

当生命之水吞没生命 谁的灵魂升起?

■ 本报记者 江雪

美国迪帕克所著的《生命七大精神法则》一书中如此建言:生命的成功可以定义为幸福的可持续发展和财富目标的渐次实现。

而人类最难以接受的灾难是天灾加人祸。

海上旅程， 商业化与人文化的较量

当一位诗人在微信上写下“历史的尘埃沾满了忧伤和豪迈”诗句的6月3日清晨，公众的情绪似乎刚刚从6月1日的欢乐中淡淡回归，而那一声声催人泪下的“爸、妈，我错了，我不该让你们出去旅游”的悲恸，却演变成了“400多条生命消逝了”的事实:重庆万州豪华游轮“东方之星”号船长，不顾7次预警，坚持航行，导致游船在长江湖北段遭遇恶劣天气发生“倒扣状”倾覆。

事后得知，事发客船的406旅客，大部分是“夕阳红”旅游团中的老年团员。这使中国的“廉价消费文化现象”，也是儿女们体现“孝顺文化”的行为，遭受打击和质疑。

2015年6月3日，400多人的“旅游者名单”已经网上公布。可以想见，1日的深夜，风，何时变得不那么和煦，他们没有在意。他们甚至没有时间想，那枚原本该接近于圆晕、硕大的月亮，为什么淡寄海上?他们简朴的一生带来的经验，无法判断，船长是否合格?

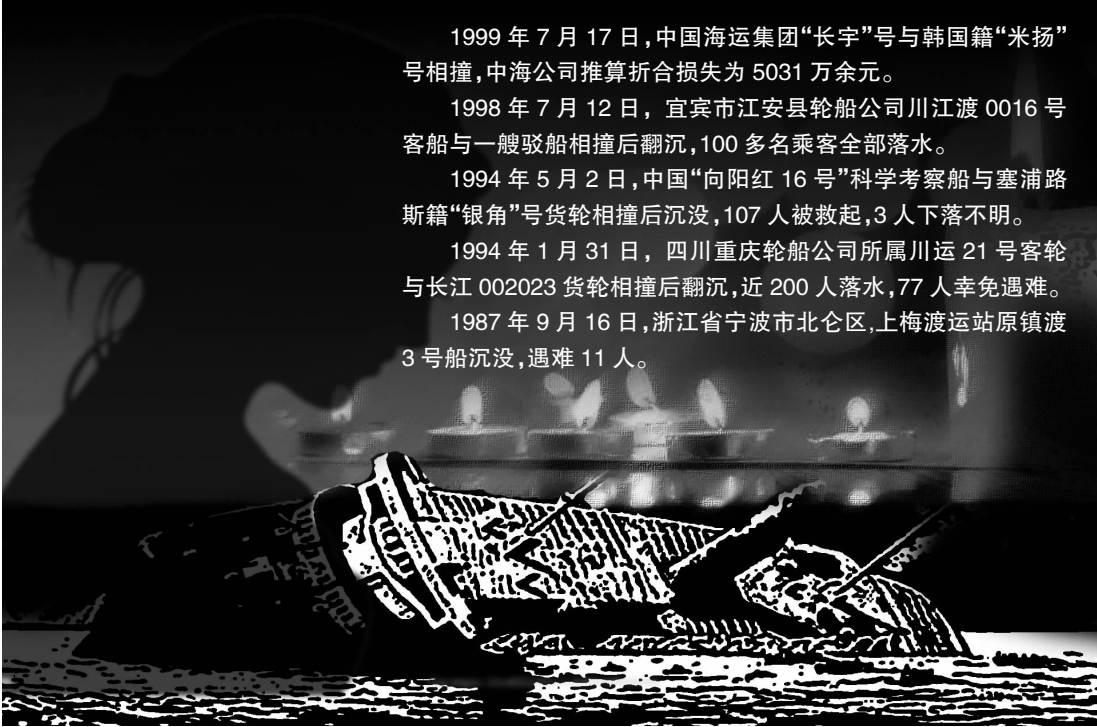
获奖无数的电影《泰坦尼克号》，以“海上旅行来结束生命里程”的文化主题，似乎成为一种悲剧家庭、悲剧人物的宗教解读。

而无情的残酷的事实是，无论《泰坦尼克号》中的音乐多么感伤、艺术家获得多少大奖，100多年来，“海难”事件没有消失，且原因愈发的利益化、商业化、人为化、复杂化。这也是1999年，印度尼西亚加里曼丹省彭宜基岛附近沉没的商船“仅有20人获救，上百人消失”的“文字解释”。

各类美好的愿望，在残酷的海难面前都彻底崩溃、颠倒时，公共事件，拷问谁的灵魂?

