

学术环境不改良,靠钱砸不出诺奖

——诺奖之下的反思之二

资源、经费分配不透明公开,夹杂着过多的行政权力因素,即便国家增加投入,也只是饱了一些善于钻营者的私囊。没有了能让人沉下心的学术环境,对一个国家的科研事业无疑是巨大的打击。

■评论员观察

本报评论员 赵丽

冲击诺奖更多的是标志性意义,更重要的是国家科学技术实实在在的进步,这需要一批批具有科研精神,愿意为科学献身的研究者。相比国家在经济上和设备上的投入,能让研究者沉下心做研究的学术环境,在一定程度上具有更重要的意义。

在充满竞争和诱惑的现代社会,我们不可能,也没有权力苛求学者献身学术不计其它。如果他们得不到物质上、精神上的合理对待,总要花大把的精力“抢夺”权力

和经费,科研热情也会渐渐冷却。在一些高校和科研机构中,资源、经费分配并不透明公开,夹杂着过多的行政权力因素,即便国家增加投入,也只是饱了一些善于钻营者的私囊。没有了能让人沉下心的学术环境,是对专心学术者的严重不公,也会对想要从事科学研究的人带来负面的诱导。这对一个国家的科研事业无疑是巨大的打击。

当下,伴随着经济水平的提升,实用主义、功利主义也在快速地侵蚀我们的生活。“以成败论英雄”的评判标准和急功近利的气氛已经蔓延到诸多领域,学术界也未能幸免。我们遗憾地发现,很多时候纯粹的学术理想被讥笑为“迂腐”,一些严谨专注的科研人员也

被当成“书呆子”,平时少人问津,一旦做出成果又被团团围绕,俨然“范进中举”剧情的翻版。

对那些怀有科研理想的人,这是一种难言的煎熬。而更让他们心生悲凉的,恐怕还是学术界本身的不公平、不公正。近日科技部部长万钢用“愤怒”“痛心”“错愕”来表达自己对科研领域违纪现象的感受。确实,科研经费的审批式、暗箱式、粗放式管理贻害深远。根据中国科协调查:我国科研资金用于项目本身的仅占40%左右,大量科研经费流失在项目之外。这不但导致巨额资金浪费,而且将学术异化为交易,形成了老实人吃亏、实干者吃亏的畸形生存法则。

还有层出不穷的抄袭、剽窃、

造假。尤其让人不解的,学术不端行为“露馅”,相当程度上是因为偶发性的揭露,给人“瞎猫撞了死耗子”之感。就像铁道部马官员张曙光拿着“组团”写的“著作”两次参评中科院院士,后一次在最后投票阶段只差一票就能成功,这是多大的讽刺!这样的情形,对那些一心搞科研的人又是多大的刺激!

知识界精英本是以人格操守和成果立身,一旦这些被“胆大钱多关系硬”取代,那人们的心态、学术的前景可想而知。无论是冲击诺贝尔奖这样的“桂冠”,还是日常的科研工作,怎么强调人的作用都不为过。那些扭曲的生态、畸形的机制体制,真的应该改改了。

■时事微微谈

科研经费不是养“寄生虫”的

沙元森

谈到科研经费的“恶性问题”,科技部部长万钢怒不可遏。吃喝拉撒睡,都能用经费。在为数不少的科研单位中,申报科研经费已经成为以科研的名义搞经费。科研经费成了“唐僧肉”,大小“妖怪”吃得津津有味。

“唐僧肉”如此好吃,不只是因为味美,主要还是手到擒来,花起来太自由。可以买车辆,可以发福利,可以买家具,可以开会议,科研经费的使用是如此无拘无束,种种乱象触目惊心。不怪部长

有拍案之怒,就是科研圈外之人也觉得忍无可忍。科研经费一分一毫都是纳税人的血汗钱,是为国家培养栋梁的,而不是饲养“寄生虫”的。无论是骗到手的,还是贪到手的,凡是对科研经费下“黑手”的都在啃噬民族的未来。

这些年,中央财政对科技投入不断增加。不少科研单位已经不差钱,甚至富得流油了,因此对科研经费的管理也应认真地“科学研究”,使规则更细致,使管理更严格,决不能放任“牛栏关猫”的现象。

“国标”不只约束“的哥”

■圆桌评论

本报评论部

近日,国家质检总局、国家标准委正式批准发布35项国家标准,其中最新修订的《出租车运营服务规范》为出租车司机制定了26条服务用语,以及多条服务要求。新规明确要求,在乘客上车前,司机不得有询问乘客目的地等挑客行为。

