

横向管理不给腐败留死角

□ 蔡辉

日前,中共中央组织部印发《关于在干部教育培训中进一步加强学员管理的规定》(以下简称《规定》),要求各地区各部门按照中央“八项规定”精神,进一步加强学员管理、切实改进干部教育培训学风。

在《规定》中,有三点令人印象深刻:首先,杜绝借考察、调研、走访为名旅游、宴请等;第二,学员必须亲自完成相关作业,不得留公车驻校,不得有秘书等“陪读”;第三,不准以同学名义搞“小圈子”,不得成立任何形式的联谊会、同学会等组织。

应该说,这三种情况在当下干部培训中并不罕见,因为我们过去更重视纵向管理,通过下级对上级严格的责任制实现有效运转,其优点是层次分明,专业度强,比较稳定。但缺点是应变量不足,一旦出现新情况,因无规章可凭,无前例可循,往往应对失措,因此丧失变革的机遇,甚至导致管理失败。

纵向管理最怕出现“三不管”地带,然而,在过去的 30 多年中,中国社会高速发展,不断涌现出新境况、新问题,这就给原有的管理体系带来巨大

挑战,尽管不断在进行结构调整,但依然会留下一些管理死角。

以干部培训为例,学员多是领导,他们与培训机构没有直属关系,离开校园后,他们的级别可能还在培训教师乃至培训机构管理者之上,短短几个月的培训期,校方自然不愿找麻烦。

没有明确的垂直关系,这就给体制外横向关系的滋生提供了空间,所谓联谊会、同学会,有时成了权权交易、权钱交易的媒介,而走访、调研,也给腐败提供了机会,一些干部把培训当成度假,功课、作业自有秘书完成,自己却在游山玩水。

要改变这种情况,就要加强横向管理,将横向、纵向有机结合起来。事实证明,横向的、蜂巢式的管理比传统的金字塔式管理更有效率,更适应高速变化的现代社会,只要能对多年纵向管理形成的本位心态加以调整,放开手脚,那么,就能做到不给腐败留死角。

腐败是全球普遍存在的现象,只要权力存在,就会有腐败存在,对此,高喊口号是没有用的,而是要想办法,找对策,光有道德激情不够,还要有解决方案的智慧。强化横向管理,真正把它做到位,《规定》迈出了重要一步。

权力“出笼”导致“因公超速”

□ 李松林

3 月 17 日晚,新浪微博上认证为“华藏寺高速交警”的官方账号发布消息称,在限速 120 公里的路段上抓拍到甘 H00002 牌照的越野车以 194 公里时速行驶。记者 18 日上午从武威市政府了解到,超速车确系武威市政府某位副市长乘坐车辆,之所以超速是“工作原因”,副市长对车速“没感觉到”。

武威市官方“因公超速”、“副市长对车速没感觉到”的回应不免令人啼笑皆非。人们不禁疑惑,难道一句“工作原因”就可以成为严重超速的“免死金牌”?究竟是什么样的“领导”需要以 194 公里的时速火速迎接?又或者,“宝座”都已经“超音速”了,副市长果真会“没感觉到”?

不客气地讲,所谓“因公超速”也好,“没感觉到”也罢,都是在为副市长免于超速处罚找借口,是没有耻感的权力在狡辩,更是某些为官者顽固的特权思维在作怪。一方面,以为“因公超速”就能在超速事实前理直气壮,站得住脚了。事实上,公众早已见惯那些以“因公”之名行违规破例,贪

污腐败之实的伎俩;另一方面,喊出副市长“没感觉到”,言外之意也是在企图以“副市长”这几个字压倒下级,免除应该承担的处罚后果。此乃“因公超速”事件中的第一层特权。

副市长“座驾”严重超速被下级部门网上曝光后,武威市政府主动向“华藏寺高速交警”“了解情况”上。事实上,“华藏寺高速交警”是隶属于甘肃省武威市管辖的。在市政府的亲自过问下,“华藏寺高速交警”不得已抬出了“临时工理论”。而更为令人尴尬的是,武威市官方向下级交警“过问”“因公超速”的背后,当地正在有序开展“环兰高速春季交通秩序整治”。“下级工作一认真,上级领导就过问”,这不得不说是特权粗暴干预下级日常执法的又一表征。

说到底,权力倾慕特权,藐视法律,才会在明知超速的现实语境下嘶喊“因公超速”。当务之急是要立即重新启动程序,着手调查“因公超速”事件的始末,还原真相。一旦超速行为本身属实,就需要破除特权,让“因公超速”的相关责任人接受应有的法律处罚。这不仅是给舆论的交代,更是对法律尊严的维护。

