

# 公务自行车能否“潇洒上路”?

## 公务自行车不妨一试

日前,山东省公共机构节能办公室向24家省直单位免费发放100辆公务自行车,试点推行3公里范围内外出办公使用公务自行车出行。按照规定,公务自行车发生损坏或丢失,由所在单位负责维修或赔偿,相关费用由使用单位承担,禁止公车私用。(6月19日《新京报》)

自行车办公是个好创意,解放了那些“极短途”的公务用车需求。真能坚持下去,对于调整公务用车理念,规范公车使用,减少汽车尾气排放等,多有裨益。然而,真要让这100辆“公务自行车”潇洒上路,难度依然不小。

根据要求,“凡是发放了公务自行车的单位,要求在市区3公里范围内执行公务活动,原则上使用公务自行车出行”。“原则上”的意思,就是可以选择骑自行车,也可以使用公务用车。然而,这世界上没有一个标准能界定“原则上”究竟是个怎样的尺度。如果“公务自行车”完全仗仗官德自觉,恐怕迟早也走不出官场的“三公里”。

节能办下发的这100辆“公务自行车”,说到底还是一种价值倡导,而没有强制执行力。但这种倡导要证明比墙上的口号更有效,还需要有独特的推进力。道理很简单:减少公车使用的好处,那些滥用公务用车的官员们肯定不比节能办知道得少,知易行难,为什么公务用车消费(甚至浪费)成为公共政治中的顽疾——这显然不是常识能解决的问题。

这些年从中央到地方的公车制度并不鲜见,很多富有创意的改革甚至一度令人激赏,然而,公车改革的结果总是令人失望,超标车、公车滥用似乎随处可见,问题的背后,显然不是倡导无方或者理念乏力,而是在落实相关政策的时候,缺乏壮士断腕的底气。如果不能从法制层面遏制公车的“邪念”,仅仅仗仗价值引导是不可能釜底抽薪的。

就在前几日,经过一年多的调研,环保出行民间组织“拜客”发布了《2010年广州自行车出行制约因素及改善建议》。报告指出,非机动车道狭窄、缺乏安全维护措施或设备,路面交通情况复杂,骑自行车容易发生交通事故,自行车停放地方不足,路面空气质量差、防盗问题等是制约自行车出行的主要因素。可见,想要在城市骑行,骑好“公务自行车”,绝不是几辆车那么简单的事情。如果市民的自行车都没法子在城市风光起来,“公务自行车”难道可以像魔法中的扫帚漫天飞?

“公务自行车”真正上路不容易,而从不容易到容易,亟待更多的决心与智慧。

公车改革一直是很受关注的话题,正在推行的公务自行车试点项目也未能例外。最典型的质疑声音认为,公务自行车制度没有切中公车乱象的要害,只是地方政府讨巧民意罢了,难以摆脱作秀嫌疑。这种质疑不是没有道

理,但任何一项改革都不能一蹴而就,我们不妨以最大的善意去解读山东的改革探索,对公务自行车试点工作多些宽容。

质疑的根源在于,公务自行车这种温和的改革措施与公众的期待尚有差距。近几年,关于公车改革的讨论并不少见,舆论更倾向于找到能够药到病除的改革方案。这种美好愿景可以理解,但公车改革涉及诸多部门盘根错节的利益关系,一劳永逸的想法并不现实。

有鉴于此,与其坐而论道,不如一步一个脚印地在公车改革的路上前行。公务自行车制度不是最完美的改革方案,但比多数空泛的讨论都更有现实意义。

可以想见,如果这一制度能够不折不扣地执行,它在减少公务用车经费支出、实现节能减排、缓解城市交通压力等方面,都将产生一定的积极作用。这种着眼于公务人员生活细节的改革举措,具备良好的可操作性,也将有助于他们在日常生活中培养节约意识,这种观念层面的转变,正是肃清公车乱象的重要一环。

退一步讲,改革原本是一个不断试错的过程,尤其是公车改革这种复杂命题,牵涉面甚广,应当允许失败。即便山东省公务自行车的探索最终以失败告终,它们仍能为以后的公车改革提供鲜活的经验和反思的契机。相比一些地方打着公车改革旗号变相谋私利的举措,就算山东车改的成效未能如愿,公众为公务自行车这种绿色低碳的改革方式支付的成本也将更低。

既然地方政府展现了革新求变的诚意,我们不妨给他们一个交由时间去检验改革成效的机会。如果锐意改革的决心最终都被汹涌的口水淹没,改革先行者的遭遇必将对他们后来者形成反向激励效应,让他们不敢改革、不愿改革,意义何在?

