

公车改革是一项难题,在过去许多年中,不少地方开展了多种形式的改革探索,试图破解这一难题,迄今仍未取得满意答案。

杭州市两年前全面实施车改,所有局级领导干部全部取消专车,自行解决出行问题,市财政给予一定补贴。

“杭州车改”算不算一个成功范例?其做法能否在其他省市进行复制?

“杭州车改”两年省下3442万经费

专家称,如在全国推广节约的资金相当可观
市民说,车改很好,但车贴发得比百姓工资还高不合适



强生洗发水含致癌二恶烷 回应称中国无强制性规定

近来有传闻称,美国的安全化妆品运动联盟表示,两年前联盟曾发现强生婴儿洗发水含有可致癌的二恶烷,以及能释放甲醛的季铵盐-15,但强生婴儿洗发水只在部分市场修改了配方,在中国等国家和地区出售的产品仍含有这些物质。

5日,强生全球创新中心亚太区研究与开发部副总裁吴冬称,在化妆品中使用甲醛或甲醛的缓释剂是为了抑制细菌,防止使用中化妆品对皮肤的二次污染,如消费者在打开化妆品包装时,或用手从罐中抹化妆品时可能会造成的污染。

对于二恶烷为什么会出现在婴儿洗发水中,吴冬表示,二恶烷是许多化妆品生产过程中的副产物,澳大利亚和加拿大等国规定化妆品中的二恶烷含量应在100PPM以下,但是中国和美国、欧盟等对此都没有强制性规定。

国家食品药品监督管理局表示,鉴于目前国际上对化妆品使用季铵盐-15的有关规定不一致,对季铵盐-15释放甲醛导致产品安全性问题的认识也不尽相同,国家食药监局正组织开展相关安全风险监测与评估工作。另据了解,11月初,上海质监部门已前往强生公司位于上海的工厂抽检。
据新华社电

铁道部向国家求援8000亿 停工铁路项目已超1万公里

日前,中国中铁隧道集团副总工程师王梦恕公开表示,据他了解,全国范围内停工的铁路项目里程在1万公里以上,其中隧道里程约占5400公里。

据铁路系统人士初步估算,停工的1万公里和保住在建的13000公里,大致需要万亿资金。有专家透露,不排除铁道部拟定更庞大的融资计划,以解决当前铁路建设资金紧张危机。

截至目前,铁道部已敲定的融资有2000亿元,但这离铁道部解困仍相差甚远。

铁道部最初的想法希望财政支持4000亿,同时发债4000亿。据铁道部财务司一负责人透露,铁道部融资方案还在研究中,没有最后确定。

与此同时,在国务院的协调下,财政部、发改委和银监会正在发起一场拯救铁道部的“输血”行动,并出台“铁路建设债券利息收入企业所得税减半征收”、“明确铁路建设债券为政府支持债券”等政策,试图维护铁路建设的顺利推进。
据《济南时报》

空军集中打击假牌假证 全国设42点打击假军车

5日,记者从空军方面获悉,近日,空军在全国范围内设立42个军车监理网点,对涉及空军的假号牌、假驾驶证以及盗用军车号牌等违法犯罪问题进行打假专项行动。

空军方面透露,近年来,个别不法分子制作、贩卖、使用假冒军车号牌,严重扰乱了公共交通秩序,危害了民众生命财产安全。10月30日凌晨2时许,广州市民方某驾驶一辆悬挂“空N39144”伪造号牌的假冒军车,在广州黄埔大道隧道内撞死4名修路工人,在社会上造成恶劣影响。

空军方面介绍,空军近年来不断加大打击假冒军车力度,仅广州军区空军军车监理站从2008年以来,就查处假冒军车55台。2010年11月,空军机关有关部门及7个军区空军、空降兵某军有关部门,联合开展了“军车监理万里行”活动,先后在上海、广州、重庆等全国33个大中城市,重点检查了涉及空军的假号牌、假驾驶证及盗用军车号牌等违法问题,震慑了违法犯罪行为。
据《新京报》

市政府公车缩减到400辆

两年前开始公车改革,涉及100多个单位

从2009年起,杭州市开始了大规模的公车改革,涉及100多个单位,分三批进行车改。经过两年多时间,市政府的公车数量从1200辆缩减到400辆左右,总量减少了三分之二。截至目前,除了市级四套班子领导,公、检、法及3个驻外办事处以外,其他党政机关、参公单位、民主党派、群众团体初步完成了车改。

杭州市发改委副主任、车改办主任何新根介绍说,杭州车改的基本理念是“单轨制、货币化、市场化”,所谓单轨制就是公车上缴统一处理;货币化是指向公务员发放“车贴”;市场化是指成立公车服务中心,将留用车辆进行市场化。为此,该市委下发了《关于杭州市市级机关公务用车制度改革的实施意见》等7份车改文件。

