

2004 年湖南省公务员考试《申论》真题

满分：100 分 时限：150 分钟

一、注意事项

1. 申论考试是对应考者阅读理解能力、综合分析能力、提出和解决问题能力、文字表达能力的测试。

2. 参考时限：阅读材料 40 分钟，作答 110 分钟。

3. 仔细阅读给定资料，按照后面提出的“申论要求”作答。

二、给定资料

材料 1:

交通工具使用，是随着时代和社会及工作之需而不断发展变化的，战争年代团以上干部都可以骑马，建国后逐步改用吉普和小汽车，1984 年以前，只有高干才有资格配备专车，1985 年，国家进口小车达 20 万辆，耗资近 20 亿美元，超过了前 30 年的总和。1993 年全年全国生产与进口小车共 40.6 万辆，其中 98% 为公务用车，耗资达 700 多亿元。1998 年全国新增公车 82 万辆，金额高达 1000 亿元，加上司机工资、燃油、保险、维修、养路等费用，年支出近 2000 亿元，相当于当年国防开支的一倍（据 2000 年 10 月 16 日公布的《2000 中国的国防》白皮书）。

材料 2:

公车私用，不仅造成了经济上的浪费而且已成为政风腐败的重要表现。公车成了主人身份与地位、权利的象征，不少领导与干部到了无车不出门的地步，公车私用已非什么秘密，不仅外出旅游、钓鱼、宴请、娱乐要用公车，甚至子女上学也离不开公车。不少乡镇干部家住城市，早出晚归，往返数十公里乃至数百公里。黑龙江省 x 市纪委的一项调查表明，公车用于办公的占 1 / 3，领导干部私用的占 1 / 3，司机私用占 1 / 3，公车运输成本非常惊人。《湖南日报》有份材料载明，“一般轿车每万里运输成本为 8215.40 元，而党政机关等单位公车则为 50360 元，是正常运费的 6.13 倍，每辆出租车的工作效率是公车的 5 倍。”每万里公车运输成本开支是出租车的 7.4 倍，浪费惊人。

材料 3:

《农民日报》曾曝光四川叙永县县委书记巫俊明屡次超标用车的购车事件。“三讲”中调查出他超标 70 多万元购买沙漠王子越野车，他虽表示坚决改正立即卖掉，可“三讲”巡视组刚走，他竟采用偷梁换柱手段，指使该县电力公司从农网改造费用中提取十万元，并用电力公司的一辆六缸 3000 型三菱越野车与他的沙漠王子车交换。且在《农民日报》曝光后，他竟下令将该期《农民日报》收回并焚烧，影响极为恶劣。

材料 4:

某报披露，某县一位领导对拟议中的车改方案批示：如果取消了上级领导的公务用车，那他们下来用谁的车？还不是我们接送？领导能下来是看得起我们，我们能让他们乘公交或出租车吗？至于企业要想壮大发展，照样离不开政府支持，如果领导要用你的车，你敢拒绝吗？高兴还来不及呢？

材料 5:

2003 年，中国社会调查事务所对北京、上海、青岛、郑州、武汉、重庆、广州 7 城市普通居民的电话调查显示，95% 以上的公众赞成运行公务用车改革，七成的公众认为公车私用现象严重：六成左右的公众认为公车养护和驾驶员的费用惊人，开支巨大。在问及可以用什么方式使用公务车时，有 64.3% 的公众选择了“公车租用”，有 27.5% 的公众选择了“岗位补贴”。

材料 6:

杨林开着自己的“嘉年华”行驶在重庆的街道上时，有时会有点怀念使用公车的日子，而就在不

久之前，作为经济开发区管委会财政局采购的科员，排队等着用公车的经历还曾让他苦恼不堪。他喜欢开着自己的车子上班的感觉。如果不是车改，至少几年之内，他这样的普通公务员显然无缘享受这种好感觉。“私车公用”之后，办事效率也眼见提高。但当他开车在市中心的解放碑一带艰难地寻找一个车位的时候，他的好感觉有一点受挫。这让他对公车的情绪十分矛盾。

材料 7:

在公车改革这个问题上，许多官员对经济账并不感兴趣，他们真正在意的是他们的身份。他们是官员，讲究在群众眼里的“形象”，公车改革取消专车，对他们在心理是一次严峻的考验。如果思想意识转不过这个弯，强调身份和地位的官员，就可能成为改革的抵触者。在许多人的意识中，领导配专用专车是很正当的，有了专车就取得了独占使用权，比私车还“私车”。而许多发达国家的法律将未经法律批准的“公车私用”视为贪污行为，要追究当事人法律责任。

材料 8:

四川成都市规定，采购公务车时首先要坚持使用国产车原则，副省级干部使用价格 35 万（含 35 万）以内、排气量 3.0 升（含 3.0 升）以下的小轿车；副市级干部、市级部门和区市县党政机关的公务用车，价格控制在 25 万（含 25 万）以内、排气量 2.0 升（含 2.0 升）以下。为防止公车私用，凡需要公款购买公务用车，包括 2.0 升以下的各类车型车辆，也必须报经市车辆编制主管部门审批。区市县级和市级部门领导职务公务用车：每 3 人两辆，4 人 3 辆，5 人 4 辆，5 人以上每两人增加一辆车，价格标准：25 万以内。区市县级各部门和市级部门非领导职务公务用车：3 人一辆；价格标准：25 万以内；市级部门其他干部：20 人一辆；价格标准：25 万以内；区市县级各部门（含乡镇、街道办事处）和财务独立的县处级机关、事业单位公务用车：每 15 人一辆；价格标准：20 万以内。领导干部在任同一职务期间使用的小汽车，5 年之内不准更换。使用 5 年以上，能使用的要继续使用；符合汽车报废更新标准的，经主管部门审批同意后才能更换。领导干部变动工作岗位，能在现有车辆中调剂的，不准购置新车。

材料 9:

有学者提出，有的地方将政府的原有公车集中起来，成立专门的公务车队，对每一项公务活动，每一次公车出行，都严格手续审批，这样做的确能一定程度防止公车的私用、滥用。但是，这同样存在漏洞，因为公务车归根到底隶属于相应的机关，看领导脸色、给领导面子的事情在所难免。要克服这些，就要做到相关的职能要分离，相应的规范要健全，相应的程序要合理。

材料 10:

对于公车这样的职务附加品，国际上许多企事业单位的通行做法有两种，一种是把职务消费计入薪酬后，给有消费需求的岗位设立一定的资金额度，打入工资，无论盈余还是不足，全由支配者自己调整。一个有趣的例子是：德国政府给施罗德配备了高级防弹轿车，但他私事外出不用，因为要付钱。另一种则是采取高技术手段精确区分公私使用，对公车私用有严格的制度打击。芬兰政府就曾经在公车上安装卫星定位系统，监测公车的用途，一旦发现公车私用，将有非常严厉的惩罚，后来公务员们普遍接受了这种做法，定位系统才被拆除。

材料 11:

烟台大学 1998 年率先实施公车改革，6 年过去，该校节省了经费两百万元，节省那么多钱，解决问题的方法却很简单：公车不再姓“公”。将公车推向市场，能给学校省多少钱，一位校领导给记者算了笔账。原先，一辆车配一名司机，每年养路费、油钱、维修费加上司机工资，最少也得 3 万，改革后，10 余辆公车每年至少为学校节省 30 多万。公车由个人承包，维修费用司机出，司机开得不仔细，各种费用就要上升，司机爱车如命，学校的费用降低了，司机的收入却比改革前提高了不少。

材料 12:

“公车为公”的“为公”包含两层意思，一是为公务，二是为人民大众。公车不管怎么改革，不

管是完全取消还是有效集中，只要是遵循了“做公务”、“为人民”的原则，即使做了“公车为公”，那么它就是一个成功的改革。大幅度削减公务车不是一个好办法，因为这反而会导致一系列的问题。首先，真正意义上的“公务用车”的职能得不到体现，相关行政机关的公务活动用车得不到有效的保障，办事效率就会大大降低，行政机关不能高效运行，受害的最终还是普通民众。另外，取消公务用车，相关的交通补贴补助必然会提上日程，交通补贴如何补，怎样才能改出效益，怎么做到公平、公正又是个大难题。譬如有单位按行政级别给予机关工作人员不同的补助，鼓励工作人员买车。同时，所有工作人员还将有每月一定数额的交通补助，有的月交通补助甚至比部分职工月工资还高。这样算来，机关每年的交通补助数额之大可想而知，导致基层人员大为不满，人心浮躁，有失公平、公正性原则，其公车改革的意义就值得怀疑了。如果公务用车的改革没能做到“为公”，即为公务着想，为普通大众着想，那么不管怎样改都不能算是成功的。

材料 13:

对于“车轮腐败”，群众的意见主要集中在超标配车、维护费用昂贵、公车私用等问题上，不过，各地试行的实际“改革”办法，并未围绕这些问题开展，而是采用“取消公车，代以补贴”的“彻底革命”。比如有报道说，有个省在 200 多个乡镇实行车改试点，结果降低行政成本、减少财政支出达 36.6%。

