

田东江◎著

鸡毛蒜皮

潮白新闻时评精选之三

民以食为天，这是古语。如今，随着生活指数要求的提高，外延要扩大，
比方民还以住为天，以生活质量为天。



图书在版编目 (CIP) 数据

鸡毛蒜皮 : 潮白新闻时评精选之三 / 田东江著. --
广州 : 南方日报出版社, 2011. 4
ISBN 978-7-5491-0205-1

I. ①鸡… II. ①田… III. ①时事评论—作品集—
中国—当代 IV. ①I253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 068491 号

262960

鸡毛蒜皮——潮白新闻时评精选之三 田东江 著

出版发行: 南方日报出版社

地 址: 广州市广州大道中 289 号

电 话: (020) 83000502

经 销: 全国新华书店

印 刷: 广州市怡升印刷有限公司

开 本: 889mm×1194mm 1/16

印 张: 10.5

字 数: 300 千字

版 次: 2011 年 5 月第 1 版

印 次: 2011 年 5 月第 1 次印刷

定 价: 20.00 元

投稿热线: (020) 83000503 读者热线: (020) 83000502

网址: <http://nf.nfdaily.cn/press/>

发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

- 限车、限车…… / 50
- 也谈自行车道的去留 / 51
- 为地铁票价调整建言 / 53
- 说的士“燃油附加费” / 55
- 给“羊城通”一点建议 / 56
- 再说的士“燃油附加费” / 58
- 愿洛溪大桥不再出新闻 / 59
- “还路于民”可能行不通 / 61
- 电动自行车，不要一禁了事 / 63
- “首堵”的今天会否是别人的明天？ / 64
- 广州自行车的环境几时好转？ / 66
- 为“什么”而拍不文明？ / 67
- 自行车不是有过实名制吗？ / 68
- 拼车出行，不妨允许 / 70
- 车保有量突破百万，喜耶忧耶？ / 72
- 协管员不该成为一道风景 / 73
- 理解广州为何缺席“无车日” / 75
- 城市不妨都有个“步行交通规划” / 77
- 自行车统一编码，可能没必要 / 79
- 当务之急的和不必匆忙的 / 80
- 谁有公交车“一座一人”的奢求？ / 82
- 公交安全还存在一个死角 / 84
- 也看“为赶飞机而停火车” / 86
- “武力驱逐”再掀劣质服务的冰山一角 / 87
- 醉驾并不是一个孤立存在 / 89
- 张市长要把自行车骑出办公室 / 91
- 民航夏副局长的回应让人气结 / 92

- 社科工作者的新课题 / 118
- “星级公厕”太过 / 119
- 尊重“大眼睛”自立意识 / 120
- 公交站名混乱之源 / 121
- 僧是愚氓犹可训 / 122
- 不要再让学费“杀人” / 123
- 乞丐为何这么多? / 124
- 塑料袋应当有偿使用 / 126
- 比提醒更重要的 / 128
- 赞“河涌不加盖” / 129
- 票贩猖獗所暴露的 / 130
- 1元钱该不该给 / 132
- “禁讨区”不妨外延扩大 / 133
- 管道煤气涨价的理由 / 135
- 安全感是一种生活质量 / 137
- 我所理解的“3·15” / 138
- 城市“宜居”与否自己最清楚 / 140
- 小铅笔事关大问题 / 142
- 天价厕所? 免了吧 / 143
- 幸亏是演习而已 / 145
- 给“泥领工人”劳动保护 / 147
- 百姓上大医院乃明摆着的选择 / 148
- 市民取水当“网开一面” / 150
- 稳定气价 政府有为 / 151
- 第二套房, 为啥要征重税? / 153
- 用气补贴是一种和谐成本 / 155
- “方便”怎么更方便? / 156
- “乡村游”的真正魅力 / 158
- “3·15”之痛 / 159

