

罚丁书苗 25 亿意义深远

纪玉



今日论语

备受关注的“权力掮客”、山西女商人丁书苗(本名丁羽心)案件一审“落槌”:北京市第二中级人民法院昨日一审公开宣判,以行贿罪、非法经营罪判处丁羽心有期徒刑 20 年,并处没收财产人民币 2000 万元,罚金人民币 25 亿元。这一罚金数额,创下新中国成立以来个人财产处罚的新纪录。

丁书苗案之所以受到如此多的关注,在于她是铁道部系列腐败案的关键人物。去年 7 月,原铁道部部长刘志军以受贿罪、滥用职权罪被判处死缓,两项犯罪都与丁书苗有关。人们都想看看,作

为受贿一方的刘志军受到法律惩处之后,扮演着行贿者与“权力掮客”角色的丁书苗,又将得到怎样的判决。现在,丁书苗不仅被判处有期徒刑徒刑,而且被处以巨额罚金,这势必对行贿犯罪起到震慑作用。联系到已提交全国人大常委会审议的刑法修正案(九)草案加大的对行贿犯罪的处罚力度,可以说明,我国在扎紧反腐败的“制度笼子”时,既要进一步打击受贿行为,也要提高行贿成本。

有受贿必有行贿。但无论是社会关注还是司法实践,都往往“重受贿”而“轻行贿”。这一方面是因为社会对贪官污吏深恶痛绝,不少腐败官员吃拿卡要、敲诈勒索,不送钱就办不成事,不行贿

就上不了项目,致使“潜规则”横行,不愿行贿者也不得不行贿;另一方面,刑法对行贿的惩治力度也小于受贿。然而,许多行贿者并非迫于无奈,而是主动与腐败官员勾结,权钱交易,大肆敛财,甚至将原本“干净”的官员拉下水,“巩固”利益同盟,进一步牟取不正当利益。市场秩序被扰乱,社会风气被败坏,谁能说没有这些行贿者的一份“功劳”呢?

丁书苗与刘志军之间的“合作”,就可以证明行贿者与受贿者之间的利益勾结,给社会造成了多么巨大的危害。丁书苗在供述中称,她认识刘志军十多年,刘帮她挣了很多钱,“只要他安排我做的事我都会尽力去办,花多少钱我都

不吝嗷。”两次为刘志军办事,丁书苗就花了 4900 万元。如此下血本,丁书苗自然是为了通过刘志军赚取更多的利益。她充当铁路项目招投标“掮客”,先后“帮助”23 家公司中标 57 个铁路工程项目,从中获利 20 多亿元。这 57 个项目中,53 个由刘志军打过招呼。丁书苗不仅自己行贿,更为他人行贿牵线搭桥,从中赚取“中介费”。

加大对行贿者的惩治力度,应当以人身处罚和财产处罚并重,让行贿者把非法获利“吐”出来,防止“一人坐牢,全家享福”的不正常现象。对丁书苗案的判决,能否在刑法修订、行贿成本有望提高的背景之下,成为一个具有典型意义的判例,令人期待。



新民随笔

孩子,这也是老上海

邵宁

上周六带女儿去看了中福会儿童新排的儿童剧《小巴腊子流浪记》,看完了,发现眼角有泪。

这是一出比较另类的儿童剧,既不是讲述小狗小猫公主王子故事的童话,也不是校园题材的戏,主人公是一群解放前的流浪儿。主角“小八子”的原型来自张乐平的《三毛流浪记》。剧中的分吃浆糊、勒紧裤带回忆美味、拉黄包车、学剃头等场景,让所有的成人观众都想起了那部耳熟能详的漫画,笑得前仰后合。而小八子在墙上画妈妈、想在妈妈怀抱里睡觉的场面,却催人泪下。舞台上出现的沪语童谣、弄堂游戏、各种叫卖声,也勾起人们对老上海的回忆。

老上海是什么样的?这里所说的“老上海”,特指上世纪三四十年代的上海。近年来,在一些文学作品和影视作品中,提起老上海,就是风花雪月、灯红酒绿,洋房别墅里有演不完的家族传奇、黑帮喋血,锦衣玉食的公子小姐永远为爱痴狂、意乱情迷……那个年代被有些人认为是“上海最好的时期”,甚至“租界”一词也登上了房产广告。