海难面前， 回归“生命第一”的关怀

载有1.8万吨煤的中国海运集团“长宇”号海轮，在长江下游张家港水域30号锚地与韩国籍化工品船“米扬号”相撞。幸运的是，“长宇”号向下游漂移了15公里后，在南通天生港发电



王利博制图

厂附近江面冲滩成功。

“船上船员全部脱险”成为海难事件中罕见的最美好、安宁的一幕。

类似于一种特殊题材的电影，作为导演的“海神”，不断地寻找刺激人精神底线的“悲惨题材”。

中国改革开放后的1998年7月12日，宜宾市江安县轮船公司“川江渡0016号”客船从长江北岸的苗儿沱载客摆渡到南岸。当船行至距南岸码头岸边约20米时，与停靠在四川省轮船公司筲船旁的一艘驳船相撞，满载乘客的渡船随即翻沉入长江中，包括船主周双虎在内的所有乘客全部落水。事故发生时渡船上载有乘客100多名。

不但0016号没有带来六六大顺，世界上的海难、河难也没有按照人们的心愿杜绝和减少。1996年开始，有印尼、菲律宾、坦桑尼亚、巴西海难事件频频发生，死亡惨重。

当载有50人的轮船在中国宁波北仑海域发生“重大沉船事故”时，究其原因，与加纳沃尔特湖发生的100多人沉船失踪事故、阿尔巴尼亚北部斯库台湖翻船事故何其相似:“气象原因导致船舶倾斜进水、下沉”，但是，这并没有受到更多的质疑。

那个时代，公众对“个人企业”管理能力不高没有给予更多的谴责。公众的希望是:此后，游客的生命可以交给国家企业，那样，会更安全。

当物质财产与生命财产出现博弈的时代来临时，公众的眼光和理性，回归到对生命无价的思考上。国家领导人也多次表达了“生命第一”的人文情怀。

一位船长在博客中写道:“一艘古

巴货轮，在前往西班牙途中沉没时，尽管是货轮，但是26名船员中只有一人获救的事实，提示自己作为行业人的警惕性。”

事实上，1994年1月31日，从湖北宜昌开往重庆的四川重庆轮船公司所属川运21号客轮，在千斤石处与下行的长江002023货轮相撞翻沉带来的“近200名乘客和船员全部落水，77人幸免于难”事件看，大江、大海，真的没有那么无私而美好。一种特殊行业的安全风险常识，在行业内成为文化后，才有可能在群体中普及并坚守。

海难档案， 航海业企业家必读课本

资料显示:还是1994年，塞浦路斯的一艘载有9.85万吨俄罗斯原油的油轮与一艘货轮在博斯普鲁斯海峡相撞后起火，部分原油外泄。有1名船员死亡，29人受伤，18人下落不明。

江河湖海，每年吞噬多少青春的生命?生命的青春?

就在同一年的9月28日，被称为“二战以来在波罗的海水域发生的最严重海难、欧洲近80年来最大的海难事故”、载有964人的爱沙尼亚客轮在芬兰附近的波罗的海水域沉没。

“下落不明”一词，几乎成为后续事件的必备文字。而“鱼腹”的疼痛，谁能感知、了解?

人与大海搏斗，获得食物，早在世界名著《老人与海》中被作家详细描述。而百年来发生在世界各地海域的公共灾难事件，似乎快速地被历史遗忘。

但是，“海难”并不陌生。文学名著

中的鱼儿，沉默地悲伤着。如中国“向阳红16号”科学考察船在东海海域与塞浦路斯籍“银角”号货轮相撞，110人中，107人被一个“油轮救起”，3人去向不明的“幸运”太多了。

到了2015年，波兰、斯里兰卡、菲律宾、韩国、海地、西班牙、泰国、刚果、印度、印度尼西亚、埃及和中国，都在海难的名册上。

地球是大家共有的。

只有每个人表现出虔诚的敬仰，大自然才会更加温和一些。不然，航海业与航空业成为人们生活必须的交通工具，世界、中国航船旅游成为人们精神渴望、物质消费、文化需求的产品时，难免再次发生重大事故。

