

山东临邑公开县委领导公车型号和车牌

“晒公车”对于党务公开意义有多大



漫画: CFP供图

本报记者 陈璇

近日,山东省德州市临邑县在党务公开栏上公示了“中共临邑县委领导班子公务用车使用情况”,列出了临邑县委11位领导的姓名、职务,以及车辆品牌型号、车牌号、价格、排气量和购车时间。此举措引发舆论关注。

临邑县纪委党风室副主任韩军在接受中国青年报记者采访时说,临邑县是山东省唯一的“全国党务公开联系点”。2010年

以来,临邑县以党务公开为引领,推进政务公开、村务公开、厂务公开、司法公开和公共企事业单位办事公开。除了临邑县委领导班子公务用车使用情况,公开的还有财政预算和决算情况以及干部考录招聘等多项信息。“临邑县在2007年被授予山东省政务公开示范县和行政审批工作先进单位荣誉称号。”

韩军还表示,党务信息公开得到县委领导的支持,并建立了专门的群众反馈渠道。公开县委领导班子公务用车使用情况是党务公开工作的深化,“目前还在探索中,借鉴了江苏丹阳、浙江杭州等地车改中的经验”。不过,韩军再三强调,此次临邑县公开县委领导公车使用的做法属于党务公开的范围,并非针对公车治理或改革。

“把县委领导一把手的公车使用情况向社会公布,这样的做法在全国不多见,值得肯定。无论此举是否自发针对公车治理,对于当下的公车管理和改革都有启发意义。”北京大学廉政建设研究中心副主任庄德水在接受中国青年报记者采访时说。

一些长期关注公车治理和改革的专家认为,公车改革的一大难点是如何依法做到公车信息公开,让公众知道准确的公车数量以及政府在公车上到底花了多少钱。

媒体人士南辰认为,公车的数量和花费情况公开不彻底,会导致公车改革的“原点坐标”不清楚,进而难以评估公车消费是否实现大比例削减。他说,虽然中央部委公开的公车经费中,清晰列出了采购新车费用和运行费用,有的还公布了采购新车数量,但由于公车总量信息缺失,公众很难推算出各部门公车平均运行费用,细致地比较和评判无从“下嘴”。

政府到底有多少辆公车,领导干部坐什么型号和价钱的公车?这都是牵动老百姓神经的问题。2010年,律师助理叶晓静以普通公民身份,向北京市公安局、交通委及财政局申请公车数量和具体型号信息公开。

2011年3月,北京市财政局公布全市公车数量,迈出了公车信息公开的重要一步。不过,北京市此次公车信息公开并没有让公众完全满意。叶晓静表示,北京公开的公

车数据较为模糊,公车型号等没有公布。

从近两年中央和相关部门发布的文件来看,推动各级政府公务用车消费信息公开是大势所趋。

2011年,财政部公布的《党政机关公务用车预算决算管理办法》中提出,地方各级财政部门在审核批复本级各部门年度决算、汇总编制本级和本地区部门决算时,应当统计汇总党政机关公务用车增减变动和预算执行情况,并就有关情况作出说明。

今年5月,国务院办公厅印发《2012年政府信息公开重点工作安排》明确表示,“三公”经费和行政经费被列入信息公开的重点领域,并要求中央部门要细化“三公”经费的解释说明,公开车辆购置数量及保有量。

在一些专家看来,信息公开既是社会监督公车的前提,也是途径。“公众监督公车使用的前提是能够获取比较充足的信息。因此,公车信息如何公开是问题的关键。公车信息公开的内容越详细、越丰富,渠道越多,越有利于社会参与监督。”庄德

水说。

庄德水说,临邑县公开县委领导公务车的品牌型号、车牌号、价格、排气量和购车时间,为公众监督提供了条件。“虽然国家公布了公车的采购标准,但是地方政府在采购公车的时候会有突破标准的情况,包括公车的使用和归属情况也可能不明确。临邑县的做法提供了一种思路,应该在公车改革中建立配套的信息公开制度,把公车的归属、型号、价格等具体信息公开出来,让老百姓看到公车购买是否符合标准,公车都用在哪儿。”

