

重视“大合影”背后的社区文化

■评论员观察

本报评论员 沙元森

如果各地在城市拆迁改造工作中更多地考虑到居民的情感需求,给社区文化生活邻里社交提供更多的空间,让新建小区成为社会互动的平台,那么被拆迁居民对旧居的情感剥离就会少几分痛苦,对未来生活就会多几分期待。

日前,齐鲁晚报报道,济宁市开关厂宿舍226位居民聚在一起拍了一张合影。这个宿舍作为济宁市的棚改项目,马上就要拆迁。一张合影映射了邻里之间守望相助的深厚情意,也给城市拆迁改造工作提供了借鉴,那就是城市的拆迁改造不仅仅是建房子修马路,还应该想办法保留居民多年形成的互动关系,把融洽的邻里感情融入到未来的社区文化中。如此,在很多地方被视为“第一难”的拆迁问题或许就有了更好的破解之道。

住了三四十年的工厂宿舍,通常都是破旧逼仄的,济宁市开关厂宿舍也不例外。出人

意料的是,在这个连物业都没有的老旧小区中,二百多位居民竟然过得其乐融融,难舍难分。能让他们克服艰苦环境的,是胜过亲情的邻里关系。为了有更舒适的生活环境,居民们当然支持政府的棚改项目,同时,他们也希望今后能继续生活在一起,再做老邻居。

在很多地方,被拆迁居民都有类似的诉求,但是也往往被相关部门忽视了。在负责城市拆迁改造的部门看来,拆迁中最大的问题无非是如何补偿,只要补偿的面积足够大或者金额足够高,搞定被拆迁居民就不成问题了。其实,城市居民对未来生活的期许,不仅

仅是希望住得宽敞一点,也希望住得舒心悦乐。与一套房子相比,几十年相处的邻里感情已经不是金钱所能衡量的。如果一次拆迁把一个有几十年历史甚至更悠久的社区拆得七零八落,对于社区居民来说无异于痛苦的情感剥离。所以,我们经常可以看到,一些颇为优惠的补偿代价并不足以打动居民主动拆迁。

如果各地在城市拆迁改造工作中更多地考虑到居民的感情需求,给社区文化生活邻里社交提供更多的空间,让新建小区成为社会互动的平台,那么被拆迁居民对旧居的情感剥离就会少几分痛苦,对

未来生活就会多几分期待。让城市的社区文化活跃起来,不仅是满足居民情感需求的手段,也是解决当前一些社会问题的必由之路。随着城市化的发展,越来越多的居民被卷入了“陌生人社会”,对门邻居老死不相往来的大有人在。日前,媒体报道北京有位年逾七旬独居在家的退休教师,死亡多日直到尸臭弥漫才被人发现。而在济宁市开关厂宿舍,居民们最难忘的记忆却是得了急症被老邻居们像亲人一样照顾。两则新闻相对照,就更容易让人理解,城市拆迁改造怎么做才算是真正的“以人为本”。

■齐鲁视点

本报评论员 王学钧

在日前召开的山东省品牌建设大会上,省长郭树清在大会主旨发言中坦承山东在品牌经济方面与北京、广东等先进地区存在巨大差距,并在分析个中原因时,特别提到了山东企业的一个“习惯”——做贴牌生产。

做贴牌生产是一种很讨巧的经营方式,相对而言,企业不必投入太多资金,不必过多地为研发、市场操心。也许正因为如此,即使加工制造水平能达到国际市场标准,山东企业也乐此不疲,懒得去打造自主品牌。有报道称,山东省5189家加工贸易企业之中,贴牌、代工出口占比高达83.7%。

在特定的历史阶段,贴牌生产的确不无聪明之处。但是现如今,中国经济在经过二十多年的高速增长之后,已经进

入到一个历史性关头。在全球化程度越来越高、市场竞争越来越充分、人口红利几近消失、“后发优势”消耗殆尽的背景下,“新常态”的中国经济正面临着—场摧枯拉朽式的转型。这一转型在加工制造领域的一个必然要求与表现就是,基于自主创新的品牌经济日益壮大,而处于价值链低端的贴牌经济日渐式微。作为经济大省、经济强省,山东省当然不能逾越这样的转型升级逻辑。

自创品牌大势所趋,贴牌生产没有前途。满足于贴牌而不创牌,原初的讨巧终会演变为一种与趋势为敌的不智——尽管你可以坚持“贴”下去,但是,稍微认真地打量一下不断向要素价格更低区域转移的“富士康”们,你应该会明白:说不定哪一天,你就“贴”不动了,而那个时候,你已两手空空,无牌可出!

