

军事专家陈舟接受本报专访,讲述——

10年,6部国防白皮书背后的故事

独 家

“没有想到,我的命运会和国防白皮书紧紧连在一起。”从一名只有初中文化程度的海军战士,到现在的博士、研究员、军事专家,陈舟见证了我国6部国防白皮书的问世。

“改革开放前,我国处于相对封闭状态,从没有发布过国防白皮书。”陈舟说,“改革开放后,我国经济快速发展,综合国力进一步增强,国防和军队现代化建设稳步发展,某些政治势力从自身战略利益出发,鼓吹‘中国威胁论’,这就需要我们通过发表白皮书,向世界宣示中国是一个负责任的大国,宣示我们走和平发展道路和奉行防御性国防政策的决心,增加与周边国家的相互信任,维护世界和平和促进共同发展。”

“可以说,国防白皮书既是改革开放发展到一定程度的产物,也是改革开放进一步发展的重要标志。”陈舟说。

“基本框架从1998年沿用至今”

1997年,44岁的陈舟成了从军事科学院毕业的首批军事战略学博士。当年,军科战略部接到指示,要搞一个国防白皮书。他因此有幸全程参与了我国历史上第一部国防白皮书的拟制工作。

“难。”回想起拟制1998年国防白皮书的情景,陈舟记忆最深刻的就是



这个词。

头一次搞中国国防白皮书,框架如何搭,讲哪些内容,都没有先例。大家讨论热烈,意见不一,甚至相持不下。最后,形成的一致看法,就是闭门造车不行,还得广泛借鉴其他国家国防白皮书的写法。于是,兵分几路,从各种渠道搜集各国国防白皮书。陈舟就翻译了英国、加拿大、日本、韩国、泰国等国国防白皮书的框架和部分内容。

“在此基础上,我们几经讨论,才确立了基本框架,包括安全形势、国防政策、国防建设、国际安全合作、军控与裁军五部分,仅此就用了两个月,但这个基本框架一直沿用至今。”

“2万多字后是几百万字材料”

“2万多字的白皮书,背后是几百万字各方面的原始材料。”陈舟说。

参加起草工作的专家们,平时一个星期时间就可以著述上万字,但为了保证在有限字数内提供最大信息量,取

【新闻背景】

1月20日,《2008年中国的国防》白皮书发表,这是中国政府自1998年以来发表的第六部国防白皮书。

陈舟博士,军事科学院战争理论和战略研究部研究员。他曾多次作为专家组成员参与撰写白皮书,见证着中国的国防白皮书始终贯穿走和平发展道路、奉行防御性国防政策的主线,也见证着紧扣国防和军队发展实际的白皮书越来越务实、开放。

舍、切割、概括材料都很费神,往往要用半年多的时间打磨出2万多字。有时为了一个表述,甚至是为了一个字,大家争论得面红耳赤,互不相让。

“面对这样重要而艰巨的任务,我觉得很荣幸,但压力也很大。国防白皮书不仅要给中国人看,还要呈现在全世界的面前,所以决不能出现任何差错,哪怕是一个小小的问题。”陈舟说,每一次写作白皮书,课题组都会在遣词造句上严抓细抠、字斟句酌,下足功夫。

在1998年国防白皮书“国防政策”一章中,陈舟写了一段关于我国防御性国防政策的历史文化传统依据。这段话虽然只有短短的200多字,但为了写好它,他查阅了大量文献资料和历史古籍,一个字一个字地反复推敲,直到最后感到满意为止。

“创新是国防白皮书的生命”

“创新是国防白皮书的生命所在。”陈舟介绍说,每部白皮书在结构

一次专章介绍陆军、海军、空军、第二炮兵的发展情况,第一次介绍海军、空军、二炮预备役的专业,第一次介绍预备役的建制和编组情况,第一次介绍海军舰队机关所在地……这些新内容、新亮点,为2008年的国防白皮书注入了“新的生命”。

“透明得让美国智库都吃惊”

2000年的国防白皮书发布时,陈舟正好在哈佛大学做访问学者,美国海军分析中心的戴维·芬克尔斯坦问:“陈,我搞不明白中国军队的政治工作是怎样一个体系?”

