



2014年7月，中央啓動「史上最嚴車改」，並在今年1月2日交上答卷。20年頭頭的漫漫車改路，曾經數次重複在地區試點中引人注目，之後又石沉大海的輪迴，中央國家機關車改已立標杆，而各地方卻仍未見確定的方案公佈。新一輪地方車改能否破冰，車改能否順利踏上坦途仍有待觀察。

香港文匯報記者 何蕊、梁珊珊 武漢報道

中央車改立標杆 地方待破冰



車改的推行將有利湖北租用車市場的發展。網上圖片

廳官11年前炒司機籲車改 今終於看到「春天」



中央車改已經啓動，地方車改卻仍在醞釀中。葉青預測地方車改將集中在今年第四季度呈「井噴式」公佈。圖為武漢市漢口沿江大道夜景。通訊員鄒鑫 攝



葉青接受本報記者採訪。俞鯤 攝

研究財政學出身的湖北省統計局副局長葉青，在民間有着「車改第一人」的稱號。在武漢中南財經政法大學任教期間，政府預算和公車改革一直是他的研究重點，為推動公車改革，葉青自2003年調任廳官的第一天，就炒掉自己的司機，翌年首次當選全國人大代表後，堅持提案呼籲「公車改革」。

「葉氏車改」曾遇冷

葉青在接受本報記者採訪時表示，每月從單位領取1,200元「車補」，完全能覆蓋其公務出行開支。「官員用公車上下班，是一種恥辱」，但呼籲整整11年，3公里內走路，5公里內騎車，10公里則開車的「葉氏車改」，並沒有在官員群體中受到認可，葉青所在的單位只有兩名助理巡視員跟他一樣不用公車。

「葉氏車改」遇冷，他自己也成為官員中的另類，甚至因此不再擔任全國人大代表，也不再有任何陞遷的機會。但2014年《中央和國家機關公務用車制度改革方案》（簡稱《方案》）的出台，讓葉青看到了「公車改革」的春天。

地方乏監管車改廿年「掛空擋」

從1994年地方試點開始，內地公車改革至今已走過了20年頭，由於過於籠統且缺乏監管，各地試點多處於「掛空擋」階段，只敢動不前行。2006年，全國共有6個鄉鎮級公車改革試點採取了貨幣化補貼的車改形式，但到後來北

京車改試點又逐漸歸於「沉寂」。2014年前，多數地區推行車改實行的是「補貼制」，即車子回收，發放津貼，但最終大多失敗。

中西部地區的車改因為財政不寬裕，車改補貼低，最後在大部分官員的抵制下流產；而東部表面看來大部分取得成功，但卻是高成本、高「車補」來維持改革。

此番新《方案》的一大亮點在於規定了地方補貼標準的上限：一般地區不低於中央和國家機關標準的130%，邊疆少數民族地區和其他邊遠地區不低於150%，同一省區市內不同地區補貼標準差距不得超過20%。

去年7月《人民日報》刊文稱，在年底前，各地要制定車改方案並報中央車改領導小組審核後出臺，北京、湖北等地均放出消息稱將於當年底出臺車改方案。時至本月5日，北京市政府稱「京版」方案仍在制定中，將在年底前完成車改，而湖北至今未有相關消息發佈。

料「車改方案」第四季井噴式公佈

據媒體公開報道，目前僅山東省明確從今年2月1日開始車改；安徽省方案已上報國務院小組，正在審批中；遼寧省有望6月底前出臺具體政策；多數地區仍處於修改方案階段。「山東可能率先啟動，其他地方陸續就出來了，」葉青預測各地「車改方案」可能會在今年第四季度呈井噴式公佈，「目前各個地方都還在享受公車福利最後的時光。」

遲遲未啓動「冀多拿合法利益」



深圳去年公車改革，首批拍賣的100輛車公開展覽，市民實地看車挑車。資料圖片

唯一率先開始車改的副省級城市，5年來，杭州市的「車補」從2,600元漲到2,990元，葉青預計，杭州不會按照中央標準第一個進行「車改」。

「車改」有助緩解堵車

公車不怕堵車不怕油耗，每到上下班時段，接送官員的公車往返四趟中，兩趟是空車。若真的實行「車改」，上下班擁堵的情況定能有緩解。「但從目前各省不願出頭的狀況來看，這樣的堵車還要再持續一年。」葉青說道。

公車改革要踩好「制度的節拍」，《方案》出臺，「車改」基本構架已出，剩下的問題是各地具體「車補」金額以及如何處理「車改」矛盾的問題。由於早前部分開展「車改」的地區已明確副廳級及以下的幹部不得配備專用公車，因此正副局級幹部在補貼上是否有區別，也成為地方「車改」需要細化的細節之一。但從目前來看正副局級幹部是沒有區別的，葉青分析，關鍵是看哪個省首先突破，確定具體「車補」金額。

有公務員曾在微博稱按《方案》自己的車補比從前少了一半。之所以沒有省份願意頭一個公佈方案，是「官員會爭取合法利益再多拿一點」。2009年，杭州市成

要推行「公車改革」，除了關切官員利益，同時也波及「公車司機」這個群體。「以前本單位的司機都很尊重我，」葉青提到，他在提倡「車改」問題上的堅持，讓司機們很不高興，「現在連本單位工齡長的司機都（在改革問題上）與我爭辯。」

