

“背井离乡”的政客能否东山再起？



本报国际观察员 赵恩霆

一个政客给自己的政治生涯画上句点，无外乎到点退休或中途折戟。前者善始善终，或许还会因政绩卓著而名垂青史；后者惨淡收场，能全身而退就算不错了，搞不好还会背负一片骂声。除此之外，还有一些政客则是在本国都混不下去了，不得不背井离乡甚至寄人篱下。最近以不同形式“重出江湖”的萨卡什维利和亚努科维奇，就是典型的“背井离乡”型前政客。

上周，格鲁吉亚司法部长启

动了剥夺萨卡什维利格鲁吉亚国籍的法律程序，准备与这位前总统“一刀两断”。起因是，萨卡什维利今年5月29日加入了乌克兰籍，而根据格鲁吉亚法律这是不被允许的。幸好，萨卡什维利在乌克兰混得还算如鱼得水，他入籍的第二天就被新的祖国委以重任，担当乌克兰敖德萨州州长。

相比之下，乌克兰前总统亚努科维奇的运气就差了些。去年2月友溜溜出逃俄罗斯后，他就过起了“寄人篱下”的生活。虽然可以肯定普京会给他好吃好喝好伺候，但从权力巅峰跌落成平头百姓的亚努科维奇不甘心，今年12月8日在接受俄媒采访时吐露心声：计划重返政坛，并正与乌克兰在职政客保持联系。

其实，这两位前总统的政治生涯都与“颜色革命”有着密切

联系。萨卡什维利2003年以反对派领袖的身份在西方国家暗中支持的“玫瑰革命”中崛起，次年初上台担任格鲁吉亚总统，直至2013年10月被选民抛弃。可以说，萨卡什维利是真心亲西方，不料西方拿他当玩偶。

亚努科维奇正好相反，作为标准的亲俄派，他是以乌克兰“橙色革命”终结者的身份在2010年上台的，此前曾两度出任总理。他起初在俄罗斯与西方之间找平衡，但最终还是在2013年底暂停签署欧盟联系国协定，义无反顾地向东投入俄罗斯的怀抱，结果触发乌克兰危机，被反对派们义无反顾地赶下台，不得不出逃俄罗斯。

亚努科维奇“寄人篱下”是没得选择，萨卡什维利则不然。他下台1个月后就去了美国，没多久乌克兰危机爆发，萨卡什维

利直奔乌克兰，寻找政治生命“第二春”。与此同时，格鲁吉亚新政府对他下发通缉令，只要他入境就逮捕他，并要求乌克兰引渡萨卡什维利。好在萨卡什维利因“对革命有功”而受到乌克兰优待，乌方拒绝了引渡请求，还许以萨卡什维利一官半职——乌克兰国家改革委员会主任、敖德萨州州长。显然，萨卡什维利在“第二祖国”的政治“第二春”已然很成功了。

萨卡什维利的这种“功成名就”是亚努科维奇无法企及的，他的政治舞台只有乌克兰。因此，也就不难理解他无法长期在俄罗斯“隐居”，需要保持曝光率以及对乌克兰政局的间接影响。只是，他也像萨卡什维利的遭遇一样，被乌克兰检方以滥用职权并参与屠杀基辅独立广场的抗

议者为由，向国际刑警组织提出全球通缉亚努科维奇等人的要求。在权衡数月后，国际刑警组织发出了通缉令。

一旦剥夺萨卡什维利格鲁吉亚国籍的程序获得该国总统批准，萨卡什维利在祖国的政治生命或许也就此终结了。好在，在亲西方的乌克兰现政权内，他没准儿还有机会与西方重修旧好。而亚努科维奇虽然现阶段寄居在普京门下，显得不那么光彩体面。但反过来看，既然普京肯收留他，说明亚努科维奇在乌克兰危机中还有发挥“余热”的机会。

纵观十余年来的政局，乌克兰也好，格鲁吉亚也罢，在俄罗斯与西方之间做好平衡，或许是难逃的宿命，而作为政客，无论是亚努科维奇，还是萨卡什维利，恐怕也难逃这种宿命。

财富三明治

从iPhone上市排队到12306抢票

□崔滨

今年9月苹果iPhone 6S上市时，一位苦于没时间排队购机的澳大利亚女士，机智地选择用一台智能机器人代替她在苹果商店外守候，一时成为热门话题。3个月后的本周，为一张返乡的火车票，无数中国人在图形验证码前拼命展现个人智力，好让中国铁路总公司的网上购票系统知道，他不是“黄牛”控制的刷票机器人。