而《小巴腊子流浪记》的另类,则在于为孩子们再现了另一个老上海。舞台上多次听到流浪儿说“肚子饿”“冻死了”,9 岁的女儿问我:“那时候真的那么苦啊?吃浆糊啊?”看到小八子在校门口想上学却被看门的赶出来,她深有感触地说:“现在不会了,现在是义务教育。”我告诉她,是真的,那时还有比流浪儿更苦的孩子,童工;那时还有大片棚户区,很多人一家几口挤在一间房子里;那时能过好日子的,只是一小部分人。就是为了让所有人都过上好日子,才有了后来的新中国。

当然,尽管吃尽了苦,舞台上孩子们的生活并非没有亮色,因为任何时候总有友谊,有爱,有希望。比如流浪儿的抱团取暖,比如师傅、师娘对小八子的关心,再比如宋庆龄创办中福会对流浪儿童的关爱,还有“少年强则国强”的朗朗读书声,都让人觉得温暖而励志。

这是一部值得上海每个小学生都看一遍的儿童剧。

新民新语

中央公园的马车

华心怡

行走在路上的日子,不必高冷,大可入世。随大流地去参与一些“到此一游”的活动,常常别有趣。尤其在异国他乡。

去纽约,大都会博物馆,自由女神像,还有被中国游客包围的 WOODBURY 奥特莱斯,都是极好的选择。其中个人最喜欢的一项,要算中央公园的马车巡游。夕照氤氲间,马蹄得得在摇曳灯光下的绿影中闲庭信步,夏末秋初的爽润袭来,最是惬意不过。不过,当地人与外来客都热衷的内容,即将从城市中彻底抹去。纽约市长白思豪已经带领行政班子将于本周引入一项立法,取缔纽约市的马车行业,以落实他作为市长曾对动物权益活动者做出的承诺。这些爱动物的活动人士在他去年赢得竞选的过程中,扮演了重要的角色。

超过百年的营生,面临好景不再的威胁。虽然市长大人为马车夫们提供了职业培训、豁免费用的“绿色”出租车牌等一系列再就业优惠措施,但人们仍心有不甘。名人抗议,媒体抨击,马车夫们“哀嚎”,在他们看来,中央公园没有马车,纽约也不再是纽约。

关于动物的争议,大约是人类社会不用为吃饱穿暖操心,有了闲情逸致休闲后,在文明化的熏陶下激起的友善爱心。如今已有的中外共识是,不猎杀、不虐待、不穿皮草等,一句话,没有买卖,就没有伤害。但如果中央公园的马儿拉车是伤天害理,那么家里养宠物是否也有雷同的不恰当,那么奥林匹克的马术障碍赛是否也残酷冷漠?动物,真的应该被困在人类身边吗?关于什么是“动物保护”这个命题,活动家和普通人可以争论到底而没有结论。

马儿受累拉了车,现在有人将丢了饭碗,而城市也少了一景。再归根结底,一项决定,一条新规,都该从民众,或动物本身的利益出发,而绝不是为了政治选票买单。对待中央公园的马车该如此,别他亦是。

期待教育改革推动个性回归

权威声音

16 日上午,《教育部关于普通高中学业水平考试的实施意见》和《教育部关于加强和改进普通高中学生综合素质评价的意见》正式公布,标志着以高考改革为核心的招生考试改革方案,离现实更进一步。

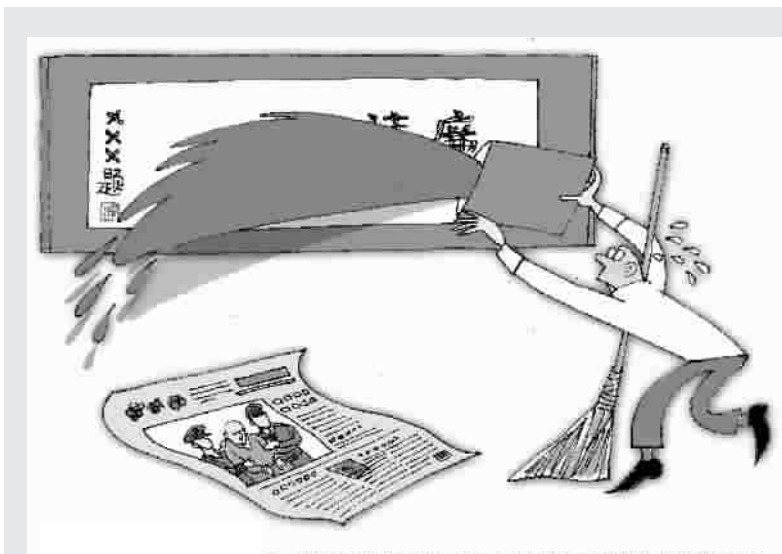
纵览整个方案和配套文件,一个真切的感受是,高考正在从关注

“冷冰冰的分”向关注“活生生的人”转变。改革之难,不仅仅难在触动利益的制度设计,也难在以什么样的理念、什么样的价值作为改革的思想支撑,在教育领域的改革,更是如此。如果说,我们过去的教育,是通过考试制度下的“以分取人”把公平放在了首要位置,那么,当前透露的改革方向,则是在公平基础上,让教育更尊重个性、体现个性。这不仅仅是通过高考改革撬动

