# 调研：人民银行公务用车改革探讨

来源：网络 作者：落梅无痕 更新时间：2024-12-18

*第一篇：调研：人民银行公务用车改革探讨人民银行公务员用车改革探讨 2024年12月28日，胡锦涛总书记主持召开了中共中央政治局会议，分析当前党风廉政建设和反腐败工作形势，研究部署2024年党风廉政建设和反腐败工作，其中一项就是要深入开展公...*

**第一篇：调研：人民银行公务用车改革探讨**

人民银行公务员用车改革探讨 2024年12月28日，胡锦涛总书记主持召开了中共中央政治局会议，分析当前党风廉政建设和反腐败工作形势，研究部署2024年党风廉政建设和反腐败工作，其中一项就是要深入开展公务用车问题专项治理。人民银行也顺应潮流，响应中央的号召，开始探讨对公务用车进行改革。我国现行公务用车管理制度，一直沿用计划经济时代的编制管理、标准控制、按需配给、单位所有的模式。随着经济社会的快速发展，这种公务用车管理制度的缺陷越来越明显。尤其是近几年来，公务用车已逐渐成为官员身份和待遇的象征，成为官员的隐形福利，由此带来的直接后果就是超标准配车现象普遍存在，公车数量严重超标，公车私用现象泛滥，公车支出费用惊人，这不仅成为各级财政的沉重负担，成为政府管理的黑洞，更重要的危害在于由此滋生的特权意识，奢侈浪费之风已经成为了人民群众反映强烈的突出问题，严重损害了党和政府的形象，腐蚀了党和政府的执政根基。人民银行现在的公车使用问题虽未达到地方政府那种“汹涌”的程度，但问题还是存在。

（一）公务用车费用高，造成财政负担沉重，且公车使用效率低。车辆购置费用，车船税，燃油费，保险费等等，每辆汽车的各种花费明目繁多，日渐高企的油价又给人民银行的经费压力雪上加霜。高昂的公务用车消费影响了人名银行其他正常公务的开展，有的支行削减平时必要的行政支出，有的地区甚至影响了县支行职工工资的正常发放。不仅如此，公务用车使用效率偏低，人民银行相比其他政府部门外勤需要较少，有的只为接送职工上下班，取送资料或者参加必要的公务活动，公务用车平时闲置情况比较严重。以阜康县支行为例，阜康市支行现有公务用车三辆，每年一辆公务车的运行成本(含司机工资、福利、每月660元差费)至少在6万元以上，其中一辆面包车平均数月才使用一次，这都对公共资源造成了极大的浪费。

（二）公车私用现象严重。

按规定公务用车不得用于办私事，但由于公私界限难以区分，缺乏有效的监督机制，公务用车私用现象极为普遍。公车接送小孩上学放学，公车用作婚车等现象也屡见不鲜，相关制度也难以遏止。公车私用不是占小便宜的简单问题，它不仅给国家造成了巨大的损失，有的甚至成了子女炫耀的资本，让人倍感心痛。这种流动的腐败广告，极大地损害了人民银行形象。

（三）超编制超标准配备使用轿车问题屡禁不止。

有些部门的领导不是从工作需要出发，而是把公务用车看成是一种“待遇”，能享受就享受，能豪华就豪华，有条件要上，没有条件创造条件也要上，单位之间、部门之间还会互相攀比。在这种思想驱使下，有些部门不管条件是否许可、车辆是否超编、有无购买能力，都要购车。

（四）变相专车和固定用车现象严重。

按照有关规定，只有部长级和省长级以上干部才能配备专车，现职副部长级和副省长级干部保证工作用车或相对固定用车，副部长级和副省长级及其以下工作人员，包括离退休后享受部长级和省长级待遇的干部都不允许配备专车。但在实际工作中，一些地区的人民银行都自行给党政领导配备了专车，有些领导用车虽然不称为专车，但却专用。

虽然公务用车问题的严重性众所周知，可是推行公车改革却是阻力重重，举步维艰。公车改革对人民银行人员的出行造成了不便，变相缩减了福利。最关键的是配备和使用公务用车的大多是各个部门单位的领导，公务用车改革无异于虎口拔牙，必定遇到各种困难。但是，随着普通群众的思想意识逐渐提高，对公车使用表现出来的不满日趋强烈，公车改革势在必行。近些年来，各地对此进行了不间断治理，并在制度方面进行了不同形式的改革与探索，取得了一定成效。归纳起来，大致有以下三种模式：

