

# 进入倒计时,地方车改进展如何?

——追问地方车改五大焦点

根据中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》，2015年年底前基本完成地方党政机关公务用车制度。如今，距离最后的改革时限只有十余天，各地进展如何？能否如期完成车改任务？记者就公众关注的相关五大焦点进行了追踪。

## 【焦点1】

### 推进到哪一步了？15省区市公布方案各地进展不一

中央车改办相关负责人在12月上旬称已有29个省区市的车改方案得到批复。地方车改按先内地后边疆、先中心城市后县乡基层的顺序和节奏，分层级分步骤稳步推进。预计今年年底近20个省份将完成省级车改。

记者梳理公开资料发现，各地公车改革的推进度不一。目前有陕西、安徽、广东、云南、辽宁等15省区市已经公布车

改方案，其中安徽、江苏、湖北等省区已基本完成省级车改，陕西、广东更是已经深入乡镇一级。

据陕西省车改办介绍，省级机关车改从2014年底就开始实施，目前省级机关层面已取消公车2048辆。2015年6月全省各地市公车全部完成封存，各地按照批复的方案开始执行。

其他已经批复的省份中，如

河南、宁夏等地虽未见方案公布，但也都提出按照中央要求在期限内完成车改任务。青海则要求省直机关明年4月1日全面实行新的公务用车制度。

国家行政学院教授汪玉凯认为，地方车改非常复杂，各地情况差异大步调不一。但车改并不一定绝对追求时效，只要能制定出适合的方案实施下去，时间可宽松一些。



## 【焦点4】

### 保留车辆的使用情况如何？发现个别拿车补坐公车现象

如何监督保留车辆的使用？

安徽、湖北等省明确规定，一方面为保留车辆安装识别号牌，为社会监督提供便利；另一方面安装定位系统，便于内部监控车辆的运行轨迹，并继续实施节假日公车定点封存制度。

通过这些措施，车改后公车私用问题有望解决，但“拿着车补仍坐公车”的新问题接踵而至。在陕西省委巡视组对杨凌示范区进行巡视时，巡视组发现有个别“拿着车补坐公车”的现象，并给予当事人行政撤职的处分。

记者采访发现，不少地方在车改后都建立了车辆服务中心或车队平台，将原来分散在各部门的公车集中管理，在社会化方式无法提供出行服务或突发应急时保障公务出行。但对使用这些车辆的服务中心的监督管理容易存在“真空地带”。

专家建议，对车改后各地建立的统一车辆服务平台的运行和监管要加强，对平台车辆的数量、用途要有严格的限定，防止“新瓶装旧酒”应付车改。

## 【焦点5】

### 取消公车是否会成“懒政”借口？监督与细则配套有待加强

公务出行长期享受实物保障，不少公职人员养成了“出门就要坐公车”“坐车必须门到门”的傲娇习惯。公车猛然间被取消，有些人一时难以适应，甚至有“没了公车就不出门”的懒政心理。

西部某地的一些乡镇干部反映，车改后乡镇没了公车，少数干部就不下乡了，即使领导交给办了任务，也能不下乡就不下乡。

专家认为，车改初期这样的思想在所难免。但在从严治党的大环境下，只要考核和监督跟上，公职人员是不会因百十元钱的车补而冒险去“懒政”的。

当然，在各地实施车改时，也有因制度衔接不到位而造成公务出行缺少保障的情况。广东江门市一位镇党委书记说，我们到市里开一次会开车需要两个小时，拿车补自己开车的情况下，花费高、负担大。

汪玉凯说，车补是用来保障在划定范围内的公务出行，这个之外就应该由差旅费来保障。

记者了解到，部分省份已经开始修订差旅费管理办法，做到和公务出行补贴有效衔接。陕西还在研究制定“私车公用、额外补助，包干使用”的办法保障跨行政区域的公务出行。据新华社

## 【焦点2】

### 补多少钱、留多少车？级别越高钱越多，越往基层车越多

——补多少钱？根据中央的指导意见，地方公务交通补贴标准不得高于中央和国家机关补贴标准的130%，边疆民族地区和其他边远地区标准不得高于中央和国家机关补贴标准的150%。

在已公布车改方案的省份中，各地补贴均在中央要求的范围内，但补贴的分档及标准体现出地方差异。陕西等省将正厅至科员层层分档，共分七档，从1690元到550元不等，而贵州只分厅级、处级、科级、科员四级，从1950元到500元不等。

记者发现，从已出台省份的改革方案看，厅局级车补标准全部“顶格”执行，处级车补只有少数省份低于上限要求，而科级及以下人员车补大多低于上限要求。

一位地方车改小组工作人员

坦言，科级及以下公务员数量比较庞大，如果按国标上浮来操作，总支出会超标，达不到中央规定的节支率。

中央车改办负责人称，顶格并不越格，这是改革允许的范围内。但是各地不允许完全按照上限制定标准。地方车改必须达到7%的节支率，否则要降低补贴标准。

——留多少车？中央要求车改后只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。根据已批复的方案统计，各地车改将取消公车77.58万辆。记者梳理各地车改方案发现，各地保留公车数量呈现“越往基层数量越多”的特点。

