

電郵:tkporg@takungpao.com 傳真:28345135

危機面前不該失了誠信

鄧輝林



不久前，武大東湖分校、華科武昌分校、武科大中南分校、湖北工業大學工程技術學院、武漢工業學院工商學院等5家獨立學院聯合舉辦了首場招聘會。但一開場就遇冷：原定參會的100家企業，只有50多家到場。

因為金融形勢不好，很多企業都取消了招聘計劃，所以沒有到場。我覺得不必諱言金融危機對我國大學生就業和對企業的影響，就連我家人在問起我的就業打算時，都提醒我當心「金融危機」。不管怎麼說，這東西給企業運作和大學生就業都帶來了麻煩。但是，危機面前，誠信不能丟。

企業方應該設身處地為大學生想一下，雖然自身因為遭遇金融危機而受到融資成本增加、市場萎縮等問題，但等待就業的大學生也同樣因為這場危機而產生就業焦慮。企業工作人員自己也曾經歷過應聘，對自主擇業的那種忐忑不安當有深刻體會。何況在金融危機面前，大學生已經遭遇了最冷的就業寒冬，企業怎麼忍心說不招就不招了呢？

當然，企業不是慈善家，不能心一軟就不計自身利益，虧本做好事，如果真這樣做也是對員工不負責。作為「理性的經濟人」，企業以謀利為本無可非議。但同時企業也應該講點社會道德。且不說，大學生作為未來的龐大消費群體，其經濟收入狀況關乎未來的內需狀況，他們的錢包不充盈將導致很多企業的市場隨之「縮水」，因此企業從長遠利益考量應該多為大學生提供就業崗位，僅從企業的社會責任來說，企業也應該踐行有關道德準則。

企業要不要愛國呢？如今，大學生就業遇冷——今年應該算「碰壁」——是一個全國性問題，對社會安定和國家科研實力的長遠發展都造成壓力。此種情勢下，企業坐壁上觀，似為不妥。

不談這種道德高標，單說誠信，企業至少還得講。已經向招聘組織方透露的招買買馬計劃，不應該因為經濟窘境而全盤取消。在企業財力允許的情況下，能保留的應盡量保留。只要被聘者對企業的邊際效益為正，就應該兌現招聘承諾。至於企業方先前答應招聘會主辦者赴會錄才卻臨時托辭不出，更是盡失誠信，令自身形象蒙羞。

誠為經商之道，信為做人之本。企業違背誠信，讓求職大學生心寒，也給自己抹了黑。如此「雙輸」之舉，不僅金融危機時不該有，經濟形勢晴好的時候也做不得。

勇士淪為乞丐

周稀銀

曾經在湖北襄樊鬥門持刀歹徒而負傷、喪失勞動能力的山東農民仇文才，因生活潦倒，近日流落濟南街頭乞討。由於媒體的介入，仇文才得到相關部門的關注，相關待遇隨之解決。但其經歷折射出的社會現象，卻發人深思。

只要你是真英雄，必然會得到社會的認可，但這樣的認可為何總是曇花一現？短暫的「披紅掛綠」之後，他們為何很快被社會遺忘？尤其是當他們自己成為困難英雄，或者家人深陷絕境時，甚至淪為街頭乞丐時，又為何總是先由媒體發出「救助申請」？我看還是我們的政府英雄救助制度缺位所致。政府可以給予英雄及其家庭一次性「重獎」，但「重獎」之後就可以劃上圓滿的句號了嗎？

比較「重獎」而言，無論是英雄及其家庭，還是社會上的更多「看客」，真正「中意」的卻是「春風潛月夜」的「潤物細無聲」。只搞「一錘子買賣」，不應該是政府救助體系的重要部分，也不應該是公平社會的所謂對等交換。而政府如此引領社會潮流，民衆之間的互助也可能失去方向，本應及時有效的援助很可能變得不合時宜，甚至變成等待媒體「解救」。

救助困難英雄莫讓媒體屢立新功，這不僅是正義的呼喚，英雄的吶喊，同樣也是所有崇尚英雄人們的期盼。將制度性救助取代一次性救助，不但有長效跟蹤體系，更有到位的資金援助和到心的精神援助，這應該是我們政府的題中要義。同時，建立和完善社會性救助體系，將英雄及其家人納入重點目標，也當是救助之急，公益之切。如果說不能讓英雄流血又流淚的話，那對於事後英雄的困難和逝去英雄家人的淚水，我們的社會不能置之不理，我們的政府又豈能等閒視之？

