

# 经费减了 效率高了 风气正了

## ——江西新余公车改革两年间

本报记者 赖永峰 刘兴



4月10日,江西省省直机关公车改革取消车辆拍卖会现场。本报记者 刘兴摄

2014年1月1日,江西省公车改革“破冰”,新余市率先启动市直机关事业单位公务用车制度改革,全市涉改的288个单位,毫无例外地没有了固定公车。在取消公车的两年间,这里的公务员们生活和工作都发生了哪些变化?群众反映如何?近日,《经济日报》记者来到新余进行调研。

### 现场——办事员的“烦恼”没了

4月7日早7点30分,尽管天空飘着蒙蒙细雨,但在新余市城北仰天岗革命烈士纪念碑广场上,依然能看到晨练的市民,旁边的仰天大道上不时有汽车驶过。此时,家住绿景水岸小区的胡翠正驾驶自家汽车去上班。从2005年考取公务员被录取到新余城管执法局至今,胡翠已经工作11年了,目前她在局办公室负责公文管理、后勤、会务等方面工作。

7点50分左右,胡翠顺利抵达办公室。和往常一样,她进门第一件事是打开电脑,登录新余市政府数字化综合办公平台,进入公文管理,查看待处理的文件。“以前局里给办公室配了一辆公车,每天需要开公车去市委公文交换站取文件。”胡翠一边点击着电脑一边对记者说,“2014年公车改革开始的时候,车子和司机都没有了,都是自己开车拿取文件回来。去年1月,运行了25年的市委公文交换站也停用了,非涉密文件一律通过数字化综合办公平台流转,正式告别‘跑腿时代’”。

记者了解到,车改前,胡翠负责局里8辆公车的管理工作。“我为这项工作可算是伤透了脑筋”。胡翠无奈地苦笑:“车辆的油耗、维修、交通违章、用车调度、驾驶员安全培训统统都得管,占用了我一半以上的工作时间,特别是每次单位组织公益活动,要先筛选一遍哪些车辆当天没有出行任务,然后统计参加活动的人数,再通知每一位同事坐哪一辆车,有时因为工作疏忽,忘记通知个别同事,还会引来一些怨言。”

“取消公车后,司机和车辆管理的职责不复存在,单位需要用车,只要到新余市公务用车服务中心签合同就行。”胡翠指着办公室角落上的沙发说,以前单位虽然有8辆车,如果科室需要用车,要先向办公室申请,有时很难满足多个科室的要求,就只能拼在一起。“两年前的这个时候,这里坐满了等待派车出去办事的同事,现在回头想想,多耽误时间啊。”胡翠告诉记者,现在只要是在市区范围内办事,同事们都会自己开车或骑车前

往,没必要再等,这无形中提高了办事效率。

### 经验——坚持社会化、市场化和货币化改革方向

纵观全国各地车改,都绕不开补贴如何发、车辆如何处置、公务用车如何保障、纪律如何约束等问题。在探索社会化、市场化和货币化改革方向的机关事业单位公务用车制度改革中,新余市“摸着石头过河”,逐步走出一条新路。

推行货币化方向的车改,钱从哪儿来是最大难题。“新余的做法是,从原有公务购车费用中拿出一部分,从各单位原公务用车开支中扣除一部分和压缩的‘三公’经费中抵扣一部分,从现有公车处置款中划转一部分,以此来统筹公务用车补贴,大幅减轻了财政负担。”新余市政府副秘书长、车改办副主任傅水珠介绍,关于补贴,采取近程货币化、远程市场化的方式,市域范围内的公务出行由个人公务交通补贴包干,市域外的公务出行及市域内单位的维稳处置、抢险救灾、执纪执勤执法等费用则由单位公务交通专项经费包干。

检验车改成功与否,很重要的一点就是看行政效能是否提升了?不能因为改革而影响公务,更不能因为改革而耽误发展。记者在新余市调研中听到一些“怨言”。比如,车改后,事多的部门因为经常要开着私车出勤,要比清闲的部门“吃亏”;办事员经常“跑腿”,车补却比天天开会的领导少;有些县区副职领导因为取消了公车,而不太愿意下基层等了。

对于这些“怨言”,傅水珠有着自己的见解。“将车改当成‘懒政’借口,是思想上出了问题。难道不车改,就没有‘懒政’现象了吗?车改不是要把干部搞得灰头土脸,而是为了节省行政开支,优化党风政风。车改不是发福利,那种‘反正交通补贴已经发到手,省下钱归自己’的想法根本就是错误的。”傅水珠告诉记者,