刚上市的新款智能手机、春节期间的火车票，在苹果粉和返乡大军的眼里，都是价值连城的尖货；而不论是全球最智慧的科技公司，还是中国最霸道的取权部门，在面对稀缺资源分配时，都难逃如何兼顾效率与公平的难题。

既然“狼多肉少”，就总得有个规矩。以先来后到决定购买顺序，当然最为公平。因为，每个人的时间都是一样的，每天24小时。你愿意用更多的时间交换购买优先权，自然表明了你的态度。所以，我们看到，为了在所在区域成为新款iPhone的首个拥有者，有人不惜提前20多天等候；至于火车站



窗口前不舍昼夜的长队，更是每个中国人都熟悉的画面。

当然，在用时区别用户群体之外，还有一个更为高效的办法，就是差异化定价。最为典型的例子，莫过于麦当劳的优惠券和优步叫车软件的加价功能。虽然现在去麦当劳，越来越多的人出示电子优惠券，但是麦当劳就是不愿意直接降价。在麦当劳看来，那些能随时关注我的优惠券并用心下载保存的人，才是我的忠实顾客，我当然愿意把价格折扣留给这些

客户，而不是一刀切降价，什么样的用户都能享受。同样的，优步的加价机制，也是用价格策略来甄别出那些真正急需用车的用户，毕竟不惜多花钱也要坐上车的人，一定是时间宝贵、没有耐心按顺序等候的人。

从买票、打车、换手机、吃快餐这些日常生活中司空见惯的场景里，我们可以很明显地看出价格在调节需求上的作用。越是在价格调节完善的市场里，“黄牛”这种利用分配机制不完善和信息不对称牟利的行为，就会越

少。毕竟，总有人比你闲，时间成本比你低；但钱就不会，没有说我的百元大钞就比你的百元大钞面值低的道理。

所以，说回中国铁路总公司，在票源紧张面前，它每每以铁路运输有普惠性公益属性为由，拒绝采取差异化定价机制，只是一味强化图形验证码系统好和“黄牛”死磕，结果弄到所有人都识别不出来，这样看似公平了，但如此反人性的设计，又有什么用呢？已有“黄牛”向媒体透露，他们已在第一时间出台应对措施，实现图形验证码自动识别，12306新的验证措施对其抢票软件没有影响，甚至声称“成功率提升200%”。

想要改善这个问题，正确的思路是把现有的调节资源分配的方式都善加利用，就像今年，苹果就推出了“Concierge”智能预约接待系统，并加大了线上渠道的供货量，分流线下排队的压力。但说一千道一万，如何妥善分配稀缺资源，是个困扰人类上千年的大问题，眼下有些变态的12306图形验证码，不过是这个大难题的又一次投胎转世而已。

祝大家抢票顺利。

一周声音

“她选择了一条并不轻松的路。她比大多数政客敢于对自己的国家提出更多要求，坚定反对暴政和急利，为这个世界提供其缺乏的坚贞不渝的道德领导力。”——德国总理默克尔当选美国《时代》周刊“2015年度风云人物”，成为1986年以来《时代》选出的首名女性年度风云人物。《时代》杂志编辑南希·吉布斯如此评价。

“现在掌握的信息让我们认为声明有严重问题，但我们仍然认为朝鲜研制核武器的尝试构成严重威胁。”

——白宫发言人欧内斯特10日晚说，朝鲜领导人金正恩关于该国已拥有氢弹的说法可疑。

“你们（‘伊斯兰国’）不是战士，是懦夫。如果你们选择继续影响我的生意，我将给你们带来真正的恐怖。这个世界并不由你们决定，如果继续干涉锡罗尼亚集团的事务，我们将奉陪到底！”

——在逃越狱大毒枭古斯曼向“伊斯兰国”宣战，缘由是“伊斯兰国”摧毁了其贩毒集团的一批船运毒品。古斯曼领导的锡那罗亚集团是墨西哥境内最有势力的贩毒集团。

“一个对话，相互尊重以及团队合作的时代已经到来。我深信，只要我们阿根廷人团结一心，那什么也阻挡不了我们。前进阿根廷！”

——阿根廷新当选总统马克里10日在就职演说中表示，将着力解决腐败、贫困、毒品犯罪等问题并保持阿根廷国内的团结。

“上一次国会有蓄胡子的议长是什么时候？”