模式一：货币化改革 取消机关一般公务用车，按月按人发放交通费用补贴。货币化改革模式比较彻底，能够有效地减少公车数量，遏制公车私用，同时改革中也出现了一些新的问题，引起社会质疑，其中争议较大的主要是如何确定交通补贴标准。目前的试点大多是按行政级别划分补贴数额，而没有与岗位特点和工作量挂钩，职位越高车补越高，这改变了公车配备是为了更好地服务群众的初衷。再以阜康县支行为例，可以取消公务用车，按照出行频率，职位性质等具体情况对26名工作人员进行有差别的出行补贴，这些花费与数十万元的公车购置和使用费用相比，勿用多言。

模式二：集中统一管理 在省会中支或地市中支成立公务用车管理中心，将辖区内的公车交由公车管理中心（机关车队）集中管理，统一调配使用。同时建立完善、便捷的公车使用申请和协调机制，节省费用的同时也要兼顾平时必要的使用便利。这样明确了公务用车的主管再者也可以统一取消人民银行普通公务用车，统一改买车为租车，需要时在各中心支行、支行所在地区自行租车使用，实报实销。

模式三：加强管理监督 广泛推行公车的同一采购制度，定点加油和维修制度，单车核算制度，公车耗油和运行费用统计通报制度，按月统计经费支出制度，违规处罚制度等。时下油价飞涨，燃油费是公务用车费用的重要组成部分，对辖区内所有公务用车进行改装，推广油改气。明确监管主体，落实责任，对公务用车进行不定期抽查，对违规报销、公车私用等现象一经发现就进行严厉处罚。

我认为，人民银行相比其他政府部门外勤需要较少，可以由第三种模式开始慢慢转变为第一种模式，对现有的公务用车进行油改气；设定每月费用额度，超出额度由公车使用者自理，每年费用汇总向地市中支备案；卖使用频率偏低的公务用车。逐步达到最终目标——彻底消除不必要的公务用车。人民银行近年来拨款收紧，经费捉襟见肘，公务用车制度改革迫在眉睫，人民银行因根据自身系统的特点，根据不同地区的情况，因地制宜，分片区的选择公车改革模式，选择一条有利于树立良好央行形象，有利于勤俭节约，有利于人民银行健康发展的道路。从自身做起，从现在做起，切实改变传统观念，落实改革举措，为今后的公车改革做好充分的思想和行动准备，不仅牢记“为人民服务”的宗旨，还要做到“勤俭的为人民服务”。

**第二篇：公务用车改革调研报告**

公务用车改革调研报告

根据

号文件精神和即将召开的市公车改革座谈会确定的主要议题，我院结合本院实际，对公车改革进行了调研，现报告如下：

一、公车改革前后经费支出总量变化情况测算 2024年至2024年，我院年均拥有公务车辆

辆，公车消费年均

万元，每辆车年均费用为

万元。根据中央确定的车补标准（不提高30%）计算，执行车改后，我院一年的车补将为

万元，比原来少

万元，节省

%。

二、公车改革后还存在的主要问题

一是出现车改不彻底或车改走回头路的现象，出现车改的向未车改的借车、摊派车辆，或者一边领交通补贴，一边使用公车的现象等情况。

二是腐败的监控问题。一些拥有职务的领导，他们可以把车改补贴直接变成个人的福利待遇，而其交通产生的费用通过餐饮费或者其他差旅费报销。

三、对公车改革标准的几点意见

一是要科学适当制定补贴标准。分配标准关乎地方财政承受能力和保证被分配者的利益是否适当，利于工作。分配标准过高，财政承受压力大，达不到节省公车消费的目标；分配标准过低，造成不够用，会影响工作积极性，因此要紧密结合我市市情，不能过高，也不能过低，做到科学分配、补贴适当。

二是要公平合理确定级别差距。分配级别差距过大，则有失公车改革的公平与合理，底层干部就会有怨言，相同级别的虚职领导也难适从。因此，相邻级别之间的补贴差距不能过大，相差要有一个合理的标准，最好设定在200-400元之间。

