

新规密集出台 “紧箍咒”能否管住“公车乱象”

核心提示

从去年年底的“双18”限令,到今年年初的“公车限行”新规,再到最新的公车采购“自主品牌”限制,剑指“公车浪费”的新规在近期密集出台。公车改革是“三公”改革的重头戏,每年数以千亿元计的公车费用,一般占到全部“三公”经费的六成甚至更多。专家指出,看似习以为常的公车消费,实际上是变相的“车轮腐败”,大刀阔斧推进公车改革,大幅削减公车开支势在必行。人们关注,“紧箍咒”能否管住“公车乱象”?



新华社发

1 从源头遏“奢侈病”:自主品牌唱“独角戏”

工信部最新公布的《2012年度党政机关公务用车选用车型目录(征求意见稿)》,堪称“最给力”的公车采购目录。入围的400多种车型全部是国内自主品牌汽车,包括上汽、东风、一汽、广汽、奇瑞、江淮等主流自主品牌。

当下满街可见的“洋品牌”公务车也许将渐渐淡出人们视线,自主品牌汽车登场的这场“独角戏”将唱出怎样的新意味?

在长期关注公车改革的全国人大代表、湖北省统计局副局长叶青看来,此次目录发布是对去年底“双18”限定的一种推进和细化,“是给公车采购环节再念一道‘紧箍咒’,从源头遏制公车浪费”。

去年年底,工信部发布《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》明确要求,申报公务用车目录的轿车发动机排气量不超过1.8升,价格不超过18万元。

“‘双18’限令实际是把一些豪华、大排量车挡在公车采购门外,而自主品牌目录则是把‘钻空子’的空间压缩得更小。”叶青说,“自主品牌汽车至少比同档次合资品牌便宜2万元,使用中累计保养、保险等费用还能节约更多,全国公车加起来可能就是上百亿元。”

汽车业内专家钟师也认为,公务用车必选“国货”,是治愈当下国内公车“奢侈病”的一剂猛药:所有入选车型,全都符合1.8升、18万元的限制,杜绝了外资豪华品

牌车,实际上也刹住了公车“攀比风”。当然,“自主品牌”的发展,不能仅靠政府的“扶持”政策,最重要的还是靠增强自身的核心竞争力。

乘用车市场信息联系会秘书长饶达表示,下调公车采购标准的空间还很大,“以目前自主品牌产品水平,10万元至12万元的产品足以满足日常公务需求”。

奇瑞汽车新闻发言人金弋波认为,此次目录变化显示了中央对于遏制公车浪费的决心:“自主品牌其实早已进入政府采购目录,但由于一些地方政府的面子心理,实际采购自主品牌公车的比例很低,远远没有达到50%的规定。”

2 告别贪大求洋:“国货”公务车推动清新政风

“多年来公务车采购一直维持着‘国产’这一模糊定义,实际上市场却一直被‘国产’的合资品牌垄断。新的目录规定了公务车采购不仅要国产,而且明确要选国内自主品牌,一开始是觉得有点意外,但仔细想想不仅很合理,而且感觉有点‘迟到’。”汽车行业专家贾新光认为,经过10年超高速发展,中国不仅是世界第一汽车市场,更是第一产能大国,如果公务车都不用自己的品牌,那是“汽车大国的遗憾”。

复旦大学社会学学者顾晓鸣教授说,即使在市场经济最发达的国家,只要拥有汽车工业,大多选择本国品牌作为公务公车,这是“国际惯例”。在韩国,不仅是本国公务车,即使驻外使领馆,用的也是“现代”车。当然,如何在未来的政府采购中避免地方保护、形成公平竞争氛围也值得关注。

专家认为,公务车限购“国货”,带动了三大示范效应。

第一,是对于自主品牌的扶持。目前国内车市出现下滑趋势,自主品牌首当其冲。贾新光分析,目前国内自主品牌汽车市场份额已经从40%萎缩到30%左右,公务用车用“国货”,对自主品牌是一种扶持,“目前全国乘用车年销量超过1400万辆,公务车仅百余万辆,与其说是对自主品牌业绩上的拉动,不如说是一种带动作用,对发展汽车自主品牌很重要”。

