

# 打通断头路需要勇气和方法

□ 刘义杰

绿公司年会在济南举办,省长郭树清毫不避讳地说,济南目前在雾霾和拥堵两方面都名列全国前十名,并说济南是“满城雾霾半城堵”,交通拥堵已制约到济南经济的进一步发展。

正如专业人士的分析,济南交通拥堵,私家车越来越多是一个主要原因,而另一个原因,则是路网的不完善起了很大的制约作用。路网的不完善带来的交通拥堵,断头路尤甚。以笔者居住附近的旅游路路段和舜世路来说,多年来一直是断头路,居民虽然多次呼吁解决,但到目前为止仍然没有打通。济南的断头路时常成为媒体的头条新闻,对此,有市民调侃说,断头路已经成为济南的“标配”。

断头路的存在有历史原因,也有相关部门规划不够科学和长远,管理上严重滞后等原因。总的来说,打通断头路主要面临三大难题:征收拆迁难,设

施不配套,道路情况复杂。而化解这些问题则需要勇气更需要方法。

勇气者,阻碍不少,形势复杂。从拆迁角度来说,断头路的打通面临着很多的阻碍,需要面临着国有土地的征用以及私人房屋的拆迁等。对于这些难题,相关部门就应该迎难而上,敢于啃硬骨头。

方法者,要尊重科学,要有创新思维。简单来说,尊重科学就是道路规划建设要有科学的前瞻性,要考虑到城市发展的长远规划,以科学、合理、以人为本的理念来打通断头路;创新思维,就是要以超常规甚至反常规的方法,视角去思考问题,提出与众不同的解决方案,比如以地下隧道的方式南延顺河高架就是大胆创新。具体到断头路上,有市民也提出类似的大胆设想,比如打通千佛山,历山路直通旅游路,毕竟千佛山底下本就有许多空洞。即使这样的思路

未必一定行得通,但这样的创新思维值得推广。

年初,作为中央指导“十三五”及未来城市规划、土地利用和城市管理的“路线图”,《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》发布并实施。其中提出树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念,建设快速路、主次干路和支路级配合理的道路网系统。道路网络的建设,城市交通微循环是关键,而打通城市断头路则是必然的选择。

总之,打通断头路要敢想、会想、会干,2016年已经快过半,离着济南市政府打通50条断头路的承诺的时间也只有半年,这就要求相关部门拧紧责任的发条,意识到对市民的承诺必须按时兑现。由此来说,济南各部门有必要成立专门的工作组,整合社会各方面的力量,打好最后的攻坚战,通过逐个攻破的方法,打通每一条断头路。

## 反思“研究生之死” 别止于声讨导师

□ 陈广江

5月23日,华东理工大学研二学生李鹏在上海一家工厂的爆炸事故中不幸遇难,此次事故共造成3人死亡。据悉,李鹏的导师张建雨持有事发工厂的股份。目前,张建雨已被公安部门刑事拘留,学校正在配合调查。(5月29日《新京报》)

一次实验夺走三条人命,令人唏嘘。在导师眼里,爆炸事件“纯属意外”。但媒体报道的种种细节显示,这场“意外”包含了很多“必然”因素。公众有理由把矛头对准导师,爆炸的工厂是他违规参股的,危险的实验也是他安排的,而为论文而苦恼的学生没有别的选择,只能在设施简陋的工厂里进行“玩命实验”。导师像私企老板,学生像廉价苦力,如今发生了一案三命的悲剧,导师注定难辞其咎。

在声讨导师的同时,更要看到背后的“制度之恶”。2006年,研究生培养机制改革开始试点,2008年试点高校达53所,2009年推广到全部中央部委属院校。此改革的核心是导师负责制和资助制,所有学生都要缴纳学费,然后通过自己的学术科研成果发放奖学金。令人遗憾的是,由于制度不完善特别是监督机制缺位,改革反而强化了师生的“雇佣关系”,甚至“雇佣关系”被合法化,研究生普遍认可并接受导师的“老板”身份。

导师的权力大不可怕,可怕的是缺乏监督和制约。导师与学生之间应该是平等的契约关系,“导师负责制”需赋予学生一定的博弈能力,别总是等出现了悲剧才意识到制度存在漏洞。

## “西瓜大战”要考虑到国人的价值观

□ 钱凤伟

5月29日,来自川渝的2000名大学生在仙女山大草原展开了西瓜大战。在场的大学生们跑进指定区域,抓起西瓜相互投掷,有的女生还借机向心仪男生展开草原大追逐。不到1小时,1吨多西瓜被全部砸光。(5月30日《重庆晨报》)