整个教育链条的良性发展,更是体现了教育理念的提升,推动着教育向“每个孩子都是独特的、都是与众不同的”这一最根本认知回归。

当然,要迈好这一大步,并不容易。但是,再深的水也得趟,再难的关也得过,再复杂的题也得解。毕竟,教育关乎我们的命运,更关乎民族的未来。

(赵婀娜 刊今日人民日报 本报有删节)



清洗「墨宝」

当贪官有权有势时,一副笑脸渴求贪官的「墨宝」,而当贪官倒台时,却立即换了一副面孔,避之唯恐不及。仕途从海南老家五指山发迹的朱明国被中纪委调查的消息传出后,他在五指山多处的题词「墨宝」,不是被抹掉就是被遮挡。

天呈画

自由谭

日前,铁路总公司发布消息称,自 2015 年 1 月 1 日起至 3 月 15 日止,铁路部门将增开 8 对高铁动卧夕发朝至列车。其中备受关注的是,高铁卧铺票最高售价达 3960 元,比全价飞机票还要贵,引发网友吐槽。

实际上,高铁动卧虽然仍在紧锣密鼓筹备之中,但“动卧”却不是什么新概念。早在 2011 年,上海与重庆、成都之间就启动了对开动卧列车,软卧车厢每个铺位都配有独立视频系统,高级软卧更是配有小型会议室,堪比五星级酒店的收费引得一片哗然。眼前的一幕,与当初的舆论反响何其相似。只不过,当初的动车组列车升级为了高铁列车,曾备受瞩目的豪华动卧也早已因门前冷落无疾而终。经历过破冰之旅的惨淡收场后,重出江湖的高铁动卧

高铁动卧,让它飞一会儿

赵志疆

不免让人捏一把冷汗:铁路部门是否针对市场需求做足了功课?

对于铁路总公司来说,“高铁高价”自有其充分理由:铁道部改制之后,公司化运营的铁路总公司,自然要追求市场化盈利模式,通过提供差异化服务来收取不同票价,不失为一种积极探索。多数人吐槽高铁动卧,并不是关心其运营情况,而是担心它会否挤占公共资源——高铁动卧会否以减停普通列车为代价?从以往体验来看,这种担心并非多余。

如果铁路总公司是纯粹的市场化企业,依据市场情况配置产品、设定价格,自是无可厚非,然而,铁路总公司“亦官亦民”的身份很容易引发公众关于“公私不分”的焦虑:一

方面,公众担心它将本该用于公共服务的建设资金投入企业运营;另一方面,公众近乎本能地怀疑,它是否会因企业决策失败造成的损失,轻易用公共资金“交学费”。基于铁路总公司的两种身份,它与公众的对话始终不在一个平面上,对话内容的现实割裂,更多是由铁路总公司尴尬的身份定位使然。

高铁动卧蓄势待发,既然如此,不妨让其票价再飞一会儿,相信市场会给出一个客观评判。当此之时,亟待明确的问题有两个:首先,谁是高铁动卧的目标客户?重新修订的《中央和国家机关差旅费管理办法》明确规定,司局级以下公务员只能乘坐飞机经济舱,高铁动卧价格显然

超标,是否应及时立个规矩?只有剔除了公务消费,才能还原高铁动卧真实的市场需求。其次,高铁动卧的投入与收益如何分配?如果将此视为企业的市场化行为,其投入就不应该动用政府资金,风险也理应独自承担;反之,如果明确其公共属性,不仅收益应用于补贴公共服务开支,决策失误也必须接受相关问责。无论如何,不应以一块牌子之名,行两套班子之实,一手讨要财政补贴,一手收取市场收益。

无论高铁动卧能飞多久,公私难分的铁路总公司注定都是一个充满争议的话题,以此为背景,备受关注的高铁动卧不失为推动铁路系统深化改革的切入点。