

栏目主持：方震海

编者按：公务用车制度如何改革？保定市为我们提供了试点引路、循序渐进、省钱廉政的经验做法，值得借鉴。

循序渐进推进

公务用车制度改革

○ 武根启 刘清亮

沿袭多年的公务用车制度原本是为方便办公、保证公务、提高办事效率而制定的，然而，公车消费带来的负面效应与其初衷却大相径庭。公车消费成了权力和地位的象征，致使一些人以车为荣攀比之风愈演愈烈，小车越买越多，越买越高级；公车私用、化公为私成了普遍现象；公车消费也给财政造成了沉重的负担。对此，群众意见很大。为了杜绝公车消费的负面效应，探索改革之路，河北省保定市财政局率先在全省对公务用车制度进行改革试点。

1998年10月，改革试点首先在共青团保定市委进行。该单位只留1辆车作为接待用车，其余2辆由财政局变价处理，并将借用的两名司机退回原单位；单位工作人员乘车费用实行“定额补助、包干使用、超支不补”的管理办法。此方案可有效地节约财政开支。该单位原有3辆车，每辆车年燃油费、修理费、过路过桥费平均以3万元计算，加上司机一年的工资、差旅费、补助费等各项费用，3辆车每

年支出约13万元。车改后，该单位全年干部职工乘车补助开支3.4万元，保留的接待用车及一名司机年开支4.5万元，只需支出8万元，可节约经费近5万元。

此项改革试点方案一出台，即在保定引起了强烈反响。为深入了解市直各行政事业单位对这一“新生事物”的认可程度，当年底，市财政局在市直单位进行了问卷调查，结果显示，共有54个单位赞同改革，其中有27个单位表示愿意立即参加改革。

1999年，市财政局在总结团市委公务用车改革试点经验、充分征求各方面意见的基础上，结合该市实际，又增选了市妇联、市直机关工委等5个单位继续进行试点。

从2000年1月1日起，保定市财政局借鉴全国其他地方公务用车改革的成功经验，结合自己的实际，对以往改革试点方案进行了修改、充实和完善，在原有6个试点单位的基础上，又增加了市委政策研究室、市文化局等17个单位进行试点。23个参加车改的

单位原有车辆全部上交，由财政局集中拍卖、调剂使用或者封存，司机由各单位妥善安置，财政每年核拨1万元作为接待租车费用，包干使用，超支不补，节余归己，节余部分可随个人乘车补助一并分配；较大的车改单位经批准可保留一部接待用车，但单位干部职工不得无偿乘用接待用车；对在职在岗干部职工乘车费用实行“定额补助，包干使用，超支不补”的管理办法，由财政局按每个人所担负的工作而不是按级别制定补助标准，补助资金随单位工资发给个人，超支不补，节余归己；禁止个人向下属及其他关系单位无偿借用车辆或摊派、转嫁费用。

公车改革向来被人们看着是难插的“马蜂窝”，弄不好会祸及全身，保定市又是如何面对的呢？副市长钱晓钟深有体会地说：“保定市经济基础薄弱，财力拮据，收支矛盾十分尖锐。财政收入总量在河北省排第3位，可人均财力却排在倒数第3位。近几年来，在收支矛盾尖锐、财政经费紧张

的情况下，财政部门在支出管理上，抓重点、抓难点，采取了不少行之有效的措施，提高了资金使用效益，抑制了支出的不合理增长。但人、车、会等重点支出管理仍存在不少问题，漏洞很大。长期以来，车辆经费开支逐年上升，始终是行政事业支出管理的老大难问题，几乎到了难以控制的地步。于是，公车改革就这样被选为保定市节约支出的突破口。”市财政局副局长康爱民为我们算了一笔细账：“近年来，市财政对行政事业单位公务用车经费采取定额补助的管理办法：除市里五大领导班子和公检法特殊部门外，其他行政事业单位每年每部车核定经费1万元。但各单位公务用车费用大大超出这个数。一部新车20余万元，按常规平均使用5年更换，每年折旧费4万元，每辆车配1名司机一年的工资、补助、差旅费等1.5万元，燃油费、修理费、保险费、过路过桥费等3万元，一年下来1辆车的费用少说也得8万多元。缺口怎么办？有的单位无奈只好挤占办公经费，转过来又向财政申请专项经费，以弥补办公经费的不足；有的用预算外资金弥补车辆经费不足，造成车辆经费开支过大；有的向下属或其他单位转嫁费用，增加了下属单位的负担。”

