

承欢膝下是我们共有福利

尊重老年人权利,不仅是道德伦常,也是转型社会公共治理的一部分。

7月1日,新修订的老年人权益保障法正式实施。其中,分居的家庭成员“应该经常看望或者问候老年人”一条,被解读为“常回家看看”,引发社会争议。施行当天,该法“第一案”即在无锡落槌:女儿被判每两月至少需看望母亲一次,否则可申请强制执行。

无论是无锡的这对母女,还是更多可能对簿公堂的亲人,法律勉强而来的关爱,都让人五味杂陈。但是,当你看到这条新闻时想到父母鬓发斑白,当你听闻这条法律时开始回忆上次是多久承欢膝下,所谓的立法目的,或许就已经部分达成。对子女、对社会,这都是一个重要提醒:关爱老人,是责任;孝敬父母,当用“心”。

从这个角度看,“常回家看看”的重点,在于“强人行孝”这一法律价值背后的“导人行

孝”这一社会价值,其意义与其说在强制性,不如说在倡导性与号召性。这是通过法律条文的方式,明确老人的精神需求权利,提醒人们关注尊重这一权利,并创造条件保障这一权利的落实。

当今中国,是世界上老龄人口规模最大、老龄化速度最快的国家。国家统计局数据显示,2011年,60岁以上老人数量已达1.85亿。面对横亘在我们眼前的“老年问题”,我们必须有这样的认识:尊重老年人的精神需求权利,不仅是道德伦常,也是转型社会公共治理的一部分。

并不是只要“老有所养”、“老有所医”,就解决了老龄化社会的难题。精神权利保障的缺失,同样会转化成巨大的社会压力。中国社科院心理研究所曾对2000多个老年家庭进行调查,空巢老人的生命质量相对较低。尤其在农村地区,空巢家庭引发的种种社会悲剧,

已成为这个时代无法回避的伤口。

更重要的是,看望老人,不是对他们的施舍给予,无论从物质上还是精神上,无论是对个人还是对社会,无论是对父母还是子女,这都可说是一种应有“福利”。

北京大学进行的中国健康与养老追踪调查显示,全国有7000多万老年人有比较程度的抑郁症状,占60岁以上老人总数的40%。子女“常回家看看”,老人心情舒畅,才能身体健康,这无疑能节省大量的社会成本。而且,“生活的烦恼跟妈妈说说,工作的事情向爸爸谈谈”,对于“压力山大”的现代人,这种精神上的收获,又岂是金钱能衡量?

不过,也要看到,“常回家看看”,对很多人来说,非不为也,是不能也。快节奏的工作压力,“过劳死”、“被加班”的无奈,让许多“理论上存在的探亲假”实际上名存实亡;城市2.6亿的农民工群体、34亿人次的春运,也意

味着许多家庭的团聚之路并不平坦。在某种程度上,这一法律条款更像一面镜子,照见政府、家庭、个人在这一社会问题面前各自的角色义务。如何让那些始终“在路上”的农民工能有钱有闲“常回家看看”?如何保障劳动者带薪休假权利,让他们有时间回归“空巢”?如何让年迈的父母顺利“进城”,让居家养老跨越城乡、户籍鸿沟?这些,都需要政策突破和制度完善。

一个公益广告感人至深:得了老年痴呆症的父亲,将餐桌上剩下的饺子装进衣袋,说:这是留给我儿子的,我儿子最爱吃这个。“他忘记了很多事情,但从未忘记爱你”——是的,我们可以忘记很多事情,但却不可以忘记父母的爱,不可以不关爱回报白发苍苍的他们,这是道德伦理,更是内心永恒的需求;既是为子女的义务责任,也是社会文明的应有之义。(郝洪)



她为什么要喊“不要碾死我”

6月30日13时30分许,一辆从小巷往万山路上拐的电动车,被一辆红色大型水泥罐车“咣”的一声碾到轮下,被碾到车轮下的是—名身穿红色上衣的中年妇女。正行驶的货车司机速停车,并下车弯腰查看。当看到司机直起身的时候,妇女十分害怕,央求司机“不要碾死我”。(7月3日《郑州晚报》)

妇女被压在水泥罐车下面,央求司机“不要碾死我”,个中的玄机就是:对于此类交通事故,撞伤不如撞死成了潜规则,这是个极其荒唐的逻辑,却一次又一次地在有五千年文明史的泱泱大国的土地上上演,这实在令人匪夷所思。然而,更可悲的是,这也成了一种不道德的“潜规则”。“撞死人最多赔40万元,撞伤人可能赔上百万元”,这是导致肇事司机二次碾压置人于死地的催化剂。

在对“撞伤不如撞死”的肇事司机人性泯灭的咒骂声以及对现行《道路交通安全法》等制度缺陷的一片质疑声中,应该更加清醒地意识到,是制度缺陷诱使司机犯了错,还是司机本来就错了?

