“公车限行”其实不是新闻

再次提出的“公车限行”能否得到长久的落实，还需要制度的配套和群众的监督。各级政府除了转发公文，更应该拿出具体可行的方案，让公车改革方案更加透明，让群众的监督更加直接。

评论员观察

□本报评论员 沙元森

近日，发改委会同财政部等17部委共同制定了《“十二五”节能减排全民行动实施方案》。方案中表示，将加快推进公务用车制度改革，全国政府机构公务用车按牌号尾数每周少开一天。这寥寥数语引起了公众和媒体的关注。

政府机构开展绿色出行活动，自然是对节能减排全民行动的参与和支持。政府机构作为社会行为和公共道德的示范和标杆，也应当在节能减排上做出表率。但公众对公车的关注又不仅止于节能减排，他们更希望能以此为契机加快公务用车制度改革。事实上，“公车限行”并不算新闻。早在2008年，国务院办公厅发布的《关于深入开展全民节能行动的通知》中就提出了“除特殊情况外，公务车按牌号尾数每周少开一天”的具体要求。所以，这次更像是在“强调”和“重申”。

国务院办公厅当初提出“公车限行”的要求，经过地方政府转发和执行之后，曾经得到了公众的广泛好评和期待。一项并未废止的文件，理当继续贯彻执行。但是，风头过后的“公车限行”似乎很快就转入了沉寂，发改委等部门将其列入《“十二五”节能减排全民行动实施方案》，或许正是为了将其重新“激活”。按理说，相同的政策要求不需要在公文上三令五申，上级的一再敦促，通常只说明下级执行不力。长此以往，政策就会失去自身应有的刚性，相关政府机构也容易陷入文牍主义的窠臼。

中央部委发文再提“公车限行”，足以证明这些年“公车限行”在一些地方并没有得到很好的执行。仅仅一个“限行”都面临如此巨大的阻力，全面推进公务用车制度改革恐怕更是任重道远。

三公经费之中，公车购置和运行费用尤为公众关注，庞大的开支已经成为各级财政的沉重负担。2010年，北京市级党政机关、全额拨款事业单位的“三公”经费财政拨款支出合计11.3亿元，其中仅公务用车购置及运行维护费就达到9.1亿元。除此之外，不受严格约束的公车也潜藏着管理的黑洞和腐败的陷阱。

公车改革虽然势在必行，但又颇为艰难。尽管政府在1997年就推出了公车改革试点，但是至今并无实质性突破。究其根源，固然有既得利益的阻挠，但也应该正视这项改革还缺乏整体的规划。如果只是以行政管理的方式推行公车改革，公文的层层转发可能意味着效力递减。对于公车管理，我们并不缺少“通知”和“条例”，但是不少规定都被无形之手消解了。比如，中央文件早就提出：只有部长级和省长级以上干部才能配备专车，现职副部长级和副省长级干部保证工作用车或相对固定用车，副部长级和副省长级及其以下工作人员，包括离退休后享受部长级和省长级待遇的干部都不允许配备专车。而到了地方，就成另一种情况了。

所以，再次提出的“公车限行”能否得到长久的落实，还需要制度的配套和群众的监督。各级政府除了转发公文，更应该拿出具体可行的方案，让公车改革方案更加透明，让群众的监督更加直接。否则，只是自己改革自己，自己监督自己，就会使改革“部门化”，“公车限行”就会停停走走。

>>个论

要问责，也要宽容

□汤嘉琛

据媒体报道，上海静安区原区长张仁良、原副区长徐孙庆均已复出。2010年11月15日，上海静安区一栋居民楼发生大火，58人死亡，张仁良和徐孙庆随后被免职。

几乎所有被问责的官员再度出山，其合法性都会遭到媒体和公众的拷问。在官员问责制度化之后，无论是公众在事发时要求问责问题官员，还是官员在复出时遭质疑，都是权利意识和监督意识进步的表现。

但是，官员问责应该像执法一样，必须公正量刑，不能过轻也不宜过重。只有遵循合理合法的问责程序，让问责力度与被问责者承担的责任相匹配，才能做到心服口服。毕竟，问责的终极目的不是将某个具体的人“开除官籍”，而是维护基本的行政伦理。