——美国众议院议长瑞安在推特上向“美国众议院的历史、艺术和档案”的官方账号提问。最近瑞安蓄起了胡子，并在社交网络上发表照片表示，自己是美国国会百年来首位“胡子议长”。

“终于被特朗普摧残了。蓝色起源的火箭上仍会为他预留一个座位。”

——亚马逊创始人贝佐斯在推特上建议，把特朗普“扔”去太空。美国共和党总统参选人特朗普7日声称，“全面且彻底禁止穆斯林进入美国，直到我们的代表能够搞清楚状况。”此言一出便遭各方炮轰。

“中国是在帮助非洲发展，而不是掠夺资源和殖民非洲。当中国来到非洲与我们合作时，我脑海里第一次开始憧憬非洲的未来，这是以前西方国家殖民非洲时我从来不敢想象的。”

——南非总统祖马如此回应西方国家指责中国在非洲掠夺资源、大搞“新殖民主义”的谬论。

（赵恩霆 整理）

（赵恩霆 整理）

涨知识

无车城市在欧美“遍地开花”

想象一下没有车的城市是什么样？首先是安静得可以聆听小鸟的叫声、孩子们的欢歌笑语，还有各种熟悉的人的声音。可以顺畅地呼吸，步行时再也不用担心被车撞倒……

西班牙《世界报》网站6日报道，这幅“乌托邦”式的画面已不再是想象。如今，德国弗赖堡市郊的生态社区沃班就已实现无车城市的梦想。当地57%的居民在搬到这个社区前就已卖掉汽车。在这里，踢球和骑车的孩子们成了真正的街头之王。大多数居民都选择乘电车或骑车进城，留下的为数不多的汽车停在停车场或社区周边地带。

沃班成为全球典范不仅是因为城市流动性，而且也是因为它采用的包括太阳能在内的各种新型能源，以及“城市农业”和“生态住房”等新的环保理念。但其实促使这座城市改变的真正

原因在短短几年前恐怕还是难以想象的，那就是把汽车彻底地从地图上抹去。英国经济学家尼古拉斯·斯特恩认为，地球的未来取决于城市。最需要改进的恰恰就是流动性，可以采取例如禁止燃油汽车进入主城区、鼓励拼车、推广公共电动汽车和自动汽车等措施。

将汽车从城市驱逐出去已成为很多欧洲城市的发展趋势。伦敦早就开始对高峰期进入城市中心的私家车征收“拥堵费”。丹麦首都哥本哈根正在建造从城市中心向周边辐射的自行车高速公路。

上世纪70年代石油危机后，哥本哈根开始将环保列为首要议题。一系列城市规划法对城市公共空间进行了重新界定，鼓励市民骑车而不是开车出行。这些政策中最重要的一条是对新车征收高达180%的销售税，这意味

着一辆售价2万美元的车加上税，消费者实际需要支付5万美元。从前的停车场被改造成公共空间和人行道，哥本哈根2011年的汽车拥有率只有18%。

在哥本哈根，开车意味着付出更大的经济代价。然而，德国第二大城市汉堡的做法更加激进，这座港口城市制定了一个大胆的计划，目标是使40%的城区没有汽车。汉堡将用20年的时间适应这一过程，同时将打造绿色交通网络，在公共交通的配合下，实现从北到南、从东到西、自行车或步行全覆盖的出行方式。

此外，意大利的威尼斯和摩洛哥的非斯等一些老城都可成为对未来城市建设具有启迪作用的地方。在荷兰阿姆斯特丹和丹麦哥本哈根，市中心自行车的使用率已达50%，这是城市适应无烟流动的最新例证。

在美国的波特兰，无车城市的梦想也即将成为现实。美国密歇根交通研究学院教授迈克尔·西瓦克的计算显示，美国的“汽车化”可能在2008年就已达到顶峰。从那以后，汽车销量持续下滑。“纽约、华盛顿、波士顿、费城这些大城市的无车家庭比例都超过30%。”迈克尔·西瓦克说，事实上，统计数据显示，纽约56%的家庭没有汽车。对于像纽约一样人口稠密、公共交通四通八达、停车费远超过地铁票价的城市，人们放弃私家车并不意外。

在另一项研究中，迈克尔·西瓦克发现，从能源消费的多少衡量，乘飞机甚至比开车更环保。事实上，其他所有交通方式都好过开车。长途火车每人每英里消耗1668BTU（英国热量单位）；飞机消耗2691BTU；汽车的人均能耗则达4218BTU。