

企业家究竟该被褚时健影响什么

■ 郭文婧 自由职业者

曾经的“烟王”、“罪犯”，如今的“橙王”，褚时健之所以被称为“影响企业家的企业家”，是因为在中国的企业家群体中，他既具有典型的历史代表意义，更具有面向未来的励志意义。那么，问题来了，“风物长宜放眼量”，重要的，不应该是褚时健影响了企业家什么，而应该是企业家究竟该被褚时健影响什么。

将企业家视为一个特殊群体，大概起源于马克斯·韦伯的《新教伦理与资本主义精神》，“透过任何一项事业的表象，可以在其背后发现有一种无形的、支撑这一事业的时代精神力量”，所以企业家在本质上不是一种职位或头衔，其实质是一种精神，即企业家精神。

或许是中国的经济发展太需要企业家了，所以企业家精神在中国也被人为添加了太多内容，创新、冒险、合作、敬业、学习、执着、诚信、服务等理念也堂而皇之地被赋予了企业家精神的含义。殊不知，在马克斯·韦伯看来，这些都只不过是应该被每一个人“视为天职的新教伦理精神”而已。

资本主义的兴起源于新教伦理精神，就如《乔布斯与官员只见过两次面》一文曾总结的一样，在循规蹈矩的人们看来，企业家就是“一群不走正道的怪人”。所以，企业家精神在西方就很简单，化妆品帝国 Lush 的联合创始人马克康斯坦泰恩将其概括为，“是一个患有特殊病症的群体”，世界每一天都是新的，不能不去享受到创办新企业或者创新企业发展那种直上云霄的快感。

在西方，要称褚时健为“影响企业家的

企业家”，不但是不可能的事情，更是不敢想象的事情。杰克·韦尔奇的最高殊荣也只是“管理大师”，比尔·盖茨、迈克尔·戴尔、马克·扎克伯格、拉里·佩奇、谢尔盖·布林、斯蒂夫·乔布斯这些人，更多的也只是被称为“发明家”、“技术狂人”、“有影响力的商人”，或者“风云人物”，很少被称为“企业家”，因为企业家他们已经司空见惯。

既然我们称褚时健为“影响企业家的企业家”，对企业家来说，首先就应该思考褚时健是以什么标准被称为企业家的，自己究竟算不算得上企业家。显然，不应该是曾经“烟王”和如今“橙王”的成就，因为成功不是企业家的标准；而应该是已年过半百接手玉溪卷烟厂的二次创业，是 75 岁人生最低谷的时候再创业，是今年已经 87 岁高龄仍没有“退休”的打算，因为企业家精神就是这样一

种“病态”。

由于缺少中国版的“新教伦理精神”，所以企业家在中国是稀缺物，书生创业不仅没有成为常态，成功就更难了。所以，一方面，“企业家”这一称呼被塑造成了高大上的荣誉；另一方面，就是宗庆后、马云、柳传志等在不同场合说的“企业家也是一个弱势群体”，因为如果不擅长与政府打交道，几乎注定失败。

于此，企业家被褚时健影响，也就有了特殊的中国语境，因为褚时健有一段“罪犯”的经历。王石将这种影响概括为“不行贿是我做事的基本原则和底线”；冯仑将这种影响概括为只“精神恋爱”不“上床”。其实，《圣经：新约马太福音》早就告诫了西方企业家：“你们要进窄门。因为引到灭亡，那门是宽的，路是大的，进去的人也多；引到永生，那

门是窄的，路是小的，找着的人也少”。

一千个人看哈姆雷特，就有一千个哈姆雷特。褚时健，更多的人可能愿意以崇敬的心情和诗意的笔触去描述饱经风霜的他，该被他影响什么，也注定是“横看成岭侧成峰，远近高低各不同”。如果已经是一个企业家了，褚时健其实只不过就是一个身上具有企业家精神的人而已，需要被影响的真的并不多。

“衡量一个人成功的标志，不是看他登上顶峰的高度，而是看他跌到低谷的反弹力。”其实，褚时健的坎坷人生，也是我们每一个人都可能需要面对和经历的。褚时健被称为“影响企业家的企业家”，只是彰显了我目前真正企业家的稀缺而已，只是表达着对他身上“中国特色”的无奈而已。“褚时健们”应该在平常心下“相忘于江湖”，但依然“路漫漫其修远兮”。