其实,现行的制度虽然有缺陷,但是并没有缺陷到诱使人去杀人,而司机的这种行为选择,如果抛开对生命的尊重以及道德、人性等没有约束力的价值要求不谈,仅从法律这道最低的约束力来讲,他们在趋利理性下会选择“两害相权取其轻”,这话听起来似乎有些残忍,但是事实上如果站在司机的立场上,得出这样的结论就是自然的。

撞死比撞伤的赔偿还低,并不完全是法律的错,医疗费用居高不下、汽车保险也不尽合理等社会问题是导致这一法律错位的根本原因;至于被害人因二次碾压而被撞死,也不是《道路交通安全法》的错,因为法律制度是互为补充与完善的,在我国的《刑法》中有“故意杀人罪”这一条。凡是二次碾压造成受害人死亡的,可以故意杀人罪论处。不过在很多人眼里,汽车撞人似乎与杀人无关,能轻判就轻判,大事化小,小事化了,这才是对生命尊严的严重漠视。

“好的制度能让坏人也做好事,坏的制度能让好人也做坏事”,“不要碾死我”这一声恐惧的求救至少提醒我们,应该在制度层面面对相关法律进行修订,避免撞死不如撞死的悲剧上演,让制度的善意最大限度得到发扬。

(董平)

禁止动物表演难以令出如山

住房和城乡建设部近日印发《全国动物园发展纲要》,要求野生动物保护和饲养工作中杜绝任何侮辱、虐待、恐吓殴打动物的行为,杜绝各类动物表演。

动物表演是典型的将人类的欢乐建立在动物的痛苦之上,皆因“台上一分钟、台下十年功”,动物表演普遍存在笼舍条件恶劣、训练手段残酷、在毫无保护措施下强迫动物进行高危节目演出等等。像拔掉猛兽的牙齿、拔掉毒蛇的毒牙、让老

虎钻火圈等,就非常残忍和不人道。禁止动物表演,将人类的恻隐之心泽被“非和族类”身上,无疑是文明与进步的表现,许多国家和城市也都限制或禁止动物表演。

住建部印发“纲要”,杜绝各类动物表演,能否令出如山,不容乐观。“纲要”断了动物园的生财之道,经营者肯定是反对的,一定会想办法变通,不提“动物表演”,说“行为艺术”或“才艺展示”等总该可以吧!事实上,“一刀切”的规

定也稍嫌粗糙。2010年,住建部就出台过《关于进一步加强动物园管理的意见》,也叫停城市动物园及公园里的动物表演,因遭到业界甚至是行政部门的反对,最终似乎也没有得到很好的执行。

深层的问题在于,住建部可以出台“意见”或“纲要”,但并没有执法权,哪怕明知动物园违规,恐怕你也奈何不得。而执法权分散在林业、文化、工商等部门手上,必须得到他们的同意与配合,

禁令才有可执行性。一旦“九龙治水”,遇到个别部门不积极,规定的刚性必然大打折扣。

要在全国禁止各类动物表演,首先,要将事前功夫做细,对各类动物表演进行综合评估,哪些该马上取消,哪些不妨保留,应该征询业界和公众意见;其次,提升法规的规格,从部门规章升至国家法律,提高法律法规的刚性;最后,给出一个全面禁止时间表,给业界一个转身的机会。

(连海平)

比“江水泡饭”更难以下咽的是啥

6月29日,从事公益工作的张云明在网上发布了一组图片,内容为云南丽江永胜县东乡东江小学学生用江水泡饭。该校校长回应称,学生接江水泡饭是生活习惯。(详见今日《河南商报》A20版)