三是要适当留配公务用车。以保证车改单位大型公务活动接待、重大应急突发事件处置、重要执法公务活动、特殊机要文件专递等专项集体公务活动用车，以及为到公务交通设定区域外执行公务活动提供一定的用车服务，达到保证公务活动的正常运转的目的。与适当留配公务用车的措施相对应，建议成立公务用车服务中心或者说公车租赁单位，以对留配的公务车进行科学有效的管理。

四是要坚持透明公开。公车改革关乎大众利益，社会影响反响巨大，因此，要对公车改革执行的程序和内容进行公开和宣传，介绍好经验、好案例，让社会认识到公车改革的好处，获得社会的支持。

四、改革后必要公务出行的意见

车改时，要设定公务交通区域范围。在公务交通区域范围内，取消了公车的实物配给后，公务人员出行要采取社会化、市场化的方式，自行解决公务交通工具。提倡和鼓励使用公共交通工具，对以乘坐公共交通方式解决远程公务交通工具的，经审核可按公共交通费用标准给予补贴。当然，采取实物保障就不能领取车改补贴。

五、改革后交通费、差旅费的处理

我们认为，确定公务交通区域范围后，在设定区域内从事公务活动的，依规定领取车改补贴，在设定区域外从事公务活动，其交通工具自行解决，按照现行差旅费报销规定执行。

六、执法执勤用车改革的意见

当前正处于我国全面深化改革的关键时期，各种社会矛盾凸显，公安、法院等执法、司法部门应对处置突发事件和维护社会治安稳定的压力日益巨大，因此，暂时不应将执法执勤用车纳入改革范畴。

七、其他建议

一是要领导带头，加强领导。各级党委政府主要负责人要切实转变思想观念，抛弃“特权”思想，要率先垂范，从自身乘坐的车辆改起。同时，要成立以主要负责人为核心的相应的领导和工作小组，对改革落实加强具体监督和指导，只有这样才能将此次改革进行到底。

二是要妥善安置失岗司机，防止引发社会不稳定。应当根据保留公务用车的实际需要，合理设置司勤人员岗位。对失岗司机，可向保安、保洁等岗位转岗或者提前退休，不能简单推向社会。

三是要规范公车拍卖，严防国有资产流失。车改单位原有公务用车经清理后，由市车改办统一收缴，在办理国资核销手续后按照公开、公平、公正原则向社会公开拍卖，并办理车辆转移登记手续。由车辆评估机构对拟公开拍卖的公车统一集中评估，对符合拍卖条件的公车采取车、牌分离方式统一拍卖，车辆拍卖所得上缴市财政，牌照由公安车管部门统一收回。

四是要加大监督力度，防止出现“既拿补贴又坐公车”的现象。要设置明显的公车标识，广泛公布公车号牌，便于接受媒体和群众的监督。同时，对群众举报的超标、违法、违纪车辆，相关部门查实后，给予一定数额的物质奖励，以调动群众监督举报的积极性。

根据单位工作性质和繁忙程度，经车改单位正职互评、市级领导测评、车改领导小组审定，将车改单位分三类核发补贴。

公务用车补贴在车改单位公用经费中列支。车贴为公务活动交通费用，不计入个人工资性收入，全部存入市民卡专用账户，用于跟交通有关的支出，如加油、保险、汽车维修等费用，不可提现或挪作他用。

涉改人员退休(退职)、辞职或调离车改单位的，自正式办理手续的次月起停发车贴；涉改人员职务发生变化的，自职务变动的次月起按新职级标准发放车贴；新调入车改单位人员符合有关条件的，自调入次月起发放车贴。车改单位工作人员因病休、事假或其他缺勤，连续在15天以上的，停发当月个人公务用车补贴。

设立单位公共交通专项经费，深圳市财委依据拨付车改单位全年公务交通补贴总额10%的比例安排部门预算。会根据车改单位在职公务人员的现任职务职级，每月发放适度交通补贴，纳入车改单位部门预算，作为公务活动交通费用，该补贴从统一收车的当月起发放。相关标准会根据深圳公务交通实际发生的费用测算，按有关规定在缴纳个人所得税前扣除。

**第三篇：公务用车改革调研报告范文**

一、公务用车的现状及问题

我市原有的公务用车体制同全国一样，是计划经济产生并沿袭下来的传统模式。20xx年至20xx年，市直机关和事业单位平均每年每辆单车帐面直接支出为2.7万元，加上司机工资、补贴、车辆保险、车库折旧、大修等费用，每辆单车年实际平均支出为7.7万元，三年公务用车实际总支出为2725万元。同时，三年新购车辆206台，购车支出1615万元，年均购车支出539万元。公务用车消费占财政支出的比例超过9%。