防「工程上馬，官員下馬」

林華

近年來各地頻繁上馬的交通建設項目，成為巨貪們嗜血的盛宴和天然尋租場，甚至出現了「工程上馬，官員下馬」的奇特現象。如何運用法律手段，確保當前中央提出的4萬億元擴大內需投資項目的工程質量安全、施工安全和幹部安全，是一個重大、緊迫而嚴肅的問題，要引起足夠重視。



繼10月份國務院批准2萬億元鐵路投資計劃後，交通運輸部門也在醞釀未來三五年內總投資5萬億元建設公路、水路、港口和碼頭計劃，加上各省份已批准和將宣布的投資計劃，本輪政府主導下的建設投資總額可能超過10萬億元，這是非常驚人的。

然而，近年來各地頻繁上馬的交通建設項目，成為巨貪們嗜血的盛宴和天然尋租場，甚至出現了「工程上馬，官員下馬」的奇特現象。有統計數字稱，在幹部犯罪中，40%項目發包有關係；而80%的項目發包權力集中在處長級幹部手中。

有關專家指出，監察、審計、發展改革、財政等部門應加強監督檢查，防止腐敗，以保證支出的每一筆錢都用在刀刃上。而治本之策在於制約政府的行政權力，在保持體制內監督力度的同時，強化體制外的監督。

建設投資高潮將至

為應對此次金融危機，中國政府正在採取近10年來最「令人振奮」的經濟刺激方案，即確定4萬億元投資計劃。此計劃讓地方上擴大內需的投資熱情快速迸發，新一輪的民生及基礎投資高潮將至。

各地此時欲借國家保增長、擴大內需的東風，實現地方大項目的審批。廣東、浙江、安徽、河南、山東、內蒙古等地方發改委證實，10月下旬，各地方政府主導的投資項目，已紛紛向國家有關部門申請審批。而10月17日國務院常務會議是各地做出上述舉動的重要判斷依據之一。此次會議研究了四季度經濟形勢，強調要加大基礎設施和民生領域重大項目建設的投資力度，擴大內需，保持經濟持續穩定增長。

值得一提的是，刺激內需的重點是交通建設的投入，這不僅可以起到立竿見影的作用，還對促進經濟發展大有幫助。

11月5日，國務院常務會議部署了當前進一步擴大內需、促進經濟增長的十項措施，在十項措施中有三項涉及交通運輸領域，分別是農村公路的建設，包括鐵路、公路和機場在內的重大基礎設施建設，以及針對地震災區的災後重建工作。

有關專家指出，未來幾年內的建設投資總額可能超過10萬億元，其中相當部分屬於政府採購的範疇。杜絕政府採購環節中的違規招標、虛假招標、圍標串標等腐敗問題刻不容緩。

因此，如何運用法律手段，確保當前中央提出的4萬億元擴大內需投資項目的工程質量安全、施工安全和幹部安全，是一個重大、緊迫而嚴肅的問題，要引起足



從2000年起，克拉克瑪依將每年的8月8日定為「水節」，節日期間，舉行慶祝活動。清水終於奔騰而來，為克拉克瑪依帶來了綠色的希望。

奧巴馬不再「偏心」汽車業

成涇渭



前任華盛頓申請財務救助的美國汽車業管理人士已經回家，而全球各家汽車廠商正在紛紛裁員和減產。一直傾向於救助汽車業的美國當選總統奧巴馬也「變臉」了。當地時間11月24日，奧巴馬表示：「我們不能簡單地任由汽車業『消失』。同時我已說過我們不能為汽車工業開出一張空白支票。」

一周前，美國汽車業三大巨頭通用、福特、克萊斯勒的首席執行官在國會參加聽證會時要求政府提供250億美元貸款，但國會要求其拿出更詳細的改革方案才能獲得援助。奧巴馬說：「我認為國會作出了正確決定。」儘管說汽車業是「美國製造業的脊梁」，但在獲得政府援助前，汽車業必須增加財務透明度，拿出重組改革方案。

那麼，僅僅過了一周時間，是什麼原因讓奧巴馬一改對美國汽車業的「偏心」呢？

底特律還值得拯救嗎？

美國的金融危機已觸及實體經濟層面，汽車工業受害尤其嚴重，三大汽車巨頭陷入滅頂之災，不得不裁員、促銷、關閉工廠，力圖渡過難關。而汽車城底特律也因為金融危機變得死氣沉沉。

