

因地制宜逐步推进车改进程

○ 孙 红

自1998年下半年在辽宁省直部分机关单位试行机关单位租车不养车,工作人员外出办公一律按规定凭票报销公交车费或出租车费以来,收到了节约开支、促进廉政建设等多方面效果,在社会上引起了普遍的关注。那么,公务车管理改革究竟带来了哪些变化?如何继续推进车改进程?带着这些问题,我们对参加这次试点的辽宁省直机关进行了普遍调查。

一、改革的背景

过去计划经济时期,辽宁省各级党政机关形成了财政包办的“大锅饭”式公务用车制度,即车辆购置由财政按照单位车辆编制配置,车辆报废后再由财政出资更新。这种周而复始的购车办法不仅耗用了国家大量资金,而且随着机关办公节奏加快和对外事务增多,公车消费规模也越来越大,给部门和单位造成沉重的支出负担。从1990年到1997年的8年间,省直党政机关车辆燃料、维修、养路及保险四项支出由每年490万元上升到1912万元,年均递增21.5%,大大超出了同期公务费年均增长17.3%的水平,这四项费用占公务费的比重也由最初的19.3%上升到24.6%。一些部门在购车时追求高标准、高档次,用车讲排场、比阔气,私用、滥用公车现象比较严重,不仅使财政不堪重负,而且在群众中造成了很坏的影响。省里虽三令五申多次治理,财政部门也相继出台了定点维修、定点加油、定点保险等一系列管理办法,但效果都不太理想。

二、改革的内容和效果

1998年10月,辽宁省财政厅在充分调研论证的基础上制发了《辽宁省省直机关公务用车制度改革实施办法》,由省电子厅、省妇联、省纺织总会、省精神文明办等四家单位率先在省直机关进行公

务用车货币化改革试点。具体内容是:首先将单位原有小汽车编制压缩1/4作为新编制数,然后对新编制数以内的空编车辆实行货币化改革,即财政不再为单位更新空编车辆,而以每年每台车3万元的标准核定租车补助,由单位按规定报销工作人员因公外出所发生的公交车辆和出租车费。这种“空编定额、单位统一报销、不发给个人”的租车补助办法,在省直几个单位一经试行,就收到了明显的节支效果。

几个试点单位的车费报销金额基本控制在每月每台车1500元左右,较以前的公车使用费大大降低了(粗略估算每台小汽车正常使用每月支出为5000元,其中包括车辆折旧费、燃料费、维修费、养路费、保险费、司机工资),并且都建立起了切实有效的车费报销制度。试点单位普遍反映,以前机关车辆虽然不少,可是不够用和难于管理几乎处处存在,群众反映强烈;现在车虽然少了,可是由于有了健全合理的管理制度,公车私用等不合理支出基本被杜绝,领导群众公务外出一律凭票按规定报销,不仅比以前的用车制度更灵活了,而且规范性强、管理透明度高。

公务用车制度改革得到了辽宁省政府领导的高度重视。张国光省长明确批示,要继续扩大试点范围,逐步加以推广。1999年上半年省财政核增12个部门和单位参加车改试点,公务用车制度改革扩大到了省直16个单位。

三、几点启示

首先,机关后勤的社会化改革是市场经济发展的必然。过去,由于机关普遍实行小而全、大而全的后勤保障体制,造成机关后勤机构庞大,服务对象却过于单一,不仅资源没有得到充分利用,机构和人员管理也存在许多问题。随着社

会主义市场经济体制的建立与完善,计划经济体制下注重实物分配而忽视价值分配的做法必须扭转,机关后勤改革必须朝着市场化、社会化、货币化的方向迈进,没有这些方面的突破,就没有市场经济的成熟与发展。实行机关公务用车制度改革正是适应了机关后勤转轨转型的需要,有益于后勤部门从行政职能中剥离出来。

其次,好的机制能够解决以往纪律约束不了的事情。一段时期以来,公车使用中滋生的“车轮上的消费、车轮上的腐败、车轮上的攀比”成了各级政府的心病。某些机关工作人员的服务意识淡漠,把公车当成一种身份和权力的象征,公车私用、滥用,在群众中造成很坏的影响。各级政府虽采取了不少限制措施,仍屡禁不绝。究其原因,就是没有从根本上杜绝问题产生的根源,没有建立一套符合市场经济要求的政府公车使用管理制度。只有改革才是解决问题的最终出路。实行公务用车改革,打破级级配车的做法,既是要还公车以“公用”,讲求公私分明;同时也是在变革人们的思想观念。

再次,制度措施要切合实际。随着人们对车改必要性认识的增强,全国各地根据自己的不同情况,已有越来越多的城市开始尝试进行公车制度改革。辽宁省直机关采取的逐步推进、待车辆报废后自动进入车改范围的自然淘汰办法,则是适应了目前改革资金有限、有些单位的公车未到报废年限完全可以继续使用的实际情况,积极稳妥地推进车改进程,有效缓解了集中安置司机等富余人员可能产生的压力。

(作者单位:辽宁省财政厅)