

事业单位绩效工资改革新政可能近期出台

2009年,一项被称为“绩效工资改革”的新政,拉开了我国事业单位改革的序幕。这项事关4000万事业职工切身利益的重大改革,因牵涉面广,涉及单位类型差异大,牵涉利益分配人数众多,成为当前事业单位改革中争议最大的敏感问题。也正因此,两年来,一直在审慎推进当中。近期,这项改革有望得到大力推进。

据记者了解,日前,中国人事科学研究院院长吴江刚刚完成了一份受人社部委托的、针对全国绩效工资改革的报告。该报告“直接是针对某些省的绩效工资存在什么样的问题,应该怎么做”。这份报告已经呈送给人社部,具体政策措施不久或将出台。

只有几个边远省份完成了改革

福利好、工资高、清闲、干多干少一个样……一提到事业单位,不少人脑子里就会浮现出这样的场景。然而,这样的“超国民待遇”将随着事业单位绩效工资改革戛然而止。

吴江,中国人事科学研究院院长,长期从事公共管理和人事人才领域的理论研究,近年来承担了大量诸如《职称制度改革研究》、《机关事业单位工资收入分配制度改革》、《事业单位人事制度改革》等跟事业单位改革相关的中央重大委托课题。

针对2009年国务院部署的绩效工资“三步走”目前的进展情况,他告诉记者,第一步,从2009年1月1日起先在义务教育学校实施,解决中小学教师绩效工资“目前大约解决了1200万人。”

第二步,配合医药卫生体制改革,从2009年10月1日起,在专业公共卫生机构和基层医疗卫生事业单位实施;“这部分目前也已经解决了两三百万人。第一步和第二步这两步下来,事业单位的一半人已经基本实施了绩效工资。”

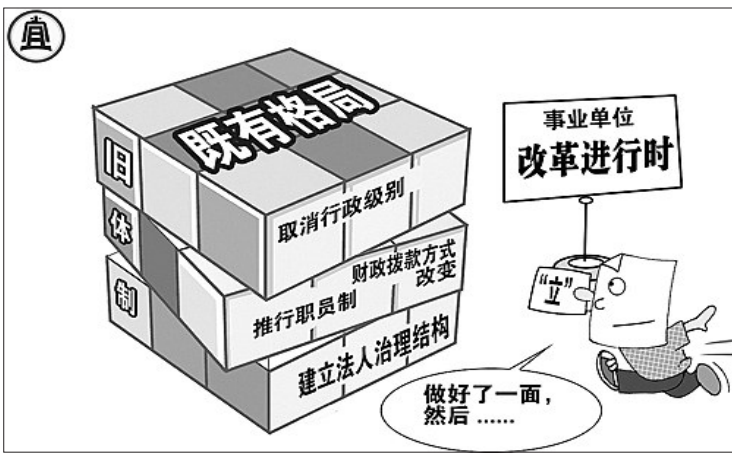
第三步,从2010年1月1日起,在其他事业单位实施。“实施第三步前先解决离退休职工的津补贴问题。各地正在不同程度地进行当中,比如,从今年的1月1日开始,中央统一给离退休人员津补贴。这些津补贴有的是财政拿钱,有的是单位自己拿钱。现在,增加的津补贴全国已经基本到位。”

据记者了解,目前仅有依靠转移支付的几个边远省份完成了第三步改革。

“已经完成绩效工资改革的那几个边远省份,本身就没有多少津补贴,再加上工资主要是财政转移支付,因此,绩效工资相对好做一些。有些省份才刚开始,有些省份还在规范,大部分省份还没有推开。”吴江告诉记者。

上述进展跟国家在推进事业单位改革的工作方针甚为吻合。

6月2日,国务委员兼国务院秘书长马凯在



(均为资料图片)



出席全国分类推进事业单位改革工作座谈会上指出,“不同社会功能、不同行业、不同地区的事业单位的改革要因地制宜,稳步推进。条件成熟的可率先改革,暂不具备条件的允许过渡,不搞‘一刀切’。”

业内人士分析认为,“之所以提出不在全国采取‘一刀切’,主要是因为第三步绩效工资改革不是中央出钱。”

多达300项的津补贴,规范很难

国家行政学院研究员胡仙芝告诉记者,长期以来,我国事业单位工资标准都是比照公务员工资标准建立起来的。在1993年机关事业单位工资制度改革前,事业单位人员和机关公务员一直采用的是统一的工资标准。这种情况一直持续到2006年的公务员工资制度改革。

