



记者的眼睛丛书

晨
黎
著

大楼里的小车司机

沈阳出版社



PDG

记者应当是学者

傅贵余

经过一年多的策划、筹备与组稿,《记者的眼睛》丛书就要由沈阳出版社付梓出版了,可喜可贺。作为主编,有必要写几句话。

近年来,特别是1994年全国宣传思想工作会议以来,我市新闻工作者在中央和省、市委的领导下,认真贯彻落实江泽民视察解放军报及人民日报讲话精神,“以科学的理论武装人,以正确的舆论引导人,以高尚的精神塑造人,以优秀的作品鼓舞人”,坚持新闻宣传为人民服务、为社会主义服务的正确方向,努力工作,奋发进取,在新闻研究、新闻宣传、繁荣创作方面取得了新的成绩和进步,一批政治强、业务精、纪律严、作风正的优秀新闻人才脱颖而出。这套丛书选编的老、中、青年编采人员的十几部著述,涵盖了全市报纸、广播、电视三个方面,从几个侧面反映出这一时期沈阳新闻界的业务研究、新闻报道和作品创作水平,读后,令人耳目一新。

成绩面前,还应该看到,我们新闻业务建设上还有许多薄弱环节,新闻宣传的质量还有待提高,佳作精品还很少,还需要大家在这方面下功夫。

记者应当是学者,要有渊博的知识和过硬的本领。《记者的眼睛》丛书的出版显然带了个好头。全市新闻界同仁要以此为契机,在我们队伍当中大兴学习之风、业务研究之风,接

照江总书记的要求，切实打好理论路线根底、政策法律纪律根底、群众观点根底、知识根底和新闻业务根底，发扬爱岗敬业的作风、实事求是的作风、艰苦奋斗的作风、清正廉洁的作风、严谨细致的作风和勇于创新的作风。要进一步认真学习马列主义、毛泽东思想，学习邓小平理论。当前特别要下功夫学习和研究社会主义初级阶段的理论以及十五大在一些理论问题上的新贡献。只有深刻领会邓小平理论和十五大精神，才能更自觉地用“三个有利于”的标准，看待人民群众的新探索，才能更敏锐地发现改革的新事物，才能更加热情地讴歌人民群众的新创造，才能不断地推出精品，使我市新闻界，尽快涌现一批坚持正确方向、深入反映生活、受到群众喜爱的名记者、名编辑、名评论员、名主持人，完成好党和人民交给我们的新闻宣传任务，无愧于“人类灵魂工程师”的美誉。

（作者系沈阳市新闻工作者协会主席、沈阳日报总编辑）

目 录

总序：记者应当是学者····· 傅贵余

纵横社会

- 1 大楼里的小车司机····· (1)
- 2 失败的诉讼····· (11)
- 3 裂 变····· (22)
- 4 耳闻目睹张家港····· (31)
- 5 冷热观渝州····· (38)
- 6 三顶“桂冠”的殊荣····· (42)
- 7 怀念小芳····· (58)
- 8 乡村“先生”沈老师····· (61)
- 9 悠悠寸草情····· (63)
- 10 庄稼院里的企业家····· (68)
- 11 崇高的信念 坚韧的追求····· (72)
- 12 养老院的青春之歌····· (74)

放歌山川

- 1 “雾里看花”访峨眉····· (76)
- 2 “浔阳江头”尽风流····· (81)
- 3 戈壁三日····· (86)

4	北疆有个阿城市	(100)
5	“三都”自贡	(105)
6	风花雪月“大理国”	(114)
7	“放排”武夷山	(119)
8	感受竹海	(123)
9	“神话”韶山	(129)
10	满洲里渔趣	(133)
11	醉眼浣花溪	(137)
12	恋曲：东西南北中	(145)
13	似曾相识走邻邦	(149)

大楼里的小车司机

车轮飞转。20 世纪,世界接纳了汽车文明。

自从 1885 年德国人本茨试制成三轮轿车——靠汽油机驱动的“无马马车”,这个怪物便一发不可止地在世界上繁衍开来……本世纪以来,美国汽车行业先驱伊莱·惠特尼和亨利·福特几乎成为最具知名度的发明家之一。“丰田”、“福特”等汽车企业成为全球最具知名度的产业,“本茨”、“皇冠”、“劳斯莱斯”几乎是最驰名、最富魅力的商品。

