

车改试水:省钱何以“不叫好”

□方益波 于力 李铮

质疑集中在“车贴”

据辽阳市弓长岭区车改办提供的数据,车改前的2007年,全区共有公车177台,私用、滥用问题普遍,公车支出占正常办公经费的70%。2008年4月车改后,公共服务车队只留9台公车用于防洪、抗旱等突发事件,其余车辆全部公开拍卖。改革当年综合节支320万元,节支率达30%。

按照辽阳市两区的车改方案,所有公务人员取消公车后,按月领取“交通包干费”,按级别不同,从百余元到6600元不等。领到车贴后,这两个区的公务人员不但在本区、本市范围内自行解决出行,而且到周边8个地级市出差,也取消了报销交通费。

而据杭州市车改办测算,市级机关一辆公车包括司机在内每年费用为10万元,全市一年公车开支为1.2亿元,而车改后财政支付仅需要6099.4万元,节约近50%。首批车改的21家市级机关,近两个月来公车费用下降32%左右,90%的车改单位和涉改人员对车改表示满意。萧山区委书记洪航勇介绍,萧山去年底完成车改,拉动汽车消费增长达20%。

按照车改方案,杭州涉改单位一律取消公车,同时向公务员发放“车贴”,每月直接打入市民卡,可用于坐公交、打的、加油等各种交通支出,“专款专用”,不能取现。“车贴”根据公务员级别分300元到2600元9档。市纪委常委方东晓介绍,以后公务员公务出行都要自掏腰包。21家首批涉改单位不少领导选择自行车或步行上下班。

不少人对车改表示肯定。杂文家盛大林撰文指出,在公车改革问题上,应该抱着理性的态度,而绝不能理想化。想借车改而顺便革掉官本位的命,并不现实。“两害相权取其轻”,杭州的车改是值得肯定的。

然而,更多的网民对“车补”的数额感到震惊。有网民算出“这样的交通标准对局级干部来说相当于天天在跑长途”。一位网民发表的文章说,他虽然工作了20多年,但每月不吃不喝,依然比不上有的官员每月的车补,按照每月22个工作日,每天打车四次计算,月打车支出也不会超过1000元。

据了解,1988年10月国务院机关事务管理局曾发布《中央国家机关汽车配备标准的规定》和《中央国家机关汽车使用管理办法》,对公务员配车标准作出明文规定:正部级干部配专车,副部级干部不配专车但保证工作用车、上下班派小轿车,司局级干部因工作需要可提车。

一个网友在博客上评论说,如今市、区、县乃至乡镇机关用车情况早已超越规定,更不用说那些公车私用等现象。“车改”的合法性在于消除老百姓深恶痛绝的“公车腐败”,而不是让已有的腐败合法化。

“省钱”就是硬道理?

北京大学廉政研究中心主任李成言教授认为,公车改革的关键问题,不是车贴到底该不该与职务挂钩、是不是“赎买”特权以及怎样补贴的问题,而是车改到底有没有达到降低行政成本、收到遏制“车轮腐败”的成效,推动建立节约型政府。车改后节约下

核心提示

辽宁省辽阳市两个区、浙江省杭州市21个市职部门从去年4月到今年5月相继启动车改,据介绍,已为财政省下30%到40%的“真金白银”。这项改革引起社会广泛关注,意外的是,车改受到的指责远远多于得到的褒扬,许多人对改革方案的合理性提出质疑甚至严厉批评。费大力气搞车改,也的确替国家财政省了钱,为啥还“不叫好”?



改革不能“打折” 政府应“廉洁”又“廉价”

多年前很多地方就推行了车改,不少都中途夭折。有的城市不仅发放车贴,还将单位公车低价拍卖。一些观察人士指出,那样的车改,就是打着改革的旗号,对国有资产的又一次公开掠夺和瓜分。

曾多年从事行政体制改革研究的俞正平认为,直至今日,车改还在“小脚女人走路”,这种改革的不彻底,是导致改革本身成为社会舆论诟病对象的重要原因。

《小康》杂志社社长舒富民说,公车撑起了庞大的行政成本,服务型政府的改革方向,就应通过不断裁剪、压缩这些成本,做到行政服务既“廉洁”,又“廉价”。杭州车改也是地方政府在这方面作出的努力之一。但车改不能停留在“改总比不改好”的层面。他认为,此次舆论风波说明,在我国不断加快发展进程的时代,公众已经不能满足于改革“打折”现象,只有不折不扣将改革执行到位,才能真正得到人民群众的认可。

浙江大学公共管理学院副教授苏振华指出,真正有力的改革措施,应该是让改革者和被改革对象分离。公车改革说到底是一个公共财政和对政府的监督问题。由人大通过严格公共预算来主导公车改革,每个部门每年的用车费用全部透明化、纳入部门预算由人大审批,而不是笼统地以“行政事业经费”的名义开支,并向全社会公布、接受全社会的监督,或许是釜底抽薪之举。

(据新华社电)