他还提出,临邑县公开县委领导公车信息,“迈出了不小的步子”,在此基础上,公开信息可以进一步细化,“还可以公开公车的使用里程、保修情况等”。

尽管临邑县此举只是党务公开的一部分,并非目标直指公车改革的新政,但是专家和公众对其产生更多期待。“一是此做法能否形成长效机制和制度;二是能否从县领导层面面向下级政府职能部门和事业单位延伸,或者在其他地区推广。”庄德水说。



公安部消防局 中国青年报社合办

叶智勇: 从大学生到消防尖兵

实习生 林智仁
本报记者 陈强

再过不到一个月时间,37岁的福建省漳州市公安消防支队参谋长叶智勇将赴京参加党的十八。然而,在14年前,他还只是地方高校的一名普通大学生。

1998年夏天,从福州大学化学系毕业后,叶智勇放弃了到厦门多家外企工作的机会,选择应征入伍,被分配到以化学灾害事故抢险为主要任务的厦门市公安消防支队特勤三中队担任见习排长。

和许多大学生干部一样,入伍后叶智勇曾经有过一段时间的不适应,甚至还遭遇了不小的“信任危机”。刚到中队的第二天深夜,他们就接到“参加民房火灾”的出警任务。由于此前毫无经验,加上心理紧张,手忙脚乱的叶智勇在从窗口滑竿下地时尾椎骨严重挫伤。

这次挫折并没有使他气馁,反而激起了他要用实际行动证明“大学生也能当好兵”的想法。在此后的训练中,他总是身先士卒,主动延长训练时间,增加训练难度,经常是练到双臂肿胀、两腿酸痛。“那时候,满脑子想的就是无论如何得先把自己练上去。”在他看来,“作为一名干部,如果自己体能和业务素养都不过关,谈何带兵保护群众生命财产安全呢?”

1999年5月,在厦门市公安局举行的建局五十周年庆典暨公安警汇报表演大会上,叶智勇带领的警营方队被评为“分列式一等奖”,他个人也荣立了三等功。这是他毕业后入伍之后获得的第一个大奖。

2000年9月21日,厦门大桥集美入口处一辆大巴车发生坠桥事故。叶智勇带领战士第一时间赶到现场施救。在与战友合力将12名被困人员营救上岸后,他匆匆喝了点白酒,先后5次潜入海里,用钢丝绳捆绑大巴车,以便将大巴车调离海面。“汽油进入体内的那种难受劲儿,我一辈子都忘不了。”事后,他间歌吐了一个晚上。

2005年10月的一天,厦门电化厂发生氯气泄漏事故,叶智勇奉命赶赴现场指挥。具备化学专业知识的他向现场总指挥建议,根据“酸碱中和”的原理,利用挖掘机筑堤形成池体向内灌碱,控制有害气体挥发。在建议被采纳之后,他和战士们身着笨重的防护服,筑堤、搅拌,有效地控制了险情。

在叶智勇的救援经历中,最难忘的当属2008年的四川汶川特大地震。接到命令后,他顾不上两天两夜护送奥运火炬的疲惫,凌晨两点紧急奔赴四川绵阳。冒着余震和山体滑坡的危险,他带领一支队队员连续奋战8天8夜,共拆除危险建筑182处,抢救群众物资35吨,营救被掩埋群众6名。当部队离开灾区时,当地群众自发排起长队,以便将大巴车调离海面。“汽油进入体内的那种难受劲儿,我一辈子都忘不了。”事后,他间歌吐了一个晚上。

2005年10月的一天,厦门电化厂发生氯气泄漏事故,叶智勇奉命赶赴现场指挥。具备化学专业知识的他向现场总指挥建议,根据“酸碱中和”的原理,利用挖掘机筑堤形成池体向内灌碱,控制有害气体挥发。在建议被采纳之后,他和战士们身着笨重的防护服,筑堤、搅拌,有效地控制了险情。

在叶智勇的救援经历中,最难忘的当属2008年的四川汶川特大地震。接到命令后,他顾不上两天两夜护送奥运火炬的疲惫,凌晨两点紧急奔赴四川绵阳。冒着余震和山体滑坡的危险,他带领一支队队员连续奋战8天8夜,共拆除危险建筑182处,抢救群众物资35吨,营救被掩埋群众6名。当部队离开灾区时,当地群众自发排起长队,以便将大巴车调离海面。“汽油进入体内的那种难受劲儿,我一辈子都忘不了。”事后,他间歌吐了一个晚上。