问责制度的本质，在于对公权力进行监督，以及对过失权力进行责任追究，进而体现责任政府的原则，在整个社会中形成一种有权必有责、用权受监督、违法受追究的行政伦理氛围。以问责制来维护行政伦理，也需要具体问题具体分析。官员因对某起公共事件负有间接责任被免职，与因渎职违纪而被免职或撤职，并不是一码事，理应区别对待。

在上海静安区大火事件中，原区长张仁良、原副区长徐孙庆确实负有一定的“领导责任”，但这种责任并非导致事故发生的“直接责任”。在被免职一年之后，依据《关于实行党政领导干部问责的暂行规定》，张仁良和徐孙庆重获任用，在时间和程序上并不逾矩。

在公开、透明、公正的前提下，让一些确有领导才能的官员重新走上合适的新岗位，其实是一种进步。如果曾经的问题官员能从公共事件中吸取教训，进而提升自己的官德官品，未尝不是百姓之福。

无论是官员问责，还是官员复出，都不应该由“人”决定，而应该用“制度”说话。官员所受处罚的严厉程度，应当取决于自身所负责任的大小。对于那些承担了责任以后复出的官员，只要合乎相关的制度规范，就应该以必要的宽容，给他们一个改过的机会。

以慈善之名抢元宵也是抢

□木须虫

2月2日，哈尔滨双城市一些副食店商贩被当地城管强征了数十或百余袋元宵，拿到敬老院慰问。商贩称，城管当天开着三辆车在大街上收元宵。城管执法局工作人员回应称，“这就是个抢的单位，抢是领导临时决定的。”

元宵节关爱弱势群体，到敬老院访贫问孤本是件善事。然而，拿着抢来的元宵到敬老院慰问，“劫商济孤”的作为，不免令人啼笑皆非。更严重的是，如此不耻的行径，还如此“理直气壮”，眼中全无党纪国法概念。看来“劫商济孤”的逻辑早就存在不止一天两天了。

在这起事件中，被抢的元宵都有一个共同的特点，那就是都放在了店铺之外。在城管的眼里，就是所谓的“出店经营”，而“出店经营”在很多的地方都被视作扰乱城市秩序的不良行为。不少的城管都将“没收”这些不按照常规经营的物品，看做合情合理。

遗憾的是，至今为止现行的法规对城市管理中，诸如此类现象的处罚、没收等很少做出过明细的规定。城管执法无法可依与必须管理之间的矛盾，客观上让“抢”作为管理手段，变得有了那么几分合理。既然执法少法可依，自然执法的程序、处罚的自由裁量、相对人权益的保护等等更无必要的限制。这也是城管屡遭诟病的症结所在。

“抢”作为手段能解决管理问题，推而广之亦能解决其它的问题。比如，双城城管抢元宵，在他们眼里，只不过是为了解决“善事”所需，顺便执了一次法罢了。所以，“劫商济孤”的逻辑，源于城市管理少法可依而又纵权过度的沉疴，无限的伸缩性制造了“不靠谱”到了极点的典型。规范城管的行为，首先应该完善城市管理的法规。

>>声音

当民间金融正常运行时，相关部门默许它存在；当出现问题时又严厉制裁，这个恶性循环应该到了进行反思的时候了。企业亏损或者资金链紧张是经营中的常事，这个时候我们的金融体系是不是应该为企业提供保障？这是制度建设中需要严肃对待的课题。

——浙江省金融法学会会长、浙江大学光华法学院教授李有星谈吴英案

目前，在农村务农的确实存在数量萎缩、年龄结构失衡、技术素质堪忧等问题。农业劳动者后继乏人的问题已经相当严峻。但我想这也反映出我们中国妇女和老人之伟大。

——农业部科技教育司司长白金明说

消除误解、打消顾虑是科普人士和专业人员义不容辞的责任。抵制献血的行为非但无助于解决社会弊病，反倒会将期待救命血的患者推入更深重的痛苦中。

——北京大学第一医院急诊外科主治医师赵承渊说

韩寒起诉，在我看来是一种示弱。赢得名誉并非一定要借助司法。名誉是社会的判断，相信只有法官能够还你清白，是变相地不相信大众自有火眼金睛。

——中国政法大学教授何兵说

乡亲们现在更多的是关注我得到了多少钱，全世界都说我分了楼，得了几百万，其实都没有。希望自己的生活重归于平静，不用再疲于应付各种采访，个个身体健康，个个有饭吃，个个有班上，孙子快长高长大。

