

强调“谁都没错”，其实是不敢担当



评论员观察

石台县教体局之所以得出“谁都没错”的结论，就是想尽快平息舆情，不想深究引发事件的原因，更不想因此就做出改变。很可能在某些人眼里，一旦做出了调整或改变，就等于变相承认了自己工作的失误，而这是决不允许发生的。

□舆论场

跑道有毒

中小学操场上的跑道居然成了问题。作为一种难以容忍的新闻事实，“毒跑道”去年已陆续在江苏、广东、浙江、江西、河南等多个省份的至少15座城市曝光，自上月下旬开始，“毒跑道”又以极为急促的节奏在成都、北京、沈阳等地延伸，并一举再度成为媒体关注的一大焦点。舆论的矛头指向了一个看似吊诡的事实：一方面是学校铺设的跑道气味刺鼻，并致多名学生出现病症；一方面是官方检测结果显示，跑道符合国家安全标准。

□王学钧

央视新闻频道《新闻1+1》节目中，名嘴白岩松针对这一结果发出连珠炮式的质问：官方宣布达标，但标准达标吗？推荐标准有针对孩子的标准吗？孩子们在跑道从事体育运动合格吗？《南方都市报》也发表社论《符合国标却不安全是在纵容合法互害》拷问国标的有效性——如果符合国标却并不能保证安全，就是在纵容整个社会合法互害。《新京报》社论《拒绝“毒跑道”，国家标准不能抱残守缺》则呼应道：在全国多地出现因新建塑胶跑道导致学生身体不适之后，诸如北京深圳等地已自行另立标准。原来过于宽松的国家标准，此时难道不也应该与时俱进吗？

那么，国标该如何与时俱进呢？《检察日报》评论文章《检测“毒跑道”不能拿孩子当实验品》为国标改进确定方向：现行跑道检测标准按成人体质设定，并不符合儿童体质，有必要按儿童体质设定；需要检测的项目不在检测范围之内，应当对检测标准予以完善。《西部商报》时评《“毒跑道”检测均合格应该追问“标准”》则进一步对“标准”提出具体要求：“最根本的是，从速制定符合孩子使用的塑胶跑道标准，一是指标全面，该覆盖的要全

能发生类似的情况。这让广大考生和家长如何安心？

或许教体局这么回应，是出于好心，想要保护那位平素工作认真的监考员，保护每一个“接手”过眼镜的考场工作人员，进而维护高考考场纪律严肃性，可这么做却忘了一点，出了状况却找不到原因，那就没法避免“闹剧”重演。顺着官方的思路，想必再遇到疑似作弊工具的眼镜，监考员还是会毫不犹豫地带走检测。抱着“宁可误判也不可使一人漏网”的态度，考场纪律确实得到了保证，可对于今后走进考场的考生来说，这种态度以及态度指引下的工作方式，却啻于“定时炸弹”。

之所以这么说，是希望有

关方面不是把眼睛只盯着自己的工作不出问题，而是多考虑一下各方的利益诉求，不能让一丝不苟的监考员“背锅”，也别让无辜且相对弱势的考生听天由命。纵观整个“眼镜事件”，除了考场工作人员和考生之外，还有一方至关重要，那就是考场规则的制定者。换个思路来看，既然监考员的做法符合规定，却很有可能侵犯考生的利益，那就意味着规定本身有值得改善之处，或者说当地考试组织部门对规则的理解有偏差。其实在官方做出回应之前，就有不少媒体提出过建议，比如发现了疑似作弊工具，考后再仔细检测，确认作弊事实之后再依法惩处，既保证了考场纪律，又

避免误判造成的影响。

这样的规则改变，是很容易想到的，在操作上也没什么难度，如果说真有难度，那就是“态度”的问题了。仔细想想，官方之所以得出谁都没错的结论，就是想尽快平息舆情，不想深究引发事件的原因，更不想因此就做出改变。很可能在某些人眼里，一旦做出了调整或改变，就等于变相承认了自己工作的失误，而这是决不允许发生的。哪怕要为这份“坚持”损害其他人的合法权益，也在所不惜。相比于一两名监考员的“不够灵活”，相比于检测仪器的偶然错报，这种看得得失的态度才是最可怕的。若是都按照这样的态度来做事，还有什么进步的可能呢？