前，哪里的市场上查出了死猪肉制品？云燕奶牛场的黑幕，又是监管部门主动揭开的吗？

非法生产的窝点，为牟取利益而丧失人性，尚可以“理解”，因为那正是他们的本性暴露；而执照上合法的生产厂家，同样地把百姓健康不当一回事，就有些不可理喻，因为赚钱毕竟不应该是他们的唯一目的。其实，不论是对于前者还是后者，尽管他们自己可以悄悄地拨动毫无人性的算盘，但是相应的约束和打击本该令其望而生畏，或者根本不能得逞。但是他们这样干了，而且还可以延续一段时间。非法的那里，居然得逞了3个月，炮制了上百吨的所谓“食品”；合法的这里，早在1999年他们的奶牛场就发现有奶牛感染肺结核，并且无法控制其蔓延了，居然也“安然”了4年之久。在这么长的时间里，食品安全监管部门在干什么？真的到了检测不出什么的地步吗？就是对前者，我们也可以追问一句：死猪肉流入的地方，是怎么顺利地通过检验而上市的？

本来，我们的行业质量标准与人家已有相当大的差距。2001年农业部出台的无公害农产品质量标准，仅仅涉及62种化学污染物，而联合国的相关限制标准则有2522项，美国更多达4000多项。因为种种原因，标准暂时定得较低，多少带有无奈的意味，但随着时间的推移和技术上的进步，也要逐步改善。然而如同上述两种有意的甚至是恶意的行为，相应的职能部门如果真正履行了自己的职责，是理应把得住质量的最后关口的。“云燕”的问题暴露之后，防疫部门在花都区多个牛场进行定期之外的检疫，不是就查出了从未发现过的、足以致人不孕不育的布氏杆菌吗？可见，就我们现有的机构而言，尽职尽责的话，还是可以让百姓放心的。

非法的那边触犯了刑律已是不争的事实，那么，合法的这边呢？明明知道奶牛患有结核病，还源源不断地向外输出牛奶，这种行为又该怎样定性？关闭奶牛场是必须的，但仅仅付出经济上的代价又是远远不够的。与此同时，有关监管部门如果不承担责任的话，非法的与合法的，继续殊途同归的现象就难以杜绝，百姓的消费信心也会始终

它的口号是“共同打造有质量的生活”。什么是有质量的生活？应当是一种不用担心的生活。去市场买肉，不用担心那是带病家禽的肉；买腊肠，不用担心那诱人的颜色是用有毒色素染出来的；买酱油，不用担心那里面有人的毛发；买鱼翅、开心果，不用担心那是用工业双氧水浸泡漂白的。总之，不用担心所买的食品是用不该用的东西、不能用的手段生产出来的，不用在社会分工已经越来越精细的今天还得把自己训练成为无所不能的鉴别专家。对一日三餐的基本用料毫无顾虑，才可以称得上是有质量的生活。

但老实讲，《每周质量报告》是一个让人想看有时却不大敢看的节目。想看，是因为迫切地想要知道什么东西吃不得或者碰不得；不大敢看，是因为很担心那些东西已经吃了或已经碰了。节目所揭露的事实实在太触目惊心了，一如他们的广告词所说：“你看到的，是你想不到的。”的确，如果不是记者偷拍的画面清清楚楚地映在眼前，我们无论如何也想象不到有那么多的人采用那么丧尽天良的手段生产所谓食品，甚至形成了不少“专业村”！可怪的是，这些光天化日之下的卑劣行径，长途跋涉的记者一抓一个准，而当地有关部门往往视而不见，甚至有意无意地充当着“保护伞”。

那么，待怎样才能放心？答案其实不言而喻，要待到各级官员各个职能部门尽职尽责，把假冒伪劣的东西消灭在自己的辖区范围之内。如同广州市质监局一样，QS标志执行得怎样，要走进市场认真检查，履行司职的使命。从现在的事实看来，真正做到人尽其责，这条路还漫长得很！因此，我们还离不开《每周质量报告》，要依靠它甚至还要感谢它，毕竟是它给我们“慧眼”。但有一点可以肯定，“有质量的生活”达到之时，当是《每周质量报告》退出历史舞台之际。