## “公务自行车”会否昙花一现

“公务自行车”背后的制度善意是不容否定的。用山东省公共机构节能办负责人的话说:“试点公务自行车的主要用意是在倡导机关工作人员尽量选择绿色交通工具出行,减少使用公车,减少汽车尾气排放。”倘若公务用车能为民众担起“表率”的使命,也不枉民众热切关注一场。

多少有些尴尬的是,尽管“公务自行车”的制度善意人尽皆知,但网民对“公务自行车”作秀成分的怀疑仍不绝于耳。为什么会怀疑,一



(均为资料图片)



部分原因在于山东公务自行车的推出正好发生在“节能宣传周”期间。“节能宣传周”中,首批100辆省直公务用车发放到省直单位,以此推行节能环保的办公模式,这是一个极具眼球效应的“卖点”。而“节能宣传周”过后,这个“卖点”还能不能持续?“公务自行车”会不会昙花一现?所以网民呼吁,公务自行车可以有,但一定是“永久”而不是“飞鸽”。

事实上,在山东“公务自行车”面世之前,去年12月,湖北省省直机关事务管理局就曾推出一批公务自行车,方便工作人员近距离公务活动租用。当时也引起较大反响,据媒体披露,湖北省要在全省省直机关推广。时隔半年之久,湖北的“公务自行车”进展如何,是早已偃旗息鼓还是风头正劲,媒体没有后续报道,公众不得而知。

试想一下,如果关于“公务自行车”的后续没有终止,老百姓可以很清楚地知道公务自行车到底有没有制度化,以及推广公务自行车后公车消费减少了多少,当这些信息可以补老百姓的认知空缺时,他们自然也不会质疑公务自行车有“走秀”之嫌。遗憾的是,“欲知后事如何,且回无人分解”。为什么没有了“公务自行车”的后续,是不是因为“公务自行车”推广得不顺利甚至半途而废,公众不得不自猜。

正因如此,再次看到“公务自行车”的消息时,公众容易忽视其背后的制度善意,而更多去怀疑其中“秀”的成分。如何戒掉公众对“公务自行车”的负面想象,最根本的办法还是从加强“公务自行车”的生命力做起。

## “公务自行车”看上去很美?

绿色出行,很很很时尚,推行公务自行车一举多得,既是践行绿色出行,又减少公车私用,最关键的是节约开支,降低能耗。对于公务员来说,还可以锻炼身体。因此,山东推出公务自行车,笔者赞成,但仔细看了相关报道,内心凉了半截,如此公务自行车,看上去很美,徒具观赏价值。

首先,一句“原则上”,使公务自行车陷入尴

尬境地。根据要求,凡是发放了公务自行车的单位,要求在市区3公里范围内执行公务活动,原则上使用公务自行车出行。最怕原则上,原则上往往是主动推开制度口子,告诉相关人员,你可以遵守这个规定,也可以不遵守这个规定,也就是说,原则上使用公务自行车出行,潜台词是,可以不使用公务自行车。

其次,所谓的“倡导”,“并非强制”使公务自行车很难施行。为什么不强制?山东省公共机构节能办副主任董奕斌给出的答案是,“毕竟要考虑办公效率”。连理由都找好了?换言之,公务员不骑公务自行车,可以理直气壮——要考虑办公效率。

最后,监管是个难题。3公里范围内外出办公使用公务自行车,如果3.1公里呢?为何核定的范围是3公里?最关键的是如何监督公务员有没有在3公里内使用公务自行车?

