华声视点

“烟草院士”风波：勿以道德压人

全国政协委员、中国工程院常务副院长潘云鹤近日表示，依据章程，工程院不会主动撤销“烟草院士”谢剑平的资格。在记者追问下，潘云鹤表示，工程院正在对谢剑平做劝退工作，但对方不接受。他强调，权力必须放在法律的笼子里，对此事的处理也必须按照规章来办。(3月12日《京华时报》)

“烟草院士”不是正式的称谓，而是网上的戏称。从这个称谓上可以看出，中国烟草总公司郑州烟草研究院副院长谢剑平，及其卷烟“降焦减害”研究成果，不为民众所看好。全国政协委员、卫生部副部长黄洁夫，全国人大代表、中国工程院院士钟南山，包括打假名人方舟子等，均质疑其研究的科学性与项目的正当性。从2011年当选中国工程院院士后，关于谢剑平的争议一直不断，可他至今不肯向社会“屈服”。

学术上存在不同看法是允许的，专业方面有争论也是正常的。在一个开放、充满活力的社会，任何民众都可以表达质疑“降焦减害”项目的科学性、要求谢剑平“下课”的民意诉求，也允许谢剑平拥有坚持自己主张的权利。至少在科学技术尚没有确定其研究是一个伪命题，相关机构没有认定其院士评选程序存在“硬伤”之前，对于“从维护工程院声誉和全国控烟工作大局，建议其本人提出辞呈”一项，谢剑平有权“不接受”，这正是民主社会的要求，亦是民主社会必需的代价。

烟草公司与“禁烟”，历来是敏感的词语。中国的烟民队伍庞大，世界上首屈一指，禁烟虽是世界性的潮流与发展趋势，但中国烟民庞大且难以控制，亦是不争的现实。症结在哪里，众说纷纭，各有依据，但这难题暂时似乎无解。显然，不是民众与谢剑平有“结怨”，而是他被人们不自觉地立为发泄愤懑与无奈的标靶。

钟南山院士直言，不撤销“烟草院士”，无法向我国几百万因吸烟罹患肺癌或慢阻肺的患者交代。还有人认为，以卷烟“降焦减害”等方式降低大家对健康危害的防范，是更长远而隐蔽的高效“杀人”。不能说，他们的观点没有道理。但“烟草院士”与几百万肺癌或慢阻肺患者之间，实在没有必然的因果关系。而降低香烟中有害物质含量的研究，竟与高效“杀人”联系在一起，多少有些勉强。古人云，两害相权取其轻。既然在目前语境下，烟不可能完全禁止，那么卷烟“减害”研究，应该说是有可取的一面。中国医学科学院肿瘤研究所陆士新院士表示，控制烟草对人类的危害，应走降低香烟中有害物质含量之路。而这正与谢剑平院士的研究方向和科研成果相一致。

我们并不排除“禁烟”与“减害”后面的利益之争，可面对“烟草院士”，不妨道德的归道德，学术的归学术，有争论不是坏事，可以深化我们对“禁烟”意义的认识。只是切忌站在道德高地，以道德压人，而是要以理服人、以学服人。

■本报评论员 吴晓华

时务观察

“死猪事件”能否开启跨域合作大门

连日来，黄浦江上游水域漂浮死猪事件引起广泛关注。上海官方11日消息称，经核查，初步确定这些死猪来自浙江嘉兴地区。据不完全统计，目前上海水域已打捞起死猪数千头；浙江省农业厅和嘉兴市12日发布消息称，嘉兴未发生生猪疫情。目前正在协助上海调查死猪来源，并组织力量加紧清理河道。(3月12日 新华社)

这是一起产生跨流域影响的事件，类似的事件，并非孤例。去年长治水污染的曝光路径，就和这个雷同：长治污染，污染物排入的是一条三省共享的重要河流。等到河北邯郸开始全城“抢水”，倒查起来才知道污染源是山西长治。这次死猪流入黄浦江，重复了这一路径。