这一体制主要存在四方面的问题：一是公务用车费用高，财政负担沉重。调查显示，每年一辆公务车的运行成本至少7万元，有的甚至超过10万元，加上每年财政负担的大修费用等，公务用车支出的口子越来越大，财政及各单位早已不堪重负。二是公务用车私用严重。公务用车消费在民间早有“三三制”之说。即在公务用车使用中，办公事占1/3，领导干部及亲属私用占1/3，司机私用占1/3。三是公务用车使用效率低下，浪费惊人。据调查，社会其他营运车辆每万里运行成本平均为8215元，而党政机关则高达数万元；出租车的使用效率约为公务用车的5倍，而运营成本仅为公务用车的13%。四是超标、超编配车问题屡禁不止，严重损害了干部形象。

二、改革的主要做法

一是因地制宜，反复论证，出台实施方案。制定好实施方案是公务用车制度改革的关键。为使方案切实可行，齐齐哈尔市抽调专门人员组成公务用车改革办公室，采取调查摸底、问卷调查等多种方式，广泛征求各方面的意见和建议，在充分调研、多次论证的基础上，20xx年4月形成了《齐齐哈尔市行政事业单位公务用车实行货币管理改革实施方案（试行）》（以下简称《方案》）。

二是试点先行，分步实施。《方案》20xx年5月在市直83个机关行政事业单位推行，同时确定了富裕县、铁锋区作为县（市）、区试点单位。

三是制定原则，规范操作。为确保公务用车改革顺利实施，我市确定了七条基本原则：一是坚持市场取向，改革传统公务用车模式，实行货币补贴的原则；二是坚持有利于加强党风廉政建设和工作作风建设的原则；三是坚持有利于优化财政支出结构、节约财政支出、减轻财政负担的原则；四是坚持保证工作需要，任何时候在规定范围内不影响公务活动的原则；五是坚持从领导干部公务用车支出情况和各单位工作量及职能特点出发，分类、分档确定补贴标准的原则；六是坚持分步进行的原则；七是坚持市直单位自愿参加的原则。

四是合理分类、分档确定补贴标准。补贴标准的确定，是广大干部群众关注的焦点，既不能偏离改革方向，又要调动大家的积极性，更要保证实际工作需要。为此，我市明确了以下分类、分档的原则：

1、参加公务用车改革的单位按前三年单车实际支出及工作量大小分类；

2、保证特殊职位工作需要，据实发放；

3、市直行政及财政全部供养事业单位的交通补贴费，由市财政按方案规定的档次核拨；

4、财政部分供养和不供养的事业单位的交通补贴费由单位自行解决和市直机关分类核定补贴（主要是根据前三年车辆费用支出实际情况采用基数法确定的补贴标准）。并在以上原则的基础上，明确了公务用车个人补贴标准最高限额和财政补贴经费的档次。

五是以人为本，妥善安置司勤人员。富余人员安置是公务用车改革顺利推进的前提。齐齐哈尔市从稳定大局角度出发，出台多项优惠政策，如提前退休、退养、解除劳动关系、就地转岗、停职留薪创办和领办企业等安置方式，做到了“退养的愉快、转岗的安心、解除关系的称心”。

六是规范运作，确保国有资产不流失。原有公务用车统一上交市财政局，经中介机构评估后，带原牌照按照依法、公开、规范、透明的原则，实行公开竞价拍卖。同时，为保证各单位公务用车改革后工作用车需要，市政府采取公开招标方式，运用市场化手段组建经营性公务用车服务公司。公务用车服务公司按市场化运营，自负盈亏、独立核算。

七是严明纪律、强化监督。公务用车改革工作涉及诸多环节，涉及各方面利益，必须严明纪律。为此，齐齐哈尔市专门成立了由市纪委、市监察局参加的公务用车改革工作纪律监督组，出台了《全市公务用车改革纪律若干暂行规定》，并及时下发《关于严明公务用车改革纪律的通知》，要求各单位对车辆搞好登记造册，防止国有资产流失。