趁这一天还没有到来,及早地由贴牌向创牌转型,才能

实现由聪明到智慧的升级。大智若愚,大巧若拙。相比于河曲智叟的智与巧,愚公的愚与拙恰恰是其智慧之所在。他直面问题,不畏艰难,矢志不渝,挖山不止,这种愚公精神正是由贴牌到创牌这一转型过程中最最稀缺的资源。

任何自主品牌成功的背后都有愚公们的心血与汗水。作为全球最大的白家电企业,海尔的品牌故事是从三十多年前张瑞敏砸冰箱开始的,在那个短缺经济时代,他不砸,那些不合格的冰箱也不会没市场,但是,没有这分“愚拙”,海尔绝对不会成为现在的海尔。作为全球最大的通讯设备供应商,华为最根本的品牌支撑不在于其威名赫赫的狼性文化,而在于任正非在“扎硬寨,打死仗”的过程中所表现出来的“痴”、“傻”、“憨”——华为28年只做一件事,对准信息通讯领域这个“城墙口”冲锋,如今每年投入一千多亿元

的“弹药量”(研发与市场服务费)攻“城”不止;别的企业炒房炒股谋求上市,华为不为所动,埋头苦干;每年花上亿美元向IBM等世界顶级品牌企业学习管理,如此等等。

当然,张瑞敏、任正非这样的“愚公”在国外也不在少数。比如,主张“只有偏执狂才能生存”的安迪·格鲁夫,凭着一分近乎病态的偏执,参与创建了世界最大的半导体企业英特尔,并将其带上辉煌的巅峰;比如,激赏“傻劲”的“日本经营之圣”稻盛和夫,凭着一股“傻劲”缔造了京瓷与KDDI两家世界500强企业,并在垂暮之年只手挽救了濒临破产的日本航空公司。

希望那些“习惯”做贴牌生产的山东企业家们能记住郭树清省长的劝勉,怀着一颗愚公之心,尽快开启自己的自主品牌之路。毕竟,品牌不是“贴”出来的,品牌山东不是“贴”出来的!

■媒体视点

悼念吴建民 珍惜冷静的声音

吴建民大使突然去世的消息引发很大的震动,朋友圈刷屏,媒体头条关注——对一个外交官的去世,有如此多的关注和悼念是罕见的。吴建民的影响早已超越了其外交官身份,他更是一个在思想和舆论界活跃的社会活动家,一个在公共事务上常常发出冷静声音的政论家,一个在外交事务上发挥着巨大影响力的外交家。

吴建民在国际事务上的观点常常引发讨论,甚至引发争议。他认为中国强大起来后“最怕头脑发昏”,强调必须保持对外开放合作的势头。吴大使的观点也许并不全都那么周全,有些是他个人经验和智慧的一家之言,但即便不认同他的观点,他的儒雅、理智也常让人折服,甚至赢得了批评者的尊重。

噩耗传来,一些昔日的批评者纷纷发声,表达了他们的哀悼和惋惜:失去这样一个可尊敬的重磅人物是中国外交界的重大损失,今天开放自信的中国需要不同的声音。

是啊,中国需要多元的声音,舆论场对吴大使这么关注和深切悼念,也正是因为无比珍视他的这些声音。人们惋惜这样一个人物的离去,惋惜再也听不到他那些有分量的声音。某种意义上,吴建民的去世引起社会这么强烈的震动,传递的是一种民意,说明他的观点有着很大的舆论支持,人们支持他那些看待世界和中国的观点,认为强大对应的态度不应是骄傲,而是谦虚。中国崛起了不是获得了“抖一抖”的机会,而是终于有了谦虚的“资格”,谦虚不是软弱,而是真正的强大。