——因救助“小悦悦”而出名的老人陈贤妹说

现在我们的影视业，弥漫着一股相当浓烈的对娱乐、市场，对票房和收视率的顺从主义情绪和逐利性的趋向。不能只有市场标准，也需要考虑社会道德和社会文化因素。

——中国艺术研究院影视研究所所长丁亚平说

作为三亚人，我很难过

近日接连被曝光的宰客事件，使三亚成为舆论关注的焦点，也受到很多指责。作为三亚当地人的本文作者，以自己的亲身体验，表达了迅速发展的旅游给三亚人带来的“痛感”，有助于我们理解宰客事件背后不为人关注的旅游市场利益分配问题。 ——编者

读者来信

编辑：

你好！

我生长于三亚，现在武汉读研究生。这个年过得一点都不舒服——我曾经熟悉的那个蓝天白云、轻松安逸的三亚城似乎已不见踪影，今日三亚让我很明显感到的，是一种情绪和压力。

我和朋友5个人在露天大排档吃了一顿海鲜，花去1880元，而就在几年前，同样的一顿餐，最多需要三百元；亲戚聚会，家族里大伯、小叔因为当年没有读大学，继承了奶奶的土地，现在土地被政府征用，他们得到一大笔补偿款，都住上了小洋楼，哥哥、姐姐虽然高中毕业、工作不稳定，如今却都买了小车，而我依然在读书，前途未卜。

春节期间网上热炒三亚“宰客”事件，一时间似乎所有矛头都指向了这座城市里的人，我感到有些难过，因为我们当地人的境遇，并不比那些被宰的外地游客好多少。这两年，因为顶着“国际旅游岛”的名号，三亚发展得很快，基础设施得以大幅提升，但我们当地人非但没有因此更幸福，烦恼和压力却与日俱增：三亚人正从市中心被挤到郊区，市中心、沿海的房子基本被外地人购走，本地人的经济实力根本无以承担被炒高的房价；三亚靠海，海产品按理说应该便宜，但过年前鱿鱼卖到60多元一斤，马鲛鱼高达150元一斤。三亚当地居民每月工资平均大概一两千块钱。游客被宰，但他们也只是偶尔来三亚，我们原住民却每天都得为被旅游经济推高的生活成本买单。

海南基础条件薄弱，长久以来有一种求稳、安于现状的文化惯性，当地居民大多害怕冒险、不愿主动求变。因此，在旅游经济竞争中，缺乏狼性、缺少资金的当地人，并未占得先机，酒店、餐饮、出租车等高回报产业纷纷被岛外资本抢滩，当地人未能充分享受到服务业发展带来的就业红利——仅以被热炒的餐饮业为例，三亚60%的餐馆由外地人经营。

我一个“211”重点大学毕业的朋友，回到三亚后很长时间内都找不到工作，因为三亚公司、企业稀少，当地人就业出路一般就“两员”——公务员和服务员，即除了做公务员、银行职员与教师等工作外，就只能从事与旅游相关的服务行业，但前者名额有限，后者又遭人把持且极不规范。他总结道：都是外地人弄的。

除了这些现实问题外，三亚的年轻人以及三亚整座城市的可持续发展正日益成为一个问题。海南的整体教育水平偏低，像我这种读到研究生的，俨然成了另类，在祖父辈看来，哥哥姐姐们的洋楼和小车，才是实实在在的。旅游经济浪潮中，政府大量征地，原住民纷纷依靠土地发家，但政府并未给当地居民提供很好的创业和再就业机会，社会保障制度也不完善，这就造成了年轻人成天开着车在村子里转悠，一天天地沦为“穷二代”。

是的，我们习惯过一种单一、稳定的生活，我们不会想着通过各式各样的渠道去发家致富，这种慵懒、安逸、无求的文化，加上政府缺乏及时的引导和鼓励，使得三亚人在海岛经济中迷失。

以后，我们该怎么办？

读者：苏京京

■本版投稿信箱：
qilupinglun@sina.com

“杏林学院杯”读者报料大奖赛 96706 见报即有奖 最高2000元

本报公益热线 随时为您服务 [全省市话收费] 气象热线：96706 公告挂失：96706 律师服务：96706148 票务热线：96706369