车轮飞转。1958 年,中国第一次生产出轿车,今天的中国,拥有轿车逾百万辆。有关方面披露:当跨入 21 世纪时,我国轿车年生产能力将达到 200 万辆^①。在许多人看来,轿车文明几乎成为中国现代化的重要标志。

车轮飞转。几十年来,随着我国轿车数量飞速增长而迅速突起的是一支人的队伍——中国机关后勤队伍的重要生力军,一支庞大的职业驾驶员队伍。当人们怀着赤诚的渴望,准备拥抱轿车文明之时,有识之士从能源、交通、环境等方面,冷静地对轿车文明过早地与“中国现代化”对接提出质疑^②。这里,我们关注的是在管理体制上,怎样与轿车发展相适应。因

① 《轿车文明批判》,1994.8.9.光明日报。

② 同上。

此,我们不妨走入这样一个群体——

大楼里的小车司机们

毋庸置疑,我国的轿车绝大多数在各级各类机关(其中包括党政机关、事业机关、企业机关),而且这些公有车辆大都又配有专职的司机(有在编的、不在编的、聘用的、临时借用的),他们构成了有“中国特色”的后勤保障系统中的骨干队伍,我们且叫“大楼里的小车司机”。

“1+1”从业模式

有一台车,就有一个司机,车多的单位,又要有专门的“车管”、修理工等等。这是目前我国大多数地区和单位的工勤人员组合模式,因此,车辆多,车队人员就多。1992年,国务院机关事务管理局给国务院各部门配备车辆3800多台,而配备司机及修理工、管理人员等就需要近4000人。中央机构编制委员会办公室核定的工勤人员编制数,许多部门仅此一项就占满了^①。大机关如此,小单位也如此。现在,县里一个只有七八个编制的职能局,也都要配一名司机^②。

经久不衰的好职业

机关里的小车司机,是早已被人们看好的职业。70年代城市谚语中就有“听诊器”、“方向盘”的美誉。80年代,一段相声中说:“一等司机开小车,跟着领导混吃喝”。90年代,人们的择业观念发生了许多变化,从前人们看好的行业有些已无人恭维,过去人们不愿光顾的职业现在却备受青睐,而轿车司机却始终保持它的优胜地位。“司级干部”是叫遍全国的,

① 《走出封闭》,《中国机构编制》1992年第8期。

② 《堵上“无底洞”》,《中国机构编制》杂志1994年第8期。

去年笔者在华东一个经济比较落后的地区采访,听到他们那里又称机关的小车司机为“书记”。“典”出何处?因为他们的工作是把握“方向”的,有时还需动一动“班子”(扳子),必要时还要揭一揭“盖子”,在机构上设有“四股”(四个轱辘)“一室”(驾驶室)。大家皆笑曰有理有理。

同是汽车司机,职业流向大致是:驾驶大车→小车;货车→轿车;生产一线→二线;企业→事业→机关。轿车司机为什么是不衰的好职业?作为一种人事现象和文化现象,值得人们去分析探究——

是耶非耶“司机族”

应当说,小车司机是一个辛苦的工作岗位,他们在经济建设和社会管理中功不可没。在现有国情下,汽车单位公有、职业司机现象还将长期存在。然而,由于长期形成的历史原因,这种司机体制也有种种弊端。

□庞大的编制队伍和财务支出

现有司机队伍是我国各类机关后勤体系中的重头。1992年,国家计委“三定”时核定各类工勤人员编制120名,而当时计委配车辆150台,即便从紧安排,仅司机一项也需要编120人以上^①。有编制就有财政支出,全国每年司机的人头费为数可观。由于车辆单位所有、部门所有,国家配车的应有的效率没有充分发挥出来。许多单位没有编制解决专职司机岗位,就只好聘用临时人员,或从下属单位长期借用人员,不能真实体现上下级单位的运行成本。

^① 《走出封闭》,《中国机构编制》1992年第8期。

□难以阻塞的管理漏洞

车辆公有,但使用者却有很大的灵活性。公车“私用”,已不再是新鲜的话题。在车辆使用上,“公”和“私”的界限似乎越发无法划清了,许多“私用”被淹没在“人之常情”的海洋。旧话皆不说,近一二年实行新工时制,假日增加,公车出动也更加频繁。据《中国财经报》载文说,去年假日里某市机关出车量上升20%^①。公家车在忙什么?