公车消费猛于虎，改革势在必行！不可不改，也不能一下子全改，保定市在探索中做到了循序渐进。这项改革，不但触及个人利益，同时又是对传统观念的挑战。其运行效果如何？试点单位持什么态度？人们能否接受？这是改革成败的关键，也是社会各界关注的焦点。

从市财政局提供的一份非常翔实的材料可以看出：实行改革的23个单位原有车辆38辆，改革后，单位留用16辆，其余上交财政，可节约油修等费用98万元。收回车况较好、能正常行驶的汽车13辆，调剂给缺车单位6辆，可节约购置费用约72万元；公开拍卖7辆，可回收资金28万元。车改后，只留用了16

名司机，可节约22名司机工资、差旅费、行车补助及临时司机工资共计30万元。扣除按标准发放的干部职工乘车补助及接待费用开支92.4万元，全年实际减少开支约135.6万元，大大节约了财政资金。

对于这项改革，保定市直工委负责同志道出了自己的感受：车改前，我单位有4辆车。4辆车就好像4个催命鬼似的，整天追着要钱，加油要钱、上保险要钱、修车要钱。财政局核定的经费只有4万元，而我们一年至少要花13万元，我天天在为车筹钱遭难。这还不算，车少领导多且车况有好有坏，领导之间为坐车闹意见是经常的事，干部职工有事用车不能满足也有怨言闹情绪。公车改革后，这些烦恼都没有了，我们只留1辆接待用车，谁用谁掏钱。公车改革意义太大了。一是政治上克服了因公车消费带来的腐败现象，促进了党风廉政建设，密切了干群关系。二是经济上省钱，我单位全体干部职工合起来一年车补才4万元，比以前大大节约了开支。三是方便了办公，再也不用天天为车去操心费力，外出办事在街边一伸手，什么样的出租车都有，要上哪儿就拉哪儿。四是减少了矛盾，各自有自己的乘车补助，怎么花怎么用是自己的事。

同样，在市妇联，一提“公车”二字，负责同志就倒了一肚子苦水：我到妇联工作面对的最大难题就是车的问题，来要账的没完没了，什么修车费、购件费、加油费等等，天天为找钱东挪西借，结果是拆了东墙补西墙，没有清静的日子；干部职工反映车难坐、司机脸难看、事难办，各种矛盾一大堆；因车况不好，途中抛锚，耽误了一次重要的会议，上级领导对我们很不满意。车改后，这些问题都解决了。以前办事等公车、靠公车、没有公车不办事甚至因为公车耽误事的情况再也没有了；将乘车补助包干发给个人，人人有本经济账，既减轻了单位负担，更减轻了财政负担，省钱又方便，何乐而不为？

言语中流露出的，是公务用车制度

改革前的苦恼和改革所带来的喜悦。这一改，多少年来已弊病百出的公务用车制度被撞击。这一改，使公务用车消费货币化、市场化、社会化的新机制走进人们的生活。这一改，为深化财政管理体制改革创新出了一条新路。

公车改革在我国是新生事物，还处在艰难的探索阶段。保定市车改之所以能够顺利进行、短时间内见成效，关键是选择了一条积极、稳妥、循序渐进的路子。一是采取灵活的策略。既考虑眼前成效又考虑长远意义；既照顾个人切身利益，又以节约经费为目的；既让当官的满意，又让当兵的认可。二是以岗定补，量力而行。完全从工作出发制定各级干部职工乘车补助标准，以现有财力为基础确定领导干部和一般干部的补助数额，而不是把车补当成一种福利，增加了车补的公平和公正，符合绝大多数人的意愿。三是选择试点，先易后难，循序渐进。通过调查摸底，许多单位都愿意进行车改，但保定市采取的是先选择难度较小的单位进行试点，总结经验后再扩大范围，逐步推进。这样稳扎稳打，讲求实效，减少阻力和矛盾，避免出现反复，使公车改革呈星火燎原之势。

（作者单位：河北财会杂志社）