贵广高铁让西部经济线更加牢固

■ 刘鹏 职员

12月23日，国家交通运输部发布了《2013年全国收费公路统计公报》，2013年我国收费高速公路通行费收入达到3316亿元，但总体仍亏损661亿元。不过，记者近日查阅19家A股高速公路上市公司财报发现，2014年前三季度这些上市公司的整体营业毛利率为51.82%，营业净利率为31.6%，如此利润率与银行等盈利大户已不相上下。（据12月28日《北京青年报》）

因为信息公开与透明度的不足，对高速等收费公路的建设与经营情况，公众一直都有一种云里雾里的感觉。但交通运输部近日首次汇总发布全国收费公路的年度统计公报之后，相关结果不仅没有解开公众“为何收费站越来越多”的疑问，甚至让人更加糊涂了！

比如其一，我国的公路体系是由国家统一管理与规划，然后由国家与相关路桥公司一同出资建设的。这其间虽然有投资与利益方面的分工与分配，但总的来说，是一个系统总体。那么为何会出现交通运输部的统计数据“巨亏”，但一些上市的路桥公司的财务公报中，却整体“暴利”的问题？“打架”数据背后，到底存在着什么样的，不为人所知的秘密？

其二，此前，国家出台节假日高速公路免费政策时，相关部门曾表示：“针对7座以下小型客车免费7天，全国每年要少收200亿元”。按照这一数据推算，7座以下小型客车，每天都能收费28.5亿元，一年365天收了358天，仅此一项，就有收入10200多亿，如果再加上大客车、货车的收费，每年收费怎么也超过了1万亿吧，何以交通运输部公布的数据却显示只有3316亿元？这中间有没有各收费

单位少报收入、多算成本的问题？

其三，公路有公益性质，但如今年年收费，年年还贷，年年欠银行的钱都会增加，国家年年为此承担巨额损失，我们是否该考虑改变“贷款修路、收费还贷”的政策了？比如是否可以统一以财政投入？是否可以改收费与收税等？公路的公益性质又何时才能真正得到体现？

当然，交通运输部的公报是一个打包的统一数据，而高速公路上市公司的暴利或者只是少数。但这种“打架”的情况，显然也从一定程度上说明了收费公路的诸多问题。至少，它告诉我们收费公路相关信息公布的还不足够详细与充分，而要公路回归公益性质，相关建设与运营、收费与管理政策等，也到了需要进行彻底变革的时候！总不能这么一直“滚雪球”式的亏损下去，无限期地收费下去吧！

■ 梁文耀 职员

12月26日，连接中国南部发达省份广东和中西部相对偏远省份贵州的贵广高铁全线开通运营。全长861.7公里，有望打造一条安全服务优质、客流需求旺盛、经济效益显著的“黄金走廊”，大大激活黔粤两省的人员往来和经济文化交流。（中国广播网12月26日报道）

贵广铁路开通运营，最高时速250公里，贵阳至广州最快4小时09分抵达，把贵州到广州两地的铁路运行时间由20小时压缩了15小时，大大缩短了西部城市贵州与发达的沿海经济带的时空距离。同时也延伸了西部其他城市与东部经济带的高速铁路网络。

西部的铁路网络建设在中国铁路发展史上一直都占有非常重要的战略地位，成昆铁路、渝黎铁路、成渝客专等西部的铁路网络在西部经济建设方面都曾做出过重大的贡献，为西部地区的物流运输和人力运输提供了坚强的后盾。同作为西部省市的贵州省，在铁路网络建设方面也在不断的进行优化升级，早在2008年12月贵广铁路就已经正式开通，全长里程长达857公里，其中贵州省境内301公里。贵广铁路在设计时就设计作为客运专线，跨越黔、桂、粤三省区，是

国家中长期铁路规划网的重点项目，是西部地区最便捷的出海大通道。其将西南内陆与华南经济带相衔接，对实现黔桂粤经济社会可持续发展，促进泛珠三角区域合作，繁荣少数民族地区经济都具有重大的战略意义和现实意义。