既然不同地区共享同一河流，那么公共责任就不应该如绵绵水流一样，不可分割，不能过度碎片化。同一流域的公共治理，应该一以贯之。不同地区不同部门之间，则应资源整合信息共享，一旦出现紧急情况，也有长效联动机制兜底，可以精诚合作，快速反应。

不光是地域和物理意义上的跨流域联动，公职部门主动作为的跨域合作，也是政府转变职能的要求。职能的转变，也是权力的转身：向服务型、创新型、法治型政府转身。从解决民众最关心最现实的问题入手，充分回应社会现实关切，俯身服务民众，系统前瞻性地解决以前久拖不决的疑难杂症。

合作，就是要打破小团体小部门利益的窠臼，着眼民生福祉公共利益的大局。比如畜牧、防疫、环保、质检部门不要都想着这个超出了职能范围，自有其它部门接手，我能闭只眼就绝不睁只眼。个个都这样懈怠，就只会增加权力在服务民众时的惰性，后知后觉，消极无为。

回到死猪事件，背后有无行政不作为，监管不给力等隐性因素作祟？嘉兴媒体也曾报道当地养殖密度大、环境透支严重、少数养殖户随意丢弃死猪现象，为何直到黄浦江上突然漂来大量死猪，才引起多方关注？生产、养殖方式的改进，环保意识、动物防疫问题的强化培训、无害化处理的奖补措施等，有多少可以多部门积极合作的工作，被我们长期忽视了？希望这次事件，能开启一个多地多部门跨域合作的大门。

■李晓亮

余以为

“捐款者优先获助”不乏可取之处

昨天下午，现代快报记者获悉，盐城市红十字会第五届理事会第四次会议审议并通过了《盐城市红十字会捐薪会员管理办法》，今后捐款者在遭遇困难时可优先得到救助，并可获得相应表彰。这意味着，盐城市在全国率先建立捐薪回馈激励机制。(3月12日《现代快报》)

江苏盐城红会的捐薪回馈激励机制，慈善之中隐约裹挟着世俗交易的味道。更关键的是，社会信任链条脱节的红会等慈善机构，不着眼于制度改革，却做一些隔靴搔痒的“抒情”，难免叫人反感。

但是，“捐款者优先获助”真的一无是处吗？

起码有一点是肯定的，有点像保险买卖的捐薪回馈激励机制，对人们无疑有一定的吸引力。有数据显示，2012年我国社会捐赠总量约700多亿元，与前年相比降幅超过1成多，而人们的捐赠热情降低无疑是主因之一。现今盐城红会想出法子来唤醒人们的慈善热情，未尝不是一种积极补救措施。

况且，捐薪回馈激励机制的一些规定，譬如，将详细登记捐薪会员每一笔捐款数额、时间等信息，且供查阅；红会也会将捐款使用情况及时发布，让捐款者知晓。流露出的改变诚意也是显而易见的。而尽量地公开、保障捐款者的知情权本来也是当前整个慈善机构须致力解决的地方之一。

慈善虽不是功利化的交换，但也难以脱离柴米油盐似的考量，归根结底，做慈善终究需回归到钱的问题、利益的问题。譬如在美国，《全国与服务社区法案》规定，做满1400小时的青年义工，政府将提供4725美元的奖学金，“有偿社工”有法律规定。此外，更遑论“慈善免税”早已是公开的秘密。

“捐款者优先获助”，说到底是一种次优选择，诚然不那么完美，但在当前语境内也有存在的理由。当然，盐城红会也应有忧患意识。一者，机制规定应落到实处，切实践履规定中的诸多承诺，须知，当前关乎慈善组织任何蛛丝马迹的失信，都极不利于慈善事业的发展。二者，慈善之“病”，在于制度的“骨髓”，唯有对制度刮骨疗毒，才能真正挽回慈善组织的公信。

■刘孙恒

“科学的外语教育战略”要摒弃应试评价体系

日前，全国政协委员、中国社会科学院信息情报研究院院长张树华表示，中国学生在学习英语的过程中深受其害，荒废正常学业，使整个中国的教育质量遭到毁灭性打击，汉语也遭遇前所未有的危机，因而中国应该制定科学的外语教育战略。(3月12日中国网)