■相关链接

杭州车改两月 90%车改单位和涉改人员满意

面对公车浪费的严峻形势,经过近7年的酝酿和试点后,杭州于今年5月正式推行市级机关公车改革,市局(副厅)级以下一律取消专车,首批有21家市级机关参加。按照“三年完成”的计划,到2011年,除公检法等部门外,杭州其他所有市级机关都将不留公车,所有在编、在职、在岗人员全部参加公车改革。

杭州市出台的公车改革办法规定:一般市级机关的车贴标准分为9个档次,上限为每人每月2600元,下限为每人每月300元。市级机关将公车上交,行政车费支出由每月定额车贴取代。同时,建立专门的“机关公务用车服务中心”,按“保本微利”原则实行准市场化运行,公务用车需提前预约,此举一方面卸下了“政府养车”的沉重包袱,另一方面有利于避免公车私用等现象。

据资料显示,此次首批参加公车改革的21家市级机关,近两个月来,公车费用下降32%左右,90%的车改单位和涉改人员对车改表示满意。

面对民众对车改是否会变成变相“福利性补贴”的普遍担心,杭州市此次将车补全部打入“市民卡”IC卡,卡内的车贴金额只能用于与公务交通有关的支出,如公交车、出租车、市级机关公务用车服务中心、加油站、车辆年检、车辆保险等,除此之外不能取现,也不能在商场、超市等地消费。

(陆健 潘剑凯 梅芳燕)

辽阳叫停“争议车补”

辽宁省辽阳市宏伟区委书记、区长年“车补”7.6万元,弓长岭区委书记和区长从2008年4月开始享受一年8万元的“车补”。记者从辽宁省辽阳市获悉,这两个区的各级公务员“车补”从2009年8月份开始暂停发放,何时恢复待定。

记者在2008年4月下发的中共弓长岭区委、弓长岭区人民政府关于印发《弓长岭区公务用车改革实施方案(试行)》的通知上看到,区级领导车补发放标准为,区委、区政府正职8万元/年,区人大、区政协正职6.5万元/年,区委、区政府副职及其他区委常委5万元/年,区人大、区政协副主席4.5万元/年,享受副县级待遇的领导、区长助理4万元/年。

记者发现,这个曾在全国性会议上介绍过车改经验的区,在经验材料中并没有提及车补标准,一些宣传材料中也只明确提及了科级干部的补贴标准,最高为每年2.6万,而对县区级别的车补标准都没有明确介绍。

对于8万车补是高是低,弓长岭区并没有做出正面回应,区委宣传部的负责人只是表示,车改之后确实比以前省钱了。

这两个区的“车补”情况相继被媒体披露后,在社会上引起巨大争议。辽阳市宏伟区常务副区长宿奎勋说:“宏伟区的‘车补’发放从2009年8月份暂停。暂停原因一方面是媒体报道后确实引起了较大争议,另外,我们区的车改也进行了半年,到了总结、调整的时候。”

对于“车补”发放何时恢复,无论是辽阳市还是宏伟区、弓长岭区都没有给出明确时间表。

(据新华社电)



网友心目中最理想的公车改革模式

公车挂“公牌”,百姓好监督

——公车统一挂“公牌照”,比如红色,以利于群众监督。如果公车停到家属院里,那一定是公车私用了。

——公车改革必须时刻处在百姓的监督之下,例如采用专门的颜色、牌照等。

——所有公车挂不同于私车牌照的同时建立举报制度。

公车统一管理,严格控制私用

——公车统一管理,统一调配,严格控制私用,但可有偿私用。

——由行政机关派公务车,取消专用车。杜绝公车私用。制定举报、监督机制。

——公车可以存在,但不能成为少数人的专座。各部门要集中管理公车,派车要有明细

账。包括派车事由、行车路线、公里数、油耗。定期报上级部门审计或交专门机构审计。

——可以参考杭州模式,补贴不发放现金,补贴款用于乘坐交通工具与燃油补助。合理考虑补贴金额,差距不宜太大。

——公车取消,车补可以有。但车补的钱不能一次性以现金的形式发给个人!对于个别领导因公务用车产生的费用,应严格管理、审核,实报实销,花多少报多少,这样不更好!

——与国际接轨,实行货币化,能降低行政成本。

公务用车市场化经营

——公车全由车船公司统一管理,划拨管理费、油费、修理费、保险费经审计部门审计,哪个部门用车打电话去车管公司约,随约随

用,公车只要不归单位、不归个人管理,至少公车私用就无市场。

——保留必要的公车,其余的社会化。

——公务用车市场化,按照职务不同限定公务用车费用,超出部分自理。车辆由出租公司或是其他市场化的单位提供。

——建立统一调配中心,交由社会专业运输团体承办,由纪检监察部门审核,向社会公开每月支出额并接受社会监督。所有公车贴上专用醒目统一的标示及监督电话,一旦公车出现在旅游景点、桑拿娱乐色情场所等,让群众方便举报监督。

——公车全部改为社会化车辆进行管理。公务人员发放车补,但不发放现金。公务人员坐车,从上车记里程开始到坐车结束,司机与车辆管理部门结算。

(据人民网)