贵广铁路虽然是贵州到广州的高速客运专线，但是其所联通的铁路网络不仅仅局限于贵州和广州两地。贵州作为西部地区的一个铁路网络枢纽，向西可以联通四川、云南，向东可以联通广州、深圳，其重要的运输枢纽能力是非常突出的。依托于贵广专线，可以让西南地区的四川和云南等地只需要架设好本省与贵州的高速铁路网络，就能够很迅速的实现本地与东部沿海城市的运输线。减少重复建设的成本，是贵广客专为西部铁路带来的“福利”。

综合考虑，协同作战，节能增效是新时期铁路企业在未来发展中的一个方向，通过对铁路既有的铁路网络的优化能够更有效的发挥其蕴藏的巨大运能潜力。西部的铁路网络建设由于地理环境的因素影响需要较东部铁路更大的成本投入，西部地区可以通过利用各省市的高速铁路网络进行相互的资源互补，可以更“实惠”的拓展整个西部地区与东部发达经济带的高速铁路运输能力。

网络弹出广告的视觉暴力亟待法律规范

■ 舒锐 法律工作者

12月22日，十二届全国人大常委会第十二次会议在京举行，继续审议航道法草案、食品安全法修订草案、立法法修正案草案、广告法修订草案，审议国家安全法草案、境外非政府组织管理法草案、大气污染防治法修订草案等。其中，针对网络逐渐成为广告发布的重要媒介，广告法修订草案规定，互联网广告不得影响用户正常使用，在互联网页面以弹出等形式发布的广告，应当显著标明关闭标志，确保一键关闭。（广州日报12月23日）

商业的繁荣在给人们带来交换便利的同时，也必将催生广告业的蓬勃发展。事实上，广告早已超出了以电视、纸媒、地标为主要载体的传统模式，更多地搭载在短信、电子邮件、社交工具、网站等新兴平台上。法律注足是滞后的，而在适用情景日新月异在互联网时代，20年前制定的《广告法》更加显得捉襟见肘。

如何将新型广告形式纳入法律规定的范围，如何合理界定各方的权利义务与责

任，正是广告法修订面临的最大问题。今年11月，工业和信息化部起草《通信短信息服务管理规定（征求意见稿）》规定，“任何组织和个人未经接收者同意或者请求，不得向其发送商业性短信息。接收者同意后又明确表示拒绝接收短信息的，应当停止向其发送。”这将使禁止垃圾商业广告短信有法可依。遗憾的是，相关规定未能被写进广告法。

而本次广告法修订对网站弹出式广告进行了较为细化的规定，仍然有着重大进步意义。弹出式广告确实在某种程度上令人厌恶，时常挡在人们想要获取的资讯面前，让人欲罢不能，更有甚者，不点开广告就不能关闭；将关闭键置于人们难以发现的地方；网友明明点击的是关闭键，却点开了广告链接，让人防不胜防。

因此，有观点认为对于弹出广告须一律禁止或者比照对短信广告的管理方式，须经接收者明确同意。其实，网站弹出广告和短信广告有着区别。这首先在于人们对网站有选择权，对于滥发广告的网站可以用脚投票，其次在于人们通过浏览网站可以无偿地获得资讯，相对的，就需要对网站广告进行

一定限度的容忍，此外，弹出广告是网站的重要盈利点，如果一律禁止，显然对于互联网发展极为不利，最终受损的还是承载着网友根本利益的共享、互利、免费互联网精神。

允许弹出广告的存在，这本身就体现出立法者对互联网精神的尊重。同时，对于一些带有视觉暴力性质的弹出广告，立法者运用了“互联网思维”，根据互联网运作特点，有针对性地提出“不得影响用户正常使用”的重要标准，更是将该标准细化为“应当显著标明关闭标志”、“确保一键关闭”两个硬性指标。

须指出，仅有这两个指标对于“不得影响用户正常使用”标准实现而言还远远不够，比如，一些弹出广告占据了大部分乃至整个页面；一些广告以视频形式弹出，严重占用电脑运营内存，耗费用户流量；一些网站弹出广告过于频繁。治理这些影响用户正常使用的不良现象，均有待相关标准的进一步细化。我们期盼立法者能够在本次征求意见过程中，继续坚持“互联网思维”，广泛听取普通网友的意见，根治不良网络弹出广告所带来的视觉暴力。