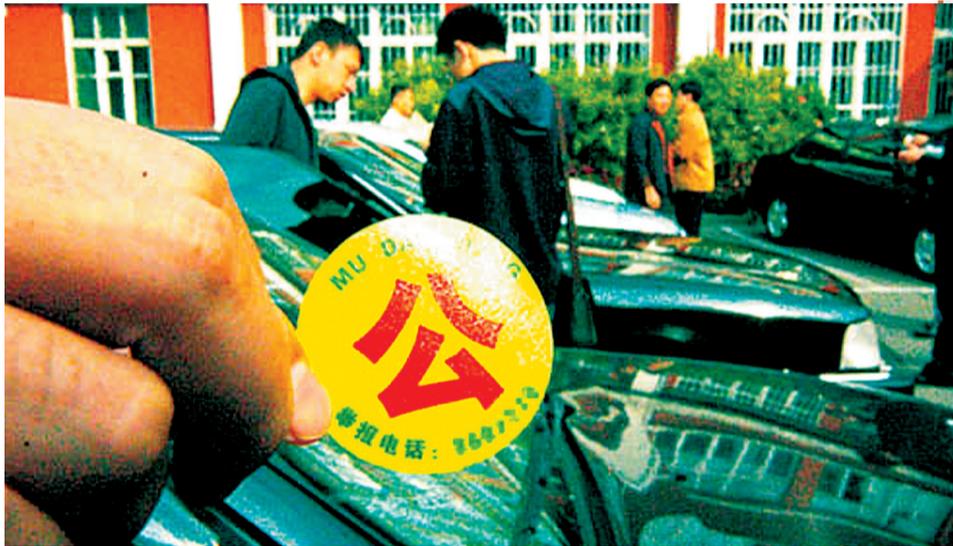
局级每月可领2600元车贴

可以打的加油,但不能取现

发放“车贴”,是将普通公务员至局级公务员分为300元到2600元9个档次,交通补贴每月直接打入公务员市民卡,可以用于乘坐公交车、打的、加油等各项交通事务支出,但不能取现。

为了保障政府部门正常公务用车的需要,杭州市设立了公车服务中心,公务员借用公车与打的一样,有偿计价使用,计价方式完全市场化。

据了解,目前,公车服务中心有专职驾驶员61人,截至今年5月底,为车改单位提供出车服务1.5万台次,安全里程200余万公里。



车贴引发社会质疑 车贴比普通百姓工资还高,怎么说得过去

“杭州车改”在受到舆论肯定的同时,也遭遇了一些质疑,最多的意见集中于“车贴”。

一些市民指出,公车消费本来就有浪费,现在用发放定额车贴的方式,实际上是将一些浪费行为合法化,公权变成了特权,特权又被“赎买”成了私产。

杭州市民袁冬梅说,按照每月22个工作日,每天打车四次计算,月打车支出也不会超过1000元。“一个正局级公务员的车贴比普通百姓工资还高,怎么说得过去呢?”

长期研究政府管理实践的《小康》杂志社社长舒富民认为,公车的存在,立意是为了工作需要,不能像封建时代那样,成为显示官威、讲究享受的“官轿”,这是和现代文明格格不入的。

一年节约财政支出30% 如在全国推广,节约的资金相当可观

有关专家指出,公车改革是否有实效,要看三个指标:一是能否真正解决涉及公车腐败的问题,二是能否降低行政成本,三是能否保障行政效率不受影响。“从这几个指标来看,杭州车改还是很有成效的。”浙江大学公共管理学院教授范柏乃说。

杭州有关部门对车改前后财务开支进行比较发现,第一批车改单位公车开支比车改前下降32%,第二批车改单位下降30%,两年节约公务交通费用总计3442万元。

例如,杭州市农业和农村工作办公室实行车改以后,7辆公车全部上缴,公车开

但他也指出:“比较各地的车改尝试,杭州车改是最具操作性的,或者说比较现实的,因为车改一步到位,目前还做不到,任凭浪费现象继续下去,只能造成更大的损失。不管怎么说,先改起来是必要的。”

在一些地方,公车配备制度形同虚设,不要说规定不能配备专车的厅级处级干部,就连科级干部也配备了高档专车,为了规避相关制度,有的是以“接待用车”名义报批高档专车。

专家表示,公车改革之难实为公权“革命”之难,“杭州车改”为其他省市车改提供了一个借鉴。浙江大学教育学院博士张建中说:“要承认杭州车改并不完美,是一个折中方案,也是无奈之举,但它至少是‘节能减排’和节约开支的。”

支费用从111万多元下降到74万多元,降低33%以上;杭州市安全生产监督管理局实行车改以后,7辆公车也全部上缴,公车开支费用从83万多元下降到50万多元,降低39%以上。

杭州市财政局原局长陈锦梅对记者说,车改前该局共有90多辆公车,车改后全部上缴。“大家从开始不适应,到慢慢适应,公务活动并未受到影响。”

范柏乃认为,“杭州车改”一年节约财政支出30%以上,这一做法如果在全国各地推广,节约的财政资金相当可观。

据新华社电