立过二等功两次、三等功5次,先后荣获“全国公安系统抗震救灾先进个人”、“全国优秀人民警察”、“福建省抗震救灾先进个人”等称号;曾在国家级刊物上发表论文3篇、编写出版了专业书籍《常见化学危险品应急处置对策》、参与《社会重大事故消防应急处置方法研究》等课题研究,获得厦门市科技进步三等奖,取得福建省消防系统第一个“灭火工程师”资格。14年的水火淬炼,叶智勇从一名地方大学生成长为出色的消防尖兵。今年6月,他被选为中共十八大代表,这也是共和国消防史上第一位全国党代表。

叫停“合法”的超期收费关键在于政府决心 郑州黄河公路大桥终止收费模式能否推广

本报记者 王亦君

从10月8日起,河南省郑州黄河公路大桥终止收费,永久免费。

超期收费16年、违规收费14.5亿元,这是郑州黄河公路大桥留给公众最深刻的印象。2008年2月,审计署发布的一项关于全国18个省市收费公路审计调查公告显示,河南省郑州黄河大桥总投资1.78亿元,银行贷款7100万元,1996年用收费还清了全部银行贷款后,违规继续收费14.5亿元,在地方政府重新核定的收费期内,到2020年还将收费30亿元。

多年来,公众的强烈不满、媒体的持续关注都曾撼动郑州黄河公路大桥的超期收费。此次终止收费,在一些业内人士看来,“说明河南省政府下决心要解决这个问题,这个过程必然涉及复杂的利益博弈,一些经验值得其他地方借鉴。”交通运输部科学研究院交通财政与金融研究所常务副所长胡方俊对中国青年报记者表示。

据了解,郑州黄河公路大桥经历过一次身份变更。从1986年10月1日建成通车,开始收取通行费,至2000年8月,一直属于收费还贷公路;2000年8月,经河南省有关部门批准,转为经营性收费公路,属于河南省中原高速公路股份有限公司(以下简称

“中原高速”)上市资产,是河南省第一条收费桥梁。

《收费公路管理条例》规定:“省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门对本行政区域内的政府还贷公路,可以实行统一管理、统一贷款、统一还款。”交通部1996年颁布的《公路经营权有偿转让管理办法》中就有类似规定,“转让方获得的转让公路经营权收入,首先用于偿还被转让公路经营权的公路建设贷款和开发新的公路建设项目。”

因此,从这些规定来看,郑州黄河公路大桥收费还贷期间“统贷统还”,河南省有关部门转让公路经营权收入用于新的公路项目建设,作为中原高速上市资产都是合法行为。

以政府还贷公路的名义收取路桥通行费,收回投资、还清贷款之后,在地方政府的主持下改为经营性公路,收费起始年限重新计算,以上市公司的名义继续收费,收费年限延长至25年甚至30年,郑州黄河公路大桥这种模式在全国收费公路中普遍存在。

胡方俊表示,目前我国高速公路公司大多为地方政府运营,一方面需要为已经建设好的高速公路偿还贷款,另一方面还要为在建、新建、未来建设的高速公路筹融

资资金,这导致部分高速公路已经偿还了银行贷款,收回了建设成本仍在收费,用以弥补那些不赚钱的高速公路亏损。

据介绍,中原高速的最大股东是河南省交通投资集团,这一集团属河南省国资委管理,在郑州黄河公路大桥超期收费的10多年里,中原高速用超收的通行费修建了郑州到石人山、漯河到驻马店的高速公路。

记者注意到,2011年五部委开展收费公路专项清理工作,提出了“既往也咎”的原则,要求对2004年《收费公路管理条例》正式实施前建成的收费公路,也进行全面清理、规范,包括“对未按照有关法律和法规规定的权限和程序,将政府还贷公路改为经营性公路进行建设和经营管理的,要立即纠正,实现属性归位”。许多公众的疑惑是:郑州黄河公路大桥2000年经批准转为经营性收费公路,这个“经批准”的过程是否符合法律法规规定的权限和程序?