新余市一方面坚持从工作需要出发,对公务交通补贴进行细化,根据干部职级、工作岗位、性质等,制定了10档弹性补贴范围,做到“一人一补”,补前公示,公示完成经核定后,由代发银行逐月划拨到个人车补公务卡,只能在市域内装有特定刷卡机具的场所用于交通出行消费,除退休、调离本市工作外均无法提现,打消一些人借车改打掩护当“甩手掌柜”的念头;另一方面,通过相应的制度设计加以防范,严格岗位管理、考核和责任追究,同时加强舆论监督和群众监督,确保公务员不能懒、不取懒,更好地履行责任、服务群众。

“自实行公务用车制度改革以来,我们严肃公务用车改革纪律,陆续开展了不在岗领取车补专项检查、违规使用公务用车明察暗访、违规租用公务用车等监督检查工作,切实保障公务用车制度改革落到实处。还引入第三方对干部进行绩效考核,前一阵子就有干部因为考勤不合格,取消了两个月的车补。”傅水珠说。

公车取消后,公务用车如何保障?傅水珠介绍,新余市参改单位公务用车有两种保障方式:一是成立公务用车服务中心和全市统一执法执勤用车托管平台。由市投发公司组建市场化的市公务用车服务中心,为全市各单位提供省市内外公务出行的租车服务,市域内单位集体活动、重大公务接待等一般公务用车租车服务。同时,对保留的必要执法执勤、机要通信、应急公务用车及按规定配备的其他特种车辆进行集中统一管理,所有执勤执法车,只能是有执法权的单位经严格审批后才能租用,且只能用于执勤执法;对留在单位的献血车、环卫作业车等特种作业车辆,安装定位系统、喷涂公车标识,加强监管。二是大力发展公共交通、倡导绿色出行。在市内所有出租车、公交车上安装个人公务交通补贴公务卡刷卡机具,为市域内干部公务出行提供方便。未参改单位公车则按传统方式保障公务,所有车辆安装定位系统、喷

涂公车标识,加强监管。此外,采用PPP模式,积极筹建自行车有偿骑乘系统,设置若干网点,方便市民及公务人员绿色出行。

### 成果——改革的溢出效应正在显现

实施车改以来,新余的公车使用不仅发生了巨大变化,而且公车改革还成为撬动其他改革的一个支点。首先,公车改革大大缩减公车经费,遏制了“车轮上的腐败”。新余市委书记刘捷告诉记者,以往“三公经费”中,公车费用一直占大头。车改后,新余仅市直单位每年就可节约公车经费支出28%以上,节约行政成本1500万元左右,仅在公车运行方面就直接节约500万元左右,节约率达9%,车改后全市节约行政成本2800万元左右。

其次,公车改革带动了预算和人事制度改革,使政府用钱、用人更加规范。车改前,新余每年公车预算经费为1000多万元,但在当地,一辆公车每年的司机工资、修理费、过桥过路费约为8万元至10万元,800辆公车就是近8000万元。“这钱从哪儿来?全部是从工作经费、摊派、小金库里来。通过车改,我们把这个问题解决彻底解决了,使预算更加规范合理。”傅水珠说。

据刘捷介绍,通过减少用车费用,不仅降低了行政成本,有效改善了支出结构,集中更多资金用于发展和解决民生实事,而且通过取消一般公务用车,还切断了一些不良利益链条,封堵了各种漏洞,对推动党风廉政建设具有积极作用。比如,新余以公车改革清退部分公车司机为契机,加快了政府清退编外临时用工的步伐。据了解,车改前,新余市政府机构有编外临时用工5000多人,其工资都是从工作经费中解决。通过改革,新余共清退1500多名政府临时用工,其余都转到劳务公司,通过劳务派遣或政府购买公共服务的形式使用。

调研中记者还发现,公务用车改革不仅没有影响工作,反而促进了领导干部工作作风的转变。不少受访群众表示,车改后不管是科级干部还是县级领导,一样同老百姓挤公交车、打出租,还有一些领导干部经常用私车去办公事。大多数基层单位反映现在来办办事的人多了,坐车“走马观花”的人少了。广大干部下基层搞服务既讲效率,更讲效益,呈现出几件事一天办、几个问题一次办的良好局面。

“这次车改一方面撬动了大家的思想,坚定了改革的决心,凝聚了改革的共识,转变了干部群众的思想观念和行为习惯,为全市开启一系列改革奠定了思想基础;另一方面,通过车改也积累了一些改革经验,为推进改革创新先行先试示范区建设,探索了路子、开好了局、起好了步。”刘捷说。

据四川省公开信息显示,2015年12月15日,四川省级机关公车改革开始进入具体实施阶段,各参改单位开始陆续封存停驶取消车辆,2016年6月底前,除地处藏区的甘孜、阿坝和凉山州木里县外,全省其他市(州)、县(市、区)将基本完成党政机关公务用车制度改革。