人们以这样的方式悼念吴建民,更是表达对这种冷静声音的珍视。听吴建民对国际事务、中国外交、世界如何看待中国、中国如何看待世界的观点,不会让你有“很过瘾”“太爽了”的感觉,不能令你义愤填膺和热血沸腾,但能让你冷静下来去思考。在充斥着极端思维和各式“嘴炮”的舆论场上,你更能体会到他那些冷静声音的可贵。悼念吴建民,应该留住他那些睿智冷静的声音。(摘自《中国青年报》,作者曹林)

■投稿邮箱:qilupinglun@sina.com

街上没了出租车不值得欢呼

■记者来信

□刘飞跃

6月15日起,青岛市部分出租车司机决定停运5天,很多“的哥”收到了写有“出来干活后果自负”等内容的信息。紧接着,城市路面确实少见出租车,这却引来部分市民叫好,“路上瞬间不堵了”、“能不能多罢几天”等言论,在网络上热传。显然在一些人眼里,出租车司机已然成了拥堵等城市病的罪魁祸首,他们停运是想“给市民点颜色看看”,结果却成了被嘲笑的对象。

看到这样一幕,笔者心里很不是滋味,出于工作需要,我跟不少出租车司机有过交流,对他们的情况以及他们的一些想法,还算比较了解。类似停运的情况,在不少城市都发生过,网约车等兴起之后,停运的频率似乎有上升趋势。所谓的停运,针对的并不是普通市民,因为市民是衣食父母,这一点出

租车司机并非认识不到。停运一天就少了一天收入,家庭负担就加大一分,还容易得罪衣食父母,肯定是万不得已才出此下策。

事实上,各地历次出租车停运的诉求都是相通的,那就是向地方政府尤其是行业主管部门施加压力,减轻加在自己身上的负担。以前单纯是份子钱的原因,现在还加上了一个竞争环境的问题。如今,网约车的蓬勃发展有目共睹,传统出租车管理体制更显笨拙与落后,相比于可以轻松上阵的网约车司机,出租车司机在竞争中明显处于劣势地位。出租车司机参与停运,一方面是表达“减负”的诉求,另一方面也是希望通过向行业主管部门施压,使其对网约车的限制更加严格,以此换来相对平等的竞争地位。

究其根本,停运发生的频率和规模,反映的是出租车管理体制改革的紧迫性,而这项改革的最终指向,对出租车司机和普通

市民来说,其实是一致的。改革是为了打破旧体制的桎梏,把不必要的成本从臃肿的管理结构中解放出来,更多地用于服务水平的提高。对这次青岛出租车停运,确实有人“幸灾乐祸”,但这种情绪所针对的,是目前出租车行业现状中令人不满意之处,而非针对为养家糊口奔命的出租车司机们。

再者说,那些因为“路上不堵”大声叫好的人,也没有高兴多久,得到的“好处”也没有那么多。比如,在火车站等重要交通窗口,打车难明显加剧;网约车平台临时加价,同样的距离比原来打车还要贵;平素就比较拥挤的公交车上,则挤进了更多的人……青岛交警也称,除15日当天路况略好之外,其他时间段路况跟之前并没有不同。看来,出租车少了,只是让私家车出行的人短时间内感受到了好处,时间久了,私家车出行的多了,拥堵的老问题又来了。

显然,“能不能多罢几天”的想法根本站不住脚,毕竟,城

市交通是环环相扣的综合体。以机动车为例,有地铁、公交等公共交通,有提供差异化服务的出租车网约车,当然也包括距离“绿色”最远的私家车出行。不同的人群有不同的需要,不同的地点出行方式也各有侧重。哪一个环节出了问题都是对市民不利的,尤其像出租车,性质是公共交通的重要补充,对城市而言不可或缺。

眼下人们最应该考虑的,其实是想办法推动传统出租车体制改革,理解并支持出租车司机的合理诉求,而非意气用事站在他们的对立面。至于有人主张用网约车完全替代巡游出租车,未免刻意拔高了网约车的地位,别忘了,两者的运行模式和适用人群是存在差异的。更何况,眼下网约车的优惠是相对于巡游出租车的,也可以说优惠是为竞争而存在的,假如出租车真的不存在了,市面上只剩下了网约车,在互联网巨头动不动就强强联合的今天,优惠还能存在多久呢?