三、取得的成效

（一）堵住了体制漏洞。

推行公务用车改革后，明显堵住了两个方面的漏洞：一是公务用车带来的不正之风和腐败现象得以杜绝。特别是相互攀比购车、以车顶债、车辆修理费用畸高等诸多问题都不再存在。二是公务用车私用得以根治。存在多年的公务用车消费“三三制”问题从源头上得以解决。

（二）减轻了财政负担。

**第四篇：领导干部公务用车改革情况调研报告**

为全面了解我市公务用车货币化改革的现状，有针对性地解决改革中存在的问题，我们采取听取情况汇报、召开座谈会、个别征求意见、查阅资料、账册等方式对9个县（市、区）27个乡镇（办事处）领导干部公务用车货币化改革工作进行了调研，并在全市97个乡镇（办事处）发放《领导干部公务用车货币化改革问卷调查表》1000份，现将调研情况报告如下：

一、我市公务用车改革的基本情况

我们按照先易后难、由点到面、循序渐进、积极稳妥的原则，\*\*\*市领导干部公务用车货币化的改革探索分两个阶段四个层次，取得了显著的效果。一是试点探索和记帐式消费阶段，时间为200\*年至200\*年\*\*月。二是全面推行货币化改革阶段。时间是200\*\*年\*\*月至今。四个层次为乡镇（办事处）、县（市、区）直属部门、县（市、区）“四大家”领导、襄樊市直部门。公车消费货币化改革成效显著，消费成本大幅度降低，全市102个乡镇（办事处）交通费核定支出为525.21万元,比改革前的1311.79万元减少786.58万元,下降59.96%。

（一）乡镇（办事处）公务用车改革情况

乡镇（办事处）领导干部公务用车货币化改革在20xx年试点基础上，于20xx年3月纳入农村综合配套改革，同年9月在全市102个乡镇（办事处）全面推行。除6个地处偏远、交通不便的山区乡镇（办事处）各保留一部公车外，其他96个乡镇（办事处）全部取消公务用车，共拍卖公车295辆。取消公车的乡镇，领导干部的交通费实行总额控制，限额补贴，核算到岗，分解到人，超支自负。乡镇（办事处）交通费总额，每年分别控制在45万元-6万元不等，党政正职交通费补贴每人每月600元-800元，其他班子成员每人每月100元-400元。同时，考虑到一些特殊公务活动和重大紧急任务的需要，老河口、谷城、宜城等县（市）设立了应急公务交通费，限定额度（一般为每年1-2万元），严格管理，报批使用。

在实际操作过程中，取消公车的乡镇（办事处）交通费使用和发放主要有两种模式：一是按月随工资货币化发放。采取这种形式的主要是一些经济条件较好的乡镇（办事处），共53个，占52%。二是不发放交通费给个人，实行记账式管理。采取这种方式的乡镇共49个，占48%。乡镇根据交通状况和本地出租车业发展情况，在租用车辆时，又主要分为统一固定租用车辆和不固定租用车辆。保留公车的6个乡镇，交通费用扣除车修、保险等公共开支外，剩余交通费定额包干到领导干部个人，包干费用有的以货币化形式发放给领导干部个人，有的采取记账核销方式。

（二）县（市、区）直属部门公务用车改革情况

县（市、区）直属部门公务用车的改革试点实行点面结合的办法。先行改革的老河口市直属部门实行整体改革，其它县（市区）选择3-4个直属部门进行改革,运行模式基本一致。老河口市于20xx年8月完成市直单位领导干部公务用车货币化整体改革任务，其改革的办法标准与乡镇基本一致。该市除公检法机关及防汛、医疗救护保留公务用车外，其他部门一律取消公务用车，按标准发放交通补贴。

（三）县（市区）“四大家”领导干部公务用车改革情况

我们选择了老河口市作为市“四大家”领导干部公务用车货币化改革试点单位，根据领导干部前三年平均用车情况核定每年交通里程，再换算成用车费用，实行限额包干，每人建立单独账户，记账式消费。“四大家”正职年交通费用3.5万元-4.1万元之间，副书记（含常务副市长）3万元左右，其他班子成员2.5-3万元左右（均不含司机工资）。

（四）市直试点单位情况

市物价局作为首批市直试点单位于20xx年12月进行了公务用车改革，该局原有5台公务用车，改革后，除保留一辆应急公务用车外，其它车辆全部封存，领导干部和其他机关干部一律按月随工资发放交通费补贴，市旅游局公车改革也于20xx年元月开始运行，其模式与物价局一致。