“公务用车改革是一项新工作,我们希望以后及时发现此前没有想到的问题,并对其进行持续完善。”四川省发改委主任唐利民说。当前,四川公车改革依然在前行的路上,交通费用节约可控、车辆管理规范透明、监管问责科学有效的新型公务用车制度正在全省推广。

### 公务自行车受欢迎

本报记者

4月21日上午9点,记者来到四川省机关事务管理局,只见“管理局自行车停放处”指示牌下,规范停放着20辆统一编号的“飞鸽”牌自行车,有直杠的男式车10辆和斜杠的女式车10辆。这里是四川省级机关率先推出公务自行车制度的单位之一。

需要用车的工作人员要先填写一张公务自行车借用登记表,之后方可借车上路。按照上午10点出发计算,从省机关事务管理局到省地税局,算上办事的时间来回骑车不到一个小时,如果选择开车出行,仅单边行驶时间就需要半小时。“绿色出行避开了拥堵,节约了时间,这感觉非常好。”曾借用过自行车的工作人员帅师明如此评价。

根据省内一些已经推行该制度的单位推算,20辆自行车按照每天共计20次的利用率来算,每天可节约汽车汽油、停车费、折旧费、保险费摊销等成本六七百元。全省共有6万多家公共机构,如果平均每家配备5辆,就是30万辆;如果配备10辆,就是60万辆。

这是四川省推行公车改革后,公务自行车“在路上”的一大举措。

事实上,“绿色出行”的理念早已在四川不少区、市、县普及。南充市政府办公室早在2012年11月就统一采购了50辆“永久”牌自行车,男式35辆,女式15辆,投入使用的前3个月,每天节约公车出行燃油费支出400元。成都市温江区是四川最早大规模配备公务自行车的地区,320辆公务自行车的投放和336个锁柱的建立,保证了当地实现“一公里步行、三公里骑车、五公里坐公交、十公里开车”的绿色出行目标。

### 划定红线推进改革

在四川,同样“在路上”的还有不少贴着蓝色“公务用车”标识的汽车,尤其是在省委、省政府办公地点附近,贴有这样标识的车更是常见。

按照中央要求,四川省公车改革总体方案明确,取消一般公务用车,保留必要的机要通信、应急、特种专业技术用车和符合规定的一线执法执勤岗位车辆及其他车辆。省级各部门保留机要通信和应急用车最多不超过5辆。

为确保公车改革顺利推进,四川省委、省政府在2014年10月成立了四川省公车改革领导小组,当年底,21个市州、181个县(市、区)、203个省级参改单位全部成立了公车改革领导小组或工作组,明确责任分工。

早在2014年11月,省发改委就组织完成公车改革信息统计系统,随即组织召开全省公车改革涉及的人员和车辆信息填报培训会。按照中央规定的全省整体节支率和省级机关节支率应达到7%的要求,坚持从严从紧、应改尽改的原则,严格界定参改机构范围、人员范围、车辆范围,不触碰政策红线。2015年12月25日,省级机关各参改单位统一封存停驶取消的车辆。并委托第三方专业机构,从12月28日开始,登门为200余家省级参改单位保留的车辆张贴“公务用车”标识。除涉及国家安全、侦查办案等有保密要求的特殊公务用车外,执法执勤、机要通信和应急用车都统一张贴了标识。省级机关公车改革取消的1800余辆公务用车,按省政府要求进入省公共资源交易中心交易平台面向社会实行网络公开拍卖。

按照计划,四川省省级机关公车改革取消车辆第五批207辆车,于4月25日分为21组在网上展开竞价。此前4次拍卖共成交594辆,每批次在线参与竞买达1000人以上。随着拍卖组织工作的不断完善,目前省级机关正按每10天1批、每批160辆以上的进度抓紧取消车辆处置。

### 根据实际情况及时调整

“控车”不代表“无车”,由于四川省幅员面积较大,区域发展不平衡,且偏远地区山高路远,因此四川公车改革也在根据实际情况进行调整。“比如,甘孜州、阿坝州、凉山州这些少数民族地区的改革将根据实际情况展开。”唐利民说,对于出差、下基层以及调研用车会有相应的保障。

既然是摸着石头过河,总免不了会遇到一些问题。四川省机关事务局车辆管理处相关负责人告诉记者,公车改革后,还需要针对各地保留车辆信息化建设、公务用车信息化管理平台方面加强建设,在公务用车配备更新、运行维护、派遣使用等方面建立高效、科学的工作流程。