西瓜是让人吃的,不是用来砸的,这显然是一种浪费行为。虽然西瓜是并不值钱的平常水果,但暴殄天物,历来有违国人的传统价值观,如古人所说,一粥一饭,当思来之不易,半丝半缕,恒念物力维艰。无论过去现在将来,浪费都是应该唾弃的行为。何况,于我们的国情,还有很多人处于贫困之中,如此糟蹋西瓜,一定让他们心痛不已。

实际上,类似的活动近年来层出不穷,名目繁多,如“葡萄大战”“苹果艺术”“橙子海洋”等,都被认为引进来自西班牙的西红柿大战,然而,国外有,未必国内也可以有,有些“风情”引进与否,首先也要尊重国人的价值观念和审美习惯。

现在这样的活动还被普遍当作一种减压的方式。然而,用这种简单粗暴的方式“减压”,解决心理障碍,只能养成任性、霸道的习性,使心灵逐渐扭曲变形。而一旦这种发泄式“减压”养成习惯,只会使自己陷入更深的心理陷阱。

## 热点快评

据本地媒体近日报道,为解决济南的交通拥堵问题,打通“断头路”已成为改善交通拥堵的破题之举。在济南规划部门看来,济南城区路网的不完善是济南交通拥堵的主要原因。虽然近年来济南在路网的建设上大笔投入,但城区内不少断头路却始终难以有进展。济南市政府计划在年底前打通的50条断头瓶颈路,目前已完工及在建的已有35条,剩余15条断头瓶颈路也将陆续开工。

济南最近两次上榜全国“堵城”之首,交通拥堵成为济南市民最头疼的事情之一。前不久,2016中国

## “没公车不愿下乡” 需要改革调整来回应

□ 朱昌俊

记者在湖南、河南、山西等地采访时发现,个别地方干部抱怨申请不到公车,或车补不到位等,出现了“没公车不愿下乡”“尽量少下乡”的情况。(5月29日新华网)

公车改革后“没公车不愿下乡”“尽量少下乡”的现实,与改革前部分公职人员所流露出的“车补低就不出差”的心态,互为呼应。

任何改革都不可能是一个静态的过程,公车改革更不是车改补贴发放制度化后就大功告成之事。从衡量公车改革成效的维度来看,取消公车,减少行政开支其实只是其中一个最为浅显的考核指标,改革对于行政作风和效能到底能够产生怎样的正向影响,才是真正的核心问题所在。

虽然这篇报道中,媒体的探访只是针对个别地区,但从常识出发,“没公车不愿下乡”恐怕不会是个别地区的偶然现象。这一判断既是基于人性的固有利益偏好,更是基于公车制度设计上的某种偏差。现行公车改革主要是以货币补偿来代替公务用车,而补偿标准则主要是基于各级领导干部和办事人员的职务级别,也就是说,级别越高,获取的补贴标准也越高。

可以理解,在一开始,这样一种制度设计,有利于凝聚改革共识,缓解改革启动的阻力。但也必须承认,此种补贴标准,在本质上仍体现的是“领导至上”的传统观念,它与公务用车的实际需求之间,存在潜在的冲突。比如,基层干部或办事人员用车需求可能是最多的,但拿到的补贴则可能是最低,在这样一种矛盾之下,“没公车不愿下

乡”就有着某种制度必然性了。

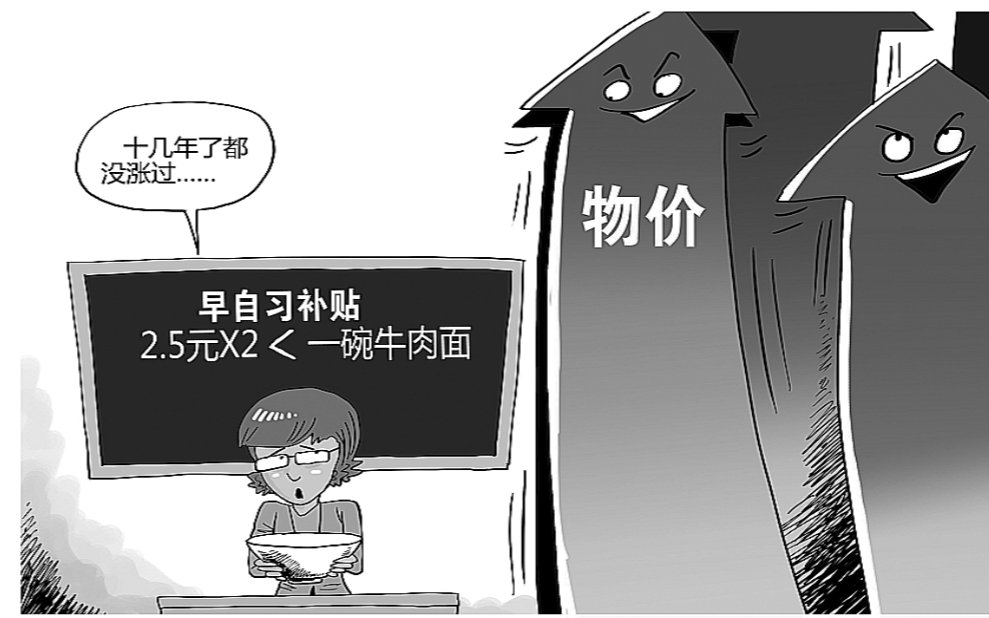
再者,发放公车补贴,并非是此轮公车改革的全部内容。按照相关规定,在取消公车后,应实现“普通公务用车社会化”。目前,这项配套工作的进展到底怎样了?政府在其中又应该扮演怎样的角色?在一些偏远地区,当市场化用车一时难以推进,又该作怎样的过渡应对?这些“细节”不做好,或说应有的责任边界不厘清,公车改革可能存在的副作用就难以得到有效规避。