应该说,推行公务自行车的初衷很好,但想法好不代表结果就好,到最后公务自行车没发挥效果,但钱花出去了;而公务自行车长时间不用,就会沦为一大堆废铁,按规定,公务自行车发生损坏或丢失,由所在单位负责维修或赔偿,相关费用由使用单位承担。到最后恐怕又要花一笔纳税人的钱。

遏制公车私用,难道没招吗?当然有。就是加大对公车私用者的惩处。据报道,全港公务员近17万人,但享有专车待遇的公职人员仅20余名。“在香港,若公车私用而被公众知道了,这个公务员的职业生涯可能就此终止。所以,公务员极少违规使用公车。”

公务自行车,看上去很美,想要公务自行车实际上也美,就得变“原则上”为“强制”,就得设计严密的措施,就得裁减公车,还得发动老百姓监督。

## 不能总让公车改革者“挨骂”

山东省有关部门日前向24家省直单位免费发放100辆公务自行车,这条新闻在网上引起很大关注,某门户网站上的网友留言达2万余条,绝大多数留言都认为此举华而不实乃至哗众取宠,其中不乏讥讽、谩骂之辞;从一些网站率先刊发的相关评论看,多数评论也对此举提出种种质疑。如此情景似乎印证了杭州市委副书记、杭州车改领导小组副组长叶明说过的一句话:公车改革是自讨苦吃,往往吃力不讨好。

在此笔者有两个疑问:其一,此前有人在评

论公车改革时提出:公务人员外出办公乘公交车、自行车难道不可以吗?现在,山东省有关部门从善如流,却又为何遭到质疑和批评?其二,我国每年公车消费数千亿元,公车改革步履维艰,每每有地方推进公车改革,总会遭到舆论的激烈批评,那么,难道改革比不改革更应该挨骂这样公平吗?

就公务自行车而言,哪怕在实际执行中打了折扣,哪怕市区3公里内公务活动使用自行车的比例只有1/3,但这对于减少公车经费开支、节能减排、缓解交通拥挤也是有积极作用的,更重要的是它有助于在点滴之间培养公务人员的节约意识,于潜移默化中扭转他们出门必用公车的习惯。无论如何,公务自行车有总比没有好,这个“基本点”不该被否定。况且,推行公务自行车显然不是以“权力自肥”为目的,其良好初衷更应该得到肯定。

鉴于公车改革之艰难,我有一个比较务实的观点:只要公车改革不是以“权力自肥”为目的(此前辽宁省辽阳市市长岭区的车改,区长一年车补高达8万元,即是“权力自肥”的典型),那么改总比不改要好;公车改革“治本”是我们所追求的,但如果某项公车改革只能“治标”,甚至实际效果不是很大,也同样是改总比不改要好。

对于公车改革,舆论总是希望一步到位,从根本上解决问题,因而对于一些地方的车改总是持质疑和批评态度。这看上去是一种高标准、严要求,但之于现实国情,这又何必是一种苛责和舆论“洁癖”。在关于公车改革的评论中,很多人总是持一个终极观点:要通过制度建设约束权力——这种观点放之四海而皆准,却又未免失之高蹈和虚泛。通过怎样的制度建设才能约束权力?推行公务自行车,难道不是一种制度建设吗?不正是意在约束权力吗?

而舆论对于公车改革的“洁癖”,所导致的结果就是“枪打出头鸟”,谁搞公车改革谁就成为挨骂者,相反,那些不搞公车改革的反倒无事一身轻,继续默不作声地享受着公车消费的盛宴。公车改革势必遭到一些既得利益者的抵制,如果又无法赢得舆论的支持,两边受气,吃力不讨好,那么就没有哪个地方愿做“出头鸟”,“改不如不改”、“多一事不如少一事”就会成为一种“理智”选择,每年数千亿元的公车消费依然如故——难道这是我们所希望看到的结果吗?

