

城管设 15 位副局长, 贩夫走卒还好吗

这是官本位决定的。一顶乌纱帽所带来的附加利益,要比一个大城市户口的附加利益多得多。

■王军荣

江西南昌市启动“大部制”改革已有半年之久,近日,一篇名为“一个南昌市城管竟然设 15 个副局长”的帖子在网络流传,副职官员之多,令人瞠目(8月 24 日《重庆晚报》)。

好家伙,一个城管局居然有 15 位副局长,这队伍实在太庞大了。不知道南昌的小贩们是怎样过日子的,能对付得了这么多副局长吗?

本来,启动“大部制”是为了减少官员数目,提高办事效率。但实际上,在官本位的“指挥棒”下,有些地方的官位数目不仅没有如期减下来,反而增多了。连一个城管局都要设 15 位副局长,那其他局呢?

这么多副局长,显然是不符合规定的。《江西省各级人民政府行政机构设置和编制管理办法》明确规定了,“设区市人民政府行政机构的领导职数,配 1—4 名”。但规定毕竟是死的,只要没有人去追究,城管局就是设了 15 位副局长,也只不过是令

老百姓惊讶而已。人家照样把官当得很惬意,并不妨碍他们享受副局长待遇。说不定,每位副局长都会有专车,公款消费起来也不会吝啬。只不过,15 位副局长一年的“三公”消费该是多少,纳税人恐怕永远都无法知道。

这是官本位决定的。一顶乌纱帽所带来的附加利益,要比一个大城市户口的附加利益多得多。在此背景下,要减掉一个副局长自然相当困难。更重要的是,现在决定乌纱帽的仍然是上级部门,老百姓没有话语权。这就给官官相护者提供了便利。

一个城管局 15 位副局长,尽管是极个别现象,但也反映了一种现实的纠结:官员能上不能下。而对于这种层面的问题,民众似乎除了纠结也别无他法。我只是担心,有那么多副局长的城管该有多强悍。当这些副局长一起出来时,小贩怎能对付得了?

不过,这也许是杞人忧天,人家是官,坐官车享官福,怎会亲自出来对付小贩呢?换言之,恐怕副局长再多,小贩的“生活”也不会有太多变化。既如此,那这些副局长的存在就更没有意义了。



“官之最”

配图:俞柏鸿

何必急于否认“消费者为央企高税负埋单”

在垄断利润面前,消费者永远都是弱势群体——即使侥幸不用为央企的高税负埋单,也一定要为央企所获得的巨额财政补贴和远高于社会平均工资水平的薪酬埋单。

■徐光木

“央企的绝大部分税负都转嫁给了消费者,最终还是由消费者埋单。”这个看似合理的观点,遭到国资委新闻处处长苏桂峰的反驳。他表示,“这其实是在偷换概念。国家制定的费、税标准无论对什么类型的企业都是一视同仁的,说哪个环节要让消费者埋单,谁不埋单呀!在市场上买一桶油和一袋米,都是要记入成本的”(8月 24 日《中国经济周刊》)。

苏处长说“这是在偷换概念”,可我实在想不通,人们究竟偷换了什么概念?在咱老百姓看来,无论是高税负也好,低税负也罢;民营企业也好,国有企业也罢,所有税

费以及各种各样的开支,都是要计入企业成本的。除非企业以低于成本的价格出售产品,否则税负不可能不被转嫁给消费者。

于是我又细细琢磨了一下苏处长的话,发现他其实是想表达,税收标准对各类企业都一样,央企并没有承担额外的高税负。既然高税负里的“高”是莫须有的,那么高税负由消费者埋单自然就无从说起。

这样看来,包括苏处长在内的官方急于否认的是央企高税负,而这只能说明某些人“恐慌”了。他们为何要恐慌?只有两种可能。一是央企高税负的确存在,并且非常严重,相关部门担心公众知晓实情后把央企的超额利润归罪于他们。如此判断的理由是,如果不是被高税负所迫,央企何必一次又一次地实践“涨价就是生产力”。二是

央企高税负是无稽之谈,甚至,在税负方面,央企还是特保儿,可以享受种种优惠。即便没有享受到减免税收的优待,在财政方面给予巨额补贴也是等效的,石油巨头每年都获得数以亿计的财政补贴就是明证。相关部门可能正是担心公众知悉央企的“特殊公民”身份,才会想方设法去刻意掩饰。

不管是哪种可能,都说明了一个现实,那就是在垄断利润面前,消费者永远都是弱势群体——即使侥幸不用为央企的高税负埋单,也一定要为央企所获得的巨额财政补贴和远高于社会平均工资水平的薪酬埋单。所以,为消费者是否为央企高税负埋单而争辩并无实际意义,问题的关键是,怎样才能让消费者不必为央企的暴利埋单。

“原则性”是伊春空难原因之一

制度条款中有诸多“原则性”,是绕开制度的一个意识折射。为什么就不能原则面前严肃一点呢?

