

# 思想漏洞使邢台洪灾加剧

## 评论员观察

本报评论员 王学钧

在新闻发布会上,邢台市市长董晓宇总结了三点教训,预判不足、应急不力、信息处理不准确及时。换句话说,当地政府以及相应的职能部门,在应对灾害的各个环节都处于一种无序与失守的状态。而所谓的洪灾未必真的那么迅猛,只不过深陷迟钝麻木之中的预警系统,被洪水远远地甩在了后面。

在肆虐的七里河洪水涌入大贤村等12个村庄4天之后,在悲愤的村民以封堵公路的决绝方式求问灾情而不得之后,在敏锐的新闻人深入灾区一线探寻灾情及其原因的努力引起广泛关注之后,曾经“无人员伤亡”的邢台终于有了一个来自官方的正式“说法”。在日前举行的新闻发布会上,邢台市政府有关部门通报,截至23日9时,邢台死亡25人,失踪13人。其中,邢台市开发区大贤村死亡8人,失踪1人。

在新闻发布会上,邢台市市长董晓宇总结了三点教训,预判不足、应急不力、信息处理不准确及时。换句话说,当地政府以及相应的职能部门,在应对灾害的各个环节都处于一种无序与失守的状态。而所谓的洪灾未必真的那么迅猛,只不过深陷迟钝麻木之中的预警系统,被洪水远远地甩在了后面。

眼下这个时段,本就属于

洪涝多发季节,尤其在一些地方已经遭遇洪涝灾害的时候,绝不容一座城市的管理者有丝毫的懈怠。袭击邢台的这场雨,其实并不难预判,早在7月18日,中央气象台就对此场“北方地区入夏以来的最大降水”进行了预报,而洪水涌入大贤庄之前十几个小时,临近邢台的邯郸等地,早已进入了全城看海、交通趋于崩溃的状态。反观邢台,看不到任何有效的预警措施,洪水完全是在大贤村毫无防备的状态下涌入,这才“打得”睡梦中的村民措手不及。哪怕只有几个小时的提前量,情况也会有巨大的不同。

预判不力在此显露无遗,更可怕的是,相关部门的迟钝与麻木,更像是日积月累的习惯。穿过大贤村的七里河,是邢台开发区的主要行洪通道,“很宽的景观河道”在此“突然变窄”,已然为洪水暴涨埋下了伏笔。至于“河堤缺失”、河道堆积渣土的情况,更是由来

已久,明文规定的“重点防御地段”,却如此隐患重重。据通报,邢台官方此前“已经做过排查”,要么排查是子虚乌有的托词,要么就是装装样子走走过场。事实摆在面前,官方还在强调“降雨强度之大来势之猛”,明摆着就是一种毫无技术含量的推卸责任。

当然,除了预判不足、应急不力,更可怕的就在于对灾情信息的遮遮掩掩,能力不够或许还情有可原,态度出了问题就更不容原谅了。洪灾发生之后,邢台有关部门发布相关信息时就显得很被动很“业余”,先是面对媒体宣称“没有人员伤亡”,等到人员伤亡的事实掩盖不住了,依旧支支吾吾闪烁其词。此时,各种“风言风语”已大大削弱了当地政府的公信力,对坊间盛传的灾情因泄洪而起一说,由于给出解释的时间拖得太久,看似合理的理由也难以消解公众的疑惑。知错就改是起码的态度,

连真相都不愿意坦陈,出了事还在想着大事化小小事化了,还有最起码的责任心吗?