（2004年4月9日）

“补偿方案”别成画饼充饥

前几天，本埠不少媒体都报道了“航班延误旅客经济补偿方案”的“征求意见稿”，说该意见稿目前正在国内各航空公司和民航主管部门征求意见，预计7月就将出台。

出台这样一个“方案”，其背景无疑在于航班延误问题已成了众矢之的、千夫所指。国家民航总局的最新统计数据可以为证：目前国内航班每十次就会有两次发生延误；去年旅客对民航的626件投诉中，关于航班不正常的投诉最多，占了七成以上。可见，航班延误是一个到了“非解决不可”地步的问题。本人坐飞机的次数并不多，但很不好彩总是赶上“十次”中的那“两次”，有一次大年三十坐飞机回去过年，本想图个快，航班却一家伙延误了一个昼夜。最可气的，广播只告诉你延误起飞，既不解释延误原因，也不估计个大概延误时间，就那么在机场里坐着干等。结果算下来，花了比坐火车多几倍的价钱，落得比火车还慢。那是前两年的事，那时基本上晚了就晚了，摊上了，算你倒霉。

如今好了，“补偿方案”要出台了，可以获得经济补偿了。我敢说，没有人会稀罕那点儿补偿。虽然现代的人们对诸如开会之类毫无时间概念，拖拖拉拉，但倘若涉及自己行程什么的，时间往往还是掐着计算的。但是，细读这则新闻，发现这所谓补偿却很可能是个“肥皂泡”，未必就能够到手。因为媒体也几乎同时告诉我们：旅客的期望不宜过高。什么叫不宜期望过高？援引一名业内人士的话说，根据《中国民航法》第126条的规定，“旅客、行李或者货物在航空运输中因延误造成的损失，承运人应当承担责任；但是，承运人证明本人或者其受雇人、代理人为了避免损失的发生，已经采取一切必要措施或者不可能采取此种措施的，不承担责任”；而航班延误后，无论结果

如何，航空公司都会采取相应措施，这就等于不用承担延误责任。业内人士因此断言，旅客要真正享受到自己的权益，先得把这一条法律给改了。我们都知道，更改法律条文岂是说说的？“肥皂泡”就是这样吹成的。

那么我就不大明白了，出台这个“补偿方案”的意义何在？还没露面呢，先有了画饼充饥的可能；继而还不明白，出台这样一个方案的动机何在？法治的观念日益深入人心了，没有不行了，还是聊以自慰？这些年来，法律法规、规章制度，我们真是没少见识，颇有目不暇接之势，而“建立健全”的呼声仍然不停地萦绕于耳畔。但据去年的一项统计，在我国目前已有的 400 多项法律中，只有 30—50 项能够成为审理案件的依据，其余的基本上都是立了白立，徒具名称而已。大量的法律法规在法治社会并无用武之地，该是一种悲哀吧。像民航系统的这个“补偿方案”还没问世，业内人士已经先打了“预防针”，自己根本没抱希望，又指望旅客能抱怎样的希望呢？如果出不出台没什么两样，还是不出算了，如果只是多一件摆设而已，就有了凑趣的意味。

“补偿方案”正在征求意见，我以为不妨扩大一下范围，不要仅仅局限于民航系统关起门来嘀咕，还应当听听服务的对象怎么说。比方如果找到我，我首先会建议：“补偿方案”别成画饼充饥。这一点，对任何准备出台的制度都不例外。

（2004 年 6 月 25 日）

广州洛溪桥问题的“死结”

前天，广东省交通厅向部分省人大代表汇报 2004 年议案建议办理情况，尽管书面汇报中没有涉及路桥收费，但洛溪大桥收费争议还是进入了代表们的视野。有代表明确表示：对交通部门的说法不满意。

洛溪大桥收费问题已经是一个老问题。2001年，省人大代表、珠海市市政处高级工程师游海燕向省人大常委会提交紧急建议，请省政府调查洛溪大桥的收费问题；省人大代表王泽华当年还因此发起询问案。印象中，从那以后，这几年来省的“两会”，这个问题好像都成为人大代表、政协委员关注的焦点。正是因此，洛溪大桥的建设资金来源和收费去向等问题，同时引发了社会公众的广泛关注。