## 编者:

公务自行车的制度善意不必多言。网民呼吁,公务自行车可以有,但一定是“永久”而不是“飞鸽”。由这句话不难理解,公众和媒体对公车改革的“负面想象”,源自对制度持续性、有效性的担忧。如果令公务用车制度改革有效推进,需要政府与公众一起尝试,不断查缺补漏,加强监督。唯有这样,才能避免沦为又一场“制度秀”。

据新华社

# 新闻时评

## 城市排水系统的良心问题

近日,不断有网民发帖讲述各自城市因暴雨而发生严重内涝的情况。以往鲜亮的城市在瞬间变成“水城”,暴露了一些看似“现代化”的城市在城市排水系统的规划设计、建设管理等方面的严重落后。(6月22日《新京报》)

暴雨波向落后的城市排水系统时,是一种人们听得懂的自然世界的语言表达,它带有暴力色彩,是有力的,也是无情的。来自江西的新浪网友“张小圆”在微博上说:“连日大雨让南昌陷入了内涝,号称耗资20亿改造的城市五大排水系统在如此密集的降水面前不堪一击。繁华街道可行舟、可垂钓,南昌不久前打出的宣传口号‘中国水都’终于实至名归。”20亿的城市排水系统改造投入听起来并不算少,但那些看不见的投入在短时间里就被大雨浇成了看得见的问题。其他天灾所暴露的城市建设的脆弱症,还是由其他原因所造成的长期内伤后遗症?

作家雨果说过,下水道是城市的良心。讲良心的事是由有良心的人在做,不讲良心的事一定是不讲良心的人在做。只顾眼前,就不会秉持可持续发展的建设理念。看重外表光鲜,就不会顾及民生内在诉求,就不会注重城市发展内涵。城市排水系统建设于一个城市而言,不仅是一些管网、一些账本、一些数据,还会牵涉至关重要的人文问题。作家龙应台曾说:到一个陌生的国度,如何分辨它是发达?最好捧来一场倾盆大雨,足足下它3个小时。如果你撑着伞溜达了一阵,发觉裤脚虽湿却不脏,交通虽慢却不堵塞,街道虽滑却不积水,这大概就是个好先进国家;如果发现积水盈足,店家的茶壶头梳漂到街心来,小孩在十字路口用锅捞鱼,这大概就是个发展中国家。城市排水系统的好坏,在龙应台看来,实际是标志着—个城市的文明所能达到的程度。

一个城市,所有建设的虚饰、浮躁都是由人所引起。那些中看不中用,甚至连中看都达不到的城市面子工程,都仅仅是为了个人或小集团的面子而建,或为了好行使规则、博取利益而建。少数人有面子了,多数人就会为面子付出代价。网民的调侃之声里,回响的是民生之痛、社会发展之痛。施政者的懒政、惰政亦是造成城市排水系统的规划设计、建设管理等方面落后的根源之一。水城、水都之类的名号都不好,不好听,也不好。城市历史欠账严重,不应成为一有大雨就涝一次的借口。市政建设,地上的、地下的都应建的像个样子,只有那样,才不会有网民戏谑词语中很不堪的不像样子。 今语

## 银行收费越来越多症结在于垄断

按照银监会、央行和国家发改委要求,从7月1日起各大银行34项人民币个人账户服务收费项目将被叫停。然而,旧的收费项目还没取消,部分银行收费项目却又出新招,小额账户管理费、短信通知费等层出不穷。(《信息时报》6月22日)

银行收费越“减”越多。2003年10月1日出台的《商业银行服务价格管理暂行办法》明确银行收费项目仅300多种,而现在在《商业银行服务价格管理办法》中列出的收费项目已多达3000种。何以如此?看上去非常吊诡,其实不难理解——症结就在于垄断。

关于国内银行的“垄断问题”,一直被各方诟病如深。某银行高管还曾经公开反对将银行归入垄断之列,认为供水、供电、供热、供气、航空、铁路等行业里,基本不存在竞争关系,很少有外资可以进入这些产业,但是银行业不存在这些现象,银行业除了四大

## 银行收费越来越多症结在于垄断

银行以外,还有几十家股份制银行,上百家地方性商业银行,还有一大批外资银行,中国银行业目前不存在垄断的现象。但事实真的如此吗?不然。不需要套用多么高深的经济学理论,便足以“证明”银行的垄断本质。

