

2月10日,叶青拿到湖北省委组织部下发的退休通知,这位“另类厅官”开始了他的退休生活。

叶青最出名的,莫过于连续8年在全国两会上提建议,要求进行“公车改革”。上任湖北省统计局副局长第一天,叶青“炒”掉了自己的司机,自此开始了“叶氏车改”。当一个“另类”的官员,是自由更多,还是孤独感更强?退休之后的他,又将开启什么样的生活?记者近日采访了这位网民眼中的“中国最具个性官员”。

文/片 记者 郭春雨 李岩松

司机就是副局长

叶青,福建人,出生于1962年,中南财经政法大学财金系毕业。曾任武汉市武昌区政协副主席等职,2003年5月任湖北省统计局副局长。

在叶青的从政历程中,“车改”是其最浓墨重彩的一笔。

因为提倡车改,他被恐吓、被孤立,也被老家亲戚指着鼻子骂。更多人冷眼旁观:作为副厅级官员,叶青也要配公车,他自己改不改?

到统计局上班第一天,叶青就拒绝了单位派来的司机,用车改的方式率先“革自己的命”。距离近骑自行车,距离远就开车。后来有了共享单车,他基本上所有共享单车的会员——就连现在用的保温杯,都是共享单车企业给的赠品。

因为每次出差都是叶青开车,湖北省统计局就出现了一个特有的现象:副局长当司机,后排坐着处长或者科员。

为此,叶青身上还流传着几个“段子”:一次去下面地市出差,刚停车,接待单位的领导就迎上来,紧紧握着其他同事的手说:“局长您辛苦啦!”

等叶青停车回来,已经没人等候,最后得到保安好心指点:各个领导的司机都在某某房间里喝茶等候。最后,众人一脸尴尬地在司机房间里找到了正在聊天的叶青。

这样的事多了,局里有了个不成文的规定:凡是跟叶青一起出差的同事,到目的地后大家统一下车。下车先介绍:开车的司机是副局长。

建议多了“得罪人”

叶青看着不像个“当官的”。一副黑边眼镜戴在圆圆的脸上,总是笑眯眯的,不仅没有官威,甚至没有“官样”。

除了前副厅级官员的身份,叶青还是知名经济学家。从政之前,他是中南财经政法大学博士生导师。

身份变了,性格没变,还是一样敢说。除了车改,叶青的建议越来越多:建议通过政府单位停车场查官员的车牌号,看是不是有人开企业名下的车;建议查每一个售楼处,看官员买房是谁付款;建议登记每个官员的实际居住地,看房本是否为自己……

他不区分“经济学家叶青”和“副厅长叶青”,甚至在中央级的内参上实名接受采访,指出“统计造假”这样尖锐的问题。要知道,他可是统计局副局长。

叶青知道很多话自己不该说,但是他觉得在其位,不得不说。

“我学财经、学历史,我的知识结构决定了我提的建议就是要得罪人。”

想把自己写进历史

“学历史的人,都想把自己写到历史中。人就像星星,有些是流星,有些是恒星。流星一闪而过,但如果成为一颗恒星,就像孔子,几千年都在闪耀。”

在他看来,当更大的官,在历史的长河中算不上“痕迹”。如果工作平平,退休后很快就被忘了。如果为民服务,做了很多好事,那会被人民记很久。叶青说:“公车改革,是我在这个世界上留下的最重要的痕迹。”

叶青说,从政20年,他最珍惜的不是副厅的职务和待遇,而是保留了话语权:如果自己这颗星星能发光,那一定是公车改革和坚持说真话的光芒。

退休后的叶青获得了更多空间,他把更多的热情投注到自媒体中,除了日常的微博专栏,还拍抖音。他以经济学家的身份讲课、评论,视频播放量常常高达百万,成了“网红”。

作为叶青抖音团队的负责人,朱明创是叶青的“粉丝”。辗转要来叶青的电话,他鼓起勇气发了一篇“小作文”,希望能够说服叶青开抖音。“没想到,叶教授一点架子没有,很快给我回信。”朱明创说,自己算是追星成功,也感受到了专业的骄傲和被人需要的成就感。

朱明创的工作室在武汉东湖边的一个小村里。工作室是民房改造的,屋顶的一个角落用玻璃搭了一个天窗。叶青站在光下,微霜的鬓角被阳光染成金色:“很少有开天窗的屋顶,这样光能透过来,生活还是需要多一点光。”



叶青正在拍摄短视频。

被称为“另类厅官”的叶青已经开始了他的退休生活。那么,他怎么看待外界对自己的评价?“叶青”这样的官员能够复制吗?本报记者就相关问题与叶青展开对话。

叶青:“另类”是对我最高的奖赏

记者 郭春雨 李岩松

记者:对个人来说,从政到副厅级干部,算一种重要的痕迹吗?