在为对方作了明确的解释后,陈舟受到启发:为什么不把这些内容加入白皮书?于是《2002年中国的国防》就全面介绍了我军的政治工作体制。

实际上,中国国防的透明度广受关注,而每部国防白皮书在透明度上都有很大的进步。

“1998年的白皮书,在谈到7个军区时连具体名称都没有写。到2000年白皮书就开始介绍我军的总部体制、军兵种体制和军区体制。而2002年白皮书更在透明度上迈出重要一步,甚至具体到‘各类航空兵团编制飞机数量,通常在20架至40架之间不等;飞机和飞行员(机组)之比,通常是1:1.2’,这让美国各大智库都吃惊不小。”

陈舟以对我军体制的介绍为例,说明国防白皮书越来越大的“透明度”。“而2008年的白皮书则首次阐述了中国的国防发展战略构想。”陈舟介绍说,“战略意图的透明是最大程度的透明。”

这个年,我们在台湾过

一点三万大陆游客 八点五亿新台币商机

本报记者 吴亚明 陈晓星摄影报道

据台湾“交通部”观光局的统计,从农历大年初一到年初七,共有509个旅行团约13400位大陆游客造访宝岛台湾。

除夕夜,台北淡水渔人码头的海龙王深海鱼餐厅,300多名大陆游客在此参加“来台旅游两岸除夕围炉联欢晚会”(上图)。舞狮、红包、小礼品、龙虾头盘、电音三太子贺岁表演……热闹喜庆的气氛自始至终洋溢全场。大陆游客无论老人还是孩子,上台就唱,站起来就舞,《爱拼才会赢》则被两岸同胞争唱。大陆游客最喜欢的景点是阿里山、日月潭和台北故宫。台湾东海岸、野柳风景区菌状石也吸引了

不少游客(下图)。

大陆游客春节期间密集来台,这是第一次。岛内旅游主管部门和业者都作了精心准备,观光局要求日月潭、阿里山等大陆游客必去的风景区管理部门,提前做好交通疏导措施。春节期间,台湾旅行公会全联会派专人值班,随时为旅行社及大陆游客提供协助。台湾“交通部”观光局业务组组长张锡聪接受采访时说,大陆旅行团旅游路线多数是8天7夜的环岛游,以每位大陆旅客平均每天消费9000元新台币计算,共为台湾旅游产业带来8.5亿元新台币的收益。

(本报台北2月2日电)

节后上班第一天,扬州市民观察员

机关门前架摄像机“逮”迟到者

本报南京2月2日电 (记者汪晓东)2月1日年初七,节后上班第一天。上午8时许,江苏扬州市广陵区政府大门前,有人手持微型摄像机,对着进门的人员和车辆拍摄。见此情景,很多人加快了脚步。

这些拍摄者,都是扬州市民观察团的观察员。当天上午,市民观察团派出6个小组共91人,分赴市政府大院、市政府东大院、维扬区、邗江区、广陵区、

开发区等6个政府机关门前,抓拍上班迟到者,探访机关作风。根据作息时间表,工作人员应该在早晨8点30分到岗,观察团成员8点就守候在门口。

观察团全称“市精神文明建设市民观察团”,成立于2005年,有100多名成员,观察社会、引导文明、监督创建,被称为城市文明的情报员。

8点15分,扬州市政府大院门前,观察团成员发现上班的人流较为密

集。8时30分过后,有几人姗姗来迟。市民观察员主动上前招呼,询问其所任部门。一名年轻同志不好意思地检讨:“今天迟到了,以后一定注意。”8点50分,观察团成员来到市发改委办公区,发现有办公室人少,工作人员解释,一大早就有人出差报批项目去了。

在开发区管委会大院,8时30分过后,观察团成员上办公室了解情况,发现没有出现相互拜年、扎堆闲聊的

现象,大家都已投入工作,秩序井然。

上午10点,6组人员集中在市文明办汇总情况。市民观察团团长王麟来说,今年已是连续第三年在节后上班首日对机关工作作风进行探访。总体情况看,一年好过一年。前两年,不仅迟到现象较多,而且许多办公室都隔着门就可以听到里面谈论打麻将、喝酒的事。今年,大家大多能迅速进入工作状态,表现出积极向上的精神

状态。

扬州市级机关工委副书记田伟表示,市民观察团作为市民群众的代表,对政府工作人员、机关作风进行多形式的监督,是正常的,也是必要的,这对他们的工作也是一种有益的补充。

记者注意到,今天搜狐网对此做法进行了网络调查,近30%的参与者认为,“做法不错,能起到监督作用”。

不过也有近30%表示,“治标不治本,政府人员做事靠的是自律”。另有近17%表现出宽容,认为“公务员偶尔迟到也没什么,只要他们为民办实事”。

上海交通大学国际与公共事务学院院长胡伟认为,扬州市民观察团的做法属于社会监督或者说体制外监督,值得肯定和鼓励。建设高效、廉洁的政府,市民观察团这样的社会监督是一种重要的补充。