二、主要做法和成效

从20xx年以来，按照中央纪委、省纪委的部署，我们以老河口市为试点，开始有计划、有步骤地在全市推行领导干部公务用车货币化改革，这项工作从一开始就受到中央纪委、省纪委的高度重视。在公务用车消费货币化改革过程中，我们始终注意突出“两个重点”，抓住“三个关键环节”，坚持“四个原则”，保证这项改革的顺利进行。

“两个重点”：一是改革对象以领导干部为重点。二是在操作环节上以核定标准为重点。

“三个关键环节”：一是组织发动和制定方案。

**第五篇：领导干部公务用车改革情况调研报告**

为全面了解我市公务用车货币化改革的现状，有针对性地解决改革中存在的问题，我们采取听取情况汇报、召开座谈会、个别征求意见、查阅资料、账册等方式对9个县（市、区）27个乡镇（办事处）领导干部公务用车货币化改革工作进行了调研，并在全市97个乡镇（办事处）发放《领导干部公务用车货币化改革问卷调查表》1000份，现将调研情况报告如

下：

一、我市公务用车改革的基本情况

我们按照先易后难、由点到面、循序渐进、积极稳妥的原则，\*\*\*市领导干部公务用车货币化的改革探索分两个阶段四个层次，取得了显著的效果。一是试点探索和记帐式消费阶段，时间为200\*年至200\*年\*\*月。二是全面推行货币化改革阶段。时间是200\*\*年\*\*月至今。四个层次为乡镇（办事处）、县（市、区）直属部门、县（市、区）“四大家”领导、襄樊市直部门。公车消费货币化改革成效显著，消费成本大幅度降低，全市102个乡镇（办事处）交通费核定支出为525.21万元,比改革前的1311.79万元减少786.58万元,下降59.96%。

（一）乡镇（办事处）公务用车改革情况

乡镇（办事处）领导干部公务用车货币化改革在2024年试点基础上，于2024年3月纳入农村综合配套改革，同年9月在全市102个乡镇（办事处）全面推行。除6个地处偏远、交通不便的山区乡镇（办事处）各保留一部公车外，其他96个乡镇（办事处）全部取消公务用车，共拍卖公车295辆。取消公车的乡镇，领导干部的交通费实行总额控制，限额补贴，核算到岗，分解到人，超支自负。乡镇（办事处）交通费总额，每年分别控制在45万元-6万元不等，党政正职交通费补贴每人每月600元-800元，其他班子成员每人每月100元-400元。同时，考虑到一些特殊公务活动和重大紧急任务的需要，老河口、谷城、宜城等县（市）设立了应急公务交通费，限定额度（一般为每年1-2万元），严格管理，报批使用。

在实际操作过程中，取消公车的乡镇（办事处）交通费使用和发放主要有两种模式：一是按月随工资货币化发放。采取这种形式的主要是一些经济条件较好的乡镇（办事处），共53个，占52%。二是不发放交通费给个人，实行记账式管理。采取这种方式的乡镇共49个，占48%。乡镇根据交通状况和本地出租车业发展情况，在租用车辆时，又主要分为统一固定租用车辆和不固定租用车辆。保留公车的6个乡镇，交通费用扣除车修、保险等公共开支外，剩余交通费定额包干到领导干部个人，包干费用有的以货币化形式发放给领导干部个人，有的采取记账核销方式。

（二）县（市、区）直属部门公务用车改革情况

县（市、区）直属部门公务用车的改革试点实行点面结合的办法。先行改革的老河口市直属部门实行整体改革，其它县（市区）选择3-4个直属部门进行改革,运行模式基本一致。老河口市于2024年8月完成市直单位领导干部公务用车货币化整体改革任务，其改革的办法标准与乡镇基本一致。该市除公检法机关及防汛、医疗救护保留公务用车外，其他部门一律取消公务用车，按标准发放交通补贴。

（三）县（市区）“四大家”领导干部公务用车改革情况

我们选择了老河口市作为市“四大家”领导干部公务用车货币化改革试点单位，根据领导干部前三年平均用车情况核定每年交通里程，再换算成用车费用，实行限额包干，每人建立单独账户，记账式消费。“四大家”正职年交通费用3.5万元-4.1万元之间，副书记（含常务副市长）3万元左右，其他班子成员2.5-3万元左右（均不含司机工资）。

