

“以古促商以商养古”值得尝试

雷振岳 职员

珠海市南屏镇诸多历史人文资源处于日益变异和发展的城乡中,如再不加以保护、开发和利用,势将逐渐湮没。在政协香洲区八届三次会议上,区政协委员黄冠建议,打造南屏古街,以主要历史遗迹为核心,适当地引进相关文化商业元素,形成具有一定规模的且独具特色的集群或商业文化街区,以古促商,以商护古,弘扬本土特色文化。(1月31日《珠海特区报》04版)

将古镇文化和商业开发有效结合,将老房子、古镇风情和都市时尚、现代气息、商业开发融为一体,既贮存了古镇保护资金,最大程度保留古镇、古建筑的原汁原味,又为整日奔忙的现代人找到心灵慰藉、灵魂调整的文化精神绿洲,笔者从内

心非常赞叹这种“以古促商以商养古”。这种注重文化修养生息、文化敬仰的规划,在当今城市规划和开发中,具有积极的价值意义。

好象已形成了一种惯性,现在很多地方的城市规划、景点开发,更多注重的是求新、时尚、现代和焕然一新,在“推土机情结”中,很多地方的文化景观、人文景观、名人故居受到毁灭性破坏。全国首批24座文化名城在这方面的动作都非常“先进”,古建筑被毁坏很多,其他地方的“文盲性开发”就更数不胜数了。

这些开发都有一个堂皇的理由,城市需要新面貌、新气象,景点需要“文化输血”、保护资金,政府又不能、不愿为文化发展、老建筑保护、老房子保护,提供足够的经济支撑等。所以,“等米下锅”的开



发就打起了“卖地经济”的主意,让景点、老房子为经济让路。“经济至上”成为潮流,败坏了祖宗留下来的文化遗产,太令

人伤心!

难道在保护老房子、老景点和现代开发之间不能找到最佳结合点?答案是否定的。笔者关注过“全球最适宜居住城市”第一位的斯德哥尔摩,它是一座既古老又年轻、既典雅又繁华的城市。它的老城区已有700多年的历史,现在保持着古香古色的风格。这里有中世纪建筑物,街道狭窄,一派古城风貌。斯德哥尔摩市对旧建筑非常重视保护,别说是拆迁旧房,就是对老房子的外表做一点更改,都必须经过市监督委员会的专家审查。还有巴黎、雅典等,他们都毫无例外保留了古建筑和文化景观,而且这些老景点目前正在成为世界各国游人的最爱。

这说明,只要政府和有关部门真正将城市的老房子、文化景观当作文化产业去经营,进行宏观规划和系统研究,是可以

找到两全其美的双赢方案的,那就是赋予古建筑以现代性技术保护,给予科学合理的商业开发,再将赚到的钱投入到文化可持续保护中,这就是一种良性循环策略。珠海这位政协委员提到的“以商养古”,就是这种“既有古典浪漫,又有市场涛声”的新型产物。“破旧是好的,喜新不厌旧”——这种尊重文化、敬仰文化、崇尚个性的精神,才是城市开发不可或缺的精神风度。

这就提醒我们,与其不顾一切地切断现代和过去的文化传承,不如静下心来多聆听传统文化的源远流长、古典浪漫,在现代发展的经济夹缝中,为文化传承寻找到一个合适的理由和平台。让我们的城市既有古色古香的韵味,又有当代都市发展和繁华,这无疑值得欣赏的。

“非遗”不能盲目产业化

张玉胜 老干部

“面对生存压力,年轻人对传统艺术的继承,已渐无老人们那种热情和喜爱,如今,非物质文化遗产的继承,‘断层’相当明显。”在贵州省政协十一届一次会议上,两名政协委员分别就“保护和利用贵州省非物质文化遗产”、“保护利用与传承发展非物质文化遗产”提案,将贵州非物质文化遗产的保护和建设,提到了一个紧要的关口。(1月31日《贵州晚报》)

以“产业化”救“非遗”“断层”困境,成为贵州省政协委员寄望于“非遗”保护与发展的灵丹妙药。但保护“非遗”不是一定要走产业化的路子,却历来是社会和业者争议的话题。在笔者看来,把非遗项目打造为“产业”可以有,但使其走向“产业化”不能有。