譬如,水价电价这些在提价前还要像模像样地公之于众,提前召开一个价格“听证会”,尽管听证会多是“听涨价”,但起码还是有一个过程和形式,保障了公共社会的知情权。但银行呢?说涨就涨,连个通知都懒得发,至于涨多少、收费多少,根本就是单方面说了算。这难道不是垄断?再譬如,城市供热、供气、供电这类产品价格,政府还有一个“指导价”控制,但银行收费却“自己说了算”或者是其上级主管部门审批——与之相比,这是不是比垄断还“垄断”?铁老大的服务水平不高屡屡

## 二十年谁种地谁干脏活累活

有论者认为西方国家发达的人都很舒服,因为富;无欲无求的发展中国家的人也很舒服,因为不贫穷。据我所见,不尽如此。我在西班牙这样的休闲国家,澳大利亚这样的资源丰富的国家旅行时,都在饭店看到过忙个不停的服务员。每个服务员要负责十几张桌子,从点菜,到上菜,再到买单,一个人搞定,手脚不停,根本没有空闲时间。

再看看我们上海的饭店,服务员常常是三五成群在那里聊天,或者是一个人低头默默玩手机,想心事,他们上班时间也许不短,劳动强度并不大。大多数服务员的岗位,都可以看到类似的情况,他们劳动强度不大,工资很低,然后因为工资低,更没有劳动的积极性,能偷懒就偷懒,恶性循环。直接导致的后果是雇了不少清洁工,却扫不干净厕所,雇了不少保安,却看不到大门。制造业的情况有所不同,我在工厂工作过多年,见识过流水线上的忙,那是机械化的忙,流水线的速度很快,你必须跟着走,有的时候强度确实不小,但工人的积极性一般很差,同时非常厌恶流水线、机器。

这是在城里打工的。在农村种地的也好不到哪里去。由于青壮年劳动力都在城市“打拼”,乡村里种地的大多是老弱病残。体力活儿干不动,也不愿意干。地里种的都是越少人伺候的东西越好。依靠多用化肥,多用农药,让农作物长得大就行。直接导致一方面品种单一(容易种的农产品大家都种),价格上不去,另一方面土壤板结,农药残留增加。这样的情况,是完全不可持续的,是以损害长远利益为代价的。

目前的劳动体系,似乎是鼓励(当然不可能保证)每个人都有一份工作,不管工资是多还是少。上世纪80年代就号召“我们都要有一双手,不在家里吃闲饭”,

## “开房门”“裸聊门”透出几多官德迷失

“开房门”男主角——江苏溧阳卫生局局长谢志强,这两天成为舆论的焦点。一个县级的卫生局长,在当地也算是个头面人物,孰料却是个地道的“菜鸟”加“菜鸟”,竟然以为微博是很私密的网上聊天工具,不知道微博对话能够被其他网友看见,直到记者打电话向他核实情况,他还反问“我们两个发微博你都能看得到啊?不可能吧?”局长宝贝不懂微博不要紧,他的“宝贝”同样也是个糊涂蛋,两人只顾在微博上聊聊或打得火热,哪知早已成为无数网友围观的对象。

无独有偶,近日多个网站的微博上出现了广州白云区新市街道办事处主任刘宁“裸聊”的截图和相关帖文,这与“微博开房”的谢志强一样,成为当下官员道德迷失的典型标本。

官员道德迷失之所以是一个严重问题,首先是因为官员不同于普通公民,在道德迷失的催化作用下,官员更有可能滥用手中的权力,为自己或他人谋取非法利益。必须看到,即便纪检部门经过认真翔实的调查,确认谢志强、刘宁没有违纪违法,但他们身为公职人员和政府官员,个人行为不检点,生活作风败坏,这种道德迷失、价值观念混乱的现象,组织部门、监管部门也必须予以高度警惕。

官员作为公权力的行使者,必须在生活作风上有更高的要求,决不能因道德迷失、作风败坏而使公权力受到玷污和腐蚀。从这个意义上讲,“微博开房”、“主任裸聊门”暴露了官员任用和管理上存在的一些问题,更为当前加强官德建设、整顿官员作风敲响了警钟。 潘洪其



## 慎用招生权

负责招生的权力,私自招收编外学生,侵占单位账外款。因此,笔者奉劝校长们,请自重,不要仅督促教师们为人师表,自己也应模范遵守法律法规和遵循道德规范,拒绝一切金钱利益的诱惑。吴之如文/画