底特律全盛時擁有180萬人口，如今只有60萬左右，其中大多為黑人。全市31%的人在貧窮線下掙扎求生，2008年失業率高達18%，遠高於全國平均的6.5%。在人們眼裡，底特律成了衰敗和犯罪的代名詞，去年《福布斯》就把它列為將在2100年消失的城市。底特律的由盛而衰，反映了美國汽車業嚴酷的現實。

數據還顯示，目前正在破產邊緣掙扎的底特律汽車巨頭們對銀行及其他債權人的總債務超過1000億美元，華爾街已經開始懷疑，這些錢裡有多少能收得回來。除了這些明碼實價的貸款和債務，金融行業對三大汽車巨

頭以及相關零部件供應商和經銷商的風險敞口，更是盤伏在暗處的威脅。

經典「救贖」難以再重來

在美國汽車業的歷史上，政府的拯救並不是第一次。例如，美國在上世紀80年代以前，其汽車業實力非常強，因此無需保護。但後來進口車逐漸增多，以及當時的能源危機，對美國汽車產業產生了很大的衝擊。出於就業問題的考慮，美國政府才開始幫助本國汽車企業，主要手段是與日本進行貿易談判，要求日本「自限出口」，同時開放國內市場，方便美國汽車對日本出口。此外，還為當時瀕於破產的克萊斯勒提供有價擔保，後來還直接注入資金，幫助其實現產品的革新，從而拯救了克萊斯勒。

然而，今時不同往日，類似的政策能夠再一次挽救美國汽車業嗎？對此存有一串問號。因為隨着美國產業結構的調整，汽車產業在20年前就已開始衰落。美國的汽車產業能夠支撐到現在才顯露敗象，主要有兩個原因。一是美國經濟自上世纪90年代初開始的飛速發展，帶動了汽車市場復甦，緩解了通用、福特等美國汽車企業的困境。另一個就是美國金融服務業非常發達。通用等靠金融等手段的支持，或不斷地兼併重組，或靠汽車金融公司來支撐市場購買。但自上世纪90年代起汽車產業在整個美國產業布局中的地位已大大下降，已經完全讓位於信息技術產業。在克萊斯勒得到拯救並重新站立起來之時，其總裁艾科卡在美國被奉為英雄。但現在，美國民衆注定不會再像上世纪80年代那樣，對政府拯救車企抱以肯定和支持的態度了。而且，美國如果採取這樣的做法，或將支持WTO規定。事實上，歐盟已經對此提出警告，提醒美國政府救助汽車業時別構成非法政府補貼，否則將在世貿組織採取行動。

如果說布什政府放任雷曼倒台是打開了本輪金融危機的潘多拉盒子，那麼坐視汽車業三大巨頭破產不管是否又會打開另一個潘多拉的盒子呢？更可怕的是，汽車業崩潰所帶來的威脅並不局限於相關上下游產業，也並

不僅僅是為實體經濟再多添一塊醜陋的傷疤。作為金融服務密集的產業，汽車業風暴正在對金融體系形成新一輪衝擊。

過去三年中，由於美國汽車業績黯淡，包括美國銀行、花旗集團和摩根大通等大銀行幫助汽車製造商出售了超過560億美元的新債券並打包成證券產品上市。這些證券產品的買家主要是保險公司、養老基金和對沖基金，而這其中有許多已經在本輪金融危機中因為其他投資而蒙受巨額損失。一旦三大汽車巨頭宣告破產，那麼這些與汽車業債務相關的資產很有可能就成為壓倒更多金融機構的最後一根稻草。其結果只有兩個，或者掀起新一輪金融恐慌，或者迫使美國政府拿出更多的錢收拾殘局。

回歸產業規律是正途

縱觀美國汽車業敗落的直接原因，除了本次金融危機的影響外，還有其與汽車產業發展規律背道而馳的因素。如在小型車上投入的資金不夠；再如，在美國汽車業遭受衝擊時，美國的應對措施往往是層出不窮。注重營銷手段——包括零利息貸款、無須現款支付以及推遲幾個月還貸等眾多措施，而不是埋頭研發，追求良好的質量，以此吸引消費者；還有，在遭遇競爭時，不是提高自身競爭能力，而是通過金融手段收購對手，通用、福特在歐洲、亞洲收購眾多品牌就是例證。

當然，美國政府還能從其他方面來幫助美汽車業。如協調工會減少並延期汽車工人醫保基金以緩解企業資金壓力，或者引入國外的戰略合作者，如日產、大眾這樣的潛在買家，通過外力來給美國汽車產業帶來新的血液等等。