按照百度释义,所谓“产业”即生产事业,泛指各种制造提供物质产品、流通手段、服务劳动等等的企业或组织。而由此延伸出的“产业化”,却是需使具有同一属性的企业或组织集合成社会承认的

规模程度,以完成从量的集合到质的激变,真正成为国民经济中以某一标准划分的组成部分。产业链、规模化和市场化是构成产业化不可或缺的三要素。从这个意义上说,对待非遗,充其量只能是通过生产性保护或市场化经营促其渐成“产业”,而很难对其进行大规模的“产业化开发”。

同时,由于大多“非物质文化遗产”都属人类世代相承、与当时当地生活密切相关的传统文化,如民俗活动、表演艺术、传统知识和技能绝活,以及与之相关的器具实物、手工制品等,其自身受历史条件、传播功能、生存现状和发展前景等特质因素制约,未必适用于规模化的生产。正如无锡惠山泥塑的传承人喻湘莲所忧虑的,“如果祖上传的绝活儿被许多人掌握,那已经失去了‘绝活儿’的意义。”再者,许多非遗项目的制作过程劳动强度大、经济效益不高,学习过程艰苦枯燥,也是导致许多年轻人对此不感兴趣的主要原因,因而也是其发展动力缺失的关键所在。

对于非遗保护与发展,“产业化”着

实是把双刃剑,文化遗产一旦被产业化,就难免被按照商业规律解构和重组,经济潜力较大、能成为卖点的被拉到前台,不能进入市场的那一部分则被搁置一旁,由此造成“非遗”的被割裂与分化。而对那些本不具有经济功能的“非遗”项目,在通过经济和商业运作使其具有经济效益的过程中,或以市场改变技艺,或盲目过度开发,或为创新而强行附加许多现代元素,或因生产关系的改变而迫使传承人丧失传承技艺的自主权等等,极易导致传统技艺的简约、粗糙与趋同,从而传统技艺在资本和利润的社会环境中面目全非,甚至被丢弃与遗忘。

应该说,国家保护非物质文化遗产的初衷,旨在彰显和弘扬民族文化的传承性及多样性,并非出于政绩与功利的考量。正如有专家建议,“非遗能走产业化的一定要走产业化,不能走向产业化的,要重点保护。可以不发展,但要保存好,比如以文本、录音、录像、电子的形式记录、保存下来。”这或许才是理性客观、因势利导保护非遗的实事求是态度。

高铁拉动经济是投资依赖

木须虫 公务员

中国工程院院士王梦恕在接受采访时表示,修建高铁对于中国经济的拉动作用是不言而喻的。高铁的修建不仅可以带动地方经济的发展,而且可以带动整个国家上千个行业中几千个工厂的发展,“如果不建高铁,你让这些工厂做什么?”(1月31日中国新闻网)

投资对经济的拉动作用无须讳言,修建高铁更是如此,一公里过亿的造价,带动关联产业的发展自然很可观,巨大的利益蛋糕,成为了众多行业和地方看得见的实惠。然而,投资的另一面是效益,高铁超前建设,大规模发展,运营效益并未因此而得到增长,一直以来,高铁投资巨额亏损,都是修建高铁是否值得的核心话题。

除此之外,高铁放置在国民运输体

系中,伴随有航空业的全面亏损。有报道显示,全国180家机场,近八成亏损。换言之,高铁的快速发展,不仅存在性价比不符的投资浪费,而且存在运输格局和运输能力的闲置与浪费。

更重要的是,高铁修建不是无止境的,里程越多,意味着运能越大,内部竞争就越激烈,终究有一天也会因饱和而停止建设。如果说不建高铁,上千个行业中几千个工厂面临倒闭,那么则说明两个问题:一是行业企业的产能过剩,结构单一,本身就缺少市场竞争力;二是靠投资刺激经济,未必能推动关联产业的转型升级,其发展本身依然是粗放型的。