在行政效能的角度,公车改革后所出现的这种“末端反应”其实是可以预见的。与之对应,其实应该提前建立一种新的效能管理文化和制度,以与改革无缝对接。但“没公车不愿下乡”的基层反馈,说明行政效能的管理仍处于过于粗放的尴尬之中。干部下乡到底有没有基本的考核要求?要不要下乡,全凭干部自己说了算?

以损害行政效能为代价的公车改革绝非改革本意,改革也不应有十全十美的幻想。但对于已经暴露的改革“后遗症”,就必须要改革的再调整和精细化推进中加以消除。具体而言,基于落实上的复杂性,改革举措是否应该有差异化对待的空间?基于补贴标准与实际公车使用需求之间的矛盾,依照行政级别发放的补贴标准是否应该进行更为务实的优化?凡此种种,都应该得到及时的回应。如果说取消公车,考验的是有关方面的改革魄力和勇气,那么,改革如何做到“善始善终”,更关涉的是改革的智慧与平衡术。

## 漫画

作者/ 张建辉



有这么一所初、高中一体学校,能按照上级有关规定办学,严格遵守“夏季中学早上到校时间不得早于7:20,冬季中学早上到校时间不得早于7:30”的规定。十几年来,语文和英语教师7:30开始上早自习,每天还有学校值班人员检查教师到岗情况。但是这些老师从学校领到的早自习费每节只有2.5元,两节补贴不及当地一碗牛肉面钱。(5月23日《中国青年报》)

一个人的劳动报酬,理应与职业态度、贡献大小、工作环境、劳动强度挂起钩来。学校内部的分

配,自然以老师个人付出多寡为依据。否则,就是对公平正义的践踏。

具体到上述学校,语文和英语老师因为要跟着学生一起自习,就得早早到校,这是其他任课老师乃至校领导不必做到的事情。作为语文或英语老师,就得服从这个规定,不能因自己不遵守而使

## 第1等事

□ 秦玉峰

上篇专栏文章写了“东阿阿胶”的供给侧改革之后,有很多朋友兴奋地跟我进行探讨和交流,有鼓励,有表扬,也有商榷。在此过程当中,我也加深了对“供给侧改革”的领悟。

在交流当中我发现,很多朋友虽然对“供给侧改革”很了解,但对“供给侧”本身,以及“供给侧”如何在微观经济中产生影响,存有多种分歧。

我之前也一直在思考:从微观经济体(企业)的角度来看,为什么要进行供给侧改革?供给侧改革要改哪些?供给侧改革指向哪些目标?

经济理论上说,“供给侧”是与“需求侧”相对应的。“需求侧”有投资、消费、出口三驾马车,“供给侧”拥有劳动力、资本、技术与制度四大要素。在宏观经济领域,供给侧改革的重中之重就是“去产能”。产能过剩是当前中国经济最大的压力,过剩产能占用了太多资源。

企业里同样面临着“去产能”的压力。很多企业家朋友一见面,会唉声叹气,说是竞争太激烈啦,生意不好做啦,需求放缓啦,基本面差啦……本质上来看,都是“产能过剩”的压力。

## 我所理解的供给侧改革

对于企业来说,供给侧改革应该是站在需求侧的视角上的。这是我最新的领悟。

前几天看书,偶然读到了柏拉图的一段话:“我们有很多需要,当人们开始交换他们所制作的物品之后,社会和政府就随着人们的需要而产生。需要乃是发明之母。现在排在首位的最主要的必需品是食物,它是生命和存在的必要条件……第二位的是居所,第三位的是衣着等”。一旦一个家庭的这些需要得到了满足,就会在芦苇或洁净的叶子上摆出“美味的蛋糕和面包”,父母们“侧卧在用樱桃木或紫杉木做成的床上。他们和孩子在一起用餐,喝着自己酿造的美酒,头上戴着美丽的花环,唱着诸神的赞美诗,相互之间愉快地谈话聊天……”

