

## 当“关系”践踏法律 只有看得见的行动 才能重塑舆论对法治的信心

新华社北京5月29日电 云南逃脱死刑的孙小果的后台到底是谁?这一舆论极度关切、猜测和讨论热度不减的问题终于随着云南省扫黑除恶专项斗争领导小组办公室的情况通报有了答案。

一群“小苍蝇”的权力竟然如此巨大,大到可以让作恶多端的当事人三番两次逍遥法外,无辜受害者的基本正义20多年得不到执行,法律的权威被减刑“潜规则”和程序漏洞利用,司法尊严恰恰被一群“害群之马”践踏。

如此匪夷所思,所以舆论的关注度才热度不减,而随着更多信息的披露,显然还有更多疑问需要厘清。包庇孙小果案中一些涉案人员既然已经得到了处理,那孙小果作为当事人本身为何依然可以多年逍遥法外,改头换面,直到被中央扫黑除恶专项斗争和云南扫黑除恶专项斗争再次揪出?当“关系”践踏法律的孙小果案件重回公众视野,更多的问题亟待解答,详尽的调查结果亟待公布,网友对这一案件之关切,恰恰是呼唤迟到的公平正义来得早一点再早一点,也唯有如此,才能让舆论看到推进扫黑除恶专项斗争的坚定决心。

目前,相关部门已对省监狱管理局原副巡视员、原副局长等重要关系人采取了留置措施,在对处理孙小果案背后“关系网”和“保护伞”的表态中,用了“坚决彻查、一查到底、绝不姑息”等词语。下一步需要更多透明且及时的信息才能彻底消除疑问,信心需要更多切实的行动才能重塑。

## 我国将扩大使用原号牌号码范围

新华社北京5月29日电 我国将从6月1日起扩大使用原号牌号码范围。这是记者日前从公安部交通管理局获悉的。

2017年,公安部推行机动车号牌管理制度改革,推广应用全国统一的机动车号牌选号系统,实现号牌号码公开发放、公平选号,推行网上选号、“50选1”等措施,受到群众普遍欢迎。这次作为10项公安交管“放管服”改革新举措之一,公安交管部门推出号牌使用新举措,同一车主不同车辆号牌互换使用。对登记在同一机动车所有人(个人或者单位)名下同号牌种类的非营运车辆,可以申请车辆间互换机动车号牌号码,一年内同一车辆可以变更一次号牌号码。保留原号牌号码延期至两年。原机动车转移、注销或者迁出后,提出申请保留原号的时限由一年调整为两年,满足群众用号需求。

同时,公安交管部门还强调,使用原号牌号码需要涉及原机动车的道路交通违法行为和交通事故处理完毕,安全技术检验和交强险均处于有效期内。



为了民族复兴  
英雄烈士谱

## “铁窗诗人”何敬平:愿把这牢底坐穿

何敬平,1918年出生于四川省巴县林青乡(今重庆市巴南区木洞镇)一个贫农家庭。1935年,北平一二·九抗日救亡运动爆发后,重庆各界闻讯响应,正在巴县中学读书的何敬平参加了“重庆学生救国联合会”的活动。1937年卢沟桥事变爆发后,19岁的何敬平在抗日救亡运动中表现突出,被吸收到重庆公共汽车公司“救国会”小组成员。

1938年春节刚过,何敬平就和一群青年踏上了奔赴延安的征程,中途他因被误解滞留西安,后加入国民党部队,在政治处从事抗日宣传工作。1941年皖南事变后,何敬平进一步认识到国民党假抗日真反共的本来面目,他愤然弃军回家,经朋友介绍进入重庆电力公司工作。

1945年2月,重庆电力公司发生“胡世合事件”。中共南方局领导发起了以工人阶级为主的带动全市的争人权、争民主的群众革命斗争,有力地打击了国民党反动势力。由于勇于斗争,表现突出,何敬平被吸收到中国共产党党员。

1946年上半年,中共重庆电力公司党支部成立,何敬平任组织委员。1948年春,因叛徒出卖,何敬平被捕入狱,先后被关押在石板坡第二横范监狱、渣滓洞集中营等地。在狱中,他备受酷刑,坚贞不屈,同敌人进行了顽强斗争。

1948年秋,何敬平用几天时间,在一片小纸上写下题为《为了免除下一代的苦难》一诗。后经同牢房的周光复、胡春圃等人更名为《把牢底坐穿》,并谱上曲子在难友中传唱,极大地鼓舞了大家的斗志。