其實這場爭論沒有真正的勝利者。華盛頓的決定僅僅是選擇給通用等汽車高昂的存活費還是喪葬費。因為對於汽車行業而言，具有諷刺意味的是關閉工廠和裁員也都要花大錢。據德意志銀行估計，通用汽車要支付120億美元給被裁工人、補償經銷商。無論通用等汽車是否破產，納稅人都要付出數百億美元的代價。

戶口制度改革其實不難

劉小妹



2005年以來戶籍改革以及《戶籍法》立法連續成為兩會熱點，國務院率領十四部委在調研的基礎上形成的戶籍改革方案送審稿不斷推出，但直至今今年兩會仍既未公布送審稿的具體內容，又沒有時間表，戶籍改革依然堅冰難融。事實上，公安部早在1993年就確定了「統一城鄉戶口登記制度」的改革目標，但終因戶籍制度附加了錯綜複雜的利益分配問題而裹足難行。

戶籍制久假難歸

作為一種國際通行的人口管理辦法，戶籍制度的基本功能應是作為人口數據的信息載體。然而，中國的戶籍制度不僅在創設之初便附加了控制農村人口向城市遷移和分配生活數據的功能，經過後期的一系列配套制度，更是愈行愈遠，久假難歸。1958年《戶口登記條例》雖然限制了農村人口向城市的遷移，但是公民尚可在城市之間、農村之間自由遷徙。爾後，1958年9月和1962年12月，有關部門先後規定，「對農村縣鎮遷往大中城市」及「中小城市遷往大城市的，特別是遷往北京、上海、天津、武漢、廣州等五大城市的」，要加以控制。至此，公民在城市之間的遷移開始受到限制。與此相應，1975年、1978年以及現行1982年憲法取消了關於公民遷徙自由權的規定。

另一方面，戶口成為差別化分配各種利益的最直接標籤。隨着社會的發展，戶籍制度與多種再分配制度和社會管理制度結合，包括教育、就業、醫療、社會保障、兵役、生育、土地、金融體制等，集中體現了城鄉之間的一系列差異。

理性地看，戶籍制度客觀上幫助中國高速完成了資本原始積累和工業化，但是在「共享改革成果」的今天，戶籍制度及其所捆綁的三元利益分配格局，成為實現社會公平正義的一大障礙，戶籍改革提上議程。

1984年開始，政府開始逐步放鬆對人口遷徙的嚴格控制。1992年國務院成立戶籍制度改革文件起草小組，並於1993年6月草擬出戶籍制度改革總體方案，提出了「統一城鄉戶口登記制度」和「實行居住地登記戶口原則」的改革目標。與此同時，從1992年10月開始，廣東、浙江、山東、山西、河北等十多個省先後以省政府名義下發通知，着手試行「藍印戶口」制度。試點省市逐步放寬戶口遷移限制，並跟進了對教育、醫療、社會保障等制度的配套改革，以摸索經驗得失，為全面的改革奠定基礎。

然而，到今年再次確立「建立城鄉統一的戶口登記制度，放寬戶口遷移限制，引導人口的合理有序流動」的戶籍改革目標，16年的試點、調研過去了，改革且行且探，終因涉及到深層的社會結構背景以及龐雜交織的利益體系而阻力重重，步履維艱。

「剝離」式改革思路

戶籍改革本身並不複雜，但是因為包括教育、就業、醫療、社會保障、兵役、生育、土地、金融體制等在內的一系列管理體制和利益分配體制，往往以戶口作為提供不同管理模式和服務標準的主要區分依據，使得戶口成為了社會公共產品差異性分配的集中反映，而戶口遷移的非開放性又放大了民衆對利益分配體系的非公正感。

其實，在任何一個社會，教育、醫療、社會保障等公共資源都不可能均等地分配給公民，但是根據羅爾斯的正義原則，對利益進行差等分配的依據和標準應當「平等地對所有人開放」，即公民獲取不同層次的公共產品的機會應平等。比如在社會保障體系中，可以根據居住時間、工作時間、納稅額、繳納的保險金額度等，對保障金設置不同的等級層次，只要分配標準是開放的，就不違背社會正義。也就是說，一定範圍內的社會經濟不平等現象是正常的，關鍵是不應當以不具有完全開放性的戶口作為區分標準。

正因目前戶口還不具有完全的開放性，那麼「建立城鄉統一的戶口登記制度」的戶籍改革就不宜與一系列的利益分配捆綁在一起。況且，中國的城鄉二元結構有着深刻的社會背景，亦不可能通過戶籍制度改革收「畢其功於一役」的效果。當然，不捆綁不是說不能進行配套改革，而是說在推行配套改革的同時可以把二者分開來看。