细心地比对一下，关于洛溪大桥的一些数字确实让人看不太懂。比如说，按照2001年底的审计结果，洛溪大桥债务尚余两个多亿，应在2005年还清，停止收费。而在今年初，广州市有关部门对全市路桥收费情况进行的年审，又确认洛溪大桥项目至去年底累计债务余额为1.97亿元，将近两个亿。这就是说，两年过去了，洛溪大桥才还了区区几千万款项。我看过一则番禺区政府提供的资料：洛溪大桥自1988年建成通车后，前期一直在亏本经营，1997年有了收益后就积极还贷，截至2000年6月已还贷3.58亿元。算上1997年当年开始还吧，前些年三年半时间能还3个多亿，现在车流量越来越大了，至于交通拥堵得令人谈之色变，怎么反而两年才能还几千万元？这样看起来，收费究竟还要持续多久，变得完全不可预测。我们不能排除这些数字存在真实性的一面，但你毕竟不能只是笼统地抛出一个还差多少的数字，起码还得交代一下：这几年到底收了多少，收的钱除了还贷还用到哪里了，逐年逐笔说个明白。收费不在多少，也不在还要收多久，而在于收得是否合理、用得是否得当，“糊里糊涂”，终究不是摆脱监督的办法。

账目透明，意谓所花的每一分钱都应该花在明处，让公众明晰，这是获得公众信任的第一要素。这一点，不独洛溪大桥应当如此。账目应当透明但不透明，在公众的强烈要求下仍然不能透明，大抵就是有一些难言之隐，“不便”透明；而现在的客观现实要求是：非透明不可，不仅向政府透明，还要向社会透明、向公众透明。我认为，洛溪大桥问题的“死结”就在这里。我们很难理解的是，这一正当而非苛求的事情，为什么就那么难以办到！“贷款修路、收费还贷”，加

快交通建设，显然是取之于民用之于民的大好事。但是，如果还贷迟迟结束不了，“还路于民”成为空头许诺，这好事就多少要打一点折扣。中央的“审计风暴”掀起之后，那么多重量级的国家部委也不能幸免，足见国家的决心之大、力度之大，“风暴”之后，强化审计制度是可以预期的事。这样下去，洛溪大桥不可能成为“风暴”扫不到的一个“死角”。与其工作做得如此被动，不如主动来个自查，倘若真有“家丑”，亮出来并不一定难堪，但不亮出来也并非就不存在。

既然省人大代表、政协委员要将洛溪大桥的事情“跟踪到底”，社会公众也就会一直关注下去。隐隐感到，这个问题将成为我省人大代表、政协委员行使监督职能的一个范例。

(2004年7月16日)

对“交通安全周”的寄望

从本月23日到28日，广州市首次开展了“交通安全周”活动。对这样一个活动，很多人可能不以为然，当作众多寻常的活动一样对待。但倘若知道，自今年1月到9月，广州市平均每天有4.6人死于交通事故，而本次活动的目的旨在力争实现全市一日交通事故“零死亡”，就会明白这个“安全周”该有多么必要了。

应当承认，交通事故有其偶然性的一面，但在偶然的背后却往往蕴藏着种种必然。平均每天有好几个人要死于车轮之下，这一数字无论在全国占有怎样的“排名”，其本身都已足令我们目瞪口呆！分析原因，可能有千条万条，归结到一起，离不了人的安全意识、法律法规意识。我不敢说广州人、生活于广州的人的安全意识怎样，但每天来往于广州大道与新港西路之间的我，目睹行人、包括公共汽车在内的机动车冲红灯的现象却是越来越多了，好像在开始的几秒之内，交通灯丝毫不起作用。如果说新版《道路交通安全法》条文太多，人们