镜头之一:南京玄武湖公园停车处,各色轿车鳞次栉比。据公园负责同志介绍:大休息日来旅游的远自安徽、浙江,近至省内各地的游客用公车的占到70%左右,“大官”们携妻带子,一家一车,“小官”们几人一伙,“公共”乘车^②。

镜头之二:一位在机关开车的驾驶员坦率地说,他开车10年来,一年休息不足10天,休息日大都为领导、机关中层干部出私车。中层干部对他来说也人人都是领导,谁也不能得罪。当然,亲朋好友也时常沾光用车,自然也是情不可却。

中国的好去处岂止一个玄武湖?为公为私常年不停奔波的又岂止这一位司机?……

一部分司机把公车当作在机关率先“致富”的工具。“跟着领导混吃喝”已满足不了胃口,有的人善于抓住机遇,以图更多的实惠。尽管许多单位绞尽脑汁,“高招”迭出,苦寻车辆管理办法,但大多数收效甚微。

修车,买汽车部件的“学问”几乎人人皆知。一事业单位

① 《“公家车”在跑什么》,1995.1.22.中国财经报。

② 同上。

一名刚工作两年的司机，带车去了几次修理部，家里马上多出几个“大件”，由于单位管理不善，无人点破这里的“门道”，小司机便越发胆大，几月一“大修”，平时常去“换件”、“小修”，最后终于大错铸成。当然，亏的是公家。

结婚一般都选在休息日，客人好请，公车好用。婚礼策划们常常眼睛盯在公车上，创意出手不凡、花样翻新，把公车调动个够。小车司机们理所当然地收了“红包”，成人之美，亏的是公家。

前不久有乘客在东北某市坐的出租车没有牌照，司机解释道：“我们开的是单位的车，假期出来挣点零钱。”闲谈中得知，他们有时一天也能干挣一二百元的额外收入，汽油是平时出公车“攒”下的，至于车辆磨损及其它费用当然就不记了。亏的又是公家。

□特殊的一“族”

由于国力有限，从前的轿车与百姓无缘，仅为各级领导同志配作代步工具，由专人驾驶，这本是工作需要。但在一些人眼里，被看作是地位与权力的一部分。在形成公私不分的同时，在人际关系中还营造了一种不正常的氛围，产生了一种不正当的“人事”现象。有些司机久随领导，有的领导谈公务也不回避司机，司机善于领会领导意图，他们信息灵，会看风向，常常是好事拉不下，深得赏识，甚至成为干部裙带关系的一部分。一些干部对司机岗位提出特殊的情感渴求和政治要求，因此，使这个职业越炒越俏，有的甚至成为机关中特殊的一“族”。有的干部工作调动，要带上自己的司机赴任；有的人想与领导沟通，便先去沟通领导同志的司机，以取得好感。

某厅局分房子，个别领导嘱咐有关方面关照一下自己的

司机，由于提出的要求在同等情况下要比其他人高出许多，各处处长们终于义愤填膺：“哪个领导想照顾，就让司机搬到他自己的楼下去住……”

一大城市某局的一名司机，60年代在当管理员时曾犯有经济错误，被处分后改作司机。80年代给一名副局长开车，后来，这名副局长升任“一把手”，司机也随即升任“车管”——掌握机关所有车辆派遣和维修事宜的大权，由于特殊的背景，人们对他毕恭毕敬，仿佛他也是局长了。这个“车管”顺应自然，好事占尽，飞扬跋扈。机关干部们都敢怒不敢言。

更有甚者，1992年在一起震惊全国的残酷打击迫害人大代表案件中，湖南娄底市政府一名司机（县级市市长专车司机）直接参与对一名人大代表的残酷迫害，并扬言，“我是代表市委、市政府要这个代表交代问题”。这位代表“一愣，一个小车司机怎么有权代表市委市政府呢？谁给他的授权，以至他敢这样明目张胆地审讯‘被告’？”^①