从2006年7月1日,我国公务员开始实行新的工资制度;同时,事业单位的工资制度改革也开始酝酿,并提出了涉及全国120多万个事业单位的工资制度改革的总体目标:建立符合事业单位特点、体现岗位绩效和分级分类管理的收入分配制度,完善工资正常调整机制,健全宏观调控机制。

这是“绩效”二字第一次出现在事业单位改革的框架中。

但是,绩效工资从提出到实施已经5年,还远远没有达到全国范围内的真正意义上的绩效工资改革。

业内人士普遍认为,尽管我国在2006年就提出了“绩效工资”的概念,近些年来很多事业单位在工资制度方面也进行了一些改革,增加了一点激励因素,但主要还是针对传统的工资制度间接地进行了一些调整,并没有从根本上以工资的绩效制度来调动人员的积极性,人

们在事业单位所作出的贡献以及工作质量,与工资水平之间并没有直接挂钩。这些改革与规范化的绩效工资的距离还相差很远。

在诸多因素中,“混乱的事业单位津补贴”成为这项改革不能真正得以推进的障碍之一。目前,我国事业单位的津补贴从住房、交通、到餐补、降温费、过节费等,五花八门,“有些省份,事业单位的津补贴基本都在250到300项之间,发到每个人的津补贴也有十儿二十项,复杂的工资单连本人都看不懂。自收、自建、自发津补贴的现象,比公务员乱多了。”一位业内人士说。

当“绩效”跟“激励”结合在一起,意味着过去带有平均主义色彩的“津补贴”将一去不复返。吴江院长对绩效工资的讲解更为通俗,“现在的绩效工资在过去年份叫津补贴,餐补、降温补贴等各种补贴,人有人份;变成绩效之后,就要‘论功行赏’,不再是通过津补贴之类来体现工资待遇。”

实施绩效工资的前提就是要清理规范混乱的津补贴。

然而,清理规范津补贴的难度之大出乎很多人的想象,尤其是对那些有能力自创、自建、自发的事业单位,规范起来难度更大,“老百姓已经装到口袋里的钱,现在让他拿出来,就很不高兴。高的不愿拿出来,低的都想规范上去。绩效工资实施得快与慢其实是和规范程度直接相关的,没有规范就快不了。”

“激励”标准难确定

两卫(公共卫生、公共医疗单位)和高等院校是事业单位改革“三步走”中的第二步和第三步,同时也是事业单位绩效工资改革中难啃的硬骨头。

相比义务教育学校,高校规范起来难度更大。据悉,由于高校的很多项目是市场行为,不完全靠公益,政府财政不可能全包下来。最

明显的市场行为就是“办班”。目前几乎每个高校的院系都办有各种各样的培训班、进修班,以增加收入来源。“办班”俨然成为高校推出“激励”措施的重要手段。

相关人士告诉记者,目前,大学各个学院的激励设计也很不一样,大学教授的工资中除了国家财政拨款的基础工资之外,激励工资分为三部分:学校给的校级激励工资(其实是岗位津贴,完全跟职称相关联,严格意义上没有激励);学院给的学院级激励工资;系里给的激励工资;而学院和系里的激励来源主要是“办班”。

一位大学老师对此颇为感慨:“‘办班’的结果是导致每个学院、每个系无一例外不再以教学和科研为导向,而是以‘办班’为导向。一些老师可以把正常的教学和科研任务一放,‘办班’反倒成了第一位。由此导致小金库,乱发钱,还耽误了正常的教学和科研。”

吴江表示:“我们的大学老师每周在学校上课的时间很少,在外走去的却很多,打的都是公共事业单位的牌子。现在我们搞不清楚一个大学老师的工资,学校发多少,院里发多少,系里发多少,感觉层层都在发津补贴。这些都需要规范。”

目前,我国事业单位实行的绩效工资是“大保障、小激励”,目的是让每个人都得到“激励”。一般来说,保障和激励的比重有7:3和6:4两种。义务教育学校是7:3,统一拿7,差别拿3;两卫(公共卫生、公共医疗单位)是6:4,统一拿6,差别拿4。即便如此,仍然众口难调,有很多意见。

“乡镇卫生院的清洁工和医生,在保障部分的6是一样的,1000元都拿600元,剩下的绩效工资差别用400元来体现。如果清洁工拿了100元,医生拿300元。两者的工资差别可能就是700元和900元,只差200元。这样医生就很不满意,本来一个星期能做7天手术,总会找借口只做两天手术,这会带来一系列问题。”吴江说。

上述难题在中国劳动学会副会长兼薪酬专

新闻时评

“高价公路”有愧于“公”