第二,促进节能减排。上汽乘用车副总经理蒋峻说:“目前自主品牌产品中,排量车是主流,而且一些自主研发的混合动力、新能源等节能汽车也将陆续进入政府采购目录。告别贪大求洋,转向绿色节能,政府公务用车的选择对大众消费示范

作用强,对社会带来的长期影响不可估量。”

第三,推动清新政风。多年来,公务车的档次,暗示着官员级别、社会地位,已经潜移默化成一种社会惯性思维,不仅造成公车攀比的歪风,还直接带来了浪费。

企业家项先生说:“原先我开奇瑞车,政府的大门很难进;后来我换了奥迪车,发现政府大门畅通多了。我常想,如果倒过来,领导干部把坐的奥迪车换成奇瑞车,结果会是怎样?也许不仅是行政成本成倍降低,政府部门的形象也会改善。”

华东师大社会发展学院教授文军说,推动“国货”成为“官车”,一些官员把特定档次的车当做待遇差别的观念就会慢慢淡化,对推动清新政风、改善政府形象都有好处。

3 削减公车开支:向“车轮腐败”开刀

国家对于公车改革的力度前所未有,这表明中央政府对“车轮腐败”开刀不手软。但推进多年的公车改革并非一蹴而就。

第一,“硬约束”要执行到位。“历年来其实对于公车采购、使用等各环节都曾出台不少规定,但问题在于有些是规定本身不严密,更多的则是没有严格执行。”叶青说,应该建立起更具操作性的细化规定,囊括各种用途、各级别干部的公务用车,防止搞出“双重标准”。

第二,注意封堵漏洞。一些如低买高配、二次升级,以“上级领导接待专车”等各种名目购买超标车辆,下级企业购买超标车供上级机关“借用”等“钻空子”行为都要杜绝。公车改革方案应该“阳光化”,公众监督是推进公车改革不可或缺的一环。

第三,管住增量更要推进减量。根据最新公布数据,2011年中央国家机关一般公务用车数量减少1442辆,减幅达37%。这对于各地各级机关治理公车、压缩“三公”消费无疑起到表率作用。专家指出,目前新出台的降低新购车辆标准,是控制了增量一端;把新购公车的成本有效降低,要真正大幅降低公车经费开支,只有将公车总量降低。

文军教授认为,公车使用的监管不仅在于采购环节,整个使用环节同样应该管起来,公车私用、公车滥用的情况,公车能耗高的问题,都应该引入公众监督,才能有效遏止“车轮腐败”。

据新华社

■时评

公车采购进步了,公车改革呢?

□羊晚

工信部日前公示了今年公务用车选用车型目录(征求意见稿),入榜400多款车全部为自主品牌。

奔驰走了,奔奔来了。这一变化,堪称新公务用车选用车型目录最大的亮点。资料显示,今年政府采购规模将首次超过一万亿元。应该说,除了政府部门,没有任何一个组织机构,能有如此庞大的消费支出规模。所以,庞大的政府采购规模,已不再是单纯的财政支出问题,同时也成了重要的宏观调控手段。

政府部门并非仅仅是一个出台政策的地方,放在一万亿元采购和消费规模的背景下,其更应该成为相关规划的有力执行者,并且以此引领整个社会的消费模式。因此,公车采购锁定自主品牌产品,称得上是一次务实的转身。

对于自主品牌,如果把相关政策扶持看做一个准入口,那么政府采购就是自主品牌的一个重要市场出口。发展壮大自主品牌,仅仅靠活跃的市场入口显然不够,更重要的是要有顺畅的市场出口。

当然,如果放在公车改革的背景中观察新的公车采购目录,其在亮点突出的背后亦不乏一定的局限性。事实上,一直纷扰不断而又踌躇不前的公车改革,并没有遏制住公车数量的增长。公车数量至今扑朔迷离,公车消费之巨已饱受争议。

花好纳税人的每一分钱,是政府行政应该秉持的原则之一。由此,政府采购至少需同时关照到两个方面:一是在引导经济结构调整和宏观调控方面的深远意义,二是严格控制行政成本。不能因为宏观意义的诉求而忽视了纳税人的权益。所以,公车采购转向自主品牌产品固然是一种进步,但是,新增公车的正当性却需要改革予以回应,不能因为是自主品牌产品,就可以轻易增加。