葉青曾嘗試開一天出租車，想知道公車司機是否有社會生存能力，離開機關後他們能不能去當出租車司機，這次體驗讓他覺得，在社會上打這份工的辛勞程度可能會令在機關開車的公車司機們很難適應。葉青曾在微博上向公車司機表達歉意，「中國的改革一定要付出代價！」

公車服務中心亟待市場化

2009年5月8日起，杭州市機關公務用車服務中心正式啟用。該中心留下近200輛，並在涉改單位原有的司機中挑選了60名司機到中心隊伍中。到2011年的兩年多，公車服務中心共出車14,493輛次，安全駕駛里程88萬公里，一年經營收入500多萬元，扭虧為盈。隨着油價上漲，公車中心倍感壓力。油價成為虧損的最大「製造者」，要維持中心的正常運轉，就不可避免地需要政府財政的補貼。

成本過高被詬病

政府無力承擔公車服務業務壓力的例子也發生在江西新余。2014年初，新余車改保留130多輛車用於新組建的市公務用車服務中心，統一安裝有明顯標識的號牌和GPS定位系統，防止公車私用，後因成本過高同樣被詬病。地方偏愛「公車服務中心」，多以消化一部分車輛與安置部分司機，減少車改所帶來的對司機的衝擊為目的。

的。但一方面需要承擔車輛維修、司機工資、管理費用；另一方面受制於市場上成本更低的租車公司，最終失敗。

葉青分析此類車改只能是「半截子」工程。他建議，「公車改革」全國鋪開後，一定要讓公車全部市場化。公車服務中心只能作為一種過渡形式。但儘管已有先例，仍有中央機關或地方表示會成立車隊，提供公車服務業務，希望探索新路徑。

「車補」非收入 拿錢坐公車是腐敗

公車實質上是執行公務時的用車，而不是非公務時的通動用車。公車的功能是保障公務活動的正常、高效運行。它應隨着公務而「動」，其存在不是為了保障「官」，而是為了保障「事」。公車補貼應按公務所需來保障，而不是按官位等級去捆綁，更不能變相異化為集體福利。

葉青強調，不能把「車補」當做收入，「車補」只是提前預支給公務員的出行開支，這個月也許不夠，下個月可能有餘錢。比如遇黃金周公務出勤次數少，就會有餘錢。有基層官員稱「車改」後會影響基層公務員下鄉工作調研積極性；下鄉開車，路況差對車損害大，花費將遠多於「車補」。他建

議縣一級應做區域規劃，比如將縣鄉以15公里為半徑的圈內為「車改」區，圈外為出差區。「車改」區由「車補」補貼，出差區算作其他經費。

內地的公車使用存在三個「三分之一」，即辦公事佔三分之一，領導幹部及親屬私用佔三分之一，司機私用佔三分之一。「車改」方案能否一舉消滅車輪上的腐敗？監管同樣重要。

「如果拿了錢還坐公車就是腐敗」，葉青說，「比如利益相關的企業給某官員提供車和油卡，可以計算該品牌的車在當地租金水平，折合成受賄金額，這些歸紀委管。」過去嚴打「公車私用」，現在應該嚴打「私車公用」。

中紀委：公車違紀是重災區

公車改革，改變的不僅僅是上班的交通方式，更是公車使用背後的觀念、作風。跟公車捆綁在一起的待遇，以及與之相伴的「官本位」思想，都決定了公車改革推進具有相當的難度。

公車違紀一直是全國各地查處的違反中央八項規定問題的「重災區」。根據中紀委發佈的「全國查處違反中央八項規定精神問題情況匯總」，截至2014年11月30日，在全國查處的73,332項違反八項規定問題中，涉及「違規配備使用公務用車」的為12,758件，處理人數13,595人，給予黨紀政紀處分人數3,786人。除「其他」類型之外，涉及公車違紀所查處的案件數量、處理人數、處分人數均在諸多類型中位居第二，僅次於「違反工作紀律」，佔比達17.4%。中紀委網站於1月6日通報了新年首周的157起違紀案件，其中公車私用問題仍然嚴重，十餘省市共通報21起涉及公車私用的案件。

杭州上調「車補」被質疑變相漲工資



杭州是2009年率先開始車改的副省級城市，上調「車補」被質疑變相漲工資。圖為內地一名司機為公務車貼上「公務車」標識。資料圖片

156家，參改人員6,000餘人。除未參與車改的公安局、檢察院、法院等，共上繳800餘輛公車。最初的補貼標準，最高可達2,600元，最低為300元，對於這個補貼標準，公務人員普遍認為不夠，杭州市再次上調副局級標準為最高2,990元，處級1,610元，科級920元，最低補貼為350元。

補貼金額成為社會關注的焦點，一邊是公務員認為「『車補』標準太低不夠用」，另一邊則是大眾質疑「這是否變相漲工資？」

中央國家機關的補貼標準公佈後，遠高於「國標」的杭州「車補」將不得不在《方案》期限內完成「車改」，也就是下調其「車補」標準。以廳官葉青每月1,200元「車補」的案例來看，現行「車改」補貼標準顯然不存在不夠用問題，不夠用的原因可能就是公車私用。

葉青分析，「車改」後再照原來不計成本的方式開車，公務員會捨不得。「若將私用也算進補貼，讓其淪為變相福利，那麼恐怕再高再多加補貼也仍然會覺得不夠用。」