戏画闲言

民生资金不容“鲸吞蚕食”



■ 吴之如 文并画

新华社报道，国务院总理李克强在北京接见全国审计机关先进集体和先进工作者代表时说，要牢牢盯住公共资金使用，当好人民利益的“守护神”。念好权力运行“紧箍咒”，既不能让资金“趴在账上睡觉”，更不允许资金跑冒滴漏和被挤占挪用。特别是各项民生资金，都是事关群众饥寒冷暖的保命钱、救济款，决不能被“鲸吞蚕食”。

哪儿的政府都必须将群众的饥寒冷暖时刻挂在心上，否则，就没有资格叫做“人民政府”。当然，各项民生资金，都必须不折不扣地全部用在保障百姓生活、提高人民福利上去。倘若相关部门管理不善，让这方面的

资金跑冒滴漏了，那就是失责渎职；假使民生资金被挤占挪用了，就是不能原谅的严重过错；倘若竟然有公仆罔顾党纪国法，暗中倚权贪污中饱私囊，当然更是必须依法严惩的罪行。有道是：

民生资金当专用，鲸吞蚕食法不容；制度反腐束权力，百姓得沐廉政风。

真正做到把权力关进制度的笼子里，让天下公仆都受到各项法规的严格约束，更受到千百万双公众眼球的注视和社会舆论的监督，而无法越法律纪律和社会公德的雷池半步，那么，政府的勤政和干部的清廉就会成为很自然的事情。社会管理只有到了这样的空前文明的地步，才会有真正的和谐与安定，人民也会打心眼里真正热爱自己的政府。

“降魔”路上 12306 还要走多久？

■ 杨丹平 国企职工

“感谢新政策，生意很早就热起来了。”有“黄牛”嚣张地说。更有“黄牛”透露，每天的收入已超过千元，而且随着春节的临近增加，应该比往年的收入还要翻两番。大量“黄牛党”活跃在线上线下，“靠技术”“拼门路”，在日趋规范的销售环境下依旧生意火爆。（12月28日 新华网）

所谓魔高一尺道高一丈，从春运火车票开始发售起，铁路部门就和“黄牛”之间有了一正一邪的关系，12306铁路客户服务中心和“黄牛”之间一直在不停的上演着网购车票版“降魔篇”，多措并举、严打黄牛，在其官方网页公告栏的显著位置上用红色标题进行购票提示，对冒用他人身份购票的处置一

目了然。

“黄牛”——一个见不得光的特殊职业群体，靠着不正当行为在春运抢票大潮中扰乱公共秩序，肆意囤积车票，明明是剥夺了部分乘客正常购票回家的机会，还赚取高价好处费、假好心的帮助有需要的人买票。春运火车票开始发售前，铁路部门调整了预售期又在退票费的收取时间上做了新的调整，其出发点是好了，但却一再被“黄牛”们利用。

在抢购春运火车票的过程中“黄牛”真可谓得了便宜卖乖不说，竟然公开挑战铁路部门的一项项新政策，大言不惭地说新政策预热了他们的“生意”。君子爱财取之有道，这样的不义之财，借铁路部门的便民政策，借人民群众逢年过节回家的急切心情，

从中钻空子、投机倒把，其行为令人不耻，更违背了生意人应有的道德准则。

新政策的不断出现，显然是为人们春节回家的路清扫了一些障碍，比如同一天、同一行程、同一张身份证无法重复购票，这一政策避免了一人占用多张车票的不文明行为，还给他人留下了更多的购票机会；又如12306网站接入“补漏平台”，发动、鼓励网友一同查找漏洞，并实行最高2000元的悬赏。

这些政策的出台不但让12306网站在维权的道路上有了底气，更让迫切想要回家的人们有了通过正当渠道购票的勇气，也为今年春运的抢票大潮中增添了一份正气，在多股正能量的汇集之下，相信12306的“降魔”路很快就可以达到终点了。