可见,投资刺激经济是一种手段,但不能变成一种发展模式,形成经济的依赖,否则象喝盐止渴,只能越来越渴。毫无疑问,建不建高铁的争论已经被经

济所绑架。建设高铁来拉动经济其实是投资依赖的一种缩影,与一些地方动辄千亿甚至“五年计划”中的万亿投资的思维如出一辙。比如,中部的湖北省长江江段在“十二五”期间,拟建的长江大桥就达到14座,这其中的可行性与必要性有多少?不难想像,持续大面积、高额度的工程项目投资,必然会产生对应的重复建设与资源浪费,走的依然是高投入低产出的老路子。

事实上,需要政府投资更多的还集中在民生领域,比如急在眉睫的社会养老、社会服务、环境保护等,都需要政府投资来带动社会投资,催生新的业态,培植新的朝阳产业,推动经济的快速转型。修不修高铁,更宜放置到宏观经济的全局去通盘考虑。取一利而兴百害,就背离了投资的初衷。

十面“霾”伏应成油品升级的契机

江德斌 自由撰稿人

2013年1月持续雾霾天气造成空气污染,使得对“污染源”的讨论持续发酵,网上关于“中石化成品油硫含量为欧洲的15倍”的说法,一时成为网民抨击油品差的力证。业内称升级油品标准的提炼技术并没被国外垄断,对于全国油品升级速度缓慢,中石油和中石化有不可推卸的责任。(据1月30日《21世纪经济报道》)

“两桶油”的油品质量问题,已遭到媒体无数次曝光,诸如发动机被堵、油里掺水、低等级冒充高等级等等,一直备受舆论指责。如今,在半个中国上演的十面“霾”伏大戏,再次将“两桶油”推上审判台,要求其作为空气

污染致雾霾天气,并声称从去年5月起开始向北京供应京标V车用油,和欧洲现在实施的欧V排放标准相当,是全球最严格的,油品中硫含量都小于10ppm,硫含量15倍的说法不确切。表面看中石化洗清了指责,但也正是此项声明,道出问题的所在。

目前,只有北京在采用京五车用汽油标准,少数地区采用了国四标准,而全国绝大部分地区还在使用国三标准。差异如此悬殊,除了地方经济条件限制,也跟汽车拥有量不均衡有关系,然而,空气污染却没有地域性。显然,仅在北京执行京五标准,难以阻挡十面“霾”伏的侵扰,必须利用此次空气污染契机,推动石油企业加快升级油品,在全国范围内强制推行高等级标准用油。

从现状来看,“两桶油”之所以只在北京供应京五标准,就是因为北京推行强制标准,不合格的油不得在北京售卖。可见,虽然京五标准用油成本高,在价格没有提高之前,“两桶油”缺乏全面推广的动力,但在行政强制措施的要求下,则可以逼迫“两桶油”全面转型生产供应高标准用油。

因此,从治理空气污染、保护民众健康的大局着想,不能只照顾企业的私利,需要提高国家油品标准,并强制企业执行。而且,“两桶油”并不差钱,每年的利润高达数千亿元,只需将部分利润投入到脱硫成本中即可。何况,作为“共和国的长子”,牺牲企业局部利益,实现空气治理和民众健康,显然是一笔非常划算的账,也是央企应尽的社会责任。

工资支付立法值得期待

蔡红东 财经工作者

最近,各地发生了多起欠薪事件,少数地方甚至出现了因讨薪被拖欠工资致伤致死的恶性事件。面对严峻现实,最高人民法院1月16日出台了关于“拒不支付劳动报酬罪”司法解释,人社部日前则表示,将积极推动工资支付立法。(1月31日《人民日报》)

对企业雇员欠薪进行制度性保障是一些西方国家的通行作法,国际劳工组织也早在1949年就通过了《保护工资公约》、《在雇主无偿债能力情况下保护工人债权公约》等文件,要求各国保护工人的合法权益,对雇员的工资要以法律形式规范加速垫付或担保程序。然而,我国至今没有出台专门的工资法,就连工资支付条例也没有。这与世界头号劳动人口大国的地位极不相称。

尽管我国《劳动法》和《工资支付暂行规定》以及《对〈工资支付暂行规定〉有关问题的补充规定》对工资支付的办法、禁止克扣或无故拖欠劳动者的工资、对工资支付的监督作了较为详细的规定,但现实生活中,用人单位任意克扣、拖欠劳动者工资事件时有发生。一些地方虽然出台了条例,但也只能称之为象征性举措,由于没有上升到国家层面,执行起来阻力重重。