（四）市直试点单位情况

市物价局作为首批市直试点单位于2024年12月进行了公务用车改革，该局原有5台公务用车，改革后，除保留一辆应急公务用车外，其它车辆全部封存，领导干部和其他机关干部一律按月随工资发放交通费补贴，市旅游局公车改革也于2024年元月开始运行，其模式与物价局一致。

二、主要做法和成效

从2024年以来，按照中央纪委、省纪委的部署，我们以老河口市为试点，开始有计划、有步骤地在全市推行领导干部公务用车货币化改革，这项工作从一开始就受到中央纪委、省纪委的高度重视。在公务用车消费货币化改革过程中，我们始终注意突出“两个重点”，抓住“三个关键环节”，坚持“四个原则”，保证这项改革的顺利进行。

“两个重点”：一是改革对象以领导干部为重点。二是在操作环节上以核定标准为重点。

“三个关键环节”：一是组织发动和制定方案。各地、各单位都成立了党政主要负责同志和相关部门参加的领导小组，组建了工作专班，在广泛征求意见的基础上，制定了《公务用车消费货币化改革实施方案》，并召开了动员

会，进行了认真地安排部署，做好宣传发动和思想教育工作，保证了货币化改革的顺利进行。二是摸底定标。领导干部个人交通费补贴标准，根据前三年消费基数及领导干部的职务、分工和实际工作量等因素综合确定，划分若干档次，定额到人，以文件形式下发执行。三是运行管理。各地、各部门严格操作程序和管理办法，实行“货币化控制、市场化消费、社会化管理”。

“四个原则”：一是公平、公开、公正原则。各地在改革进程中，广泛征求干部群众意见，运行过程中，定期公布账目，接受群众监督。二是节约支出，减少浪费原则。各地在改革过程中，以改革前三年的平均数为基数，并适当下调一定比例，确定交通费总额。三是简化程序，便于操作原则。交通费每月随工资发给个人，由个人根据工作需要自由支配，节约归己、超支不补。四是有利工作和调动积极性原则。在核定领导干部交通费补贴时，坚持做到既能满足正常公务消费需要，还能在勤俭节约的情况下略有节余，最大限度地调动广大干部的积极性。

从我市改革运行的情况来看，改革的主要成效反映在以下几个方面：

一是降低了行政成本，从源头上防治了腐败。公务用车实行货币化改革后，交通费补贴随工资发放，单位不再养车，不再报销任何有关车辆的费用，从源头堵塞了漏洞。

二是转变了工作作风，密切了党群干群关系。实行公车改革之后，乡镇领导安心基层坚守岗位，下乡骑摩托车、自行车成为新风气，“走读”问题得到有效解决；乡镇干部联系农户、下田间地头的多了，和老百姓的距离拉近了。

三是增强了改革信心，营造了车改的良好氛围。绝大多数干部认为公车改革是大方向、大趋势，对改革是支持和拥护的。乡镇机构改革即将全面完成，乡镇职能定位进一步明确，领导干部的消费观念进一步更新，有利于车改的深入进行。

四是增进了班子团结，调动了班子成员的积极性。改革后，领导干部特别是副职领导干部拥有了消费支配的主动权，方便了工作开展，工作的积极性进一步提高。在市纪委组织的问卷调查中，97.1%的副职领导干部对改革持支持拥护的态度。

三、当前公务用车改革中存在的突出问题

（一）上下改革不联动。上级机关及领导沿用传统工作方式方法，给改革单位带来诸多不便。如：乡镇取消公车后，上级领导经常让乡镇干部到县城开会、汇报工作、处理信访等，乡镇主要负责人甚至平均每1.3天接到一次会议通知，有的领导下基层检查、调研，仍然热衷于让基层干部迎来送往、全程陪同，基层难以招架。

（二）开展工作不方便，降低了工作效率。集中表现在三个方面：一是遇有突发性事件、紧急公务时，一时难以找到交通工具，易误事。二是迎接上级领导干部检查指导工作时，交通工具不合拍，跟不上。三是正常工作受影响。在经济欠发达、财政困难的地方，由于交通费补贴标准低，一些领导干部在外出时首先考虑的是经费开支问题，影响了一些干部向外跑项目、争资金、洽谈协商工作的积极性和热情。