从洪灾前后的一系列表现来看,这场洪灾与人祸脱不了干系。事实上,仅在本月之内,习近平总书记就先后三次专门就抗洪救灾做出指示,特别强调要落实防汛抗洪责任制,防止麻痹思想和侥幸心理。现在看来,一些地方显然没有把中央的告诫放在心上,对群众利益的漠视以及责任心的缺失,其危害来得要比洪水更为猛烈,如此思想上的问题值得深刻反思。

当面色凝重的邢台市市长董晓宇及其同事们向灾区人民鞠躬致歉时,或许人们从中看到了诚意,但这份诚意来得太晚太单薄了,更何况,仅仅有歉疚的诚意还远远不够。但愿已经启动的调查问责,能够给地方上的管理者以警示,因为,日积月累后的迟钝与麻木,终将酿成不可挽回的大灾。

## 地铁的商务车厢受谁欢迎

### 试说新语

本报评论员 姜士强

开通近一个月的深圳地铁11号线,因其独特的车厢设置引来诸多关注。据报道,11号线每组八节车厢,除了六节普通车厢外,还设置了两节商务车厢,后者票价为前者的三倍。相对于普通车厢的人满为患,商务车厢显得空荡荡的。对于这样奇特的设置,公众议论纷纷。

大多数声音当然是质疑的,商务车厢若是也改成普通车厢,最起码能显得宽松点;当然也有支持的,有些网友甚至还表示羡慕,认为自己所在城市的地铁也要学学“先进经验”。仔细想来,无论质疑还是支持,人们的目的是一致的,那就是提高乘

坐地铁的舒适度。只不过,否定商务车厢的那些人,对通行成本考虑更多,而主张设置商务车厢的人,对价格没那么敏感罢了。

由此看来,说到分歧产生的原因,根子还是地铁运力供不应求,无论是想增加普通车厢还是商务车厢,都希望能够在地铁上获得更大的空间,更舒适的体验。从现实情况来看,短时间内增加运力非常困难,并不是增加几趟车这么简单,所以说,问题的关键就在于如何分配现有的运力。

按照之前所说,对商务车厢的支持或反对,主要取决于乘客对通勤成本的承受能力,有的人承受能力较弱,希望增加普通车厢;有的人能够接受更高的价格,对商务车厢持欢迎态度。于是,对于地铁的运营方来说,问题就变成了配置运力时倾向于哪一类人。换句

话说,是无差别地满足基本出行需要,还是拨出一部分资源满足少部分人更高层次的需要(舒适度)。

说到这里,答案应该很明确了,既然地铁是公共交通的一部分,那还是要尽可能地考虑满足更多人的基本出行需要。城市地铁的建设动用了财政资金,占用了公共土地,平日里运营还要吸纳政府补贴,这些特征都决定了地铁要提供均等化的公共服务,而且要尽可能地满足更多人的出行需求。至于舒适度,完全可以交给市场化的运输方式,满大街的出租车自不用说,高端的互联网约车也很普及了,地铁还是用来保障最基本的出行需求吧。

或许是看惯了高铁或飞机上不同价位的不同席别,再加上市场经济条件下优质优价的普遍现象,在区分商务车

厢和普通车厢的地铁出现之时,会有人感觉这是正常的。这种想法实际上并没有把地铁看做一种公共服务,而是过度地用市场化思维去考量,然而,公共产品的属性就决定了这种思维是不适用的。就比如现在高温天气来袭,用电负荷明显增大,若是按照市场化思维,出价高者保证用电、出价低者限时用电,有几人能够理解呢?

说白了,在地铁上设置商务车厢,本身就是对市场化思维的妥协,并没有把地铁运力看做完全的公共产品。市场化当然也有市场化的好处,有了商务车厢之后,在乘客总人数不变的情况下,收入的票数肯定不低于全是普通车厢的情况,说不定还有些习惯打车的人被吸引过来,对于地铁的运营方来说,这肯定是更划算的。

## 公民论坛

### 消除冷僻字障碍不只靠技术

钱凤伟

据公安部治安管理局官方微博消息,公安部于7月22日下午召集7个部委有关业务主管部门,推动姓名中含有冷僻字身份证在各用证部门特别是基层窗口单位全面正常使用。(7月24日人民网)

近年来,取名选用冷僻字的越来越多,有的是为免于重名,有的是出于对某个冷僻字的喜欢,有的是出于标新立异,无论怎样的原因,只要取自字典,并非自己生造,那么,按公民享有的姓名权,就无可非议。而“姓名冷僻字识读存在障碍”,虽是普遍现象却涉嫌侵犯公民权益。