其实，资料上很多带有“文化暗示”的词汇描述令人震惊:比如，船上830多名乘客葬身鱼腹，400人被淹死，189人丧生，1749人遇难，包括极具旅游文化魅力的希腊油轮“爱琴海”号，也发生了在拉科鲁尼亚海域“断裂爆炸”、泄漏原油造成了大面积海水污染事件。

如此，放在如此宏阔的历史长河中看2015年6月1日深夜的“海难”，那些在1948年上海附近海域爆炸的“难民号”上的3920人，以及1957年中国的汉口开往黄石的“圻州轮”沉没，就不仅是“时代的不幸”;“海难”档案资料读到的1965年、1981年印度尼西亚“塔波纳斯第二”号客轮等事故记录，应该是从事江、河、湖、海航业的企业、企业家们必读的“课本”。

他们都应该对“海难事件”得出自己的哲学解答。

尽管，2015年6月5日，“东方之星”船体已扶正。



雅培白千里蝉联“全球最受尊敬 CEO”

全球著名的财经杂志《巴伦周刊》一年一度“全球最受尊敬CEO”榜单于近日出炉，雅培公司首席执行官白千里(Miles White)先生入选该榜单，特别值得一提的是，这已是白千里先生连续第七年蝉联榜单，而在所有的30名入选CEO中，达到此成就的只有七人。

《巴伦周刊》表示:“白千里先生的企业运作帮助投资者实现了巨大的价值。作为大型医疗保健公司任期最长的CEO，现年60岁的白千里先生通过一系列的收购、资产剥离和分拆，实现了雅培公司的转型，创造了业界最持久的成长故事之一。”

当白千里先生1999年接任雅培公司CEO时，雅培市值为760亿美元。发展到今天，根据《巴伦周刊》估计，包括雅培和已从雅培公司拆分出的艾伯维(AbbVie)和赫士督(Hospira)三家公司的总市值已达到1,820亿美元。

另外六位连续七年蝉联榜单的CEO还有，伯克希尔·哈撒韦公司的沃伦·巴菲特，腾讯公司马化腾，摩根大通集团的杰米·戴蒙，贝莱德集团的劳伦斯·芬克，瑞安航空公司迈克尔·奥里里，以及联邦快递公司的弗雷德·史密斯。

“绿·爱”公益品牌传递环保理念

5月底，由绿地集团西南事业部主办，都江堰市旅游局协办，电子科技大学承办的“爱熊猫·爱绿地”熊猫泡泡足球大赛在“东郊记忆”举行决赛暨闭幕仪式。绿地集团西南事业部副总经理李光辉、都江堰市旅游局副局长田涛、电子科技大学团委书记张军、四川足球明星魏群和姚夏出席了闭幕仪式并致辞。

决赛当天，来自高校组、社会组、媒体组、南充组等组别的8支队伍展开了激烈的角逐，最终，“绿巨人”队脱颖而出，荣获总冠军。在闭幕仪式颁奖环节，李光辉向获得本次大赛的总冠军队伍颁奖，并授予总冠军队成员“绿·爱”公益大使”称号。

闭幕仪式上，绿地集团西南事业部助力公益，向“电子科技大学教育发展基金会”捐款5万元，用于建立“熊猫公益社团”。

“绿·爱”公益品牌的创立，体现了绿地集团西南事业部投身环保公益和扎根西南的决心，也将会成为绿地对西南这片土地最直接、最深沉的回馈。李光辉表示，公益事业要持续做才有意义，“绿·爱”品牌的发布和熊猫泡泡足球赛的

举办，只是绿地西南践行公益计划的第一步。2015年是绿地集团西南事业部转型升级再跨越的一年，也是进一步履行企业社会责任的爱心之年、责任之年。

此外，田涛和张军对大赛予以高度肯定。田涛说道:“为期一个半月的‘爱熊猫、爱绿地’熊猫泡泡足球大赛圆满落下帷幕，感谢发起此次活动的绿地集团西南事业部，更为每一位关心热爱大熊猫的人士点赞。希望通过这类活动，让更多的人关注熊猫与生态、熊猫与环保。”

“电子科大非常乐意参与到这类公益项目中，也希望通过大家的力量来传播更多的公益环保知识，提高全社会的公益环保意识，从而推动公益环保事业的发展。”张军在闭幕仪式上表示。

