

■后公车时代·考验作风

下去调研,有时要转好几趟车

取消公车考验干部作风,有领导出差常叫上有车下属

任何一项新政执行过程中,都会有问题逐渐显现,公车改革也不例外。比如乡镇公务员跑得多补得少,更甚者,下属私家车变成领导的新公车……

专家认为,这些后遗症恰恰说明了部分领导干部对公车的依赖症和坚决推进公车改革的必要性,先要扭转依赖公车的习惯,而后才能在执行中校正政策偏差。



车改后,下乡的单车干部多了起来。(资料片)



解决职工日常公务出行,有地方政府配备了公务自行车。(资料片)

■相关新闻

审批太麻烦租车没火起来

本报记者 范佳 万兵
陈玮 宋立山

在车改前,不少租赁公司都认定公务出行是块大蛋糕,也提前做了很多准备,但由于程序复杂等原因,目前租车办公尚未普及开来。

省城一家定点汽车租赁企业工作人员吴伟(化名)表示,他所在的公司平时以长期租赁为主,但目前公务用车主要以短租、临时性用车为主。“主要是日租,比如接送站;像下各市调研等也会需要车和司机,时间可能也就两三天。”吴伟介绍。

“从业务量上来说,占所有短租业务比例大约十分之一。”吴伟说,这个比例别看小,但是在车改前,“政府没有几个租车的。”但这个需求量和很多人曾设想的火爆场面有不小的差距,多家供省直参改部门定点汽车租赁企业均表示,车改之后,并没有之前想象的车辆需求井喷现象。

“现在车改大半年了,感觉起色不大。”济南一家旅游汽车有限公司负责人阎先生说。“大约每月十几台次的公务租车量。”另一家汽车租赁公司的负责人也表示这块市场行情一般。

据了解,不少租赁公司都预测,在众多的车型中,帕萨特、别克商务为热门车型,高端一些的考斯特也往往是一些机关单位在有集体考察活动时的首选。阎先生也提

前做足了准备,光是别克商务和考斯特就上了20台,总共投入700多万。但实际看来,这20台车一天可能只出两三辆。准备的7台轿车,在车改后半年的时间里总共出去了不到20个班次。

“倒不是不想租,程序太复杂。”某省直机关公务员王彬(化名)介绍,他们单位出差要想租车是有条件的,以机关整体名义举办的大活动,或者接待达到一定级别的高层领导才能租车,个人从事一般公务出差,只能乘坐公共交通,车费回来报销。

济南市市直机关一名办公室人员李云东(化名)也表示,即使能够社会化租赁,过程也很复杂。“需要用车的部门,要写明用车原因、目的地、使用时间、负责人等信息,交到办公室审核,然后要层层上报到分管领导,签字以后,由我联系租车公司,确定价格,经领导同意之后,再汇报给相关部门。”李云东承认,虽然请示领导复杂,但也有必要性,能够防止乱租车,价格也很透明。但是遇到急事,没办法走租车程序,还是直接开着私家车走比较实际。

省直机关的处级干部张明华(化名)也提到,虽然省里规定可以进行社会化租赁,但是具体细则没出台,不好把握到底什么价格合适,或者什么情况下可以租车。“所以出短差我们基本上就用私家车,只有人数多了,才会考虑租车。”

本报记者 宋立山 陈玮
万兵 范佳

包村科员跑得多
车补得省着用

文浩是我省东部某沿海城市县级市的公务员,长期在乡镇基层政府工作,车改之后,他有点小苦恼。他这两年一直包村,几乎每天都要下村,贫困村距离镇政府20公里,每天都要跑最少40公里,赶上森林防火等重大任务时,跑的地方更多,次数更频,日行七八十公里。现在没了公车,每月500元的车补跟实际的油费相去甚远,还不算私家车的折损。

“有的岗位花不了多少交通费,有的岗位需要自己贴钱。”文浩说,比如同样是两个基层公务员,在办公室里坐对桌,一个搞文字材料,一个下乡包村,每月都是拿500元车补。

临沂市一名县级公务员刘文华每月拿500元车补,由于工作性质,他要经常去村里调研。“村和村都隔得很远,转两个就得一下午的时间。”公车改革以后,刘文华的单位只剩下一辆公务用车和一辆一把手用车,其他人都开私家车办公。但是每月500块的车补,对刘文华来说,得“省着用”。“原来每个月开私家车油费也就两三百,现在得涨了一倍。”

即便是一些科级干部,在一些特殊的岗位上,也存在跑得多补得少的问题。平阴县某局公务员王晨鸣称,该局局长需要督导时,一天跑七八个乡镇,现在自己开车,也得跑两三个乡镇。

有的往下跑
不那么勤了

王昆成在我省西部某市政府工作,由于岗位比较特殊,他得以近距离观察到车改后一些副厅级干部的反应。在他看来,取消公车后,对领导的生活并没有造成很大的影响,刚开始那段时间可能有些不适应,但是用不了多久,就逐渐习惯了,有的领导自己开车,有的不愿意再买车,就跟家属拼一辆车,一起上下班。虽然没了以前的“特权”,但是拿到车补,上下班的油费足够了。