“下一步,四川将从深入推进市、县一级党政机关公车改革、严格保留车辆管理、建立公务用车使用管理情况通报制度和监管机制、做好相关政策衔接、有序推进事业单位公车改革等5个方面做好工作部署安排,确保公车改革向纵深推进。”四川省机关事务局车辆管理处相关负责人表示。

“随着经济社会发展,交通环境会逐渐改善,公共交通会更加便利,公务出行将有多重保障,我们对公务用车制度改革充满信心。”唐利民表示。

## 浙江温州车改4年来探索出“拉开车补差距”等做法,并适时调整改革方案——

# 及时弥补漏洞 确保改革成效

本报记者 张政

在全国陆续推进的公车改革中,浙江温州先行先试起步较早,也因“大刀阔斧”备受关注。

温州市于2012年4月正式启动公车改革。当时,该市下发了《关于温州市市级机关公务用车制度改革的实施意见》,专门成立了市公务用车制度改革领导小组办公室。根据温州市的车改方案,取消包括厅局级正职在内的所有市管干部用车,除省管领导干部、医院学校、公安、检察院、法院、国安、劳教所等执法执勤公务用车以外,所有公车全部拍卖。记者了解到,这次公车改革涉及温州市106家行政单位、207家事业单位,12000多人。约有1400辆公车被拍卖处置,约占公车总数80%。留下了约300辆的执法、执勤车,也全部做了喷涂公车标识,并建立GPS监管系统做跟踪管理和监督。另外还有200余辆车进入该市交运集团组建的“公务用车服务公司”,为市级机关远程和应急公务提供租车服务。

在公车改革中,温州按照“近程货币化补贴、远程市场化租车”的思路,在全国首创了“拉开车补差距”

的做法。根据各单位日常用车“使用率”以及不同岗位的用车实际,从正县实职到科员、办事员共分三大类7档,拿最高补贴的人每月3100元,最低的每月300元。这部分钱被统一打入每个人的“市民卡”中,用于跟交通有关的支出,不可提现或挪作他用。

如今,4年过去了,温州市的公车改革改变了广大公职人员的观念,现在局长们自驾出行已成习惯。在温州,大家普遍认为公车改革从大方向上看,符合干部廉政建设的要求,也如群众所愿,是大势所趋。

但记者采访中了解到,温州车改采用“一刀切”的方式,一定程度上虽然遏制了以前泛滥的“公车私用”,但在实际操作中,也出现一些漏洞。据温州市机关事务管理局局长吴高宏介绍,公车改革的初衷之一是节省行政开支。原来一辆公车一年的费用至少要十来万元,现在算下来,每年财政节省大概17%左右。但从记者采访的情况看,一些单位打出的“账单”并不尽如人意:对于财政核定的交通费用,有的单位超支过多,有的

提前数月已悉数用光。由于补贴发到个人手中,不少人将此作为福利,下乡督查和调研的工作能省则省了。

针对这种情况,温州这几年也做了调整:每个单位可以从车补总额中提取10%自行设定“共同基金”,相当于每人每月从车补中预留200元,统一存入市民卡中心的公司账户,用于那些外出较多岗位的公务用车费用,年底一次核销,剩余部分再按人头均分。

针对温州公车改革的经验和其中存在的不足,吴高宏向记者坦言,有些做法不错:比如温州在公车改革中规定以参改单位为责任主体,由单位把所有车辆手续清理齐全后一次性交车拍卖。无论哪个单位,何时封车何时领车补,只要有一辆车手续没办好,整个单位的人都拿不到补贴。这样“一把手”压力较大,工作进程就加快了。但也有些做法不妥:比如温州车改提出的原则是“近程货币化、远程市场化”,实际上温州市将提供用车服务的任务交由国有市交通运输集团组建的公司“垄断”,而没有真正市场化,所以4年运作下来,财政亏损

1000多万元。

为此,吴高宏说,今年温州原有政策将按照中央和浙江省对此次改革的要求,进行调整规范。据他介绍,按照要求,今年参改单位囊括各县(市、区)和乡镇街道,党政机关全员“一视同仁”。车补在市层面分四级:科级1690元、处级1040元、科级650元、科级以下500元。县(市、区)可能根据岗位需要再细分为五级。“一方面随着这几年人员编制增加,今年车补发放的人数至少多出2500人。再加上这轮车改从上下标准严格,所以这次温州车补下降幅度会比较大。”吴高宏说,考虑到要保障公务用车,让出行更加方便,温州市将建立集中平台,完全走市场化的路子。下一步要通过招投标方式引进多家公司,开展分时租赁,让使用者像用公共租赁自行车一样,市民卡一刷就开车。同时,还想围绕车改开通“定制公交”与之配套。

据悉,温州市公车改革的新方案已经完成,目前正在走最后的征求意见和批准流程。按照计划,今年8月1日正式实施。