1949年11月27日,国民党反动派发动了惨无人道的渣滓洞大屠杀。何敬平奋力越狱逃跑时,被敌人枪杀在牢房中。为追求革命理想,他献出了31岁的年轻生命。

## 许晓轩:共产党人是不可以动摇的

许晓轩,1916年出生于江苏江都。1931年九一八事变后,积极投身到抗日救亡的洪流中。1935年到无锡公益铁工厂当会计,参加了抗日救亡组织“无锡学社”。

1937年全国抗战爆发,许晓轩随公益铁工厂迁至重庆,经救国会负责人沙千里介绍,参加了中国共产党领导的重庆职业互助会的活动。1938年5月,许晓轩加入中国共产党,负责中共川东特委青委刊物《青年生活》的编辑和发行工作。1939年春任中共川东特委青委宣传部长。1940年任重庆新市区区委书记。

1940年4月,由于叛徒出卖,许晓轩不幸被捕,后被押往国民党军统贵州息烽集中营。作为狱中中共秘密支部的核心成员,每当危险的时候,许晓轩就鼓励大家:“越是关键的时刻,我们越要叫敌人知道,共产党人是不可以动摇的。”

1946年7月,许晓轩被押到重庆“中美特种技术合作所”第一看守所,即“白公馆”监狱。在戒备森严的国民党军统监狱中,他用秘密方法和党员互相关心,成立了狱中临时党支部,并任党支部书记,组织和领导狱中的地下斗争。敌人为割断他与狱中地下党组织的联系,将他关进终日不见阳光的牢房。面对敌人的严刑拷打,残酷折磨和威逼利诱,许晓轩始终大义凛然,坚强不屈,不为所动。无可奈何的敌人不得不承认:任何刑具对他都是没有效果的。

1949年11月27日,重庆解放前夕,国民党蒋介石下令对狱中的革命者进行血腥大屠杀。许晓轩从容就义,年仅33岁。

# 美部分科研机构“谈华色变” 损害正常学术交流

66 生物医学领域的国际合作历来被认为很少涉及政治或国家安全问题。但近来,美国生物医学领域的部分机构“谈华色变”,动辄以莫须有罪名开除华人学者,这种做法正在损害两国正常学术交流和科研合作。

## 华人学者被“针对”并非巧合

最新一个例子是美国埃默里大学终身教授李锐江的实验室近日突遭校方关闭。埃默里大学给出的理由是,李锐江“未充分解释来自国外的经费及未充分解释他们在中国研究所和大学的工作范围”;而李锐江的说法是,他在中国的相关工作已获得校方批准,且校方不给予任何解释机会就关闭了他的实验室。

就在一个月前,美国知名医学机构MD安德森癌症研究中心开除了3名华人科研人员,理由是所谓违反保密原则及未披露同外国机构关系。差不多同一时间,美国贝勒医学院等3家机构也被要求调查8名华人科研人员。

华人学者被“针对”并非巧合。曾任职MD安德森癌症研究中心的胃肠肿瘤专家谢克平2018年被控“非法持有儿童色情图片”,但这一指控完全失实,最终法庭大陪审团裁定此案“没有证据,不予起诉”。过去几年,还有华人科学家都小曼和陈霞芬等人遭遇间谍冤案。

从法律方面看,遭指控的华人科学家也许能重获清白,但他们的学术声誉已遭受重大打击。

美国华人联合会今年4月发表声明说,美国华人科学家“身处的大环境日益恶化”。今年3月,美洲华人生物科学学会、美国华裔血液和肿瘤专家协会和华人生物学家学会在《科学》杂志上发表题为“种族标签伤害科学”的公开信说,华人群体担忧自己被人用有色眼镜看待,甚至被贴上种族标签。

■美国华人联合会今年4月发表声明说,美国华人科学家“身处的大环境日益恶化”

■本月中旬,美国部分国会议员还提出一份法案,其内容是,对所有申请赴美学习或进行学术交流的中国公民,若其研究学科在美国“商业管制清单”中,签证官应征询“安全咨询意见”,即将申请材料寄回华盛顿,以对申请人进行额外审查

■越来越多的迹象表明,面对中国科技实力增强以及中美差距逐渐缩小,一些美国政客甚至部分学术界人士心态发生扭曲,华人科学家有时不幸成为被打击对象,正常的学术交流也受到压制

