■責任編輯：趙漢東 ■版面設計：鄭世雄 2015年1月8日(星期四) 香港文匯報WEN WEI PO

公車改革動真格 部委過百輛減至「個位數」

官員上班搭地鐵 機關司機臨分流

【編者的話】歷時近二十年、經過多番試點卻一再夭折的內地最嚴的公車改革終於取得突破。據了解，目前北京的中央和國家機關已基本按期完成中央部署，各部委動輒幾十甚至上百輛公車已削減到「個位數」，只供副部級及以上待遇的機關黨組成員使用。在《中央和國家機關公務用車制度改革方案》出台後，「車改」基本構架已出，剩下的問題是在推行時如何完善有關細節問題，處理好因車改而出現的矛盾。本報連續兩天爲讀者探討此次最嚴的公車改革對政府官員及其相關人員的影響，對中央和地方機關轉變職能的重要意義。

本報了解到，目前在北京的中央和國家機關已基本按期落實中央部署，原有的幾十甚至上百輛公車已削減到「個位數」，只供副部級及以上待遇的機關黨組成員使用，其他車輛已全部封存。在京公務員紛紛感歎，這場「史上最嚴車改」確實是「動了眞格」。而在改革風暴下，有不少官員的生活發生變化，有些「十幾年沒坐過地鐵」的司長開始用公共交通通勤，而數千名機關司機則面臨「分流」，正焦灼等待最新安排。

■香港文匯報記者 王玨 北京報道

■中央機關大院裡被封存的公車。 王玨 攝

「看到部裡大院停了一排又一排封存的公車，確實感覺中央的這次車改是動了真格。」一位不願透露姓名的中直系統司局級官員對本報介紹，自去年12月中旬開始，他所在單位封停了所有局級及以下幹部的專車，包括他本人坐了好幾年的帕薩特。他說，儘管中央文件已於早前幾個月下發，自己對此也有心理準備，但那一天最終到來的時刻還是有些不習慣。

十幾年首坐地鐵上班

據他透露，目前他家裡只有一輛私家車，歸其夫人使用，「每天一大早，夫人開車把我放到西直門地鐵站，我坐地鐵上班。說實話，好像真的是十幾年來第一次坐地鐵。」這位官員說，對於以後的通勤和公務出行，主要依靠公共交通了，因為北京的限購政策，私家車不是想買就買，而且長期以來公車車接車送，自己一直沒有考駕照，他笑稱，「我快五十歲了，不知道是不是最終還要去駕駛學校考個牌！」

據了解，按照中央統一部署，目前中央機關和國家部委基本已經嚴格按期完成公車改革，單位公車已經從幾十甚至上百輛削減成「個位數」，只用於享受副部級及以上待遇的機關黨組成員使用，而其他車輛則一律封存。封存的公車將根據中央要求，由公務用車主管部門委託中介機構進行資產評估，然後以評估價作為處置基準價，採取公開拍賣等方式進行公開處置，並把處置結果向社會公開。目前，封存工作已經完成，具體處置方案仍在研究中。

杜絕「開公車拿車補」

有關知情人士介紹，此輪改革波及面甚廣。此前，儘管在京部委「三公」消費管理嚴於地方，但依然有為數不少的中央機關正職司局長擁有專門配車，直到這次「一刀切」，被全部收回，基本杜絕了民眾擔憂的「既拿車補又開公車」的可能性。國務院某下屬機構的一位公務員說，近幾天曾在地鐵站遇到他們的司長，他還沒來得及辦「公交一卡通」，手持一次性車票非常不熟練地在地鐵出口刷卡出站，「看見我，司長憤憤地說，地鐵不是漲價了嗎，怎麼還這麼多人……」

■在車改後，北京有局長十多年來首次要坐地鐵上班。圖為北京地鐵五號線昨日擠滿乘客。 新華社

據悉，目前，絕大部分中央機關和國家部委已經按期「交卷」，但其下屬事業單位以及北京市黨政機關還未大規模開展車改。根據中央車改「時間表」，中央事業單位和地方黨政機關應在今年年底之前基本完成公車改革。專家認為，本次車改最大亮點是自上而下，先從吃財政飯的中央機關單位改起，中央先行改革能起到示範效應，但由於各地區情況差異大，地方落實改革更需要創造性，結合實際進行探索。

■北京的中央和國家機關的公車數量已由原來的上百輛削減到「個位數」，部分公務員失了「公車」要改坐其他車輛上班。圖為北京長安街出現車龍。 資料圖片

多數公務員歡迎「車改」

據悉，早在此次方案制定前，已有相當數量中央機關和國家部委進行公車改革試點，局級及以下官員及公務員一律取消公車。為港人熟知的原外交部發言人、現禮賓司司長秦剛，經常乘坐北京二號線地鐵前往朝陽門外交部上班，多次被記者偶遇。而本次車改取消大部分公車，並按級別發放「車補」，不少原本「沒車也沒錢」的公務員對此表示歡迎。

