

# 官员辞职不该是“悄悄的，我走了”

与名人相比，官员的辞职对公共利益的影响其实更大一些，毕竟官员在职时手握公共权力，掌控公共资源。我们平常总把官员比喻为公仆，“仆人”突然走了，被服务的公众却不清楚为什么，显然是不正常的。

## ■评论员观察

本报评论员 沙元森

近期，有关辞职的消息比较多，其中有两种是公众比较关注的，一种是名人辞职，另一种是官员辞职。名人如张泉灵等，离职后大多有剖析心路的告白，引发很多热议。而官员辞职无论职务高低基本都是“悄悄的，我走了”，让群众有“一头雾水”的感觉。

名人辞职为何动静大？首先是名人粉丝多，一举一动都在众人的眼皮子底下，想悄悄地走也不容易。其次，名人成名不易，大多爱惜羽毛，走就要把走的理由讲清楚，免得传出不靠谱的猜测。官员辞职虽然也会履行既定的组织程序，但是如

果只和组织打招呼，不跟群众作解释，不免让群众感到失望。与名人相比，官员的辞职对公共利益的影响其实更大一些，毕竟官员在职时手握公共权力，掌控公共资源。我们平常总把官员比喻为公仆，“仆人”突然走了，被服务的公众却不清楚为什么，显然是不正常的。

马云曾经总结员工辞职的原因：第一，钱没给到位；第二，心受委屈了。公务员辞职或许有其特殊性，但是能自愿放弃众人艳羡的位置，原因也不外乎物质和精神的诉求。有些官员虽然奔着薪水更高的岗位去了，但是因为羞于谈钱，索性闷不吭声地走。这种低调的处理方式只会让公众感到虚伪，因为以合法的形式追求财富并不可耻。还有些官员也许只是感到自己不适合从政，希望在辞职后开辟新的事业，又不

愿因自己的离去给组织添麻烦。这都是人之常情，但如果能对公众解释清楚，不仅不会受到非议，反而会起到示范作用，引领更多的人尽其才，为社会增加活力。

官员辞职向公众做个解释，不仅是做人的礼节，也是政治伦理的要求。官员不是一般行业的从业人员，他们被人民赋予权力。这是一种事实存在的委托关系。官员辞职就是要主动解除这种委托关系，就应该对权力主体有所解释。人大、选举任命的官员尤其应该重视辞职的严肃性。2009年，重庆市时任市长王鸿举也曾在任届期满自愿辞去市长职务。给人留下深刻印象的是，王鸿举当时亲临市人大常委会会议现场宣读辞职报告，讲明了自己辞职的三个原因，获得了在场人大代表的多次掌声。这样的辞职不仅让官员走

得一清二楚，也让权力交接有始有终，如果公众看到的只是“放了一个假，市长不见了”，又怎能不让人胡乱猜测。

官员“说走就走”，对公众连个像样的告别都没有，深究起来原因不一，从根源上来说还是权力观出了偏差。权力是人民赋予的，官员拿到这个权力就应该心生敬畏，用权力要认真，交权时也应当认真。央视主持人白岩松在回答何时辞职的问题时说：“为说对的话认错、写检讨或停播节目，就是我辞职的时候。”从这句话中可以看出他对自己职业看得很重，心中有不容践踏的底线，果真到了他需要辞职的地步，想必他对自己的观众会有很清楚的交代。如果辞职官员们对自己的权力也能如此珍视，他们中的很多大概也不舍之如敝屣，挥一挥手就走了。

## ■王昱

9月12日，新华社旗下“瞭望智库”刊发了署名罗天昊的题为《别让李嘉诚跑了》的评论。对李嘉诚内地撤资行为，该文认为，鉴于李嘉诚最近二十年在中国获取财富的性质，其撤资行为似乎不仅是商业那么简单。“在中国，地产行业与权力走得最近，没有权力资源，是无法做地产生生意的。由此，地产的财富，并非完全来自彻底的市场经济。恐怕不宜想走就走。”

在中国的舆论场上，很久没

有见到一篇网文能够引起人们如此的震动了，这份震动是双层的。首先，它将“李嘉诚跑路”这个不算新的消息旧事重提，在中国股市持续震荡的当下，这则旧闻对于国人对中国经济信心的打击还是有那么一点的。也许正是顾忌到这一问题，16日，国家发改委副主任连维良在回答记者提问时都不得不进行回应。表示“各项改革一个很重要的出发点就是要惠及更多的外来投资者，而且一系列的改革成效在陆续显现。”