据介绍，电子科技大学“熊猫公益社团”将会在绿地集团西南事业部和电子科技大学的指导下，力行公益善举，通过实际行动倡导生态环保理念，推动全民投身到公益、生态城市建设中去。

(钱坤)

江湖



崔殿国当选中国中车董事长

6月2日公告宣布:南北车合并换股实施完成的中国中车股份有限公司6月1日完成工商变更登记,宣告中国中车正式成立。同时,中国中车第一届董事会第一次会议中,审议通过选举原中国北车董事长崔殿国为中国中车第一届董事会董事长。

解读:

被时间拖得疲惫的公众,还是听到了这个名字:崔殿国。

作为原北车董事长,他的位置没有什么神秘化。而原中国南车董事长郑昌泓、总裁刘化龙分任中国中车副董事长,原中国北车总裁奚国华任中国中车总裁,这让公众看到了班子的力量。

这必定是艘承载着中国高铁走向世界的“中国航母”。

正式起航,需要一个坚定的舵手。

当然,在国资委眼里,它还是“为推动中央企业深化改革探索经验、提供借鉴,发挥示范作用”。

最具决定性的一步,对于年满60岁的崔殿国来说,或许是过渡?自2000年起就担任中国北车集团公司总经理,可谓当中资历最老的一个。

他明白:老将的责任,更多是“护航”。



刘军告别联想

6月1日晚间消息,联想集团宣布人事调整:联想集团执行副总裁、移动业务集团总裁,摩托罗拉移动管理委员会主席刘军离职,陈旭东将接替刘军的岗位,即时生效。

解读:

2015年,似乎是职业经理人辞职文化、感情、心里话的杂交品种的“告别信”年。

刘军是这样写的:“四年岁月如流,感谢一起奋斗过的伙伴们,共同将联想智能手机和平板电脑做到世界第三!逐梦无憾,感恩无边,感谢各位朋友一路扶持,相信明天会更好。”

简朴、简单、简洁。符合联想的文化。

事实上,曾经贡献者刘军将在一段时间内担任联想移动业务的特别顾问。这个信号也告诉公众,杨元庆的情怀、胸怀和王石差不多。对待毛大庆是“永远的合伙人”,对待王军是“特别顾问”。

在中国企业家家里,这是美好的未来的保证之一。

永远需要加油的联想,特别重视“家和万事兴”。



董明珠再斥同行“挖角偷人”

6月1日,备受关注的格力电器股东大会如期进行。一向敢言的格力电器董事长董明珠,在会上再次表露对同行挖人行为的不满,称格力遇到最大的问题就是被挖人。董明珠表示,未来格力仍将坚持技术创新作支撑,保证无风险进入多元化。

解读:

事实到了什么程度,才让女企业家“骂人”?“去年就有600多名技术人员被挖走。现在格力被挖人的速度,已经超过了培养人的速度”。

多么可怕的人才流失。当然在其他人的眼里,可以是“多么可悲的企业家,留不住人”。

此时,女企业家董明珠以高赞成票再次当选格力电器董事长,开始其下一个任期。她有权利、有资格再次发表意见“去年被挖近600人,是别的企业在偷人”。

其实,4月底,董明珠在珠海举行的一个会议上自曝,“曾把到格力挖人的团队成员给打了”。此消息一出,格力及董明珠遭受非议。董明珠表示,“你来挖人,我当然要赶你。”

企业如何留人,是大问题了。



中投公司副总经理、汇金总经理解植春离职

近期,中国投资有限责任公司官方网站发布高管层人事变动信息称,解植春不再担任中投公司副总经理,以及中央汇金公司执行董事、总经理职务。此外,中投公司经董事会审议通过,聘任郭向军为中投公司副总经理。

解读:

解植春辞职的新闻点,不是时间问题,而是他辞职后回复亲友圈的《一封信》带来的问题。

但是,写不写、发不发这封信,绝对效果不一样。

这似乎成为中国目前唯一解决情绪的情感方式。不然,很多职业人是要委屈死的。

作为成功男人,情商、智商都不低的解植春,写得很好、干得很好、业绩也不错。“我是五十七岁生日之后才最终下决心改变人生轨迹的,把我的乙未十愿发到朋友圈”,这样的时间、事件、人物都是电视剧中主角的主题线索。

但是,导演是自己时,解植春的价值更高了。

(本报记者江雪整理、点评)

