

名嘴说

“不能再这样,让正义无助、让业主无奈、让群众无望!”——南京一家物业公司被小区业委会解约,不肯撤离。对此,南京电视台《东升工作室》主持人东升在节目中,希望执法和行政机关依法办事,强化法律意识

“一边辟谣,一边让谣言落地成为现实,政府讲话没有公信力,老百姓会相信谣言,还是相信政府的话呢?”——针对日前深圳突然限牌,南京电视台十八频道《听我韶韶》主持人老吴在节目中感叹

“没有法规意识的发展不但毫无意义,还很危险!”——徐州丰县经济开发区,大量在建工程是违规开工。对此,江苏城市频道《零距离》主持人大林在节目中直言

“‘呐喊哥’的呐喊,喊出的是对生命的珍视,对职责的坚守。”——日前,陕西绥德县街头,消防队员李某送婴儿去医院途中,拿着喊话器请让路,被称为“呐喊哥”。对此,央视《焦点访谈》主持人芳春燕在节目中如是说

报眼

“高速免费穷人补贴富人”是诡辩

交通运输部与高速公路所收取的费用除了部分被用来还贷以外,被用来给高速公路收费站养闲人,发放高额工资福利,甚至给某些官员搞利益输送。高速公路收费就这样不明不白地被挥霍,根本没有拿去补贴穷人,“高速免费穷人补贴富人”又从何谈起?

南方都市报

作者 叶祝颐

提高社保缴费标准是变相加税

如今一些地方又上调基数,又让公众感觉到,改革信号又变得模糊起来,挫伤了民众对于改革的期待。眼下,政府和民众对于社保减负已形成了共识,这正是趁热打铁的好时机,别再把改革无限期拖下去。

新京报

作者 谭浩俊

“平安哈尔滨”为何引来汹涌舆情

发布“领导高度重视”官样文章的人,显然有在重大灾情发布中不放过谄媚拍马机会的嫌疑,这种怪象背后的真相是,“上有所好,下必甚焉”。希望那些动辄展示“高度重视”风范的领导,多说些暖心的“人话”,少说些冰凉的官话。

北京青年报

作者 樊大威

城市“文明大考”为何奇招频出

一个城市的文明,说到底是一种人文关怀,是让人有愉悦生活的环境。创建文明城市贵在平日之功,绝不是一朝一夕干出的政绩,是一场没有终点的赛跑。城市管理者实在不必过分纠结于文明城市的“封号”,而应脚踏实地、持之以恒,实

京华时报

公车改革倡导者叶青称,别把车补和福利画等号。网友提醒——如何杜绝公务员“拿着车补坐公车”

日前有媒体报道,中央层面公车封存和补贴发放工作已基本完成,公务交通补贴已从上个月起开始发放。根据规定,中央和国家机关“车补”标准为:司局级每人每月1300元,处级每人每月800元,科级及以下每人每月500元。车改一直牵动着公众的神经。此前,一些地方车改不菲的补贴方案曾遭到质疑。尽管公车改革倡导者、湖北省统计局副局长叶青提醒,“别把车补和福利画等号”,但车改补贴可能变相成为公务员福利的质疑并未消除。那么该如何避免?相关专家也给出了建议。



资料图片

“车改不仅省钱,而且省了一大笔钱,落实后国家每年至少能节省约1000亿元开支。”公车改革倡导者叶青接受采访时说。

他指出,车改最大意义在于减少了政府财政支出。“我计算过,车改实施前,一部车一个领导一年要花13万。现在开始车改了,中央按照500元、800元、1300元标准给干部发放补贴,一个干部一年最多能得到1.6万元左右补贴,比原来一年13万要少得多。”叶青说。

有网友认为,车改是在变相发放干部福利。叶青则认为,车补和福利不能画等号。他说:“车补,也就是公务出行用车补贴,实质是财政预算。通俗理解,就是单位把这个月公务出行的补贴提前发给干部。对于网友担心可能出现的干部“边拿车补,边坐公车”的现象,叶青认为,这是一种明显违纪行为。他说:“当前反腐浪潮一浪高过一浪,要是有关

部顶风违纪,纪委部门肯定会介入调查。”

此前,曾有干部在接受媒体采访时说,车补实施后“用车肯定不方便”“能不出差就不出差”。叶青认为,车补和出差补助是两码事,这种说法实际上误解了车补的含义。

“不能因为车改了就不出门办事了。对于这种懒政心理,要出台配套措施,凡是要求官员必须到场而没有到场的,要追究责任。”叶青指出。“车改实际上是鼓励使用私家车出行,同时也可以通过与社会化的‘租车公司’合作的形式,租用社会车辆,从而避免公务用车长期闲置和浪费,降低司机的薪酬成本。”叶青说。

此前有地方拍卖公车,每辆均价一万元,卖出了“废铁价”。网民担心,这样的问题会出现在本次车改中,造成国有资产流失。叶青认为,既然车改是一项改革,肯定会遇到

一些问题,关键要坚定车改决心。早在2004年,叶青就以全国人大代表身份提交公车改革建议。他认为随着我国改革深入,车改路线越来越明晰,一定会改革到位。

叶青说:“有人问我,为什么要车改?我认为,车改至少有两个目的:一是把群众反对的少数干部公车私用浪费,变成多数干部可以享受到的公务出行补贴。原来是少数人铺张浪费,现在摊到所有干部的身上,变成了一种公务交通消费。二是把官员变成公仆。老百姓如何出行,官员就如何出行,现在来看是有可能的。”

