

叶青:十年上书“公车改革”

本报记者 程绩

1 一天四十多个采访

叶青名片上的头衔非常多,除了湖北省统计局副局长,他还兼中南财经政法大学财政税务学院教授,除此之外,他是全国知名的财税学者,也是微博名人,其新浪微博粉丝多达16万人,他还曾是全国人大代表。“网友知道我,大多都是因为公车改革。”叶青并不反感被“贴标签”,微博上,常有他骑自行车上班、开会的信息。他的微博也被视为“官员微博”的典型,他现在同时打理着新浪、搜狐、网易、腾讯等八个微博平台。

7月16日下午中办和国办的文件发布之后,叶青的手机就处于“高烧状态”,很多朋友、同学和学生都给他发信息,央视第一时间进行电话访谈,新华社、新浪等多家媒体也要求采访。“一天不到,我一共接受了四十多个采访。”

连续十几个小时,面对很多重复的问题,叶青耐心地一遍遍回答,10年的“公车上书”,叶青自称养成了一种“非常3+2”模式。“‘3’是三不拒绝,包括不拒绝采访,不拒绝约稿,不拒绝讲座。‘2’是指我坚持写微博和博客。”

这次被称为“史上最严厉公车改革”的方案,在叶青看来却早在意料之中,“其实这次的车改新政早就有了铺垫。”

2013年11月,党中央、国务院下发了《党政机关厉行节约反对浪费条例》,其中第五章明确提出了“坚持社会化、市场化方向,改革公务用车制度”“改革公务用车实物配给方式,取消一般公务用车,适度发放公务交通补贴。”但是没有明确具体的改革方案和补贴金额。

今年“两会”期间,政府工作报告中,再一次明确提出“启动公务用车制度改革”。

“由此看出是中央对于公车改革的决心很大,我也很振奋。”叶青说。

2 统一补贴上限好

此前叶青一直认为,全国各地的公车改革中,杭州的车改最合理。杭州车改有三种模式:改革公车管理体制、发车贴和报销公务用车费用。第一种是指集中管理、统一派车,费用按派车单结算;发放车贴是指取消公车,发放补贴,节约归己,超支不补;第三种是指外出公务活动中实际发生的交通费用严格审核,按实报销。根据相关文件规定,杭州市取消市局(副厅)级以下干部用车,按月发放车贴,一名局长公车改革后一个月可获2600元人民币补贴,而一名一般科员每月补贴300元。

“原来杭州、温州、深圳、上海等地车补标准不一。有的地方厅级干部交通补贴标准为每月2990元,有的地方处级干部交通补贴就高达3100元。补贴多了群众有意见,少了官员不满意,选择合适的补助标准很难。”叶青说。“这次公车改革的方案,最好的措施就是把价钱说出来了。”叶青把补贴标准称为“5813”,即科级及以下每人每月500元、处级每人每月800元,司局级每人每月1300元。“这次中央把握得非常好,非常适度。”

自上而下统一补贴上限,对于补贴标准是多还是少,一下子成为民众热议的中心,部分匿名的科级干部发微博称“如果真的这样实施,自己以后每个月的车补就会少一半”。

对此,叶青表示,这个上限会得到全社会支持,原因有两点:“一是非常适度。上限充分契合了《党政机关厉行节约反对浪费条例》中对发放交通补贴的要求;二是能得到大部分官员的支持。原先有公车可以坐的官员,可能会持反对意见,但这毕竟是官员中的少数。90%的官员是没有专车和公务车的,他们欢迎这样的改革。”

车改方案能否一举消灭车轮上的腐败?叶青说未来监管还需要跟上。“车改实施后,要警惕官员找企业家借车,把公车私用变成私车公用,滋生新的腐败。”

叶青说,过去严打“公车私用”,现在应该严打“私车公用”。“现在出现了个别很坏的现象,一些基层领导坐百万元的高级越野车,一旦出事,就是企业的,往往是一还了之。基层官员可能利用权力为企业谋取利益,这就等于受贿。”叶青建议有关部门对于党政机关的工作人员进行一次私家车的摸底和登记。

7月16日,中共中央办公厅、国务院办公厅公布《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》,徘徊了20年的公车改革大幕终于全面开启。

湖北省统计局副局长叶青,10年来不断上书全国两会呼吁公车改革,被网友称为“推动车改第一人”。

“这周是我人生最快乐的日子”,接受记者采访时,叶青欣慰公车改革将成为现实。2004年,叶青首次以全国人大代表身份提交公车改革建议。随后在他参加的每次两会上,他都就推进公车改革提出建议。

叶青说,自己很欣赏乔布斯的一句话是“活着,就是为了改变世界”。他也很佩服马云,因为马云已经改变了中国的商业业态,他自问,“公车改革能不能改变中国的官场生态?”