鉴于英语的使用范围与流行程度，以及英语所代表的西方先进的技术与经验，中国要发展，必然要学习英语，从这一点来看，学习英语本身是没有错的，“英语热”只是中国现代化进程当中的小小缩影，类似于当年的“日语热”与当下方兴未艾的“汉语热”。

但将教育质量下滑的原因统统归咎于英语，则有失偏颇，要知道，当年的“日语热”并没有引发日本教育质量的下滑，反而走上了科教强国的快车道，当下的“汉语热”也没有引发西方国家教育质量的下滑，反而促进了中外经济文化交流。

教育质量下滑要怪也只能怪应试教育的评价体系，让“英语热”产生异化，任何考试与资格评定都唯英语是从，将英语硬生生嵌入评价体系的核心，并没有按实际情况差别化对待，进而造成英语考试一头独大，消耗大量人力物力资源不说，还扭曲了考试原本的目的。

按照张树华的说法，英语考试“一票否决”有违专业选拔的初衷，专业成绩优良或者业务能力突出者，往往因为英语成绩不达标而失去了深造的可能。以此观之，在各类考试当中差别化对待英语考试，灵活调整权重，弱化英语实质上的“一票否决”作用，是紧急而且必要的。

不要只赖外语拖后腿，这只是教育病的表征，阻止教育质量下滑，真正要摒弃的是应试教育的评价体系，考试只是检验教育成果的一种工具，而不是教育的唯一目的，就这一点而言，张树华委员提出制定科学的外语战略，颇具现实意义。

■熊伟强

推荐

别误读了铁道部与票价的联系

成立64年的铁道部，在第七轮政府机构改革中消失。铁道部职能一分为三后，票价会不会上涨成为热议的话题。这种担心不能说没有道理，但误读了铁道部与票价的联系，也低估了市场机制对铁路票价的发现和纠偏功能。

光算经济账，火车票价上涨空间确实不小。长期以来，铁路系统处于货运赢利客运赔钱的财务失衡中。近年来铁路建设的高速发展，也提高了铁路部门的债务。数据显示，截至去年三季度，铁道部负债2.66万亿元。在铁路总公司成立并拥有独立经营权后，必然成为债务主体。要还债，提高票价似乎是当然选择。

但是，这种猜想只有建立在铁路运营机制不会发生变化的基础上才成立。铁路系统改革，撤销铁道部，既是统筹协调立体交通资源的需要，也是打破堡垒引入竞争机制的前提。火车票价是否会上涨，关键不在于有没有铁道部这块牌子，而在于一分为三之后，真正的市场机制能否引入并扎下根来。

过去实行行政定价，众所诟病。行政定价固然提供了保护性定价的渠道，有利于保证定价时考虑铁路的公益性一面，但更多时候，我们看到的是运力资源的错配和价格水平的荒唐。比如，即使春运期间也有车次近乎空驶，而火车供应饭菜的质次价高更是屡见不鲜。这种错配造成的损失，最终都会从乘客成本中弥补。这不是我们应该认可的价格机制。

考量是否建立了市场机制，当然包括铁路总公司的企业化，但更关键之处在于其下属分支机构之间能否实现充分竞争，在于社会资金能否进入这一领域，并享有与原铁道部有血缘关系的企业平等竞争的环境。如果在铁路系统中实现了充分竞争，即使票价上涨也是局部的、可逆的。尊重市场定价，意味着在运力紧张的时间和路段，票价可能上浮；也意味着在运力相对不紧张的时间和路段，票价可能下浮。从全局看，随着铁路运力供应能力的持续增强，并构建起从航空、水运到公路和铁路之间的充分竞争关系，票价总体下浮的可能更大——这是行政定价不会提供的前景。

相信市场力量，比相信行政惯性更靠谱。对于铁路系统改革转型，更多需要的是鼓励和时间。

■迩晓 摘自《京华时报》

本版文章同时在华声在线评论频道 http://opinion.voc.com.cn/刊出，欢迎跟帖进行回应和争鸣。