

钱也拿 车照坐 公车姓“公”难

——透视新一轮公车改革难点

□新华社“新华视点”记者 陆文军 张和平

核心提示

超八成公车将被取消,市管干部不再配车,节省15%开支,上亿元公车处置拍卖收入为公车消费“明显减负”……近期启动的温州车改,成为新一轮地方公车改革的焦点。

公车改革,“三公”消费改革的重头戏。多年来,国内公车改革虽有推进,但公车私用、公车滥用的痼疾未改,个别地方还滋生了“钱也拿、车照坐”的新问题。专家指出,杭州、温州车改的思路具有一定突破性,随着改革深化,还应寻求治本措施,根治“车轮腐败”。

公车“一刀切”,能否管住滥用

曾在国内引起反响的杭州车改,最突出的特点是公车统一上缴,大幅减少数量。两年实践证明,杭州车改节约公务交通费用约30%。

此次温州车改似乎力度更大,除省管干部用车、执法执勤用车以外,所有公车“一刀切”,将1400多辆公车全部拍卖处置,并提出了“近程货币化,远程市场化”进行公务用车改革、车贴按档次发放、公车驾驶员人性化分流等一系列措施。

为确保效果,温州市长陈金彪还规定了公车改革“四不准”:不准借用或占用下属单位或其他单位车辆,不准接受企业捐赠车辆等,以杜绝“补贴照拿、公车照坐”。

复旦大学教授顾晓鸣等认为,在公车改革的艰巨性和复杂性中,最突出的焦点是首先如何保障公车姓“公”。温州车改采用“一刀切”的方式,一定程度上遏制目前泛滥的“公车私用”。而用差异化的补偿,能相对避免“一刀切”的弊端,减少改革的阻力。

但专家同时指出,近年来各地公车改革措施不少,但诸如“补贴照拿、公车照坐”的情况依然存在,公车改革的底线和高压线一再被突破,尤其是一些地方出现了

公车回流,泛滥程度比改革前更甚。由此看来,诸如温州车改的办法能否奏效,关键在于能否“关住后门”。

此前,国内公车使用中,“三个1/3”已是公开的秘密:即“领导公务用车1/3,领导私用1/3,驾驶员私用1/3”。看看国内各大城市的饭店、商场、学校、旅游景点、住宅小区里停着的各类公车,就知道“公车私用”现象有普遍性,有些到了肆无忌惮的地步。

“每逢节假日,几乎成为公车私用的‘重灾区’,各地景区、高速公路上跑的公车比例不小。”长期关注公车改革的全国人大代表、湖北省统计局副局长叶青说。

近期国务院机关事务管理局副局长、中央公务用车问题专项治理工作领导小组办公室主任尚晓汀就明确表态:“要对公车私用行为实行‘零容忍’,发现一起处理一起,重拳出击。”

记者了解到,国内一些地方为监管“公车公用”,有的耗资千万元为公车安装GPS,监管公车的去向。但实行至今,基本都是“内部掌握”。还有一些城市酝酿为所有公务用车喷涂车身“标识”,让公车不敢“胡来”,但此举受到的抵制大,难以有效实施。

“钱也拿车照坐”,车补不能福利化

近年来,国内公车改革正在攻坚克难,在各地改革中,使用货币补贴最为常见。杭州、温州车改基本上是将普通公务员至局级公务员分为300元到接近3000元的标准。

杭州、温州都明确规定,车改补贴为公务活动交通费用,不计入工资性收入,存入专用账户,用于跟交通有关的支出,如加油、保险、汽车维修等费用,不可提现或挪作他用。这从某种角度避免了原先“补贴等于变相收入”的弊端,也形成了一种监督。

叶青说,货币化补贴是当前国情下车改过渡阶段一个较合理的措施,毕竟改革了公务员的既得利益,“但问题的关键,是目前制定的补贴标准是否合理?补贴多少

到底谁说了算?”

一位温州市民说:“一个干部每月若两三千元是否合理?简单测算下,出行的公交车价格多少?出租车每公里运价多少?按22个工作日计算,一个干部每天100多元钱,难道公务员需要整天在外面跑?货币补贴高了,会不会有变相‘福利’之嫌?”

华东师大社会发展学院教授文军说,车改货币化补贴制定标准值得研究。“车改关键是规则制定者就是利益相关者,制定补贴依据要向社会公开,公车改革不能是‘看起来很美’,在监督上也应该引入舆论监督、公众监督等。”

减少无序膨胀,走出“越改越多”怪圈

相对于公款出国、公款招待而言,“公车浪费”的情况公众感受更直观,“刺眼”的“车轮腐败”现象影响更大。

中国有多少辆公车,每年花费多少?恐怕是一道无解难题。“几乎连财政部门也说不清准确数字,因为国内公车数量无序膨胀,公车浪费现象普遍。”叶青表示,“如果全国就算只有200万辆公车,每辆车每年10万,已达两千亿。而这个数字并不包括公车私用的费用,真正的开销,可能要高得多。”