『爱拼』怎么才『会赢』

昨日本报刊出《牛年春节『拼车』升温》,引来关注。拼车合法与否,利弊何在,听各方热议——

【核心阅读】

近日公布的《北京市道路运输条例(草案)》,明确对非法营运的“黑车”加大处罚力度,最高可罚10万元。同时,条例并未对“拼车”是否属非法营运给出说法,执法处理中不确定空间依然很大。对于拼车,政府究竟应该鼓励还是抑制?权利与责任该如何界定?各方仍在期待。

拼车与非法营运可区别

曾有个案例:安徽颍上县有人在杭州开车时,碰上路人搭车,收了6元“油钱”,被罚两万元,理由是涉嫌非法营运。交管部门这样的认定在事实定性和法律适用上显然都存在问题。拼车与非法营运之间的区别,可以这样认定:有偿的拼车至少意味着搭车人和司机同路或者顺路,收取的费用属于正常的出行成本分摊,司机有其他稳定职业和收入来源,不以开车收取的费用为生活来源;非法营运的黑车并不具备上述特点,黑车主要是以载客获利为目的,行为具有长期性。

北京市岳成律师事务所律师 杜永浩

政府应采取措施鼓励拼车

拼车出行方式,在一定程度上可以看作是公共交通和私人交通的结合。在如今城市交通拥堵不堪的情形下,不能不说是一种值得鼓励的出行方式。我们可以算笔账。北京现在私家车有210万辆,如果其中有100万辆提供拼车,每辆即使只载两个人,也能解决200万人的出行问题。这无论对保护环境、节约能源、节约家庭出行费用,还是对减轻公共交通压力,作用都是显而易见的。

交通部公路科学研究院 王琰

别让“黑车”钻了拼车的空子

从我的职业考虑,我肯定不赞成拼车。私下拼车管不了,如果大张旗鼓的鼓励引导大家都去拼车,我们出租车司机再怎么过?有些号称拼车的,实际就是“黑车”,如果拼车合法化,打击“黑车”就更难了!北京出租车司机 李成

拼车人的权益也需要保障

我家住北京市岳各庄桥附近,最近换了公司,到望京上班,每天挤公交,顺利的话得1小时20分钟,车票每月约100元,偶尔起晚了还要打车,一趟花近50元。如果能找到拼车,每月不超过400元,这样我可以每天多睡半个小时。唯一让我担心的是,万一拼车途中出了事故,谁来负责?据说私家车如果收费搭客,或者乘坐非法营运的“黑车”,保险公司是不理赔的,希望相关部门能给一个权威的建议。北京市民 小静

拼车前最好签个书面协议

我有车,也曾找人一起拼过车,但是现在再有人找我拼车,就得掂量掂量了。首先,拼车存在安全隐患。一旦发生交通安全事故,拼车人和家属往往会对车主提出很多要求;再有,一些网上征来的临时搭车的人互不熟悉,万一发生抢劫、偷窃这些事,找谁去?如果一定要拼车,我建议还是找个相对熟悉的人,而且最好签个书面协议,把双方的权利和责任分清楚。

网友 Sunny
(本报记者 纪雅林整理)

不再“大河流几家,各管一小段”

七城市人大联手护辽河

本报沈阳2月2日电 (记者何勇)一条大河流几家,各管门前一小段。这是目前我国不少地区河流管理、污染治理面临的困境。如今,这种状况在辽宁得到扭转。记者对沈阳市市人大常委会获悉,自去年7月,沈阳、鞍山、抚顺、本溪、营口、辽阳、铁岭等辽宁中部7城市的人大常委会,共同发起推进辽河流域水污染治理协调行动以来,重点污染企业关停力度明显加大,辽河水质明显改善,河道生态大为改观。辽宁省环保局连续3个月监测结果表明,辽河所有考核断面全部消灭超五类水体。

7个城市人大常委会分别将推进辽河流域水污染治理协调行动列入本市人大年度监督计划和工作要点,并督促本市政府将水污染治理列入每年的政府工作安排、国民经济和社会发展规划,对政府环境保护专项资金预算安排进行审查和跟踪监督;采取联动方式,分别对本市贯彻水污染防治法等情况开展执法检查,督促各市政府加强整改。重点污染企业关停力度明显加大,沈阳市共关停42家造纸厂;鞍山、铁岭市各关闭污染企业20家;抚顺市关停企业多达61家,辽阳市取缔32处干流直排口。