■卫民声

25 日,黑龙江省伊春市外宣办主任金毅对中新网说,伊春飞机失事现场已经发现 43 具遇难者遗体,另外 53 人获救,均已送往医院进行救治,目前看无生命危险。稍早前,黑龙江省公安厅副厅长孙邦男对中央电视台说,飞机是在距离跑道 1.5 公里的草地上断裂的,随后发生小型爆炸。

空难发生,让人悲哀,悲哀之余,必然要反思。飞机断裂,应有质量原因,可是还有其他原因吗?

我们不妨分析一下相关资料。伊春林都机场属新建机场,地处山谷交汇漫滩处。因此夜航条件比较复杂。南航黑龙江分公司运行安全技术部 2009 年 8 月 27 日印发的“关于伊春/林都机场运行安全措施”文件明确指出,“9 月 1 日以后伊春机场原则上不飞夜航”。然而,失事航班按飞行计划是 20:45 从哈尔滨太平机场起飞,21:40 降落伊春林都机场。结果,22 时 10 分许,飞机失事。

从这里,我们不难分析出,伊春空难原因之一就是夜航,但为什么要夜航呢?原因也许是复杂的,但和文件中的“原则性”不无关系。现实告诉我们,“原则性”是个非常

灵活的词语,往往就是允许非原则,一般之外搞“二般”。

由此视之,伊春空难是航空的悲剧,更是我们制度的悲剧,是“原则性”泛滥的悲剧。这是血的教训,是惨痛的提醒。制度条款中有诸多“原则性”,我认为,这是自我原谅,为错误找借口,绕开制度的一个意识折射。我们真的应该反省了,为什么就不能原则面前严肃一点呢?

伊春空难是对“原则性”的一个警告。我期盼,今后的制度、规定中,别再出现“原则性”了。我们需要的不是“原则性”,而是必须坚持原则。

刑讯逼供罪居然都剥不掉那身警服

被判刑讯逼供仍能当警察,比刑讯逼供更恐怖!因为,这不啻给刑讯逼供提供了温暖的土壤,让它有机会生根发芽、茁壮成长。

■吴杭民

试问,哪一起冤假错案里,没有刑讯逼供的魅影?可是有时候,刑讯逼供了又怎么样呢?不是有人照样堂而皇之地披着警服,甚至还在拘留所当管教民警么?

2000 年 3 月,因挨不过民警刘某(时任安徽省阜阳市阜南县王化派出所所长)和时某(时任阜南县公安局驻地城中队民警)的刑讯逼供,家住阜阳市阜南县王化镇的王道军被迫承认自己有罪。几经风雨,王道军终于讨得清白,刘某和时某也被法院认定刑讯逼供罪名成立。可是近日,王道军发现,刘某、时某仍在当警察(8月 23 日《江淮晨报》)。

《人民警察法》明文规定,曾因犯罪受过刑事处罚的,不得担任人民警察;《公务员法》也明文规定,曾因犯罪受过刑事处罚的,不得录用为公务员。而且,阜阳当地还有“实施细则”——《违法违纪干警辞退、限期调离和不称职干警离岗培训暂行办法》规定,被依法判处徒刑宣告缓刑的,或被依法判处管制、拘役的,必须立即予以辞退。

国有国法,家有家规,随便依据哪一条,都应该把这两人清除出警察队伍。可在这里,什么法什么规定,都被“闲置”了——这两人一个到阜南县拘留所工作,一个到阜南县交警大队工作,并且都是正式民警——这样的警察,我们还能指望他们来守护平安吗?

今年 5 月,公安部副部长刘金国在全国公安机关反腐倡廉建设电视电话会上表示,要集中解决公安执法和内部管理中群众反映最强烈的问题,对各类违纪违法问题坚持“零容忍”。从严治警,不是今天才开始强调和要求的,对各类违纪违法问题坚持“零容忍”,更是从严治警的前提。可在王道军案里,我们看不到“从严治警”,更不用侈谈什么“零容忍”了。

被判刑讯逼供仍能当警察,比刑讯逼供更恐怖!因为,这不啻给刑讯逼供提供了温暖的土壤,让它有机会生根发芽、茁壮成长。因为,它损害的是人们对公平正义的向往、追求,糟蹋的是鱼水般的警民关系,亵渎的是警察队伍的神圣和尊严。

“公平正义比太阳还要有光辉”,这光辉何时才能照亮王道军的心灵?