长期以来,对于公车浪费、公车腐败治理的着力点一直在监督,各地的一些办法,如公车集中管理、车身

喷涂“标识”、安装GPS锁定轨迹等,诚然有一些约束作用,但有些效果并非很明显,有的还滋生了新的浪费。

三百多年前,先哲黄宗羲就发现,历史上每次税改后,百姓负担降低一段时间后会上涨到更高的水平,被称为“黄宗羲定律”。专家认为,反观近年来国内车改,一些地方和部门越改越多、越改越乱的情况也客观存在,车改打破“积累莫返之害”怪圈刻不容缓。

叶青说:“世界各国公务用车管理使用基本是如此,公车都是屈指可数,特定的公务活动才能用。必须严格公车配置范围和标准,只有改掉公车使用中的特权,大量削减公车,实现有效监督,才能真正打破车改‘越改越多’怪圈。”

(新华社上海5月8日电)

小额贷款公司 “小贷”牌子背后的真相调查 挂“小贷”的牌子 做典当的买卖

核心提示

全国(小额贷款公司)10万元以下的小额贷款,只占1%,其他都是10万元以上。当“小贷”公司还在呼吁政策倾斜,市场已开始注意“小贷”的积弊,业界有观点认为小额贷款可能需走公益道路,有专家则警示,“小贷”公司万不能走上异化道路。

《温州市金融综合改革试验区总体方案》给定的十二项“金改”任务中,第二项为“加快发展新型金融组织”,提出要“鼓励和支持民间资金参与地方金融机构改革,依法发起设立或参股村镇银行、贷款公司、农村资金互助社等新型金融组织。符合条件的小额贷款公司可改制为村镇银行。”

实际上,在这一利好消息公开之前,央行2月20日已发布《2011年小额贷款公司数据统计报告》。报告显示,截至2011年12月末,全国共有小额贷款公司4282家,贷款余额3915亿元,全年累计新增贷款1935亿元。该数据亦证实小额贷款公司在规模、增速两方面势头强劲。根据对行业的持续跟踪,记者发现,小额贷款公司在实际运转当中,需要注意防止出现弊病丛生之象。

“小贷”牌子和大额贷款

2011年10月的第二届中国西部金融论坛上,专注调研小额贷款问题多年的西南财经大学经济学博士刘锡良,就针对当时的小额贷款行业现状直陈“小贷不小”,“贷款动辄上千万一笔”。刘锡良所指小额贷款公司的弊病,通常隐藏在在一些“小贷”公司的内部账本上,因此这部分秘密一般不为业外人士所熟知。

记者在成都、重庆、银川等多个城市,以申请“小贷”为由接触过数家小额贷款公司,对于两三万元金额的申请,受访公司无一例外表现冷淡。

“一般‘小贷’公司不会明着告诉你他不做什么小额贷款,而会找一些借口,说你不具备申请条件”,重庆一位从事过“小贷”工作的知情人士告诉记者,没有规定能约束“小贷”公司选择客户,给谁贷、贷不贷完全基于老板个人意愿。

宁夏惠民小额贷款有限公司董事长龙治普,是中国公益“小贷”的领军人物,3月26日,他告诉记者,不久前,他应邀在北京参加全国小额贷款研讨会,会上央行一位部门领导公布了一组数据,“全国4300家小额贷款公司,抽样调查的结果是,5万元以下的贷款占1.86%,而50万元以上的贷款占到86%。”

挂“小贷”的牌子,做典当的买卖

西南某市政府2010年底批准设立的该市金融资产交易所(下称“金交所”),据记者核实已列入国务院整顿对象,主体业务一度处于暂停状态。该交易所所在近1年的运营周期中,以打包发售小额贷款公司的“小贷”收益权凭证为核心业务。

抛开金融要素市场意义,这个金交所可以被直观理解为小额贷款利息分成平台。即“小贷”公司将贷款利息收益推上金交所出售,“小贷”公司借此融资,投资者则分享“小贷”公司利息收益。因此,这一平台能够大面积折射“小贷”公司平均利息水平。记者获得的资料显示,在金交所已经发售的数十件“小贷”资产中,兑现给投资者的年化收益率一般在8%左右。

这仅仅是“小贷”公司集中通过金交所平台分给投资人的一部分利息收益,这也意味着“小贷”公司的实际利率在9%的水平之上。但此时的高利率都只是“小贷”公司的一部明账。

刘锡良日前接受记者采访时透露,不少“小贷”公司保持一明一暗两套账,明账的利率一定在“不超过银行利率4倍”的合规空间,而真实利率在另一套账上,外界很难看清楚。

知情人士透露,业内一些老板已经把“小贷”公司当作典当行开,贷款人只要能够提供房产等财产性抵押品,公司便会以高利息放款,而不会计较贷款人的贷款用途,“这是挂‘小贷’的牌子,做典当的买卖”。

中国小额贷款的政策起点,正是从服务“三农”、“小微企业”开始。而近年关于传统银行难于向小微企业提供贷款融资的尖锐现实,已经广受诟病。如果正处萌芽当中的小额贷款公司,其行业形成的包括“大额贷款”在内的一系列问题得不到改观,就可能离小贷政策设计的原意越来越远。

(据新华网)