安徽规定保留的执法执勤用车比例，原则上省级不超过

30%，市级不超过50%，县区及以下不超过60%。陕西车改后省级机关保留了1137辆公车，保留率为35%，而在咸阳市的县级机关车改后各县保留1793辆，保留率为50%。

汪玉凯认为，这样的公车保留比例符合各地实际，越到基层，工作越繁杂，条件越艰苦，社会化出行条件越不成熟，理应给基层保留更多公车，保障基层公务出行。

不过，记者也采访发现，一些部门对公车仍有依赖心理，想尽办法多保留公车。一些省份也针对这种倾向通过减少经费的方法加以限制。陕西车改办相关负责人说，在满足节支率的前提下，我们规定每多保留一辆执法车辆，每年扣减该单位5万元车补。

去了大笔养车费用和司机工资开销。

陕西省民政厅办公室副主任陈诚说，民政厅车改前有42辆公车，每年公车支出在260万元左右。改后减少到10辆，从目前的情况来看，节支7%不成问题。

## 【焦点3】

### 取消的公车能省多少钱？至少节省7%

大量公车被取消后，公务支出究竟能节省多少？中央车改办负责人此前表示，已经批复的29个省区市车改平均节支率在7.88%，其中省本级平均达到11.07%，都高于7%的预期目标。

公车改革专家叶青告诉记者，公车开支包括司机工资、运行和维护费用、车辆折旧三个部分。而如果租车，根据车型一辆车每天几百至一千多不等，其他费用都由租赁公司负责，政府部门省

## 不文明旅游行为还须“规矩”管

南国冬季的树下，15分钟，7名游客“折柳”；摆各种姿势拍照，脚下的草地却鞋印杂沓……这是近日记者在广西北海市园博园景区里看到的狼藉一片。

“请勿入内拍照”的警示醒目地矗立在景区入口，记者问为何违规入草地，游客回答：“没有工作人员阻拦，就进来随便拍了。”

刚性的旅游“规矩”缺乏，加之景区“执纪”不严，纵容了很多游客的不文明行为。

在国内不少景区，尽管“禁止吸烟”标识明显，但烟雾缭绕的情况并不罕见。管还是不管，

效果大不同。在三峡景区，明示的禁烟规定并不能阻止游客“边走边抽”。而香格里拉的普达措景区，在统一管理的吸烟区之外，有专人负责督查，情况就相对好得多。

在一些旅游“规矩”严明的境外景点，则更是不同。某旅行社出境游导游小文说：“国外一些酒店，如果在无烟房抽烟会罚款。国内哪个酒店可以做到？”

业内人士说，旅游“规矩”不仅应体现在事中督促、事后处罚上，事前的预判规划也十分关键。

去年4月，国家旅游局对全国5A景区的日承载量和瞬时承

载量做出明确规定，其中，度假胜地鼓浪屿每日上岛最大承载量为6.5万人次。为了景区的可持续发展，也为了进一步提高游客游玩的舒适和文明度，鼓浪屿对登岛人数、时段和地点做了改进。这种“规矩”常态化运行，让这座原本安详、文艺的小岛终于回归到它原本的状态。

旅游“规矩”得以遵循，还有待更多的“创意”倡导。

随地乱扔垃圾一直是部分游客在景区的“沉疴”，但近年来在湖南张家界5A级景区天门山得到了有效治理。

海拔1500多米的天门山以险

峻闻名，尤其是山顶惊险刺激的环山悬崖栈道，每天人流如织。这里，尽管隔一段距离都摆放有垃圾桶，但还是有不少游客将垃圾扔出护栏之外。

这使得天门山维持着一份特殊的工种：“天门山蜘蛛侠”。朱芳幸就从事着这份工作：一根主绳、一根辅绳绑在腰间，然后在悬崖峭壁间清洁垃圾。

这一极端的场景被景区管理者所捕捉。他们将“天门山蜘蛛侠”的故事通过微博、微信公众号等宣传出去，以步步惊心的捡垃圾之旅，呼吁游客文明出行、避免随手扔垃圾。

“游客看到‘天门山蜘蛛侠’的宣传之后，确实注意了很多。”天门山景区宣传总监丁云娟说。

违反旅游“规矩”的后果也将愈发严重。今年，修改后的《国家旅游局关于游客不文明行为记录管理暂行办法》规定，“游客不文明行为记录”信息保存期限，将视情节及影响程度实行动态管理。

全国游客不文明行为记录第一批罚单中，大闹亚航、强行打开飞机应急舱门、攀爬红军雕塑照相三起不文明事件的4个当事人“上榜”。其中一名游客不良记录保留期限达10年。据新华社