10月7日,河南省财政厅副厅长赵庆业表示,要安排相关审计部门明确财务损益、转让价格和提前收回年限等,以确定回购和补偿金额,维护中原高速股东权益。

胡方俊分析说,郑州黄河公路大桥的免费方式,最有可能的是河南省交通厅以政府财政出资的方式向中原高速回购郑州

黄河大桥的收费管理权,然后再向社会公众免费开放,也就是说,中原高速会从河南省交通厅手中获得一笔经营权转移所产生的收入。

不过,这笔收入数量是多少,需要向公众公开,因为这涉及国有资产的转移问题。从中原高速近两年定期报告披露的信息来看,经营黄河公路大桥并未给上市公司带来盈利。中原高速2011年年报显示,黄河大桥年内营业收入是2904万元,而营业成本高达5600万元;2012年上半年营业收入是1628万元,营业成本则为2757万元。从某种角度来说,公司剥离资产实际上是把公司负担转移给了政府,政府是在帮中原高速解决资产负债问题。

有业内人士提出,郑州黄河公路大桥1996年还清了贷款,1996年到2000年继续以还贷为名收费,这笔钱哪儿去了?2000年改为经营性收费公路时,有关公司向政府支付了多少转让款?2012年回购亏损资产,河南省交通厅要支付多少?这三笔钱应当向公众说清楚。

胡方俊表示,郑州黄河公路大桥永久免费后,对大桥的维护、保养,就有可能挤占用于农村二级公路的一些交通专项资金。

河南省交通厅副厅长李和平介绍说,

郑州黄河公路大桥设计每天车流量为1.5万辆-3万辆,但今年前5个月平均流量已达到了3.76万辆,预计取消收费后车流量增幅将达20%,将严重影响安全通行。考虑到大桥已经运行26年,经技术部门检测发现大桥有裂缝等危害,需要加固维修,目前河南省交通厅、公安厅已经联合发布公告,对途经此处的3轴及以上大型载货车辆实行分流绕行行驶,加固完成后,将依据大桥的检测数据和车流量情况,科学制定限行分流等措施,保证大桥安全和畅通。

许多公众期待,在国家开展收费公路专项清理、遏制公路企业超高利润的背景下,郑州黄河公路大桥能否成为收费公路终止收费的一个样本。

胡方俊认为,在目前地方政府财力并不充裕的情况下,大面积叫停收费公路并不现实,但是收费公路降低收费标准,逐步实现完全免费,是不可逆转的方向,因此,国家应尽快完善收费公路相关法律法规,建立和公路通行车流量、投资收益与还贷进度等相关指标衔接的通行费收费标准及收费期限的动态调整机制,不能简单地以具体年限来确定收费期限,地方政府也应适当降低公路收费标准,减少收费站点,调整不合理的收费期限,规范政府还贷公路转为经营性公路的行为。

当我们平和下来、不再生气时,时代又在不知不觉中前进一小步

中国人,你为什么爱生气

本报记者 桂杰
实习生 江小雅

10月8日,微博上的一张照片刺痛了很多人:广州地铁里,一位老人和一位青年因为让座等问题,相互扭打,老人咬伤了青年的耳朵,血流一地。

陈凯歌的电影《搜索》就是现实生活的真实写照,现实甚至比电影来得更血腥更残暴。杭州K192公车上,一个男人连扇一个小伙子5个耳光,小伙子被打得鼻血横流,镜框也被打飞,断成几截,挨打的原因是他没有给这个男人抱着孩子的妻子让座;上海地铁中,一个男子辱骂一个女子,并把前来劝架的另一男子打伤,因为该女子没有给人让座;济南公车上,一位带小孩的母亲扇不让座男子耳光,还扬言“替你妈教训你!”

让座,本是互相帮助、发扬美德的事。但是,一些人凭着“应该让座”和“维护美德”的正义感,在公共场合骂人、打人。社会美德能以一种更冷静、更有效率的方式维护吗?难道“生气”已经成为

国人生活的常态选择吗?

台湾作家龙应台说过:在一个法治轨道上的社会里,人是权利生气的。她的犀利发问:“中国人,你为什么不生气?”曾经震动一代中国人。今天,我们再次向社会发出提问:“中国人,你为什么爱生气?”