据人社部部门欠薪投诉的统计数据显示:2012年,全国各级劳动监察机构共办理拖欠工资案件21.8万件,较上年增长7.5%。2011年5月1日,“恶意欠薪罪”(拒不支付劳动报酬罪)和“醉驾罪”同时写入

《刑法修正案(八)》实施。事隔1年8个月,酒驾入罪影响甚大,而“恶意欠薪罪”却显得静悄悄。这恐怕也是最高人民法院出台关于“拒不支付劳动报酬罪”司法解释的缘由。在这个节骨眼上,推动工资支付立法的确是一件值得关注和期待的好事。

那么,工资支付立法该如何保障劳动者“劳有所得”呢?是泛泛而论,还是落实到具体的规定当中,非常重要。窃以为,重在根据我国国情切实完善工资保障制度。如,工资支付的方式方法、劳动者对工资的处置权利,以及工资支付诉讼等方面的内容,都要具有可操作性。鉴于我国农民工流动性强的实际,有必要特别规定在建筑等行业建立工资保障金制度。资金从工程款中按一定比例计提,可由人社保障和建设行政管理部门协调收取,统一在政府财政设立专户管理,以确保农民工工资的按时足额发放。

同时,要从管理和执法上探索工资保障的长效治理机制。要运用各种方式,深入宣传国家工资支付法律规定,提高用人单位和劳动者的法律意识,使用人单位做到有法可依,使劳动者能够运用法律知识维护自己的合法权益。要综合运用经济、行政和法律手段,做到执法必严、违法必究,坚决制止和严惩恶意拖欠和克扣工资行为。人社保障部门、各级工会组织应加强对用人单位支付工资情况的监督检查,及时发现和解决拖欠、克扣劳动者工资问题。人民法院及时受理、审结此类案件。

“快件被门缝签收”岂止雷人

王捷 公务员

1月28日,网友随微博发出了一张快递物流信息截图,图片上显示,一个包裹被裹在门把手上,而下面物流公司返回的跟踪信息上写道:“广东深圳福田区直管国华分部,快件已被门缝签收”。该微博发出后,迅速引起网友们的“高度”关注。(1月31日 新华网)

毫不客气的说,如果快件被“门把”“门缝”签收现象受到纵容,那么快递公司服务客户将会出现一地鸡毛现象,快递发展将会出现一团糟现象。

因为快件被“门把”“门缝”签收除了雷人之外,还暴露更多和更严重的问题。快件被夹在门把、门缝上,主人及时回来则无虞,倘或被他人先发现,并顺手牵羊拿走,或者被小偷意外发现盗走,就会造成客户损失。有的快件是非常重要的物件,比如身份证、房产证、入学录取通知书等,一旦丢失,后果不堪设想。

事后,客户通过查询发现问题,将会依法起诉快递公司,快递公司不但要当被告,还要赔偿客户的经济损失,进而消费者用脚投票。快递公司野蛮服务,将会给

公司造成不可估量的无形损失,非常不合算。

因此,快递公司发现快递员有偷懒现象,不仅要站在客户的角度考虑,对快递员的做法实行零容忍,还要反过来站在自己的长远利益角度考虑,以防微杜渐,严格约束快递员,切不可只看到眼前的利益,满足于快递员把快件送出去,业务量短期增长,不考虑客户的利益,不考虑对公司的潜在影响,是竭泽而渔的短视行为。

而且,这不但是服务质量下降的问题,还是快递业的巨大漏洞。它很可能为不良快递员采取私拆、私吞的方式窃取客户的快件留下巨大的漏洞;同时,也为到小区寻找猎物的小偷提供了盗窃快递的机会。因此,某种程度上,纵容“门把”“门缝”签收,就是为纵容犯罪开了一道方便之门。为了安全和规范管理,绝不能纵容这种现象。

如何杜绝这种现象,除了靠快递公司自律,还要严格依法监管,严厉打击这种行为,堵住漏洞。同时,增设快递员门槛,提高快递员的业务素质、服务意识,在全行业树立以优质服务为荣、以偷工减料为耻的快递文化。