挤得前胸贴后背的公交车了，即使是坐出租车，也决不会比自己骑自行车先到家。

啰嗦了这么多无非是想说，自行车道被有意无意地取消，主要是因为它的“地位”降了格。当年它辉煌的时候，窄窄的广州大桥上都占了两个车道。当然，人们不必就此感慨什么，苟如是，了无趣味，亦于事无补。物极必反，胜极必衰，乃历史规律使然。从这个角度出发，一些文化项目——诸如勃兴地方剧种——的做法，显出商榷的必要。传承文脉是应当的，但倘若把目标定为多少年内走进千家万户之类，就是不切实际的空想。唐诗、宋词、元曲，分别代表了中华文化发展的巅峰状态，但任何举措现在都无力回天，时势使然。

别扯太远。该不该取消自行车道，就我们骑车者来说，其实是一个多余的问题；而从城市的发展态势来看，它让位于机动车，至少在我们看得见的将来，是必然的，管你应不应该。只是，扣顶大帽子说：这种做法欠缺了一点以人为本。

（2005年9月29日）

为地铁票价调整建言

广州地铁票价预计将于明年底进行全面调整，包括已经运营的一、二号线在内。为此，市物价局日前发出公告，准备在下月上旬召开听证会，同时向社会公开征集20名听证代表。票价要怎么调整？虽然具体到细节问题，物价局会在迟些时候才会公布，但积过往的经验来看，所谓“票价调整”基本上意味着“票价提高”；倘若是降低，人人求之不得，哪里还用得着劳什子听证？地铁方面要调整票价，自然有他们的理由，每条地铁动辄几百亿元的造价，如此等等。广州地铁总经理卢光霖先生就明确表示了：“地铁是公益事业，但也不可能票价越低越好。”这话绝对正确。笔者也没有坚决反对“票价调整”

市民日益多了起来，所以大桥的每一“行动”，都牵动着两侧不少市民的心。因为，这意味着不仅要加大他们的出行成本，而且还大大增加了时间支出。如果说这一切只是暂时的，不可避免，那么大桥要怎么“行动”，及时地、充分地让市民知情；“行动”时标志醒目、有效地进行交通疏导是完全必要的，也应该是完全可以办到的。

由于洛溪桥半封闭导致的大塞车，使公交车到站的时间间隔变长；偏偏昨天广州市又气温骤降，大批上班市民在寒风中等了大半个小时也等不到公交车，这种情况摊到谁的头上谁都会抱怨。公交车运行不能至少在一定时段内优先吗？更有市民“极端地”认为：“洛溪桥半封还不如全封”，如果全封，车主就死了心，不会因为不用绕道或者不用收费而硬挤在这里。这当然是气话，其实，更气的、更难听的话还有。我想，有权决定对洛溪大桥采取“行动”的有关部门，到了必须认真对待市民之所以怨气冲天的时候了！

“大广州”市区内有不少桥梁，似乎只有洛溪大桥的新闻最多。为什么？其中一层你我、大家都看得到、都非常清楚的“窗户纸”就没必要捅破了。在我们旁观者看来，不管这个问题上哪方与哪方存在什么过节，一旦出现“斗气”的成分，倒霉的肯定是市民。因此，大家从为市民的角度着想，还是让洛溪大桥别再出含有市民强烈抱怨成分的新闻了吧。当然，对我们，只能是希望而已。

（2006年1月6日）

“还路于民”可能行不通

从昨天开始，北京市全面整治停车秩序。此举较有新意之处是，不仅在城区主干道的便道上加装人行便道禁停桩，以阻止机动车随意停放，而且主要道路两侧便道和非机动车道上原本规划已有的停车位，也在取消和削减之列。他们把这叫做“还路于民”。

张市长要把自行车骑出办公室

广州市市长张广宁昨日会见了一群自称为“拜客·广州”的特殊客人。拜客，即英文里的 bike，自行车的音译。“拜客·广州”，就是一群热爱骑自行车的广州年轻人。特殊客人还有特殊之举，那就是送给张市长一件特殊礼物：一辆五羊牌自行车。报道告诉我们，兴致盎然的张市长当场骑起了自行车，并秀了两圈车技。