事实上,不仅公民个人,许多企事业单位因企业名称的冷僻字,也屡遭麻烦。比如有一家企业名称中有个“犇”字,海关电子口岸系统无法辨识,最后引起中国海关总署关注,才“帮助企业解决难题”。毕竟不可能每次都“特事特办”,何况“特事特办”本身就是个麻烦。

消除冷僻字障碍,本来不是什么难题,关键在有所作为。公安部在这方面的努力可圈可点。比如从2004年就持续开展全面深入调研,组织研发公安人口信息管理系统冷僻字统一解决方案,建立了公安人口信息库专用字库,并推动各用证部门完善有关识别系统。2011年国家发布新修订的标准后,又立即对公安人口信息管理系统冷僻字解决方案进行全面升级。

冷僻字过了公安这一关,仍未大功告成,许多用证部门的系统仍然存在“阅读障碍”。这在很大程度上不是不能解决,而是懒于解决、不愿解决、不屑解决。显然,这不只是技术层面的问题,而是折射出居高临下的官僚做派,缺少为民服务的责任意识。从这个角度来看,解决冷僻字不能辨识问题,大可当做增强服务意识的一个抓手。

## 重利益轻安全的观念是真“老虎”

### 一家之言

房清江

7月23日下午,在北京延庆八达岭野生动物园内,两名自驾游女游客在猛兽区下车后,被老虎袭击,造成1死1伤。事件发生后,延庆区全力组织救治伤员,并责成相关部门组成联合调查组在第一时间对事件原因进行调查,责令北京八达岭野生动物园立即停业,配合调查,进行整顿,确保旅游安全。(7月24日央广网)

野生动物园里游客遭到猛兽袭击的事件并不鲜见,屡屡听闻于媒体,既说明了游览动物园客观存在的安全风险,也警示了安全管理容不得任何疏忽。北京延庆八达岭野生

动物园的这起悲剧,也是一个同样的样本,同时又与一般意义上的管理疏忽有相区别的地方。

从表面上看,两名女游客遭遇老虎袭击主观上是私自下车造成的,然而,她们由于一念之差便能轻易下车,恰恰反映了游览过程中的安全防范完全是缺失的。换言之,悲剧的发生与猛兽区允许自驾游存在因果关系。事实上,不管是国外还国内,游客游览野生动物园的猛兽区最常见和普遍的做法是园方统一提供具有防护功能的车辆,由专人驾驶并由安全人员跟车管理,以确保游客安全的万无一失。

延庆八达岭野生动物园允许游客自驾经过猛兽区,且不谈这一做法是否科学,单纯就管理而言仅仅只是反复强

调“不允许游客私自下车”,而不采取有效的强制约束措施,比如,从技术上防止游客开车门等等,某种程度就等于放弃了安全保障责任。显然,两名女游客遭遇老虎袭击,导致一死一伤悲剧的发生,背后是安全管理放任的必然,折射出野生动物园管理的短板。

之所以存在管理的短板,野生动物园的经营理念恐怕脱不了干系。除了动物饲养的成本之外,运营管理维护也是开支巨大,在利益与安全之间必然存在“冲突”。通常情况下,安全管理成本越高,意味着游客需要支付的价格也越高,游客消费的门槛相应提高,同时,游客在游览过程中因安全受到的限制越多,游览的意愿就越低。很明显,允许游客自驾游猛兽区,其实是最

大程度摊薄运营成本,最大限度迎合游客,因循的是低成本低价格的供给思路,在利益与安全博弈中,用打折的安全保障给利益腾出空间。

之于个案,监管部门介入调查,督促处理与善后,加强整顿与规范固然必要。但是,要杜绝屡见不鲜的动物园猛兽伤人事件的发生,归根到底还须监管前置,督促经营者切实把保障游客安全放在首要位置,落实必要的安全防范措施,防止安全保障“减配”、成本转嫁。同时,也应进一步强化安全保障责任的法律成本,加大行政处罚的额度 and 事后的赔偿责任,真正让安全保障成为省不得的成本。

投稿信箱: qilupinglun@sina.com