是“强势群体”,就要求加以超越法律规定惩处,动辄“不杀不足以平民愤”,二者同样都走到了法制的反面。反之,如果同样都有违法行为,那么,无原则地同情“弱势群体”,呼吁“法外开恩”,同无底线地纵容“强势群体”,搞“刑不上大夫”那一套,都会对法制造成致命的伤害。

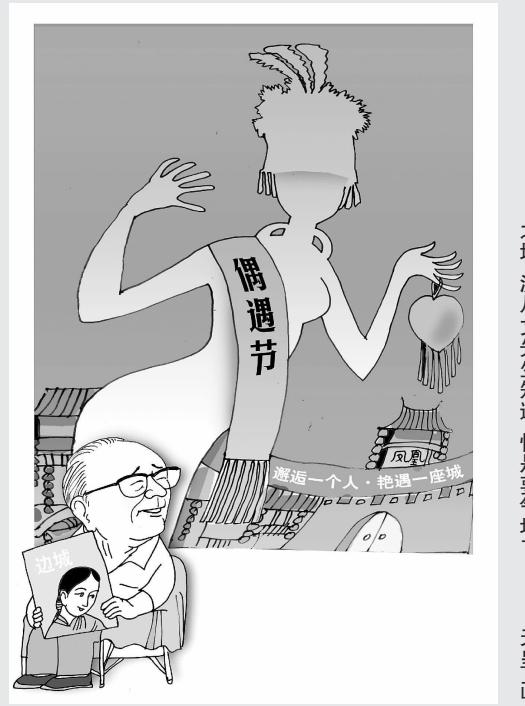
法律的天平上,只应有合法与非法的权衡;法制的框架内,只

应有守法与违法的区别。所谓的“强势”与“弱势”,都不能成为干扰评判“罪与非罪”的因素。这才是“法律面前,人人平等”的题中之义。

“东平女生被性侵”案还在进

一步调查中,我们希望不论是舆论还是警方,都能坚守法制的底线,不偏不倚,不枉不纵,这才是真正意义上的惩恶扬善。

(赵强 刊今日《人民日报》
本报有删节)



自由谭

欠下高额债务,男子持刀劫持银行职员并扬言要钱,3名银行工作人员和2名过路群众合力将这名嫌疑人擒获。昨天下午的消息称,上海市公安局已为他们5人申报了“上海市优秀见义勇为先进个人”荣誉称号。

让好人有好报,好!及时采取措施,通过制度力量,激励更多的人在遇到危机时挺身而出,显然有助于好人好事的发扬。但是,为什么社会上还有许多人对“好人有好报”信念不足呢?笔者认为,要让社会形成“好人有好报”的氛围,还要多管齐下。

要充分发挥媒体的舆论导向作用。长期以来,舆论对“缺德”现象高度敏感,连篇累牍报道见死不救的“18个路人”、诈捐假捐现象,

怎样做到好人有好报

徐新明

纠结路人要不要扶起跌倒的老奶奶等,给公众造成“做好事不得好报”、“做好事惹火上身”等错觉。其实,在我们身边,有伸臂去接10楼坠童的“最美妈妈”,也有护在伤者身前挡住车流的“最美女孩”;有排队无偿献血者,也有默默资助贫困孩子的人。媒体当加大对这些好人好事的报道力度,这样有助于形成“好人有好报”的社会氛围。

要建立长效保障体系。昨天下午,市公安局、农行上海分行领导赶到案发现场,向5位见义勇为者分别颁发奖金、荣誉证书。对好人好事,社会就应该付出更多的关

心。本来好人意在救人,就像这次见义勇为的保洁员顾金芳、保安沈鸿明说的那样,“什么也没想”、“我们不怕他!”当时只想擒获歹徒,根本没有考虑其他,更不会考虑经济上的回报。有的好人不幸受伤而且回家疗伤,有的甚至付出生命代价,如果社会漠不关心,势必会造成一种错误的社会导向。据有关机构调查,有些见义勇为的好人及其家庭生活堪忧。我们应当建立长效保障体系,至少包括:对见义勇为者的人身安全、医疗费用、生活补助、抚恤金、工作及举报奖励基金等方面作出明确规定。让好人有好报,让

好人流血不流泪。

要立法,使好人好事行为在法律上受到更加刚性的保护。还要帮助一些受到不公正待遇的好人打官司,维护他们的正常生活和合法权益。

党的十八大突出强调了社会主义核心价值体系的重要性。很多事实表明,今时今日,大多数中国人不仅不冷漠,而且还很有爱心和正义感。我们的社会更应鼓励更多的好人在他人危难时刻,理性地、力所能及地伸出援手,政府有责任通过社会舆论、制度、法律保护好人,让好人有好报。

(相关报道见A9·社会新闻)

新民随笔

20年不变的报站声

邵 宁

昨天,莫斯科地铁发生脱轨事故的时候,我与家人正在俄罗斯度假。这些天里,地铁是我们最常用的交通工具,几乎天天都要打交道。高效便捷的地铁突然发生如此严重的事故,伤亡人数众多,令人震惊。

莫斯科地铁以线路长、站点多、规划合理著称,一条环线串起了11条直线,通向城市的各个角落,且站台装饰美轮美奂,有“地下艺术宫殿”的美誉。地铁车次频繁,高峰时不到一分钟就有一班,运行时间长,从早上5点到深夜1点。我上次来俄罗斯是2007年,此次发现莫斯科地铁仍在延伸,并且对一些车站进行了改建。尽管如此,乘坐地铁给我的感受是:莫斯科地铁太老了!

莫斯科地铁第一条线(红线)建成于上世纪30年代,最早的车站,如列宁图书馆站,已有近80年的历史。革命广场站也是1938年建成的,站台两侧有数十座一人多高的雕塑,都是战士、游击队员的形象,至今看来仍有很高的艺术水准。更多的车站、线路,建成也有半个多世纪了,行走其中,仿佛在翻阅历史。这些车站,老得颇有味道。

不过,从乘坐的感受看,莫斯科地铁就不大美妙了,由于列车太过老旧,行驶起来不太平稳,且哐当哐当,震耳欲聋。偶尔,我也乘坐过新的列车,有电子显示屏,声音也轻,但这样的新车很少。“小心,车门关闭了。下一站是……”大部分地铁的报站声,和上世纪90年代我留学时听到的一模一样!

近年来,莫斯科在城市建设上投入很大,但地铁的更新换代、高新技术的引入,显然还不够。20年不变的报站声,就是一个缩影。

地铁是城市交通的生命线,不仅要注重建设,更要注重维护。当然,哪些东西需要及时更新,而哪些不需要,也是值得探讨的。我由此联想到,上海的地铁还很年轻,第一条线开通至今也只有20多年,几年前上海地铁也发生过碰撞事故。等我们的地铁到50年、80年的时候,是否还能正常运行?莫斯科地铁的经验教训,都可以吸取,毕竟,人家80年前造的车站,还那么坚固耐用。