按照中央公务用车制度的规定，县镇一级领导并无专车待遇，如今却大小领导人手一份车贴，有的接近 3000 元。甚至比工资还多。这等于把应当清理的“专车配置”，变成了名正言顺的“车贴”。至于节省开支，数字的确可观，算法是间接的减法：将以前的购车费、修车费、汽油费、路桥费、司机工资等总费用，减去车改后的车贴总数之“差”，就是“节约数”了。这个“差”虽然庞大、可喜，但是，是不是真值得喜，得看那个“被减数”是不是合理合法。据知，有个镇在车改前居然有 18 辆公车。如果车改的依据是建立在这 18 辆公车以及相关费用的支出“合理”的基础上，车改的效果就有疑问了。废止公车制度而改为发放车贴，将“公”与“私”模糊起来，看上去是经费包干、超支自负，钱是不会多花了，可是却在公务活动上打了折扣。

材料 14:

据了解，杭州市西湖区规定：凡是机关具有产权的车辆和机关工作人员均参加车改；对现有公车经法定评估单位评定后，一次性拍卖作价处理给个人；采取灵活多样的方式，积极妥善地安置驾驶员；机关干部、职工按职级分别按月享受 300 元至 1800 元不等的交通费补贴。

材料 15:

2004 年 2 月 17 日，无锡市南长区。一则来自网民王仪的意见出现在无锡市纠风办的案头。这份建议书中写道：“我们无锡市南长区也惊醒了公车改革，在老百姓的眼中，政府进行公车改革是一件好事，但是广大老百姓认为，无锡市政府好事只做了一半，而另一半却做砸了。”这份建议说，在公车改革中，公车公开拍卖了，官员改为每个月领车贴，百姓认为这是做对了。但是对于司机的安排，王仪却表示了异议，他说司机都进入了政府机关，享受公务员待遇，这与政府对公务员的素质要求是不符合的。在公车改革中，拍卖公车，需要车辆的人改为每个月领取车贴。这样的做法是比较常见措施。但是随之而来的问题仍然严峻，车辆的去向，车贴数额，司机流向等问题解决起来十分棘手。

材料 16:

公务车始终占有我国轿车消费市场尤其是中高档市场的大部分份额。以 1993 年为例，我国国产轿车产量 22.5 万辆，进口轿车 18.1 万辆，公款消费就占到 98%。国家左手造车、右手买车，钱从一个口袋流到另一个口袋。业内人士称，以公款消费来支持汽车消费市场，汽车工业的增幅可维持在 3%-5%。

三、作答要求

第 1 题：根据上述材料，概括目前我国各地公车改革的主要做法和存在的主要问题。

要求：

字数不超过 300 字。

第 2 题：结合给定材料，就公车改革存在的问题提出解决建议。

要求：

建议合理、可行，有说服力。字数不超过 500 字。

第 3 题：请以“对公车改革的思考”为题，写一篇议论文。

要求：

结合给定材料紧密，中心明确，内容充实，论述深刻。篇幅在 1200 字左右。

2004 年湖南省公务员考试《申论》真题及参考答案

第 1 题：根据上述材料，概括目前我国各地公车改革的主要做法和存在的主要问题。

审题要点：

题干明确提出“概括”，为概括题。作答范围没有指定材料，为全部材料；题干问题是“公车改革的主要做法”和“存在的主要问题”；要求不超过 300 字，要注意控制字数。

解题思路：

第一步审题，确定题型和题干任务；第二步依据题干要求，材料中勾画有效信息；第三步归纳整理，同类合并，异类罗列；第四步规范作答。参考解析如下：

参考解析：

主要做法：1、取消公车，代以补贴；2、对超标公车公开拍卖，妥善安排司机，不准购买新车；3、把公车集中起来，成立专门公务用车队，每次公车出行，都严格审批；4、将公车推向市场，公车由个人承包，开支由个人管理收支。存在问题有：1、公车多，费用开支大，公车私用严重；2、部分官员思想意识转变慢，重身份地位，改革难；3、公车出行，手续审批无法严格，顾及领导面子；4、公车如何补贴费用难确定，补贴做到公平难，司机的安置工作不合理。

第 2 题：结合给定材料，就公车改革存在的问题提出解决建议。

审题要点：

题干明确提出就“公车改革存在问题”提出建议，明显为对策题。要求措施合理、可行，有说服力。要求组织答案时，要明确问题是什么，针对问题，提出具体可行的措施，要合情合理合法，切记空话套话。

解题思路：

这是一道对策题，对策题的答题思路就是：第一抄对策，材料中出现的措施，一定要用；第二依据问题，反推对策；第三分析问题原因，提出对策。本题主要是针对问题，提出解决措施，具体政策性建议和意见如下：