## 与美国政府施压 密不可分

近来美国生物医学领域“排华事件”频发,与美国政府施压密不可分。去年8月,美国国家卫生研究院院长弗朗西斯·柯林斯致信受其资助的上万家机构,要求它们警惕外国政府对美国的医学研究实施所谓不正当的影响和利用。显然,柯林斯对正常的国际科研合作的这种无端揣测,反而会损害美国与其他国家的学术交流。

不仅仅是生物医学领域,也不仅仅是美籍华人,正常的中美学术交流整体上都在受影响,美国政府常用的一个手段就是拒发或拖延发放赴美签证。比如,据媒体报道,去年11月在马里兰州举办的一场天文学会议上,24名申请参会的中国学者只有6人获得签证;去年12月,在美国首都华盛顿召开的美国地球物理学联合会年会上,约300名中国学者因签证问题无法出席。

本月中旬,美国部分国会议员还提出一份法案,其内容是,对所有申请赴美学习或进行学术交流的中国公民,若其研究学科在美国“商业管制清单”中,签证官应征询“安全咨询意见”,即将申请材料寄回华盛顿,以对申请人进行额外审查。

## 正常的学术交流 受到压制

越来越多的迹象表明,面对中国科技实力增强以及中美差距逐渐缩小,一些美国政客甚至部分学术界人士心态发生扭曲,华人科学家有时不幸成为被打击对象,正常的学术交流也受到压制。

《科学》杂志前主编布鲁斯·阿尔伯特等人近日撰文指出,在某些政客的鼓吹下,不公正地诋毁出生在美国以外地区的人,这形成了一种令人忧虑且危险的新公共话语,这种“非我族类”的态度以及由此产生的新签证政策正在阻碍年轻人才来到美国。

英国信息服务企业科睿唯安公司科学信息研究所主任乔纳森·亚当斯对新华社记者表示,竞争与合作并不矛盾。作为科学研究主体的研究机构需要招募各国优秀人才,只有如此才能更好地参与竞争。

部分美国科研机构“谈华色变”的同时,斯坦福大学、加州大学伯克利分校、密歇根大学、特拉华大学等知名大学发文重申欢迎国际学生和学者,认为基于国籍而产生的怀疑会导致可怕的后果。

据新华社

相/关/新/闻

## 耶鲁学者称 美国习惯于把别国 作为自身问题的 替罪羊

美国耶鲁大学高级研究员史蒂芬·罗奇近日在世界报业辛迪加网站撰文说,升级对华经贸摩擦是美国犯下的严重错误,习惯于把别国作为自身问题的替罪羊是美国自欺欺人的表现。

罗奇在文章中指出,美国习惯于把别国当成自己国内经济问题的替罪羊,否认自身结构性问题,自欺欺人,20世纪80年代的日本和如今的中国都是这一做法的受害者。

罗奇说,20世纪80年代,美国将日本视为最大的经济威胁,对日本的声讨涵盖多个方面,包括所谓不公平和非法贸易行为等。美国所谓贸易问题的根源是其日益严重的宏观经济失衡,尽管相隔30余年,美国国内储蓄的严重减少仍在催生大量双边经常账户赤字和贸易赤字。

罗奇认为,如今的中国正扮演着昔日日本的角色。美国升级对华经贸摩擦是一个严重错误。美国若不提高国内储蓄率,即使不与中国进行贸易往来,也会把外贸转向其他伙伴,而这一贸易分流势必指向成本更高的地区,最终等于变相对美国消费者加税。

文章最后写道,美国在面对自身的结构性问题时选择回避,在经贸政策上不是量入为出,而是打击其他国家。然而,此次选择与中国交手,结局或将与30年前大不相同。

据新华社

66

近日,南阳的“水氢能源车”引发多方关注。从年初政府工作报告提出“推动充电、加氢等设施建设”,到上半年上海车展推出多款氢燃料电池车型,氢燃料电池汽车逐渐走进大众视野。氢燃料电池汽车使用的氢能源从何而来?现阶段运行得怎么样?未来会如何发展?记者采访了产业链上下游人士和权威专家。