“最痛非刀伤”道出城管之困

□ 张枫逸

3 月 17 日下午 2 时许,广州天河区车陂街道城管执法中队两名城管队员,对一占道经营的卖菠萝小贩进行劝导执法,小贩突然挥刀袭击,27 岁的城管队员苏家权被砍伤 7 处。广州市城管委主任危伟汉表示,广州市副市长谢晓丹已下令全力追捕凶手。“最痛的不是被砍了 7 刀,最痛的是得不到理解”。

被砍 7 刀的城管命运值得关切,“最痛非刀伤”的困惑同样发人深思。在危伟汉主任看来,仅有 9 名正式编制的城管执法队员,管理一个 20 万人口的车陂街道,连周末都没有休息,换来的却不是理解配合,而是横刀相向。显然,这种“奈何明月照沟渠”的无力感和挫败感,带给城管部门的打击是更致命的。

事实上,“最痛非刀伤”并非个例。从 1997 年北京宣武区成立全国第一支城管队伍至今,16 岁的城管已然走到了人生十字路口。过去的简单粗暴执法,“打人不见血”的执法秘笈备受诟病,现在的温柔执法、劝导执法、妈妈城管、美女城管同样不受待见。一直以来,城管与小贩之间的冲突始终没有淡出公众视线。不同的是,城管打人会招来网友的口诛笔伐,城管被打面临的则是一片幸灾乐祸。

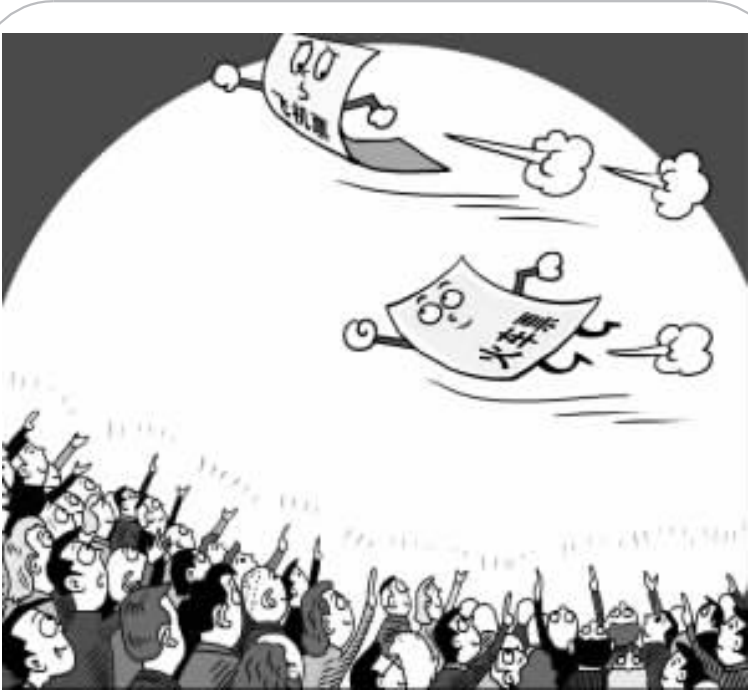
城管部门所作的改变和努力不可否认,缘何不能在日常执法中春风化雨,症结就在于这些尝试只是停留在形式层面,而没有触及矛盾深处,自然无法在市民小贩中产生共鸣。《南风窗》杂志曾一针见血地指出,城管之痛源于秩序美学对公务化暴力的召唤,“城市政府往往会把对秩序美学的先验渴望,渗透进对‘异质’、‘他

者’进行控制、驱逐的制度设计中”。只要城市管理者眼中的城市定位依旧是高楼大厦、光怪陆离,只要贩夫走卒依旧被入为主地设定为假想敌,城管执法中的对立和矛盾就不可避免,冲在一线的城管队员和流动小贩注定成为制度的牺牲品。

近年来,对于城管执法,人们谈论最多的两个关键词,一是堵疏结合,二是文明执法。在广州这起事件中,当地城管部门似乎都做到了。街道设立有流动商贩疏导区,队员也是文明、公正执法,劝导小贩离开。就此,相关负责人表示,“在提高文明执法程度的同时,也必须提高街道人口素质,为城管创造和谐的执法环境。”笔者认为,在把 7 刀之殇推给市民素质和执法环境的同时,城管部门也应扪心自问,从自身查找原因。

比如,堵疏结合是否布局合理。在园林建筑设计中,一个经典理念就是沿着游人在草坪上自然踏出的痕迹设计游园小道,因为艺术是人性化的最高体现,最人性就是最好的。以此推彼,我们的流动商贩疏导区有没有做到人性化,是尽可能照顾到小贩经营和市民购物,还是只为管理方便眼不见为净?再比如,文明执法有无悔悟思考,在劝导小贩离开的同时,有没有了解他们的意见心声,从而在今后的管理中“民有所呼,我有所应”?