中国某些小车司机的越轨行为，连外国人都无法忍受了。一名搞外贸工作的同志与外商会谈，司机也坐在旁边，先是时常插言，最后干脆坐在“主座”上搞起了“一言堂”。外商知道他的身份后，感到这样的会谈极不严肃，便严厉制止了“中方”的行为，并对中国司机的所作所为非常不理解。

这些尽管是个别人的行为，但它折射出的是长期形成的后勤体制这个深层背景的某些弊端，表现出在社会人际关系中带有封建性人身依附色彩的深层文化内涵，属于落后的生产关系范畴。那么，在家庭轿车短期内尚不能普及，现有劳动

^① 《以人民的名义》，《当代》1993年第3期。

用工制度没有根本性变化的状况下，我们怎样去适应“轿车文明”？怎样使其更好地促进我们办公和管理工作的现代化、科学化？现有公车管理模式和司机职业的优化及改造就不能不令人思索——

“局长”“处长”学开车

其实，中国早就有人向这种传统体制挑战了，并身体力行，且已经形成了一定的“气候”。许多去过特区的人都会感到，在交往中印象最深的就是特区人不敬烟、不劝酒、干部自己开车，工作效率特别高。无论是广州、深圳，还是珠海，许多地方都是部长、局长、办公室主任、处长亲自开车，机关很少有专职司机^①。许多人是走上了现岗位后学的驾驶技术。厦门市人事局女副局长黄美圆就在任上读了研究生，学会了开汽车，一般的职业司机从厦门到福州要开7个小时，而她每次不足6个半小时就到。

可喜的是，近年来许多地区都提倡干部学开车，这个热潮从南方到北方，从沿海到内地，成为我国机关“'94热点”，新华社去年曾报道：

“1994年以来，在山东省会济南市政府公务员中悄然兴起了一股学外语、学微机 and 学开车热。到1月中旬，这个市40岁以下的机关干部中，参加驾驶培训班的1750余人。济南市政府因势利导，提出了学习的目标，要求40岁以下的公务员要达到外语初级水平；35岁以下的公务员半数以上要达到中级以上水平；40岁以下的

① 《特区的“三不”“一会”好》，《半月谈》1994年第15期。

干部要都能掌握微机的基础知识，达到会中文编辑和使用事务管理软件的水平；1/3的公务员能够熟练掌握驾驶技术。^①

中共福建省委组织部长陈营官同志到任后，第一次对机关干部发表讲话时，告诫干部“一不要”“二要”，即不要去吃请，要学会计算机，要学会开汽车。

不仅地方干部自己驾车，在党和国家的高级干部乃至国家领导人中自己开车的也不乏其例。中央政治局委员、国务院副总理邹家华同志就是如此。在北京，“人们如果看到他的轿车驶过，那么坐在方向盘后面的往往就是他自己……”^②

机关干部自己开车，无疑如一股清风，意义是多方面的，对节约编制、提高效率、提高干部素质、改造优化司机职业意义非常重要。然而，职业司机队伍目前还不能被取代，机关后勤机制中普遍性的问题不能从根本上动摇。因此，人们期待着——

对后勤体制行之有效的改革

在单位里，挨骂最多的往往是后勤部门，而牢骚最多的往往也是后勤部门。总之，一提起后勤，无论是提供服务的，还是接受服务的，大伙心里都有气。某地党校的一个处级干部培训班的分组学习会上，刚讨论几句就“走”了题，他们共同发泄对各自单位后勤部门的不满，话题中，首当其冲的是工作用车。

症结在现行的后勤体制上，出路也在后勤体制的改革上。

① 新华社北京1994年2月23日电。

② 《中国干部子女沉浮录》，吉林人民出版社。

几十年来,我们的后勤一直是沿袭革命战争年代的供给制度,是在生产力水平较低、第三产业极不发达、高度集中的计划经济体制下形成和发展的,在服务和保障上带有很强的供给制、“小而全”和封闭式的特点,既不适应建立社会主义市场经济体制的要求,也束缚了机关后勤服务事业本身的发展。