一条29公里的南京机场高速,来回要交40元钱,相当于每公里收费0.69元;而收费年限高达33年的首都机场高速,只用了不到10年就收回了建设成本,余下的20多年,将多收取上百亿费用。这些连日出现在各大媒体上的高速公路变身“高价公路”的报道,直指我国公路管理的“弊端”:那就是在垄断经营和地方利益的驱动下,本应提供公共服务的道路设施,却摇身一变成了为少数人盈利的工具。

正是看到了这些弊端,从20日起,交通运输部、发展改革委、财政部、监察部、国务院纠风办等5部门,开展为期1年的收费公路专项清理工作,纠正各种违规收费行为。

建设快速、便捷的道路交通网,是提高生活质量和促进经济发展的必然要求,但在国家财政无法完全负担道路建设费用的现实情况下,我国公路网中95%的高速公路,都是按照1984年国务院出台的“贷款修路、收费还贷”政策,得以筹措资金兴建的。

既然进行了财政投入,又借助了各方资本,用收费弥补建设成本并给于投资回报本是无可厚非,但出于地方利益的需要,本应作为公共产品的道路,却借着“还贷”的名义,一收费便利不住车。

按照规定,东部省份政府还贷公路收费期限不超过15年、经营性公路收费期限不超过25年。但在实际操作中,像首都机场高速、京石高速、南京长江三桥公路等,不仅收费标准一涨再涨,收费年限也随着一次次改扩建而延长到30年以上。

据国家审计署2008年披露,全国多个省市区收费公路违规收费年总额高达149亿元。其中,山东、北京等12个省(市)35条经营性公路,获取的通行费收入高出投资成本数倍乃至10倍以上,成为名副其实的“高价公路”。

究其原因,除了必要的还贷和维护,这些每年车流如织、能够贡献上千万乃至上亿元过路费的道路,由于地方政府的垄断经营和财务公开机制的缺失,成为了可以随意支配挪用的“造钱机器”,甚至对有些地方来讲,公路财政对地方政府的意义甚至大于土地财政。

2008年国家审计署审计报告里提到,1999年到2005年时,河北省交通厅以及其下属的三家高速公路法人单位,从五条高速公路收费中,共提取了超过8亿元,用于发放工资、奖金,改善办公环境和福利房。

事实上,高速公路变身“高价公路”,得利的只有掌握经营权的少数垄断部门和地方政府。但对于整个社会来说,不断上涨的通行和物流成本,不仅刺激了相关企业和从业人员超载、逃费的违法冲动,增加了社会的不稳定因素;更使得已经在高物价中不堪重负的广大市民,还要为“高价公路”带来的额外成本埋单。

对于饱受收费道路高收费、重复收费、超期收费之苦的广大市民来说,他们对于收费公路专项清理工作的期待是,希望此次清理工作能够排除地方利益和垄断行业利益的干扰,以公共利益为重,公平、合理地还道路以公共设施的属性。 崔滨

“教育末梢”隐藏着教育精彩

近日,在南京信息工程大学毕业生典礼上,29栋宿管吴光华阿姨作为教职工代表发言,短短800字的致辞被学生打断11次,讲哭了许多毕业生。(6月21日《扬子晚报》)

作为学校教职工,宿管阿姨虽然天天与学生打交道,却很少有人会将她们与对学生的教育与培养结合起来。然而,当听到吴阿姨致辞毕业生眼眶红润的那一刻,我们发现“教育末梢”同样演绎着教育的精彩。

吴阿姨的致辞之所以能够打动人心,是因为她们默默见证了毕业生的大学时光,并唤起了毕业生的大学记忆。正如吴阿姨所说:“我看到学生经常打游戏、上网夜不归宿、睡懒觉‘翘课’,我都忍不住要唠叨一下。因为我记得父母用血汗钱供养你们读大学很不容易,大家应该集中精力、认真学习。没有一点斥责的意味,更像是父母的叮咛与嘱托。曾经旷课、上网、玩世不恭的一

官员“裸聊”难道不是一种违纪?

近日,广州白云区新市街道办事处主任刘宁在网上“裸聊”的照片和相关帖文呈现在微博上。白云区纪委、监察局称,已对刘宁进行调查,暂未发现刘宁存在违纪违法行为,并通过组织谈话提醒他不论在任何场合都应注意个人形象,检点个人行为。(《广州日报》6月21日)

如果这位“裸聊主任”确属在非上班时间、在个人家庭空间里“裸聊”,又不涉及情色交易或者权力腐败,那么,按照现行法律,的确不构成违法。但官员不是普通人,对于官员的制度性约束——法律只是底线,在法律之上还有组织纪律和行政规范。由此,有关部门所谓“暂未发现刘宁存在违纪违法行为”的调查表态,就令人着实费解了:官员“裸聊”难道不是一种违纪吗?