但是王昆成在工作中注意

到一个问题,车改在一定程度上影响到了领导下沉调研,尤其是一些不远又近的调研,既没有公车,又不能享受差补。如果是非常重要的调研,领导也不会计较,自掏油费也要去,但是是一些次要的调研,可能要往后推一推。

我省东部沿海某市公务员谢忱也发现,一些领导的调研确实变少了。以前到县乡调研,领导干部已经坐惯了公车,到哪里都方便,而现在没了公车,一时转变不过思想,有的领导出门之前会习惯性要司机打电话,总觉得自己开车去调研不像那么回事儿,所以个别领导往下跑得不是那么勤了,相反听汇报比以前更多了。

同时,有些下属单位往上跑得也少了。省直某部门的处级干部张明华说,“省里发了一套材料,让下属单位过来取,因为东西特别沉,需要他们开车,但他们却以没公车为由一直没取,拖了一个多月才顺便领走。”

张明华每月拿1040元车补,对住在市区的他来说,费用是够了。但是他发现,今年以来,出去调研的次数明显少了。“按照以往的安排,原本3月就得调研了,拖到了9月才去。”但他同时注意到,调研是少了,但也更实了,一些有迫切需要的重大课题,调研得尤其深入认真。“以前的确存在调研过多过滥的问题。”

张明华说,由于公务用车取消,公务员都必须坐火车或者大巴车出差,火车还好,张明华记得有一次坐大巴车,一下子六七个小时,到了地方还要再转车去县里,要到偏远乡镇转车次数更多,非常不方便。“特别累,基本上第一天什么事儿也不干了,从第二天才开始正式调研。”

在各市没启动公车改革以前,张明华到了目的地,下属单位就会派公车来接,但是17市公车改革完成后,下属单位公车也没了,有时会开私家车来接。“他们的油费也不便宜,从市里到县里,有的得近百公里。”他说,取消公车是大好事,不过后续出现的一些细节问题尚有待完善。

副局长能否搭顺风车
这是个问题

我省某县事业编制人员王源说,单位需要下基层的时候

很多,原来都有公车,谁去都可以。但现在车改以后,公务员每个月有了固定车补,因事业编制单位尚未参加车改,事业编制人员没有车补。但是每逢有公事外出,反而是公务员不愿意去,让事业编制人员去,因为他们有公车。

王源还提到一个有趣的现象,不少科室负责人往往是事业编制,但他们的分管领导是机关编制的公务员,不管是下去调研还是去市里开会,如果同时通知了科室负责人和分管的副局长,如何派车成了问题。科室负责人仍有公车,但副局长的公车没了,副局长到底能不能搭顺风车?这方面的规定尚不明确,如果搭车担心出问题,而如果让副局长开私家车在后面跟着,又太尴尬了。

王源说,后来类似的调研或者会议,有的副局长能不去就干脆不去了,如果必须参加,副局长就特意带上一个事业编制的科室负责人,以他的名义要车。

总被领导叫着出门
自嘲“新公车司机”

受访的公务员表示,车改后多数领导干部使用公车非常谨慎,虽然有些不习惯,但是不敢越雷池一步,担心被抓典型。有的领导无奈只能蹭下属的私家车。由于有车同时会开车,有的下属就经常被领导一起拉着出差,如此一来,下属就成了免费司机。

省直某部门公务员高春景最近就为这事苦恼不已,他和该厅一位领导同住一个小区,取消公车之后,领导也不愿意自己开车,而是搭他的顺风车。有一次,坐惯高档车的领导随口说了一句“你这车里味儿太大了”,高春景觉得很尴尬。

某省直机关科员赵顺正自嘲为“新公车司机”。赵顺正说,由于部门同事多是老家在外地的年轻人,有私家车的人少,他就是其中之一,没了公车之后,领导不论外出办公事还是私事,多会拉上他,自己心里一万个不情愿,但是嘴上却不好说什么。“领导住在大东边,我住大西边,一次让我送他回家,高峰期一个折返,太折腾了。”

(应采访人要求,文中人物均为化名)

■专家观点

无公车不调研是一种懒政

山东省社会科学院法学研究所所长于向阳认为,车改后的诸多后遗症,恰恰从不同角度体现了一些公务员特别是领导干部对公车的依赖和惯性,这更说明坚持公车改革的重要性,任何一项政策都有两面性,不能朝令夕改,先保证令行禁止,用坚决的执行力彻底扭转领导干部的公车依赖症。等不

用公车、少用公车,规范用公车成为普遍共识,内化为公务人员的习惯时,再逐步校正政策执行中的偏差。比如,可以针对一些特殊岗位,发放额外的补贴,保证政策的公正性。

对于调研减少的问题,于向阳认为,问题的症结并非在公车上,这显然是一种懒政怠政。要不要去调研,是由工作

需要决定的,而不是取决于有无公车,所以解决这个问题,板子不能打在公车上,而要从严密的考核机制着手。比如,根据领导级别、分管领域等因素,综合确定调研层级和调研次数,完不成任务,要有配套的考核措施。

本报记者 宋立山 陈玮
万兵 范佳