

# 咪蒙公司解散,自媒体不能再蒙眼狂奔

本报评论员  
魏英杰



用户也在成长,那些“吓尿体”不再可能轻而易举地吓唬住读者,那些似是而非的“毒鸡汤”也越来越难以拨弄读者的心弦。

3月30日,知名自媒体人咪蒙在朋友圈宣布旗下公司北京十月初五影视传媒有限公司正式解散。这家公司即微信公号“咪蒙”的运营主体。咪蒙在朋友圈称:“第二次开垮了公司,我们办了场毕业典礼,一起向过去告别。”

这是“咪蒙”公号被注销及其在各大平台运营账号被永久关闭后,关于自媒体人咪蒙的消息又一次引起人们关注。不管咪蒙今后还做不做自媒体,这都意味着“咪蒙”公号真正划上句号。按照此前各大自媒体平台公告,咪蒙的平台号都是被永久关闭,“不得转世”,这表明只要是以这家公司为运营主体的,或者以咪蒙本人为运营人的自媒体,都不会被注册通过。

这对咪蒙和她的公司是一个惨痛教训,对整个自媒体行业也不无警示作用。“咪蒙”从一个拥有数千万用户的头部号,到最终在争议中黯然注销,粉丝清零,折射出自媒体从

蒙眼狂奔的草莽时期,进入了追求内容质量与价值输出的合规化时期。

在阅读人群习惯由传统媒体逐渐转向手机客户端等新媒体的初期,人们对内容的需求爆棚,达到如饥似渴程度,这带动了大量自媒体的兴起。那时候,一篇爆款文章就可能吸引来数万数十万的用户关注。但许多突破新闻范式的自媒体文章在给读者带来新奇阅读体验的同时,也存在着不少质量和价值观问题,这主要表现在许多事实不清、凭空臆造乃至纯粹造谣的内容,以及大量带着扭曲价值观倾向的“毒鸡汤”盛行,最终引起读者的强烈反感。自媒体应该怎么做,往哪个方向发展,成为舆论关注的焦点。

在这背景下,自媒体作为内容生产与提供者角色不会弱化,但自媒体的内容生产模式却面临严峻挑战。有一点可以肯定,片面追逐流量、取悦用户的内容生产模式,不仅

会遭到平台降权,而且最终也将失去用户支持。一些内容平台都开始强化对内容质量的把关,类似“标题党”“鸡汤体”等内容将得不到平台的流量支持。虽说这么做可能会因为误伤而存在争议,但从客观效果而言,这将倒逼自媒体不得不更加重视内容质量的提升,以使自身符合合规化要求。

这不是咪蒙一个人的告别,而是自媒体行业风向转换的重要节点。属于“咪蒙”们的时代正在落幕,平台扶持政策将更多向好的内容生产者倾斜,更多机会将留给优质的自媒体。用户也在成长,那些“吓尿体”不再可能轻而易举地吓唬住读者,那些似是而非的“毒鸡汤”也越来越难以拨弄读者的心弦。在这阶段,自媒体不能再蒙眼狂奔,而是要沉下心来,以高质量内容吸引读者,赢得市场机会。现在,就算咪蒙有机会下场重新开局,“玩法”也只能应时而变,否则依然只有在争议中踟蹰而行。

## 比渣土车更可怕的是疯狂司机

本报评论员  
高路



这不是一般的恶,这是置所有的人安全于不顾,这是只为逞一时之快,漠视他人的生命安全,这样一种故意行为不严惩显然是不行的。

一年前拍摄于江苏昆山街头的一段监控视频,至今看来仍然让人倒吸一口冷气。据江苏电视台公共新闻频道报道,2018年1月12日下午三点多,只见两辆渣土车突然从车流中冲出,然后开始疯狂地别车,时间长达10分钟,两车竞相追逐1.5公里,最近时两车只隔几公分,中途还撞坏路灯杆。而起因仅仅是因为途中,一辆车强行加塞,另一辆气不过便开始别车。近日案件在昆山市人民法院宣判,王某和赵某因犯危险驾驶罪,被判处拘役2个月并处罚金2000元。

渣土车危害性大是因为渣土车本身在安全上就有很多隐患,车身巨大,有很大的视觉盲区,哪怕只是低速状态一不小心都有可能造成很严重的伤害。这几年因渣土车被夺走的生命已不在少数了,每一次都是非常惨痛的教训。

此外,渣土车车身重刹车距离长,操控性远不如小车,对于突发事故的应变能力也差,所以一旦发生超速行驶、闯红灯这样的情况,很难作出及时反应,也很难及时停下来,对他人而言几乎是碾压式的致命威胁,逃无可逃