张市长说，42岁以前，他在广州钢铁厂任职时，都是踩着自行车上下班的。推算一下，那该是上世纪90年代中的事情了，十几年过去，娴熟的车技依然，足见张市长所言不虚。但相信许多人会和我的想法一样，希望张市长不要只在办公室里骑，最好像当年那样，能骑到广州的大街小巷去；当然不可能再是代步工具，而如“拜客”们所说，希望市长收到这份礼物后，能亲自体验一下在广州骑自行车的窘迫。

不过，实事求是地说，张市长眼下还不适宜把自行车骑出办公室，空气质量是否适宜户外活动先在其次，关键在于骑自行车的“窘迫”。因为，不要说多个主要路段早就没有了自行车道，就是勉强又有了的，像滨江东路那样堂而皇之地变成了路边停车场，他恐怕也会无可奈何。还有，那些不知什么人发明的要自行车上“人行道推行”的标志，他未必看得懂。这一点，我为初来或只是路过广州的外地人已经不知杞人忧天了多少回。骑车、骑车，说得很分明，“推行”的话，要这劳什子干啥，不是无端添了个累赘？我还担心闹笑话，外地人以为广州的自行车虽然也叫 bike，但一定有什么古怪之处，否则，为什么“推”而不“骑”呢？再有，倘若他骑到五羊新城天桥下，交通协管员嘟嘟地吹哨子不让走了，非要让他从天桥上推过去，他可能像每天都必要从此经过的骑车人一样会很生气。

是摸到了咱的心思，将计就计或曰顺水推舟，果真就再晚了5个小时。

不过，夏副局长就六大热点问题的第一个回应就让人气结。他说，据统计，中国民航航班的平均正常率一直保持在80%左右，在国际上属于中上等水平。这就是说，国际上也是这个德性，外国的月亮并不比中国的圆。外国航空如何咱不知道，咱知道在咱们国土上，还是不要提统计数据为好，提了往往令人发笑。道理上讲，数据最具说服力，有那么点儿理性的味道，感性的东西在它面前往往自惭形秽。但在咱们这里，无论哪个领域，倘若不同部门发布相关事项的统计数据的话，相互“打架”早就成了习见的一景，见怪不怪了。今年上半年的GDP统计，在贵州和上海暂未发布的情况下，29个省区市之和已为18.01万亿元，高出此前国家统计局公布的全国GDP17.28万亿元的数值近8000亿元。统计数据在咱们这里完全是个游戏！民航的这个统计数据即便是真，对不起，《红楼梦》里早说了：“假作真时真亦假。”

至于“为什么统计数据与社会公众和旅客的感受有差异”，夏副局长的解释更有意思，他说主要原因是“机票上载明的航班时间是飞机关舱门时间，不是飞机起飞的时间；而飞机关闭舱门后，滑行到跑道，等到起飞指令起飞，还需要一段时间”。听君一席话，胜读十年书。看起来，民航方面真的是“宣传解释不够”啊，岂止不够，简直还根本没有起步！在任何一个航班时刻表上，在任何一个候机厅的屏幕上，时间标明的不都是“起飞”和“到达”吗？此前，有多少乘客会认为那时间指的是关舱门时间？“统计”一下吧。

搭乘民航航班，想来多数人图的就是一个快捷，或者因为事急。屡屡晚点，再加上晚得离谱，“怨”向胆边生就很自然了。我身边有一件事就很搞笑：去年同学毕业20周年聚会广州，两个河北的同学，差不多的出发时间，坐火车的已经到了，坐飞机的却还在机场候着没起飞呢，给聚会凭“空”增添了一则“花边”。航班延误诚然有不可抗拒的天气原因，但是必要的“善后”必须做好。各地的机场，近年