有了官方回应，再加上李嘉诚的长和集团那篇信不信由你的辟谣声明，公众对于经济的担心好歹得到了交代。

然而，相比经济焦虑，更让不少人担心的其实是这篇文章的口气。“别让李嘉诚跑了！难道是‘打土豪’，恍如隔世，让人想起岁月中一些经典桥段。”《北京商报》的评论打趣说。的确，以现代而非三十多年前的眼光看来，《别让李嘉诚跑了》犯了不少常识性的错误，正如《三湘都市报》所指出的：“只要李嘉诚没有违法违规，任何人都没有‘别让李嘉诚跑了’的权力——投资贸易自由本身就是改革开放孜孜以求的目标，是市场经济、法治社会的题中应有之义。”

相比于纸媒的温文尔雅，网络媒体对于该文的批驳显得更加不客气，红网一篇《别让李嘉诚跑了：不讲事实和逻辑是要流氓》不留情面地指责称：但凡有些常识，就可以发现罗天昊的论调，存在明显的逻辑漏洞。资本的本质是逐利，哪里有良好的商业环境，哪里有更好的生财空间，资本就会流往哪里，它只会顺从逐利本性，而不是其他。罗天昊用商业原罪、社会责任来论证“李嘉诚不能跑”，显然有点荒腔走板。

天要下雨，娘要嫁人，李嘉诚要走，法律管不着，道德治不了。但如果这位亚洲富豪的背影，给中国留下的是一份反思而不是出于激愤的指责，这无疑意味着我们的国家离着真正的成熟又前进了一步。

资本自由，商业逐利。这些观点本身当然没有问题。然而，在中国国内这个特殊环境下，“义利之争”是公众始终绷紧的一根弦。李嘉诚这么快撤资，到底算不算不爱国，算不算忘恩负义。这其实才是罗天昊一文始终被揪住的小辫子，也是公众解不开的心结。赚了我们这么多年钱，李嘉诚对国家这么没感情吗？这也许才是不少人真正想问的。

对于这一点，《人民日报》旗下微信号侠客岛显得很达观：“让商业的商业化，这是市场化的真意，也是政府的最佳选择。把‘感情’放在前头，就会发生，招来企业的时候，不问好坏，盲目立项，你给我充面子，我给你甜头尝。出了问题，企业赖政府，哎呀，为了地方献爱心，他们定要拉郎配。政府一摊手。心是赤诚的，想法是天真的，后果是预料不到的。”

相比之下，环球网一篇《走吧，不要绑架李嘉诚》，把良心这事儿说得更透：“从道德上来看，李嘉诚的这种行动似乎有点背信弃义，但对于一个商人来说，首先需要遵守的是法律，而不是商业道德。舆论要求李嘉诚完成‘三大使命’，但无论是‘回报穷人’，还是‘稳定香港’，还是‘做更多善事’，这都是政府的本分，而不是商人必须完成的法律义务。一个商人不愿意从事这‘三大使命’，或者说他在这些方面有过努力，现在收缩了，那是他的自由，没有必要用道德、信义之类的绳索来绑架他。”

李嘉诚要走，拦也拦不住，既然如此，不妨显得达观一点，反躬自省。在这方面，《华商报》的总结很值得一听：把李嘉诚撤资放置于法治化、国际化的营商环境视角下考察，这种铿锵有力的声音，比追着人家屁股后面指手画脚更加务实、理性……其实，没必要揪着李嘉诚的跑与不跑，我们欢迎企业“来”，也尊重企业“跑”的权利，但更要注意创造一个让企业“不想跑、不愿跑、舍不得跑”的市场环境。

对为政者而言，媒体的批评不是在添乱，而是发现问题，维护民众的正当权益，并以期改正问题。希望有王雁飞一样胸襟的官员越来越多，真正认识到批评的力量。如此，众多为政者才能从媒体得到最本色的新闻、最鲜活的信

## 谨防“官方专车”阻断改革之路

### ■公民论坛

□刘鹏

9月16日，“首汽约车”APP正式上线。与现有专车多使用租赁车或私家车不同，该平台提供的预约车辆均为政府许可的出租营运车辆，且全部挂有京B出租车牌照，驾驶员持有从业许可证，也被称为“官方专车”。据悉，这些车辆均为中高端轿车，车辆起步价和每公里收费均高于出租车。(9月17日《京华时报》)