叶青说:“避免车改出现问题,关键是要信息透明,做好相关制度设计,比如建立车辆资产评估,拍卖流程全程监控,车辆处置后续跟踪等机制,防范公车拍卖异化为国有资产流失、利益输送的新渠道。”

据新华社新媒体专电

专家

财政预算要透明

江苏省委党校副教授刘青:公车改革是一个积极的改革方向,主要目的是减少财政支出和公车滥用。从以往实践经验来看,一些地方发放车补过高,甚至个别地方车改后财政支出高于车改前。可以预见,多数地方实施车改后,政府财政预算减少是必然的。公众担心车改补贴成为公务员变相福利、造成国有资产流失,也很正常。但是,只要地方财政预算细化、透明,主动接受公众监督,车改一定会沿着设计的方向推进。至于公车滥用现象,在反腐力度不断加强的当下,也会得到遏制。可见,各地车改,关键是严格执行预算,公开拍卖,合理补贴,减少公车使用,实行长效管理,强化社会监督。

现代快报记者 曹玉兵 采访整理

跟帖

无线风光在限封:出来办事跑腿的是科员多还是处长多?车补是怎么发的?

奴隶1000:应该彻底公开公车信息。

buning2013:如何杜绝拿着车补坐着公车?

崂山道士101号:能否像伦敦市长一样骑自行车上班?

水至清则无鱼:先把公车贴标记,再发车补。

浊酒渔樵:没有透明,何来改革?

据新浪微博

视点

深圳突然限牌备受质疑,南京市住建委专家认为:大城市限牌是必然 但不宜搞突然袭击

日前,深圳市突然宣布“限牌令”,引起广泛关注。地方政府为何搞突然限牌?南京市住房和城乡建设委员会政策法规处处长、高级经济师陆玉龙认为,这是由于政府对于限购政策的前期研究和设计不够全面和精细。陆玉龙称,自己对小汽车限购政策研究了7年,近期写成了报告《车牌商品化——我国特大城市小汽车限购政策创新研究》。2014年12月17日,他曾将这份报告发给10个限牌系数较高的城市市长,以及已经限牌长达20年之久的上海。值得一提的是,深圳市也收到了报告,但并未作出回应,不到两个礼拜就宣布了“限牌令”。现代快报记者 王瑞

2014年底很可能突破200万辆,机动车人均保有率已达到22%。“控制小汽车过快增长,是缓解我国特大城市道路交通拥堵和城市可持续发展的必然选择之一”。

就目前已经限牌的城市而言,陆玉龙分析说,分三种模式:一是上海的车牌竞价拍卖收费模式;二是北京、天津、贵阳的车牌摇号免费模式;三是广州、杭州的混合模式:一部分摇号,一部分拍卖。

陆玉龙认为,上海的模式最先进,但有一定弊端。“一方面,采取公开竞价拍卖方式,完全由市场决定,忽略了政府的引导作用;另一方面,在新增车牌数量控制机制上,实行年月额度计划制度,完全由政府决定,忽略了供求关系因素。”另外,还导致了大量购车者到外地上牌,如今上海境内外地车牌的小汽车数量占上海机动车总量的30%左右,大大抵消了小汽车总量控制的成效。

手段调控小汽车总量,既能调控增量,又能调控存量,引导车主买卖和消费小汽车行为理性化和效益最大化。

按照陆玉龙的想法,限牌实施后,政府可以按时发布新增小汽车“牌照费”年度指导价;购车者按月申请投标报价;所有投标报价的平均价与年度指导价两者再平均,形成月度新增小汽车“牌照费”基价。倘若投标报价高于、等于基价的,获得新增小汽车车牌购买权。

陆玉龙表示,为防止价格操纵与失控,申购者投标报价不得高于和低于年度指导价的50%。同时,统一实行网上申购并采取“实名制”,申购者还需全额预缴车牌款,若未申购成功,全额退款。“现行的拍卖方法,往往使车牌被炒到天价。‘基价制’包含政府指导价,同时设定了封顶价。”

陆玉龙表示,车牌商品化制度的重要补充实现形式,就是商品化“二手车牌”,“二手车牌”应与“二手车”分开计价和交易。新购车牌拥有两年之后才允许上市出让。另外,“二手车牌”市场价格可以为新增小汽车车牌申购者投标报价和政府发布新增小汽车车牌的年度指导价提供参照。

限购不宜一夜之间推出

对于老车牌,可以分两种情况处

观点

限购是必然趋势

对于限牌政策的实施,陆玉龙表示,城市空间结构和土地利用资源的有限性,决定了城市道路不可能无限满足机动车持续快速增长的需求。以南京为例,新世纪以来,南京机动车拥有量突飞猛进,年均增长率持续超过20%。2013年底达到178万辆,到

建议

车牌可实行“商品化”

车牌是小汽车注册登记管理的凭证,一旦到了车辆报废时限,就面临被注销,车主没有所有权,不能计价交易转让。对此,陆玉龙建议,如果将车牌商品化,就意味着车主可以通过规定的方式支付“牌照费”而获得车牌所有权。在此基础上,运用经济