（三）标准核定不够科学，与工作需要不相适应。乡镇普遍反映，交通费补贴在考虑社会平均消费水平、可承受能力基础上基本按职级确定标准。这种做法虽然在一定程度上兼顾了同职级干部之间的平衡，但并没有与分管工作的工作量大小、实际职务开支的多少挂钩，极少数作风漂浮、工作消极应付的干部往往能够出现节余，而那些真正承担任务重、工作扎实的干部，消费补贴不够用，2024年乡镇机构改革后，实行书记、镇长一肩挑，领导班子职数也由15人精减为9人，工作量大大增加。加之，汽油价格持续上涨等因素，租车费用也相应增加了。

（四）因财力紧张或未纳入财政预算，交通费补贴难以兑现，使公车改革难以为继。乡镇虽然是一级财政，交通费补贴也纳入财政预算，但农村税费改革以后，乡镇收入来源减少，公务用车消费的费用难以保证。各地直属部门公车改革没有纳入同级财政预算，其交通补贴费用靠各单位自筹，补贴经费难以保证。

（五）配套制度不健全，监督不力。公务交通费发给个人后，由于相应的监督管理机制不健全，以至于有些地方单位出现了转嫁消费、行政不作为或工作消极应付等问题，（六）退休干部公车改革难以确定。为退休干部发放公车消费补贴的做法，在一些地方基层有不断蔓延之势，人为地使违规消费行为“合理合法化”。既违背了领导干部职务消费货币化改革的初衷，也给当地公车整体化改革带来了政策性的困难。

四、进一步完善公务用车改革的意见和建议

（一）切实加大宣传力度，增强改革的积极性和主动性。要大力加强宣传教育，通过多种形式，宣传改革的目的意义，通过给干部群众算大账，算细账，让干部群众明白改革的必要性。要向各级干部讲明职务消费的含义，彻底消除把公务用车补贴当成福利待遇、身份象征的错误观念。要注意总结、宣传改革成功的典型事例，让干部群众看到希望，增强信心，同时，要加强对改革单位的引导和指导，确保改革不走弯路，健康发展。

（二）因地制宜，适时修改调整改革办法和交通费补贴标准。对于改革进程中出现的一些问题，要因地因时科学解决，并赋予县（市、区）、乡镇一定的自主权。对于已形成的基本经验做法要扩大领域进行推广，对于不切合实际的措施要及时纠正，不断完善。

（三）健全完善与公车改革相适应的管理体制。各地各单位公务用车货币化改革工作要在上级党委统一领导下，由政府主管，财政部门主抓，纪委监督。同时设立管理办公室和监督办公室。管理办公室设在财政部门，主要职责是制定公务用车货币化改革的相关政策，负责全市公务用车货币化改革经验总结、推广工作、组织协调、督办落实等工作。监督办公室设在纪委，主要职责是：负责对各地落实公务用车货币化改革方案、相关政策情况监督、检查，查处改革中违纪违规问题，建立和完善公务用车货币化改革相关监督制度等。二是上下联动，整体推进。在巩固乡镇公务用车货币化改革的基础上，大力推进县（市、区）直机关改革进程。可在县（市、区）选择试点探索组建机关后勤服务中心，将公务用车相对集中，模拟市场租车计价方式，向部门、单位和个人提供有偿用车服务。

（四）要逐步将公车改革的补贴费用纳入财政预算，保证改革工作持续健康发展。财政状况好的地方，公务用车消费费用可全额纳入财政预算，财政状况相对较差的地方，公务用车消费费用要逐步纳入预算，并随着经济发展财政状况好转尽快全额纳入财政预算，保证改革工作持续健康发展。

（五）加强监督检查，完善配套制度。一是建立和完善配套制度。针对公务用车消费中的特殊情况，制定相应的解决办法，如处理应急公务、重大突发事件的交通费问题，可以制定相应应急公共交通费用处理办法。为便于监督，可制定公开公示制度、财务单列制度、定期审计制度、禁止性规定、违规违纪问题处理办法等。二是探索新的领导干部实绩考核办法。建立干部岗位绩效评价、工作绩效考核等配套制度。三是加强监督检查，严肃改革纪律。对弄虚作假、转嫁消费的单位和个人要严肃处理，严重违规违纪的要追究党政纪责任，触犯刑律的要追究刑事责任，保证领导干部职务消费货币化改革深入健康发展。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！