# 别闹了! 氢燃料电池汽车 正确打开方式是这样的

## 氢从何来?

多种路线并存  
经济性是重要考量

发展氢燃料电池汽车,首先要解决氢气的来源问题。

记者调查了解到,化石能源(煤、天然气)制氢、工业副产氢、电解水制氢,是当前主流的三大制氢路线。2018年2月,由国家能源集团牵头的中国氢能源及燃料电池产业创新战略联盟宣告成立,我国氢能大规模商业化应用进一步加速。

“制氢的方法有很多种,除了上述三大技术路线,还有活泼金属与水反应、生物质制氢等,关键要看有没有经济性。”同济大学汽车学院学术委员会主任、燃料电池汽车技术研究所所长章桐说。

这次南阳“水氢能源车”事件中提到的“铝合金粉末+催化剂+水”反应制氢的方法。来自华金证券的报告显示,用这种方法制氢,成本高达160元/千克,远高于目前的主流制氢成本。

章桐认为,我国各地区条件不一,制氢也要因地制宜。“西北不少地方风能、光能资源丰富,在发展新能源的过程中出现‘弃电’现象,若用在电解水制氢中,不仅能降低制氢成本,还能提高清洁能源使用效率。华东地区化工园区多,副产氢规模不小,应该得到更好的应用。”

上海浦江特种气体有限公司董事长刘炜炜认为,我国制氢产业大有潜力可挖。仅上海化工区内的工

业副产氢,就足够供应3万辆氢燃料电池汽车运行。“此前园区内副产氢大多被企业直接烧掉,这是最低效的氢能使用方式。”

记者采访获悉,当前加氢站的氢气价格约70元/千克,按百公里使用成本算,明显高于柴油车。“现在还在示范运营阶段,简单拿氢气价格和汽油价格并不合适。相信随着大规模制氢的开展,氢气的成本和售价会不断降低。”章桐表示。

## 跑得怎样?

以商用车示范运行为主  
实现批量生产仍需时间

在今年上半年的上海车展上,包括丰田、现代、上汽大通、东风风神等中外车企带来了多款氢燃料电池汽车,成为展会的一大亮点。

中国工程院原副院长、国家新材料产业发展专家咨询委员会主任章桐表示,我国有约20个省市正在做氢能和氢燃料电池汽车的发展规划,形成了华东、华中、华南、华北、东北、西南六大氢能和氢燃料电池汽车产业集群,涌现出上海、江苏如皋、广东佛山、河北张家口、湖北武汉等一批代表性的城市。

2018年,49辆北汽制造的氢燃料电池城市客车交付张家口,助力绿色冬奥。北汽福田欧辉客车副总裁秦志东说,北汽的氢燃料电池客车已发展到第四代,可用于城市、旅游团体、定制班车等多种类型,未来将进一步推动商业化运营。

上海市发布的燃料电池汽车发

展规划显示,到2020年上海将建加氢站5至10座,燃料电池汽车运行规模达到3000辆,积极推动燃料电池公交、物流等车辆试点。

虽然氢燃料电池汽车拥有节能环保、加注时间短(只要5分钟,与加油相当)、续航里程长等优点,但国内的氢燃料电池汽车产业目前还面临一些挑战,包括技术成熟度有待提升、制造成本高等问题。

章桐表示:“燃料电池系统所使用的关键零部件如膜电极、催化剂、空压机等,应该说国内的科研院所都有涉及,但技术成熟度还不高。个人预计,需要5年左右的时间,才能完善相关产业链,实现氢燃料电池汽车的批量化生产。”

## 驶向何方?

完善加氢站网络  
攻克燃料电池核心技术

从世界范围看,日本、德国等发达国家都在开展氢能和燃料电池系统的基础研究和推广应用。我国也很快将氢燃料电池汽车列为新能源汽车三大发展方向(包括混合动力、纯电动、燃料电池)之一,今年的政府工作报告提出“推动充电、加氢等设施建设”,进一步提振了行业发展信心。

就像电动汽车的普及有赖于充电桩建设一样,氢燃料电池汽车的发展也需要加氢站配套。作为一种新兴事物,加氢站的运营成本、审批周期远高于普通的加油站。据不完全统计,截至2018年底,我国正在运营的加氢站仅20多



近日,“水氢发动机在南阳下线”相关消息引发社会广泛关注和质疑。这是南阳洛特斯新能源汽车有限公司工作人员在为“水氢发动机”注入水。

新华社发



扫二维码  
看本文视频



下载封面新闻APP  
加入青眼拍客得大奖