近年来,一些部门结合自己的工作特点,从节约行政经费开支和鼓励多劳多得出发,进行过一些改革尝试,但未能触及实质性问题,收效不大。例如北京某单位车队实行了定额补贴,每公里为司机补贴5分钱,这样一天下来也不过多挣几块钱,结果,司机的积极性还是不高。改革这种现实的途径,在于推进后勤管理科学化和后勤服务社会化。于是,多年来一直令人头痛的后勤“老大难”,如今也登上了机构改革的前台。

有关资料表明:发达国家后勤工作主要依赖于社会化的服务。在欧洲,堂堂一个芬兰国家外交部,仅仅拥有6台公车^①。在新加坡,“只有总统与总理配有座车与司机,其余部长要自己开车,如需要司机,要由自己的薪水支付”^②。日本政府机关的服务设施和服务项目,基本均由社会上的专业化公司提供,这样做一是政府机关高度精简,没有庞大的后勤队伍负担;二是服务设施得到充分利用;三是无处不在的竞争机制,使后勤服务始终处于一流水平^③。

在这次机构改革中,对后勤的改革又作了深入的尝试,成果斐然。一年多来,国务院各部委都成立了“机关服务中心”,后勤工作人员不再占用公务员编制,为机构改革作了贡献。

① 《走入家庭不是轿车普及》,1994.10.11.法制日报。

② 《新加坡“透明”的文制》,《海外星云》。

③ 《关于后勤改革的报道》,1995.1.20.光明日报。

同时，“中心”纷纷引入市场机制，不再依赖于补贴。

过去，机关小车正常利用率很低，而管理费极高。1994年起，煤炭部机关车队公务用车按市价80%计价收费，对内核算，有偿服务，弥补了经费缺口。由于和经济效益挂钩，司机们的积极性也大增^①。

中国司机体制和文化氛围的改造已迈出了实实在在的一步……

1995年3月于北京

(原载1995年5月13日《法制日报》、1995年6月1日《中国青年报》)

^① 《关于后勤改革的报道》，1995.1.20.光明日报。

失败的诉讼

——“全国首例科研机构名称纠纷案”透析

一个国有科研机构,当意识到自己的合法权益受到侵害时,它寄希望诉诸法律,然而,结果却是一起失败的诉讼——

两个研究所

长江北岸,皖江经济带上的知名城市安庆,历史悠久、人杰地灵。这儿有个知名度颇高的科研单位——安庆市化工研究所。该所是1978年经市政府批准成立的全民所有制事业单位。1993年6月,化工研究所依照有关规定在安庆市机构编制委员会进行了法人登记(并在《安庆日报》上发表了公告),具有独立的法人资格。

1993年8月,同在安庆市,又树起一块“安庆市化学工程研究所”的匾额——一个股份合作制科研企业经安庆市体改委批准成立了,同年9月,在安庆市工商行政管理局登记注册开始营业。

冠以相同行政区划名称“安庆市”的两个所,仅以“化工”和“化学工程”的称谓相区别,马上在社会上引起了反响。当社会各有关方面纷纷询问化工研究所何以“改换门庭”时,这

些埋头科研的知识分子和管理者们才意识到出了麻烦，自己的名称权受到了“侵害”。他们多次向这个新成立的兄弟所提出希望能够更改名称，使两个所的称谓有明显的区别，却遭到了这个兄弟所的断然拒绝。

向现代化进军的中国毕竟是法制的国度。在获奖影片《秋菊打官司》走红大江南北、长城内外的同时，中国人的法制意识和法制观念也空前强烈起来。对！像秋菊一样去打官司。深得中原、长江文明熏陶的安庆人，在“先君子”了一番没有奏效的情况下，终于决定和这个小兄弟“对簿公堂”，用法律来维护自己的权益。

两度判决

安庆市化工研究所向安庆市大观区人民法院递交了起诉状，起诉状说：被告安庆市化学工程研究所法定代表人“盗用原告名称，挂出‘安庆市化学工程研究所’招牌，用以欺骗顾客，侵害原告名称权，使原告遭受经济损失。要求被告立即停止侵害，赔礼道歉，赔偿经济损失 10000 元”。

安庆市大观区人民法院按照《民法通则》和《民事诉讼法》的规定程序，经过：

- 受理
- 调查
- 开庭审理
- 调解

于 1993 年 12 月 24 日作出民事判决[(1993)观民初字第 411 号]：

“.....