出租车行业出现供不应求等运营弊病，于是民间“专车”应运而生。可是“专车”刚一抬头，即被当作非法营运的“黑车”遭到打压。民间“专车”何去何从没有一个说法，“官方专车”却又“横空出世”。乍一看，这是官方调整经营策略，满足不同需求的经营求变。但仔细想想，其间又难免有一些让人不解与纠结的东西：比如运营模式的“抄袭”嫌疑，比如垄断经营的“换汤不换药”。

显然，“官方专车”并不是对行业垄断的破袭，更像是对出租经营垄断的加剧。与民间“专车”不同，

“官方专车”依然是由相关公司统一经营甚至是独家经营的，虽然取消了“份子钱”等，司机由经营者变身“上班族”，但经营收入80%以上归公司所有。这样的经营方式，于提升司机积极性、提高服务水平与质量、促进行业发展等来说，明显是作用有限，甚至是毫无作用的。

而且，“官方专车”采取高价经营模式，不仅起步价和每公里收费均高于出租车，而且一上车即扣起步费，没有了起步价内可走3公里等设计，同时增加了服务时长费。长此以往，“官方专车”无疑将会成为少数高收入群体的“专车”，成为出租车行业的VIP，很难真正“接地气”，更难受到普通乘客的欢迎。

“专车”的出现，其最大的功能或者说乘客的最大期望，显然在于打破垄断，倒逼行业改革，提升行业整体服务水平。但北京市所出现的“官方专车”，却没有实现这些功能，甚至在经营模式等方面，仍旧“换汤不换药”。尤其令人担心的是，以差异化为名的“官方专车”一旦推广，很可能以一种全新的垄断经营，取代曾经的垄断经营，出租车行业的市场化改革之路，恐怕也会因此中断。

### ■媒体视点

**批评也是主旋律  
应成为一种共识**

9月14日，四川省省委常委、省纪委书记王雁飞在与媒体召开的恳谈会上说：“我到四川4个月了，感觉媒体的思想还不够开放，因为4个月了，批评报道一篇也没见到。”难道说在这4个月里，当地官场就无半点违法乱纪之事发生？所有的行政机关就无一星半点儿“慵懒散”之风？

难得可贵的是，王雁飞并没视此为正常现象，而是看到了这背后隐藏的问题。当媒体的批评之声不能光明正大地呈现之时，看似和谐的舆论场底部说不定早已人声鼎沸。也正因为此，王雁飞才会在恳谈会上说，“批评报道同样是主旋律。”

可揆诸现实不难发现，将“批评视为主旋律”的观点，并未广泛形成共识，一些人至今还视批评报道为洪水猛兽，认为批评报道是给官员与当地抹黑。特别当重大事件发生时，这种情绪更是格外明显。一些人实际上忽略了一个很重要的问题，那就是媒体的批评报道是批评更是建设，是监督更是促动。

对为政者而言，媒体的批评不是在添乱，而是发现问题，维护民众的正当权益，并以期改正问题。希望有王雁飞一样胸襟的官员越来越多，真正认识到批评的力量。如此，众多为政者才能从媒体得到最本色的新闻、最鲜活的信

息、最可靠的数据，从而打捞起最真实的底层声音。(摘自《新京报》)

### 市民是否绿色出行 取决于城建理念

“9·3”阅兵之后，北京迎来了交通最拥堵的一周，北京开始向市民倡导绿色出行。毫无疑问，绿色出行是全世界应对交通拥堵的共同法宝，然而对北京说绿色出行，却难免让人有一种滑稽感。

一个城市的人选择什么样的出行方式，并不完全是由个人的意愿决定的，而是由这个城市的建设理念决定的。如果道路建设以汽车为中心，那么这个城市的人一定会选择开车的方式出行；如果以人为中心，绿色出行也一定会成为出行首选。归根到底，绿色出行并不是一个简单的出行方式的问题，而是我们的城市建设道路建设理念能否回到尊重人，尊重人的路权，尊重人的基本需求上的问题。

倡导绿色出行，如果我们只把当它当成一个时髦口号喊一喊，当成一个权宜之计让人少开两天车，那意义不大。相反，如果把绿色出行作为检验我们城市发展和建设理念的标尺，那倒更值得我们深思。(摘自《法制日报》，作者叶泉)

### ■本报投稿信箱：

qilupinglun@sina.com