如果用“需求”来替代“需要”,我们会发现,它简直是对“供给侧改革”的完美解答——

一、需求是动态变化的。

二、需求是潜在的。

三、需求可以倒逼供给。

人类的需求是在不断升级的,最初的时候只需要“食果腹”、“衣蔽体”即可,到后来就会要求“食有肉,行有车,居有竹”。我年轻的时候,粮油是最主要的商品,因为供给不

足,需要凭票供应,但在今天,谁也不会再为粮油的事情发愁,商超里的供应非常充足,各品牌的选择空间也很大,电商平台还可以送货上门。

供给,解决了需求。需求,也刺激了供给。同样是食品,我们现在已经不再满足于米饭、馒头、咸菜,而是希望得到营养更充分,选择更多元的食品。于是市场上就出现了各种包装食品、生鲜食品。新的需求和新的供给诞生了。这个“新”,就是消费升级。

我再举个例子。假设市场是100个人,人均每天需要3袋方便面,那么市场的需求就是300袋。如果只有一家企业参与,只要它每天的供给不足300袋,它的产品就是供不应求的。需求的旺盛会带动投资,会引致大量企业参与。当市场供应超过了300袋,就开始出现供大于求,产能过剩。竞争必然会带来一定程度上的产能过剩。产能过剩也可能非常严重,最终形成500袋、1000袋的产能。为了活下去,很多企业就有可能偷工减料,降低成本。也有一些企业资不抵债,宣布破产。

怎么办?只有进行供给侧改革。我们可以看到,消费者并不满足于每天吃3袋方便面,他们希望吃到更好的食品,但在形成确定市场之前,供给并不存在。如果供给侧能为消费者提

供需求,这个市场就会被创造、被激活,“消费升级”就会形成,低端产能就会得到升级和转移。

在“消费升级”过程中,我们遇到的问题是:我们的经济生活通常是由供给侧决定的,供给侧为我们提供了什么,我们就去“需求”什么,而供给侧尚未提供的,则没办法升级为一个确定市场,而只是一个潜在市场。供给侧长期进行的是针对当前市场的产能投入,因此会推动落后产能建设,从而造成产能过剩。我们因此才需要供给侧改革。

也就是说,虽然“供给侧改革”的重中之重是“去产能”,但真正的目标是发现需求、激活需求、创造需求。以“东阿阿胶”举例来说,如果坚持走1980年代的路子,“东阿阿胶”今天就是一个很小的中药品牌,无法形成一个品类,更无法形成真正的产品体系。市场需求摆在那儿,就那么点儿;在产能扩张前提下,还有可能出现产能过剩的局面。

但是今天,“东阿阿胶”已经形成了一个大品牌,“阿胶”也成了一个重要的中药品类。市场的边界被打破了。规模市场的形成推进了品类的发展,也带来了整个行业低端产能过剩的弊病。因此“东阿阿胶”重新思考之后,将自己定位于“高端滋补养生

品”,通过“消费升级”,创造需求,来进行自己的供给侧改革。

在我看来,企业级的供给侧改革一定是面对需求的,而且一定要面对潜在的、未来的、升级的需求。改革不是为了“去产能”,而“去产能”最好的方式不是“切除”,不是一刀砍,而是将过剩产能升级转移到新的需求上,通过消费升级,为需求侧提供新的产能。

企业级的供给侧是面对需求的,“消费升级”带来的需求在哪儿,供给侧改革的方向就在哪儿;供给侧改革的目标不是简单的“去产能”,而是通过创造需求来升级产能,通过“消费升级”来盘活产能。供给侧改革追求的是资源的效率和质量,“消费升级”所带来的需求,正是提升资源和质量的倒逼力量。

我们今天来谈论企业的“供给侧改革”,其实谈论的是企业的未来。通过分析,我们努力找到“消费升级”的方向,找到未来的需求,发现它、激活它,有时候也创造它。

“供给侧改革”没那么复杂,它跟所有经济理论都是相通的。我们今天回过头来看,以前手机都是功能机的时候,诺基亚多厉害啊;苹果发现了智能手机的需求,激活了它。结果,现在苹果才是智能手机领域的老大。这就是企业级的供给侧改革。

(作者系国家级非物质文化遗产东阿阿胶制作技艺代表性传承人,东阿阿胶股份有限公司总裁)

“讲文明 树新风”公益广告

# 请勿在公共场所吸烟

不仅危害他人的健康 更危害他人的安全