□媒体视点

治堵根在规划 别只想着收钱

近日，北京市政协召开的雾霾治理问题提案办理协商会传出消息，北京市多部门已初步联合制定了交通拥堵收费政策方案和技术方案，目前正在组织进一步深入研究和论证。

拥堵费，指在交通拥挤时段，对部分区域道路使用者收取一定的费用的经济手段。这笔钱从一方面讲，是用经济杠杆撬动驾车人避开热点路段，或者改用公共交通出行的方法。另一方面，常规理解，拥堵费也将用于疏解交通拥堵。

不过，很多所谓的“常规堵点”实际上是日常交通中的“必经之路”。引导车辆规避堵点，也需要让车辆有路可选，无路可选的拥堵费与拦路收钱有何区别？从城市规划不合理导致拥堵的角度来看，拥堵费又可以被理解为让纳税人为糟糕的城市公共服务买单。

此外，拥堵费的另一目的是降低机动车使用强度，驱使大家采用公共交通出行。但公共交通在高峰期的拥挤程度已然让上班族煎熬，继续增大拥挤强度，乘客的承受极限如何或者说车辆调度能力能否达到，需要有科学的解释。

公众对这一收费赋予“理解”的唯一理由，就是能够实现对拥堵的有效缓解。但从目前来看，有关方面并未给出有数据支撑的答案，收了拥堵费能减少多少车辆出行？道路上需要减少多少车才能明显缓解拥堵？提高的效率利益能超过拥堵费所增加的出行成本吗？

无论把“拥堵费”这一举措如何定位，始终是治标不治本的方法。堵车是特大型城市的通病，汽车数量的增长不仅见证了中国经济的起飞，更证明了彼时的城市规划没能跟上突飞猛进的交通需求。城市规划中出现与预期的偏差，应尽快想办法缓解和纠正。拥堵费如果真的开征，市民不仅需要看到这笔钱用在何处，更要看到决策背后为城市规划的纠正还做出哪些治本之举。“历史遗留”是纠正的难点，不应是避开根治手段而只在收费上选来选去的“借口”。（摘编自新华网，作者黄博阳）

按学历发购房补贴，有违财政公平

□一家之言

□盘和林

日前，大连市政府出台了《关于化解房地产库存促进房地产市场平稳健康发展的意见》。按此新政，博士购房每平方米补贴400元，硕士每平方米补贴300元，本科及大专学历每平方米补贴200元。（6月16日光明网）

任何一个国家或政府的财政收支的出发点和最终目标，都要体现或实现社会公共利益和公共需求。当前，我国财政已经实现了从“国家分配论”向“公共财政论”的转变，财政延伸为政府提供公共服务或产品的活动，其基本特征

是公共性、非营利性、法制性等。大连出台补贴少数人购房的政策，显然仍是“国家分配论”思维下的政府任意支配财政的行为，不符合“公共财政”的公共性要求。

按照公共性的要求，公平是财政支出必须遵循的原则。具体来说，就是谁承担税负和谁来获得财政支出收益的问题。人们常常用“是否公平”来评价各种政策，但不同利益群体对公平的理解是有区别的。例如，作为大连市购房政策的受益者，在拿到数万元由众多纳税人承担的“财政补贴”时，会把“十年寒窗苦”纳入到公平的范畴来理解；但对于那些同样创造财富却学历不高的玩家来说，“损己利人”的补贴就是不公平的。

那么，怎样才能确定公平的标准呢？有一个简单的准则——人人退到“无知之幕”的后面，换句话说，当一个人不能确定自己到底是博士毕业还是高中毕业时，是否还同意政府将这笔“购房补贴”支付给少数高学历者。如此假设之下，答案也就很简单了，相信绝大多数政府会拿这笔钱补贴那些社会底层的劳动者，因为谁都担心自己落入收入少又没有补贴的弱势群体。如此看来，大连市还不如将这笔公共财政资金，以公租房等形式为城市弱势群体解决其住房困难问题，这既符合国务院前不久出台购租并举促楼市去库存的房屋租赁新政精神，更是体现公共财政“善”的关怀。

其实说到这里，补贴高学

历群体的政策目的已经很清晰了，让收入高的人买更多的房子，至于到底谁最需要帮助，反倒是次要的了。大连的购房补贴政策，更是暴露了部分地方政府支配公共财政资金的随意性，缺乏民生意识，只考虑到政府自身的利益。之所以如此，只能说明公共财政支出的决策体系出了问题，民主决策、公众参与被忽视了。而按照现代政府的要求，公共财政支出不能从政府的利益出发，而是必须强化公共性约束，将公共财政支出的理由、决策程序、决策成本公开并接受监督，尤其是对非公共领域的支出，如指向少数群体的补贴，持谨慎态度。

■投稿信箱:qilupinglun@sina.com