平心而论,假如从未去过这样的学校,的确很难接受此情此景。然而,难以置信的情形,却未数就不是客观的现实。在绝大多数人的印象中,丽江不仅是旅游胜地,更是心向往之的理想天

堂,生活在那里的人应无比幸福才是,那里的学生吃“江水泡饭”自然是超乎人们想象。

笔者曾去过川南以及滇西北的一些县乡小学,尽管作为热门的旅游目的地,当地一些古城和旅游热点的确是生意兴隆,然而,只要稍微往周围的山区深入一些,就会发现亮丽外表下的另一面。笔者曾经去过附近的一所山区小学,虽然离这些繁华的旅游目的地仅仅不到一个小时的车程,但贫困却已

毫无遮掩地显露出来。尽管有了营养餐的补贴,但学校能够做到的顶多是让孩子们填饱肚子。

笔者曾在一所小学和那里的孩子共进午餐,孩子们主要靠一个洗澡盆里装的米饭充饥,菜基本毫无油水。由于在家也常常吃不饱饭,为了便于下咽,泡凉水吃饭的确是这些孩子的习惯(在这方面,校长的确并未撒谎)。而能够有水龙头的校园,甚至还是不错的。笔者去的那所小

学,当时连个水龙头都还没有。对于这些学生来说,能用水龙头,吃上“江水泡饭”,恐怕还是一种奢侈。

从这个意义上说,对于“江水泡饭”,其实还不能简单地出于同情,便质疑现实的窘境。“江水泡饭”这一当地学生习以为常,甚至连他们的父母都并不在意的事情,其背后所折射出的恰恰是触目惊心的贫富差距与资源分配的不均衡。而这要比“江水泡饭”更加难以下咽。(武洁)

拼车“倒逼”出来的政府善治



据媒体报道,北京市继出台出租车合乘政策后,年内还计划出台私家小客车“拼车”指导意见,鼓励公益性合乘。这对拼车族来说,是一个积极的信号,更令人欣慰的是,这说明了政府在提高善治能力方面的努力。

在出行靠汽车的情况下,道路交通压力不断增加,人们出行成本也在增加。更重要的是,由其

引发的社会资源的消耗和环境的污染,对社会可持续发展产生了严重威胁。而拼车,不仅可以节省出行费用,更重要的是有助于增加道路的利用率,节约能源,减少堵车与污染。因此,许多发达国家都鼓励拼车,甚至一些国家还出台一些强制措施,如对空车上路进行罚款,引导拼车。

我国目前正处于走向汽车社

会的关键时期,汽车社会的各种病症也在逐步显现。长期以来,也一直有声音呼吁政府出台措施鼓励拼车,但事实上,拼车在有些地方反而受到严格限制。究其原因无非是政府认为拼车可能扰乱正常的运营市场秩序,以及容易出现事故,难以管理等。诚然,在拼车过程中,可能会遇到上述问题,但简单地将其等同于黑车运营予以打击,显然不合理,是一种因噎废食、偷懒的管理方式。这背后的因素除了现有体制下运营利益团体作祟外,政府管制能力低下也是重要原因。

然而,拼车毕竟是一件有利于社会可持续发展的事,对于普通公民来讲,甚至还是一项权利。再说,在社会保障逐步完善的条件下,事故责任的解决并不是困难。因此,政府对拼车只能疏,不能堵,这也是对政府在汽车社会条件下的执政能力的重要考验。政府不仅要允许拼车,还要创造

条件,服务和鼓励拼车,如建立拼车信息中心为有搭车需求的供求双方提供中介服务,也可通过购买服务让社会力量参与到公益性拼车中来等。在一定的条件下,也可借鉴外国的做法,引导和强制拼车。

此次,北京计划出台私家小客车“拼车”计划也算是被逼出来的。作为首都,早已是“首堵”,特别是近年来,空气污染严重,其重要的原因就是汽车尾气。政府虽然采取了一系列的措施,包括单双号限行、限牌等,效果均有限。拼车,在举办奥运会时曾作为“绿色奥运”的一部分受到支持,但总体并没有被政府认可。因此,此次出台也算是被“逼”出来的。但无论如何,支持和鼓励拼车,的确是政府善治能力提高的表现,也希望政府能够举一反三,在其他方面也能主动提高善治的能力!

(夏正林)