避无可避。

渣土车主要在城市道路上运行,人多车多,交通关系复杂,牵一发而动全身,一旦出现突发状况,后果不堪设想。一些渣土车比较集中的城郊结合部,路况复杂,交通秩序相对较差,一辆不守规则的渣土车是巨大的威胁。我们都经历过渣土车呼啸而去的危险感觉,避之惟恐不及,何况是两辆相互竞速的渣土车?如此不难理解,这么两个庞然大物竟然在城市道路上,在滚滚车流中,开足马力飙车时的危险,这简直是在玩命啊,不但是玩自己的命,还是在玩这条公路上所有交通参与者的命。

渣土车的这些特点决定了,开的车必须具备较高的安全性能,必须按照规定严格检查,而开车的人必须要有非常专业的职业素养和职业道德,否则就是一颗流动中的定时炸弹。

正因为渣土车潜在的危害性,对渣土车的管理应该从严从重,限速是多少,载重量是多少,行驶路线,都必须在严格的监管之下。

对司机的行为应该实施最严格的管理办法,并实行严格的准入机制。各个城市也对渣土车实行严格的管理措施,可是仍然有很多司机置若罔闻,一些司机转弯时速度过快,一些司机行车霸道,经常无视车道划线,一些司机则在别的车子退避三舍中品尝着快感。

作为司机,他们显然对渣土车应该遵循什么样的法律、规章制度心知肚明的,可是他们选择了无视。他们显然也明白这么做对其他车子和人可能造成的危害,可是他们放任了这样一种可能导致严重后果的行为。他们对渣土车的破坏力也非常清楚,可是他们自忖别人的车子对他们造成不了什么威胁,他们有底气横行霸道,别人无可奈何。这不是一般的恶,这是置所有的人安全于不顾,这是只为逞一时之快,漠视他人的生命安全,这样一种故意行为不严惩显然是不行的。

除了必要的交通处罚,渣土车的行政管理部门,也该作出反应,有必要评估一下,这样的司机还能不能继续开渣土车,这两位司机所在的公司还有没有资格继续营运。

## 高校领导“亲近学生”是本分

本报特约评论员  
程振伟



各种客观原因叠加,多少高校领导能把亲近学生关爱学生为学生排忧解难放在首位?

据中国教育报报道,近日,教育部党组印发《关于加强和改进高校领导干部深入基层联系学生工作的通知》,要求高校领导班子成员尤其是党委书记、校长,要主动进课堂、进班级、进宿舍、进食堂、进社团、进讲座、进网络,深入一线联系学生。高校领导班子成员每学期至少给学生讲一堂思想政治理论课或形势政策课,每周至少“面对面”接触学生一次。

教育部领导直接发文,要求高校领导“深入一线亲近学生”,显然是正本清源之举。在中国高校,党委书记和校长一般有党政分工,但有一点是一致的,那就是“两者首先是老师”。虽然不少大学的书记与校长也是博士生导师导师,但作为学校主要负责人,担起“全校学生的老师”的职责,是分内之举。

事实上,教育部督促,也是对目前普遍性的高校师生脱节现象的拨正。且不说不少授课老师上完课就拎包走人,平常学生想找老

师也很难。大学城不少在城郊,教师多住在城区,造成师生见面不便。至于高校领导,平常也被各种会议、评比缠身。前段时间两会上,不少高校领导代表委员坦言,“不关注高校排名榜,是不可能的”。现实语境下,大学排名是不少高校领导的“命根子”。各种客观原因叠加,多少高校领导能把亲近学生关爱学生为学生排忧解难放在首位?

就目前公认的高校“培养人才科学研究服务社会传承文化”职能而言,培养人才本该放在首位。然而,培养人才是很难衡量成效的,所以培养人才很容易被虚化。高校主要领导,一般最关注的是为本校多争取办学资源,与学校学科排名最相关的科学研究往往最得到关注,也占用了学校领导更多时间。培养人才是高校办学之本,这谁都知道,可是因为世俗意义上的投入产出不成比例,而且出成效周期太长,所以不少高校领导只求正常教学人才培养秩序维护好、不出事,要从繁琐事务中抽身陪学生多体察学生情况,

做起来实在很难。

高校主要领导“亲近学生”,而且被列入他们主体工作的必做题,也是高等教育目前强调本科生教学学业管理的源头之举。学校党委书记、校长和学生们在一起,每周和学生面对面接触一次,不仅可以了解学生,把学校的关怀带给学生,还能监督学校管理部门以及授课老师们专注学生关爱学生。加强大学生学业管理是刚性要求,从学校主要领导开始关爱学生是柔性投入,只有师生之间再无距离,才能谈得上立德树人宗旨能落到实处。

高校领导深入基层联系学生,并非要求校长书记整天联系学生,毕竟他们也总是各种事务缠身,校领导亲近学生是一种价值导向,是为全校教职员工树立一个“以生为本”的榜样。高校有异化为行政机构的倾向,今天反过头来重思“教育之本还是育人”,并以切实行动把日渐疏离的师生连接起来,这样的本分之举还是再多些吧。