社会为公民提供了在权益受到损害时进行申诉的渠道。社会得以形成的原因之一,在于保障个体的安全,帮助公民更有效率地解决问题。人们建立一个社会,也需要付代价,花费成本。遇到问题时,却不依靠辛苦建设的法治系统,而运用原始的以暴制暴方式,是不是太不划算?究其原因,恐怕是制度的保障和执行还不严格,人们的法律意识较为淡薄,并且,人们求助于正规途径没有直接“生气”这么省事儿。

但是,看看“生气”带来了多少麻烦吧。“十一”黄金周华山景区,上万人下不了山。部分滞留山顶的游客和景区人员发生冲突。他们封堵了景区入口,让大巴车无法接客,造成更严重的滞留。人们

发生争执,让本来拥堵的场景更加混乱。从内蒙古包头去陕西华山旅游的董立文夫妇在景区要求退掉未消费过的摆渡车车票时,惹怒了一群人并被对方用刀捅伤。

如果联想到这些后果,中国人,是否该问一句:我们为什么要生气?

人都有情绪的起伏,因为外界的环境、人自己内在的感受随时都在变化。在穿行于地下的地铁里生气,在奔驰在路上的公车上生气,在巍峨屹立的高山上生气,在异国他乡翱翔于天空的飞机上也生气。9月7日,塞班岛飞往上海的航班上,多名中国乘客互相殴打。就在这次事件的5天前,苏黎世飞往北京的航班上,两名中国男子因座椅问题大打出手,飞机因此迫降。

专家称,一旦飞机上乘客发生激烈的肢体冲突,如果再加上五六个人劝架,飞机的平衡姿态就会受到影响,还可能导致飞机失事。

迫降会带来时间和经济上的损失,可能发生的飞机失事更是不堪设想。所以,

中国人,为什么在飞机上,也要生气呢?

更让人惊讶的是,在中国有“修身齐家治国平天下”传统的知识分子,也开始生气了。一次游行中,韩德强教授遇到了反对游行口号的老人。教授很生气,就抡起手扇了老人一耳光。

为什么对和自己观点不一致的人生气呢?是不再有倾听的耐心,不再有对不同意思想的容忍度,不能再体会到思想碰撞的乐趣,还是觉得,扇一记耳光比从逻辑上说服对方更容易?

说起生气,个别官员也是火气十足。9月初,一名南方航空的空姐因放置行李问题被一官员打伤。

取得举世瞩目的经济建设成就,在物质层面得到极大满足,但是,精神层面如何进步却成为一个重要的社会命题。遇到问题,先看看法律怎么说,有时也会发现,法律条文含糊不清;遇到麻烦,先找找相关机构,有时会发现,各种机构可能相互推诿。但这些,也还不是随时生气、发怒、打人的理由。恐怕也会有人会把“生气”归结于一堆社会问题;没办法

呀,值得生气的东西太多了。你看看,出门吧,马路上到处堵车,避风景又开始堵人。看病吧,挂个号排老长队,医生又可能给冷脸看。和人打交道吧,这些人,这么没素质……

但是,社会只要在发展,就要面临问题。一味“生气”并以暴力方式进行表达,并不是一个理性和成熟社会中应有的状态,只能加剧社会矛盾。地铁里面的暴力事件、景区的拥挤冲突、飞机上的大打出手、老人挨教授巴掌,提醒着我们如何在经济发展的背景下降低浮躁、减轻压力、解除焦虑、尊崇法律。

清华大学教师刘瑜说:“由于制度涉及一个实施成本的问题,我越来越接受的看法是,制度固然重要,而文化是降低制度实施成本最有效的因素。”

媒体人许文广曾写过这样一条微博:从新加坡到民丹岛要坐55分钟快轮。乘客八成以上是国内来的同胞。闸门一开,大家争抢着涌向甲板。我听到裹挟在人群中两位老外的声音:“这船难道不会等我们吗?”“不是人人都有座位吗?”被后面的乘客推着向前冲的我,苦涩地回味着这两个问题:手里握着船票的争先恐后的我们,到底错过了什么?我们为什么喜欢生气?