在十二届全国人大一次会议闭幕式上,习近平主席一句“中国人民共享人生出彩机会”令人振奋。只有城市管理者充分以人人为本,不再视小商小贩为洪水猛兽,而是努力使其与大企业家们共同拥有梦想成真的机会,与祖国和时代成长进步,才能思路一变天地阔,走出“最痛非刀伤”的迷茫与困顿。



火车票价上涨,可能超过飞机票?

□ 文/晏扬 图/朱慧卿

近日,从兰州铁路局传来“折扣车票”的消息,网友猜测这是不是铁路改革“新政”,铁路部门回应称,“折扣车票”只是淡季优惠,与铁路改革没有关系。中国工程院院士、中铁隧道集团副总工程师王梦恕在接受媒体专访时则表示,铁路政企分开后,“火车票价肯定要上涨,甚至可能超过飞机票价”。

铁路客运向来具有公益属性,或者说具有公共品属性,它在某种程度上是政府向民众提供的一项公共服务,尤其在垄断经营的情况下,更没有道理实行所谓的“市场定价”。所以,一方面,铁路政企分开后,火车票仍应像以前那样实行政府指导价;另一方面,火车票的政府定价也不能单由价格部门说了算,而应遵循一定的程序,这个程序就是价格听证。

《政府制定价格听证办法》在总则

中明确规定:“制定关系群众切身利益的公用事业价格、公益性服务价格和自然垄断经营的商品价格等政府指导价、政府定价,应当实行定价听证。”显然,铁路客运价格“关系群众切身利益”,属于“公用事业价格”,若要进行调整,应当事先召开听证会,在账目公开和成本监审的基础上由各方代表进行讨论和协商,即使最后确定涨价,也要涨得合情合理、明明白白。

但众所周知,“铁老大”一直游离于价格听证制度之外,铁路系统似乎成了听证制度的“法外之地”。铁路改革就是要革除积弊,借此改革东风,铁路运输价格长期不听证的积弊该革除了,客运价格、货运价格不仅要实行政府定价,而且要经由听证程序,在账目公开和征询民意的基础上,通过讨论和协商制定合理的价格,这是民众对铁路改革最起码的一个要求。

用更科学消费矫正“最低消费”弊端

□ 木须虫

“点多了吃不完还浪费,点少了又达不到最低消费标准。”近日,有市民抱怨称,贵阳部分餐馆的“好位置”设了最低消费标准,使不少想清静用餐的市民只能硬着头皮消费,最后吃不完,而且浪费。

餐饮娱乐行业“最低消费”是与非的争议由来已久,有关部门禁止“最低消费”的政令几乎难有作用,而拥有消费充分选择权的消费者,用脚来投票也没有趟平此规则的门槛。这些充分说明“最低消费”的存在,多少有其现实合理性在里面。

毕竟,能够设立“最低消费”的地方,终究是条件相对有档次,服务相对优良的地方,高于同行业一般的投入,必然需要从消费服务中得到相对应的回报,而这些在市场充分竞争的情况下,很多时候靠单纯的价格是无法获取的。

当然,“最低消费”是把设施条件和服务的差别,打包到了实物的消费中,从某种意义上绑架了消费者选择的权利,一旦选择了消费,最低消费标准的存在,消费者不愿意吃亏的心理,只能选择让“实物”吃亏,即宁可浪费也不会让商家占便宜。

说实话,这么做对商家和消费者以及

社会来说,根本没有赢家。可见,“最低消费”的弊端,根源还是商家差别服务正常赢利的需求,没有通过明码实价表现出来,却让看得见的商品充当了道具。

应该说,“最低消费”对于一些有消费需求的消费者来说是有利的,消费者与商家各取所需,达到了利益的契合。而如何避免“最低消费”带来的弊端,去除消费者被迫之感,显然需要进一步厘清服务与消费之间的界线,扩大消费者的选择权。

一方面,承认设施条件和服务差别的存在,环境与服务消费可以明码实价,并可以根据不同条件实现差异化,将实物消费分离;另一方面,环境与服务消费价格与“最低消费”结合起来,如实物消费达到了所谓的“最低消费”标准,则免收环境与服务费。只要设置合理,消费者事实上可以根据消费的需要,达到最优的选择。

可以说,走出“最低消费”的纠结,并不差办法,相反差的是消费观念。一直以来,消费者都习惯于实物的消费,而忽视条件与服务的因素,正是因为如此,商家往往都把这些因素设计到了实物消费的价格中,继而形成了消费选择的绑架。显然,“最低消费”需更科学的消费规则来取代,更需要消费观念转变的驱动。