「車改後每月多了幾百塊錢，是好事。」一名國資委處級官員對本報介紹，早在多年前，作為第一批試點單位，國資委已經進行公車改革，所有司局及以下公務員都沒有公車使用，部裡每月適當發放「車補」。他透露，此前處級是500元，在這輪改革中，按中央規定能多拿300即800元，這個補貼已在今年一月初首次打進了工資卡。

根據去年七月下發的《中央和國家機關公務用車制度改革方案》，參改人員包括在編在崗的司局級及以下工作人員。「車補」標準為，司局級每人每月1,300元，處級每人每月800元，科級及以下每人每月500元。

原本就沒公車坐 欣喜拿到「車補」

一位供職於住建部的公務員也向本報稱，他們是去年12月拿到第一次「車補」，頗為欣喜，因為以前車和錢都沒有，出去開會、辦事都自己解決。由於住建部所在地並不毗鄰地鐵站，他們出行大都打車，或者開自己的車。他並介紹，住建部司長也早已沒專車，但以前進行公務活動，按規定可以向部裡車隊預訂調劑的公車，無奈僧多粥少，經常要不到，遇到幾個人一起出去又很着急的公務，有的司領導就當司機，開私家車帶他們走，「很多人都覺得公務員公車私用，其實我們已經『私車公用』很久了，現在多了一筆車補，挺好。」

■這次車改被封存的車輛的處理，公開拍賣會是其中的一種渠道。 資料圖片

■公務車改革的推行可杜絕公務車被濫用或私用。 資料圖片

每裁一輛車年省十餘萬

此輪公車改革中，司勤人員是受影響最大的群體之一。目前絕大部分中央機關和國家部委已經封存不合規定的公車，其原屬車輛司機已實際上處於「失崗」狀態，正憂心等待單位最終「分流方案」出台。不過據大致測算，車改後，機關每撤掉一車一司機，每年省下的公款能買輛「寶來」車。

受影響司機有三種安置方案

一位在中央群團組織機關工作多年的司機告訴本報記者，自從去年年底公車封存後，該單位有近三十名司機已經回家等待單位安排。他說，除少數合同工，大部分是有機關編制的正式員工，據其初步打探，機關對他們大致有三種處置方案：提升為正科級別但內退（提前退休）；每月增加工資但內退；年輕者留在單位等安排。「應該大部分人都要回家吧，車都沒了，我們也幹不了機關別的活。」這位年近五旬的老司機說，車隊縮編，沒有年齡優勢的他壓力很大。在體制內開了那麼多年的車，突然要重新進入社會競爭心裡沒底，五十歲的年紀再擇業非常困難，但是徹底在家歇着又有些不甘心。

這位司機還透露，國家裁撤一輛公車，大致每年能節約公款十餘萬，「這裡面除了包含我們的工資、五險一金，還有公家車消耗的油錢、保養費等，一年下來差不多可以買一輛寶來車。」

目前尚沒有此次波及的司勤人員人數的確切統計數據。據初步估算，此番基本完成車改的包括中央機關和中央各部門、全國人大機關、國務院各部門、全國政協機關、最高院、最高檢、中編辦直接管理機構編制的各人民團體、群眾團體、各民主黨派中央、全國工商聯、中央和國家機關所屬參公事業單位等部門，失去崗位的司勤人員約有數千人。

去年七月下發的《中央和國家機關公務用車制度改革方案》規定，應根據保留公務用車的實際需要，合理設置司勤人員崗位，按照公開、平等、競爭、擇優的原則，在現有在冊正式司勤人員中採用競聘上崗、綜合擇優等方式確定上崗人員。對其他司勤人員，堅持內部消化為主，通過內部轉崗、開闢新的就業崗位、提前離崗等多種方式妥善安置，不得將其簡單推向社會。

中科院重組車隊將對外營業

多數中央機關和國家部委尚未出台正式的有關司勤人員處置的方案，但據了解，其大部分設想都是轉崗、提前退休、適當提高退休待遇等方式安置，也有一些部門採取了創新辦法。據悉中科院已將院部機關取消的五十餘輛公車集中起來，重新組建了一支車隊，今後將實現社會化、商業化運作，不僅中科院員工可以購買其服務，也將嘗試對外營業。

■車改亦使數千名機關司機「失崗」，他們正焦灼等待新的安排。 資料圖片