也许,当我们平和下来,不再担心错过,不再生气的时候,我们的时代又在不知不觉中前进了一小步。

本报记者 陈璇
实习生 文雅茜

只要商户配合城管执法,就能收到一束玫瑰花。10月7日,在武汉市洪山区书城路上,洪山区城管局女子执法中队的几名队员手上捧着玫瑰花执法,吸引路人目光。这是武汉市城管继开创“眼神执法”、“围观执法”和“举牌执法”之后,推出的执法新招。

武汉市城管的“玫瑰执法”很快从街谈巷议的话题成为网络热词。有网友说,相比一些城管粗暴执法,这样执法很有创意,不仅改变了城管形象,而且让人感到亲切。不过,也有不少网友认为,这是武汉城管在作秀。

为什么要捧着玫瑰花来执法?洪山区城管局女子执法中队一位负责人说,在日常执法时,女队员执法的难度往往比男队员更大,她们在劝阻违规行为,除了靠一张嘴“死磨硬泡”之外,主要是靠女性的亲和力、文明执法和温情执法来感动商户,让他

武汉市洪山区女城管手捧玫瑰执法被指“花招”,送人玫瑰为何难有余香

“玫瑰执法”依然难解城市治理难题

们配合和支持城管执法行为。

武汉市洪山区城管局相关负责人曾回应称,国庆假期,该局女城管队员“玫瑰执法”并非作秀,而是执法者对执法对象的尊重,以及对执法对象配合执法的感谢。武汉市城管局相关负责人在接受媒体采访时说,这些执法方式,都是武汉城管在规范执法、严格执法的大背景下,探索的一些和谐、文明的执法方式,尽管这些新生事物不一定都能得到大家的认可,但文明的柔性执法方式更多地传递出城管执法人员对执法对象的尊重。

中国青年报记者联系到武汉市城管局办公室主任叶志卫,但他并没有介绍更多

情况。

城管部门这种“柔性执法”行为,获得一些城市管理问题研究者的肯定。

中国城市管理协会会长罗亚蒙在接受中国青年报记者采访时肯定了这种执法观念的转变。“暴力执法是违法的,是必须坚决反对的。刚性执法不算错,但是如果方式不够妥当,容易激发矛盾。柔性执法试图在友好的氛围中解决矛盾和问题,是文明执法。”

“柔性执法将气氛搞得比较柔和,当事人或者围观群众从心理上对抗情绪会小一些,至少不会恶化执法的环境,这是可取的。”国家行政学院法学教研部副主任杨小

军对中国青年报记者说。

近年来,城管执法员和商贩之间发生冲突的事件并不鲜见。如何现实二者之间的和谐互动是城市管理的难题。那么,“柔性执法”能否从根本上破解这个难题?

在罗亚蒙看来,“柔性执法”所代表的执法理念是现代城市管理方向,不过,城市管理不能只靠柔性执法,终究还是需要依法执法。“更准确地讲,要将刚性执法和柔性执法相结合。对于违法违规的人要管得住,同时要跟人家讲道理,要有话好好说。”

他还认为,城管部门“刚性执法”需要

相关部门配合。他举例说,“香港的城市卫生署,相当于我们的城管部门,在看到违规经营行为的时候,一定会上前去告诉他,这个事情错了,你要改正。若你不改,他会对你作出一个处罚的决定,但他不会直接来强制执行,通常是由警察来执行。”

有人质疑,“柔性执法”治标不治本,只是对执法手段的“修修补补”。

“这样的‘玫瑰执法’不能从根本上解决问题,如果要解决城管和商贩之间的‘对抗’问题,需要回到城市管理的标准和定位问题。”杨小军说。

杨小军认为,城市管理标准应该与经济社会发展水平一致,他质疑“用一个标

准去约束城市中所有人是否合适”。“我认为,现在的城市管理标准过于超前。用约束在这个城市中有车有房有固定工作的人的标准来约束进城谋生的人,必然会发生产冲突。有一些流动摊贩,生存问题对于他们来说是第一位的。如果我们不主动去干预他们进城,那他们就要让更多的人有活儿干,有钱挣。经济发展、就业问题还有疏导问题,不是靠献花能够解决的。”

如何尽可能避免城管和商贩之间发生冲突,消除困扰城市管理的烦恼,在杨小军看来,首先应该制定适宜的城市管理标准,第二要解决进城的人谋生和疏导的问题。“作为城市的决策者,要有包容和妥协的心态。”

罗亚蒙也提出,城市管理可以有延伸服务。“你得让他能够有一个摆摊的地方,还要让他能够赚到钱。比如,山东聊城开辟了一大片供商贩经营的便利市场。广州、中山、淮安等地也在走延伸服务这条路。”