叶青:是重要的痕迹。说实话,如果我只是作为一个大学教授提车改,别人肯定会认为是“羡慕嫉妒恨”。但2003年当了副厅长后再提车改,大家就相信我确实是“自己革自己的命”。所以当我要去从政,非常高兴。并不是因为想当官,而是我觉得公车改革可以实践了。

此后作为人大代表,连续8年以官员的身份去呼吁公车改革。有百姓说我是中国最“另类”的官员。“另类”是对我最高的奖赏,不是每个官员都能得到这样一个“头衔”。

记者:我看您的行程,退休后好像更忙了。

叶青:我把人生分为三个阶段。第一个阶段是求学,第二个阶段是工作。现在到了人生的第三个阶段,需要把前两个阶段的人生积累发挥出来,这是释放精华的阶段。我60岁退休,后面说不定还可以继续工作30年,现在我每一天都很忙。

记者:你最开始关注公车改革是什么时候?最开始提出了什么方案?

叶青:让我正式有车改想法,是1998年的大庆车改。1998年我在一次演讲中说,“哪一天我当了官,第一天就车改。”我到湖北省统计局上班的第一天,就提出了公车改革。当时局长问要怎么改?我说很简单:自购私车、一月补助500元、出武汉市实报实销,建议双轨过渡。局长说第二天回复我。第二天早上,他对我说,“就这么改!”

进行车改也跟我本身的专业有关。我是学财政的,什么叫财政呢?就是政府的收入支出和平衡,政府要增加收入,减少支出,要爱惜老百姓的血汗钱。

我的“自我革命”,一年节约了8万到10万。我当时就提,如果推行车改,一辆私车一个月补贴1000元,取消其他费用,一年最少能省8万元。当时,官方统计全国公车数量大约为200万辆,那全国车改可节约1000多亿。

记者:您从大学教授的身份到了副厅,应该也有亲戚、朋友来找您办事吧?

叶青:这个也有,但是我就跟他说,我没啥权力。

我刚来统计局的时候,有个亲戚想让孩子来当我的司机。我说我要进行车改,不会再有车,更不会有司机。当时这个亲戚很不高兴,把我骂了一顿就走了,说我怎么这么傻,有好处不捞。

后来车改全国推行以后,我还接到过老家亲戚的电话,他在国企当干部,好不容易熬到了副总有了配公车的待遇,因为车改把车改掉了。他也从电话里把我骂了一顿,这几个事情之后,也没有亲戚再找我办事了。

记者:那如果一些年轻干部想要大胆的提建议,他们应该怎么做?

叶青:这也是我一直在思考的问题。我觉得需要进行制度的改革,鼓励大家实名来提建议,营造让干部敢于说话的气氛。

有一些基层的干部,他们对自己省市的规划建设都很有想法,但没有充分表达的渠道。我建议干部有了想法就写下来,直接以邮箱的方式发给省长、书记。省委可以设置一个专门的秘书班子进行整理,筛选之后可以直接到省长、书记的办公桌。想让干部敢干,干部敢为,一定要让他首先敢想,敢于提出意见。

记者:近年大学生中掀起了“考公潮”,您如何看待这个现象?

叶青:我想告诉这些考生,如果你考公务员的目的是当大官,最后可能会失望。如果说考公务员的目标是为人民服务,说不定你就成功了,因为这种心态下不论做什么都会想着做到最好。只要是一心一意为人民做事,即使后来没有什么很大的机会被提拔,等到老了,也会觉得很安心,当官不是考公务员的唯一目标。

记者:前30年的经历,您觉得最高光的时刻是什么时候?

叶青:首先是2014年7月16日的全国性公车改革;其次是2016年3月16日,这一天公布了5个统计的违法案例,新华社的内参当时采访了6个人,只有我要求把我的名字和职位写上。这份内参得到了国家领导人的批示,直接推动了统计督察机制的建设;第三个是本月7日发布的《武汉新城规划》。我在2021年3月21日就提出要打造“环梁子湖科创圈”,相关部门采纳了我的建议,在武汉新城规划中把湖区的概念融入其中。

记者:网上有一种声音,称车改是失败的。因为公车改成车补,是增加了当地的财政支出。

叶青:我在这里澄清一下。之前的公车是地方财政、政府单位、社会三方共养,加起来至少3000亿元,财政负担1000多亿元。车改之后,政府单位和社会的养车压力基本没有了,地方财政需要承担大概2000亿元,作为车补发下去,财政增加,其他减少。这实际上是两本经济账,一个着眼于全国,而另一个聚焦于地方,两者的矛盾显示出公车改革的复杂性。但是,养车的这些钱归根结底都是老百姓的税收,车改是给财政部门添麻烦,但给老百姓省了钱。

记者:目前的车改效果,达到您理想中的效果了吗?

叶青:只达到了80%,剩下的还需要继续推动。比如说,车辆的补贴明细需要继续加强,比如说哪些区域属于车改区,去这些地方工作不应该再要车补报销等,超出了这个区域可以按照一公里多少钱进行油费补贴,但是现在这些还是不够透明。还有就是有些干部要到企业去考察,企业派车来接送也不应该,因为一来一回,也是增加了费用,而这些费用其实都在这些官员拿的车补里了。这只是其中几个例子,所以说车改还要改,比如说事业单位的车改、退休老干部的用车等,这些都需要继续改革。

「车改」被写入历史 新「赛道」已经开启

叶青退休后开设自媒体,「另类厅官」成了「网红」