服务老百姓 离不开“标准”

许建立:随着城市的扩大和车辆的增多,生活在城市里的现代人越来越离不开出租车了,出租车服务水平的高低也影响着人们的生活质量。新规的出台确实很有必要,尤其是“上车前司机不得问乘客目的地”的规定,说到人们的心坎里去了。

李飞:多数网友都对新规持欢迎态度,认为有助于约束出租车司机的不规范行为,不仅是提高服务水平的问题,也有利于整个出租车行业的有序发展。

姜士强:其实这次国家质检总局、国家标准委正式批准发布了35项国家标准,《规范》只是其中之一,也正好赶在了“世界标准日”这个时间节点上。国家标准委把今年“世界标准日”的宣传主题定为“标准助推改革,标准服务百姓”,针对出租车的新规契合了这个主题。

李飞:按照新规,除包车服务外,出租车要使用计价器,而且不得议价,更不能绕路。这些规定尤其对一些外地的乘客有好处,他们常常掉进不打表或者绕路的陷阱里。

姜士强:看来,相比2008年的版本,《规范》各方面规定更加细致,对老百姓平常会遇到的打车难题也有一定的针对性。人们生活质量的提高,城市服务水平的提高,就是需要这样精益求精的标准。

新规如何执行 考验监管者智慧

姜士强:对于打车中的一些乱象,很多人都有亲身的体会,高峰期打不上车、距离近被拒载、载外地人故意绕路等屡见不鲜,甚至已经有人把这些乱象当成了城市固有的“特色”了。

李飞:面对这些乱象,也有一些人会选择投诉等方式,但从公开的报道和周围人的反响来看,效果并不明显,有时候只能收到出租车公司敷衍的回答,甚至连回复都收不到。因此,网友对新规的反应也是不同的,有的欢欣鼓舞,也有的表示了自己的担忧。

许建立:不容忽视的一点是,这次批准公布的新规是个新修订的版

本,也就是说,相应的规范之前就有,但并没有很好地解决问题。很多省市,甚至一些出租车公司也有自己的规范,上面说的那些乱象,大多都有明文禁止的。执行的力度跟不上,再详细的文件也发挥不了作用。

李飞:要想治理出租车司机的不规范行为,很重要的一点就是取证。到底有没有拒载,是故意绕路还是受交通拥堵影响,包括新规中的“不问目的地”,都需要录音、录像等作为证据。这不光是个执行力度的问题,还包括设备的更新等诸多方面。

姜士强:看来,不能把希望都寄托在出台某个文件上,如何让这些文件具有现实的可操作性,才是问题的关键。这对监管部门的智慧确实是个考验。不过,就算有困难,也不能被当做不作为的挡箭牌,因为哪怕是改善的速度比较慢、幅度比较小,老百姓也能有切身的体会。

改善管理体制 才是治本之策

姜士强:表面上看,新的《规范》主要是约束的哥的行为,规范出租车司机与乘客的关系。但是,挑客等现象产生的原因很复杂,不仅仅是的哥个人素质的问题。提升出租车服务,不能把板子都打到的哥身上。

许建立:在我看来,出租车司机与乘客的关系,也是出租车司机与出租车公司关系的一种折射,乱象也跟司机担负的营运成本较大有关。

李飞:的确是这样。比方说,的哥承包公司的一辆出租车,除了要交几万元的押金之外,每个月还有4000多元的“份子钱”,有的公司还会让司机缴纳一笔说不上名堂的额外费用,否则就无法取得承包资格。这些成本最终肯定是要转嫁到乘客身上,挑客、拒载、绕路等行为都是转嫁成本、多获利的具体方式。

姜士强:看来,要治理打车难,想提高出租车服务水平,最根本的还是要改善一下现行的出租车管理体制,也给出租车公司定定标准,既让乘客享受好的服务,也减轻的哥肩负的经济负担。

■本报投稿信箱:

qilupinglun@sina.com

中国平安 PINGAN | 4008-000-000

10到11月到期末投保私家车主
是不是免费,就差一个电话

平安直销车险 来电询价就送安全锤!

移动官网同步上线 请扫描

活动有效期: 2013年10月1日至10月31日
青岛、临沂、潍坊、烟台、淄博、日照、威海、东营、滨州、莱芜、菏泽、济宁地区除外;

快快拨打: 免费报价 4008-000-000 平安车险 搜索

好车险·保平安

全国服务热线: 95511

官方微博: 平安车险

官方微信: 平安直销车险
添加微信即可体验手机投保、理赔进度查询、违章查询,更多便捷服务功能,快来体验。