参考解析：

公车改革存在主要问题有：1、公车多，费用开支大，公车私用严重，改革难度大；2、部分官员思想意识转变慢，重身份地位，改革难；3、公车出行，手续审批无法严格，顾及领导面子；4、公车如何补贴费用难确定，补贴做到公平难，司机的安置工作难。具体措施：1、建立完善严格的公车使用制度。一是对职务消费把职务消费计入薪酬后，给有消费需求的岗位设立一定的资金额度，打入工资，无论盈余还是不足，全由支配者自己调整。二是采取高技术手段精确区分公私使用，对公车私用有严格的制度打击。2、加强宣传教育。通过宣传教育，让“公车为公”的理念深入干部心中，转变落后的重身份地位的思想意识；3、建立职能独立的公车出行审核部门，健全用车规范和完善审批程序。4、将公车实行个人承包，推向市场，费用收支由个人管理。5、建立完善严格的公车补贴制度，对人员补贴细化补贴标准，公开、透明，兼顾公平。6、采用灵活多样的方式，妥善安置驾驶员。

第 3 题：请以“对公车改革的思考”为题，写一篇议论文。

审题要点：

这是一个命题作文，题目已经确定“对公车改革的思考”。问题要求中心明确，内容充实，论述深刻，字数 1200 字。这样的要求，明显要写议论文体裁。文章主要内容围绕“公车改革”中出现的问题，以及如何去改进公车使用而展开。

解题思路：

本篇文章中心论点，主要围绕公车改革而展开。确定中心论点应为公车改革中出现的问题，如何更好的解决公车问题而定。文章内容应包括公车改革中出现的问题，以及如何更好的进行公车改革而展开。

参考解析：

让公车真的为“公”

公车为公，一是为公务，二是为人民群众。最近各地出台的公车改革措施，暴露了很多问题。不查不知道，一查吓一跳。公车数量如此之多，一年费用开支，竟然是军费的一倍。

公车私用严重，部分领导干部不仅外出旅游、钓鱼、宴请、娱乐要用公车，甚至子女上学也离不开公车；部分官员思想意识转变慢，认为公车就是面子，就是身份，没有公车出行就意味着自己没有面子，增加了公车改革的阻力；公车改革中，公车出行手续审批无法严格，审批公车工作人员隶属于单位领导，单位领导公车出行，焉能不批准；公车如何补贴费用难确定，补贴费用难以做到公平合理发放。公车改革也造成了一部分司机失业，如何合理安置司机也是一个难题。

以上公车改革中出现的重重问题，如何让公车真的为“公”，深化公车改革成为摆在政府面前的一个难题。纵观国内外公车改革，其实也不难发现一些成功的做法。

公车改革，可以与市场相结合，把公车使用推向市场。公车可以实行个人承包制，政府每年支出一定的公车费用，承包给个人，由个人依照出行制度，管理公车的出行。维修费用等由司机来维护，各种费用开支由司机来维持开销。在这样方面烟台大学就是一个典型的例子，并取得了不错的效果，一年就节省开支 30 万元。公车改革，必须要建立完善严格的公车使用制度。一是把职务消费计入薪酬后，给有消费需求的岗位设立一定的资金额度，打入工资，无论盈余还是不足，全由支配者自己调整。二是采取高技术手段精确区分公私使用，对公车私用有严格的制度打击。这样才能更好的控制公车的使用费用，使得费用更加合理、科学的使用。

公车改革，必须要加大宣传教育，让“公车为公”的理念深入群众，深入干部心中，转变干部落后的重身份地位的思想意识。宣传教育必须时刻要抓好，我们现在出现的公车私用，费用高，开支大，就在于思想出现了问题。享受主义多，奢侈之风盛行，之前勤俭节约的工作作风少了，不骄不躁的作风少了。所以，应该定期开展思想教育，周末学习日等活动，抓四风，践行“两个务必”，提高领导干部一心为公的思想，转变重面子重身份的思想作风。

公车改革，必须要建立职能独立的公车出行审核部门，健全用车规范和完善审批程序。公车审批都是由本部门来执行，公车使用审批的工作人员隶属与本部门，这样就会出现公车审批的不严格。看领导颜色、给领导面子在所难免，这样的审批形同虚设，无法真正做到公车为公。因此，应该建立独立于部门之外的公车审批部门，成立专门的公车审批机构，制定细化的公车审批规范和流程，更规范的管理公车出行。

公车改革，还应建立完善严格的公车补贴制度，对人员补贴细化补贴标准，公开、透明，兼顾公平。采用灵活多样的方式，妥善安置驾驶员，真正做到在公车为公的前提下，也要兼顾部分工作人员的生活。让公车真的为“公”，是我们公车改革的最终目标和方向。

我相信，在党的领导下，充分发动社会监督，群众力量，公车改革一定会取得成功，做到公车出行真正为公！