■ 叶青一直坚持出行五公里内骑自行车

图 CFP

3 每月车贴1200,我足够了

叶青说,他目前每月交通补贴1200元,完全够用。“车子大约每10天加一次油,一次加油400元,能满足公务需要。”

“我现在上班开车,距离15公里;周围办事骑车走路,从武昌过汉口,尽量坐地铁。”

2003年5月前,叶青还是中南财经政法大学的一名教师。5月20日,叶青调到湖北省统计局任副局长。刚上班时,局里就给他安排好一辆车,一个专职司机。没想到,上班的第一个上午叶青就对局长提出车改要求,要求不配公车,单位每月给他一定额度车补。

“我第一天上班就把专职司机‘炒’了,当时我和领导提出,我是从高校出来的,给我配个司机还真不适应。我开自己的车上班,局里每个月给我500元市内补助(后来因为油价上涨到1000元),开车出差实报实销。”叶青说,自己没有浪费一天当官的时间就进行了车改。后来,叶青的

专职司机被重新分配到车队,负责开公共车。

此后,叶青经常把自己骑自行车上班、开会的信息发布在微博上,互联网的围观作用让他很快“涨粉”,越来越多人知道湖北省统计局有个不要车的官员叫叶青。

“做好自己,进而影响别人”,叶青说这一直是自己的努力方向。

在他湖北统计局7楼的办公室里,总会放着这辆折叠自行车。他提出官员出行的“3.5.10”标准——3公里内步行,5公里内骑自行车,10公里开车,他自己一直如此。

这种交通方式,带给叶青的是贴近老百姓的真实生活和想法,雾霾天,他和武汉市民一样戴着口罩蹬自行车,还在一年里两次体会了被偷车的滋味,“2013年11月和12月,两个月里我连续被偷了两辆自行车,都在同一个地铁站口,我把这也发布在微博里,很快,那些有相同经历的网友就来跟帖吐槽。”

4 孤独的“叶氏车改”

10年推动车改,叶青的努力换来了“叶氏车改”的名声,除此之外,更多的是不理解 and 嘲讽。

“每一个人都希望改革,但每一个人都不会希望自己那块蛋糕被革掉。”叶青知道,支撑他的信念始终都是一条,“拒绝车改的理由有千万个,但必须进行车改的理由只有一个——节约。”

“下雨的时候,去开会,看到领导的司机开着空调在车里睡觉,我就很痛苦。”

“最近参加一个全省会议,发现不论离省城有多远,也不论当地有没有动车,或者离动车火车站有多近,全部开车来。说实话,我的心在流泪。赶快车改吧!我现在到宜昌、十堰等地,尽量坐动车去。心安理得!”

学财政出身的叶青,说自己总对一些社会现象“感到痛心”。

10年里,叶青最高兴的是,看到公车改革从一个边缘化的话题变成了中心热点,甚至成为了“改革新阶段的标志”。

然而,每进一步的背后,都是愚公移山一般的锲而不舍。

当选人大代表的第二年,他就开始提交关于“公车改革”的建议,与此同时,他还在媒体上配合发表文章:《为什么非得车改——关于加快公车改革的建议》、《我的车改经历》、《车改:一个不可推卸的历史责任》。

十年里,只有一位同事决定追随叶青,但两年前这位同事退了休,“自觉车改”的队伍又只剩下叶青一个人。

叶青曾对一位记者说:“我代表的身份没有了,还有官员的身份;官员的身份没有了,还有学者的身份。我一定会坚持到底。”

2011年3月5日是叶青记忆犹新的一天,那天温家宝总理的政府工作报告里首次提及,“规范公务用车配备管理并积极推进公务用车制度改革”,“加快实行财政预算公开”。

叶青走出人民大会堂,立刻被记者们围住,他感慨,“呼吁车改近十年,终于等到写入政府工作报告这一天”。

那天晚上,他兴奋地在博客上写了篇文章——《公车改革之曙光》。

5 不担心哪句话得罪人

叶青1962年出生在福建省建阳市,闽北山区的成长经历,造就了他有棱有角的个性。让他身上有着学者与官员的双重气质,被网民称为“最具个性的官员”。

在武汉,有着学者身份的叶青最受媒体和学生们欢迎。他关注的领域涉及区域经济、公车改革、中部崛起、微博问政等多个领域,而他更是以敢言著称。

叶青说自己想做“言官”,他觉得“说这些如果可以推动中国的改革,比自己做多大的官要重要得多”。

和媒体网友捧场同时到来的,是一些同事的冷眼,“同级别的官员对我越来越不满,主要就是说我向媒体说一个月1200元补助够了,害得车补减少。提公车改革,不得罪人是不可能的。我的职位不高,但是,提出的一系列建议,应该说超出了我的级别。”

“我过去也当一个听话的党外干部,提一点触及皮毛的建议,不得罪人。后来发现很累——没有必要担心说出的每一句话会得罪谁不说,我后来放开胆子说,不就是原地踏步嘛,说出来就很开心。”叶青笑着说。

“今年我还会继续提,我提的就是继续改革的方案。因为总理用的是积极推进,不只是推进,还增加了积极两个字,所以我就感动了。”

“我的中国梦是三个一:公车改革节约一千万,整治公馆(公费的宾馆度假村)节约一千万,培训企业家创富一千万。我以讲课的方式,践行“为官一任造福(富)一方”的承诺。”