作为基层政府主官,“裸聊主任”首先是一个党员,其次还是一个公务员。(党章)规定,共产党员必须“发扬社会主义新风尚,提倡共产主义道德”;而《公务员法》也明确规定,公务员“要遵守纪律,恪守职业道德,模范遵守社会公德”。那么,官员“裸聊”无论怎么看,都有悖于党纪和职业规范,不仅缺乏私德还缺失了“官德”,不违法不代表不违纪。不是说官员贪污受贿、包二奶养情妇、上班时间

进进娱乐场所才算违纪,“裸聊”同样也是违纪违规行为。

如影相随

根据中华英才网对17280位来自广告、媒体、IT、金融、设计等各行各业职场人士的调查,结果显示,大多数职场人士抱怨,自己因为工作强度高

导致睡眠时间和质量没有保证,不规律的工作和生活习惯成就了一批都市特有的“不眠族”和“特困生”,工作负荷已经超过了能够承受的状态,处于一种高压、高强度的工作状态中。 焦海洋/图

过劳死



导致睡眠时间和质量没有保证,不规律的工作和生活习惯成就了一批都市特有的“不眠族”和“特困生”,工作负荷已经超过了能够承受的状态,处于一种高压、高强度的工作状态中。 焦海洋/图

我该把车停哪儿?

我的车又被贴条了!马路边,一字排开十几辆车,都被交警贴上了违章停车的处罚条。我很沮丧,可又很难发火:马路边没画车位,确实不该停车;可是,这是一所幼儿教育培训机构的门口,周边马路宽阔,空地不少,单单缺少一个有明确标识的停车场。每个周末,很多家长都要送自己的孩子们来这里学习,不在路边停车,又该停在哪儿呢?

4月1日起,北京停车费涨价,同时交警加大了对违章停车的执法力度。一些停在马路边的车辆,频频受到交警的“眷顾”。有统计显示,自开展专项整治以来,仅半个月时间,有关人员就对违法停放车辆开出7.6万张罚单,平均每天达5429起,同比上升163%。

罚单多了,说明有关部门的管理卓有成效;可另一方面,车主很无奈:明知有“贴条”风险,也只能硬着头皮停车。这些年,北京一些城区街道两边都被见缝插针停满了车,虽然有时候免不了被来往的车辆剐蹭,但总归没人贴罚单。现在,交警连续贴条,大家人心惶惶,路边停车的时代过去了吗?

停车难,主要原因是车辆增长太快、停车资源不足。据统计,截至4月24日,北京市机动车保有量为489.4万辆,而全市机动车停车位也就217.2万个,这意味着至少半数车辆不能“依法停放”。如今,严格执法没有增加停车资源,反而加重了老百姓的停车负担,停车难、乱停车现象能从根本上解决吗?

停车难,也与城市管理水平、发展思路密切相关。看看国外,一些城市的道路、社区还保持着几百年前的格局,车辆密度也比我们高得多,可由于能够在楼前楼后、路边街角充分挖掘停车资源,他们的停车难题不见得比我们重;反观国内,很多城市的马路越修越宽,大楼越盖越高,可伴随着城市面貌日新月异,停车难题却日益加剧。这是不是跟一些地方“只顾盖大楼,忽视停车场”的做法有关?

有了车,就得有地儿停。停车问题,实际上是一个资源配置的问题。解决这个问题,最终还得靠规划。比如,能不能将过去不让停车,但事实上大家都在停车的地方,在不影响交通的情况下,明确为可以停车?能否对交警进行岗前培训,不单是忙着拍照、贴条,更应该引导人们合理停车、按规定停车?在一些停车矛盾比较突出的地区,能否听听老百姓的意见,科学划定停车范围、合理设计道路功能,以最大限度增加车位供给、破解停车难题?

一句话,治理停车乱象,仅靠贴条只能治标,不能治本,疏堵并重才是良方。特别是在一些老百姓只能在马路边停车的老社区、旧街道,有关部门应尽快明示停车管理办法,做到标志清晰、管理有序。要因地制宜、人性化,不能一管就死,一放就乱。甚至时松时紧,让人无所适从。有条件的区域还应大力开拓地下资源,充分利用立体空间。只有让车位资源建设与汽车产业同步进行,停车难题才能缓解,停车乱象才会改变。 杜海涛