来每每发生乘客因为航班延误引发难以控制的混乱事件，需要认真检讨。7月12日出版的第28期《三联生活周刊》，借广州白云机场“5·6”事件做了“航班延误背后”的封面专题，值得民航界人士一读。用代理过多起航空案的律师张起淮的话说，民航这么大的一个服务业，没有一个系统透明的告知制度，没有一个制度性的旅客投诉机制，赔偿无标准，所以双方冲突愈演愈烈。主笔吴琪就此给出了“大约目前最容易解决的问题”，这就是信息透明化，因为“只有尊重别人，才能让别人理解自己”。

纵观整个六问六答，夏副局长处处理直气壮，问题全是客观的，独独没有主观上的任何自责，也就谈不上流露出丝毫愧疚，这该是看了此则新闻的另一让人气结之处。

(2010年8月9日)

“丑陋”不出境，先得不出门

昨天《新华每日电讯》有这样一则消息：我国正在采取国家行动，谢绝公民在出国旅游时把“丑陋”同时带到境外。这里“丑陋”的定义，是指那些在国外旅游期间因行为不文明而给国家形象造成了损害的人。

关于咱们的人出国旅游时如何欠缺文明素养，早已经不是新鲜话题了，不久前，中央文明办与国家旅游局专门向社会公开征集“中国公民旅游不文明行为表现”和“提升中国公民旅游文明素质建议”。对“行为表现”，出过国的人才拥有发言权。陈平原先生参观大英博物馆中国馆时，“未见展品，先闻乡音”，一伙男女在高谈阔论“这算什么宝贝？比咱们故宫差多了”。其实，“不修边幅、不讲卫生、不懂礼仪、不守秩序、不遵法规、不爱护环境和公共设施、喧哗吵闹”之类，基本上尽人皆知了，倒是意见建议更应放在重点。笔者认为，提升中国公民旅游文明素质，先得提升中国公民文明素质。

“丑陋”出境，从小处看是丢人现眼；从大处看，则是破坏了中国“礼仪之邦”的形象。其实不妨大胆地承认，我们的“礼仪之邦”形象，很大程度上是写在纸上的，见诸文字层面的。在现实生活中，礼仪与我们相去甚远。旅游正是一个表现，那些“丑陋”的人只有出境后才移橘成枳、“丑陋”起来了吗？显然不是，许多人在境内旅游时“丑陋”得更无以复加。比方每个“黄金周”过后，天安门广场清理多少天的口香糖污迹都成新闻。应该说，出境后的“丑陋”还收敛了不少呢！“丑陋”不出境，先得不出门。“丑陋”只有先出了自家的家门，然后才能“出境”，它关联的是公民的文明素质问题，旅游时的表现只是一个缩影罢了。因此，我们对“提升”行动须明确一个战略大前提：不要只是为了国家形象受损才提升公民素质，而是提升公

传手”也自然会一一分类，然后卖给收买佬。此轮垃圾分类推广后，这一点不会改变，但“厨余垃圾”、“其它垃圾”、“有害垃圾”即使市民全都分得一清二楚，“归宿”如何，无疑主要仍取决于他们。这个群体不知道有没有被纳入垃圾分类宣传普及的重点之列。

从根本上说，垃圾分类的效果如何，要取决于市民的素质如何。如果上升到公共道德层面，则垃圾分类堪称一种比较高的道德要求。垃圾分类的管理和理念在一些国家早已非常成熟和深入人心，倘若我们拿来借鉴，不难发现都有国民素质决定的公共道德作为有力支撑。日本的垃圾精细分类，最为人们所乐道，日本的国民素质如何也众所周知。我们的现实窘境是，不少人连一些最基本的公共道德还坚持不了，行人乱穿马路、机动车红灯照闯之类，都在各地全方位地存在。因此，说一千道一万，他就是“老虎推磨——不听那一套”，仍然像以前一样“一勺烩”给你，怎么办？对策想好了没有？

如果把垃圾分类单纯地当作一个孤立的事情来看，就不大可能达到预期的效果。而我们的国民素质什么时候真正提升了，不只垃圾分类，什么事情都会比较好办。借抓垃圾分类这个“标”，需要同时抓国民素质这个“本”。这个“本”的强化，应该体现在时时刻刻，比什么都重要。

(2010年1月26日)