

2004 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试卷

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. 作答参考时限：阅读资料 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”依次作答。

二、资料

上汽集团总裁日前在上海对记者说，中国作为世界上最大的潜在市场，应该有一个很强的汽车工业与之匹配，应该建立一些大规模的汽车工业集团。他指出，中国缺乏具有国际竞争力企业的一个重要原因，在于过去政策的制定往往是哪家困难帮哪家，体现的是扶弱以抗强，结果没有强。百余家整车厂，只能是“山中无老虎，猴子称大王”。要成为汽车强国，必须建设汽车大企业、大集团。他强调，中国汽车业的时间不多了，我们要用“扶强联弱”的办法，用最短的时间，整合目前汽车工业差、乱的局面。他希望国家能够支持汽车大企业、大集团，以最少的投入来建立具有国际竞争力的汽车企业。

某商报对汽车的市场前景分析如下：载货汽车需求量将增长，但市场份额将有所下降。轿车、客车、尤其是微型客车的需求量将有较大增长，市场份额将进一步提高。以城镇为中心，公款购买、公务使用的第一层次市场会逐步缩小，以企事业单位公款购置商务用车的第二消费层次市场需求会保持相对稳定或略有下降，以富裕阶层为中心，私人购买和使用的第三层次市场发展势头良好，将成为吸纳汽车增长量的主体，随着国家有关鼓励私人购车政策出台，预计个人购车比例将逐年快速增长。西部地区对中重型货车，各种专用汽车、矿用车和大中型客车的需求将明显增加。农村汽车市场对轻、微型客货车需求会有较大增长。

上海某报记者：“上海一大怪，汽车没有行人快”——20 世纪 90 年代初之上海“怪现状”如今似有卷土重来之势。今日大上海，又见行路难。扎堆的车流如蜗牛爬行。高峰期间，市中心区高架道路上蜗行的车辆密密匝匝，远远望去就像个大停车场。一日，记者乘上 703 路公交车，走走停停，从莲花路到上海体育馆，区区不足 10 公里，竟走了一个半小时。

上海某报记者：20 世纪 90 年代以来，上海的道路长度和道路面积分别增长了 108% 和 142%，修建了地铁、高架路、跨江大桥、越江隧道等许多道路基础设施，中心城区初步形成现代交通网络，但同期的机动车总量却增长了 470% 以上。市民的感觉是路越修越多，车越来越堵。最近几年，上海投资 500 亿元，增设高架路内环匝道，拓宽地面交通要道，新建越江隧道和中环线，从根本上缓解中心城区的道路拥堵状况，与此同时将大力发展智能交通系统。但人们担心，明天会不会还是继续拥堵。10 多年前的“出行难”是上海进入三个“三年大变样”的前期发生的，是城市大发展前的一段“阵痛期”。而今，上海又再次进入了一个“阵痛期”。

广西某报记者：随着南宁私家车的增多，汽车投诉也不断上升。在 3·15 消费者权益保护日当天，记者就接到几位汽车消费者的投诉电话。有的反映，一些新的热销车型有加价销售的现象；有的反映，买了保险，一旦出了问题，真正索赔时手续非常复杂；有的反映，遇着节假日办理上牌入户不方便。一刘姓出租车司机向记者反映，南宁汽车维修市场比较混乱。不同维修厂的配件和维修价格相差比较大。私家车主白先生对入户、年检时强制性收取的过路过桥费诸多项目和强制小轿车 12 年报废表示不理解。私家车主李先生认为，汽车商家应在售前、售中、售后为消费者提供一个良好的消费环境，让消费者买得放心，用

得开心。

原国家经贸委发布的汽车工业“十五”（2000年至2005年）规划：到2005年，汽车工业增加值将达1300亿元，占国内生产总值的百分之一。其中，轿车的发展速度将大大高于汽车工业的平均增长率。为此，中国政府将致力于汽车工业的战略重组，优化资源配置，培育出两到三家主业突出、核心能力强、拥有自主知识产权、具有较强国际竞争力的大型企业集团。同时，中国政府将积极发展售价八万元左右的经济型轿车。这种车型排量在一点三升以下，百公里油耗量达到国内先进水平，能满足中国家庭的需要。此外，中国将大力推进发展汽车工业的相关环境。据权威人士预计，到2005年，中国公路里程将增加至160万公里，其中高速公路2.5万公里。各地还将加大发展城市基础设施的建设，增加停车场地等交通配套设施。

某报刊载某司机意见：市政建设就像等待大手术的病人，谁知道明天哪条路又要开肠破肚？听说全市目前有14项在建重大工程，道路施工工地遍布中心城区和周围主要地区，对车辆通行影响很大。有时车开到交叉路口，主干道的交通全被施工工地阻断，一堵就能堵上好几个钟头。

一位接受采访的民警说：如果说道路工程建设是以一时堵车换来便捷交通的“短痛”，那么种种与交通文明不相协调的陋习则是更让人难以忍受的“长痛”。顺畅的交通环境是人车和谐，各行其道。大城市交通网络本来就密集狭窄，私车投放量增大以后，道路发展又跟不上车辆增长，再加上市民乱穿马路、骑车抢道等不文明行为比比皆是，就严重阻碍了排堵保畅的效率。

当发达国家的人们开始过上“轮子上的生活”时，也曾面临或正在面临堵车的烦恼。对此，国外不同城市各自祭起种种招数：

纽约——私车一律停郊外。到纽约曼哈顿的上班族，是从家里开车到市郊地铁站或火车站，换乘地铁或火车进入市区，然后在市内乘公共汽车、地铁或出租车去上班、办事。曼哈顿的许多街道，只有持特殊牌照的车辆才能停车上下货和上下客，其他车辆不得停放。

华盛顿——不仅工商人士不能驾驶私车进入，联邦政府官员也不得驾车出入华盛顿。官员们大多不住在华盛顿市内，而是住在与华盛顿特区相邻的三个州的小镇上。如果他们每天开几十公里车到华盛顿上班，通向华盛顿的几十条公路都会堵车。为此，联邦政府拟定用公交工具接送代替个人开车的计划。为了使官员们接受这种做法，政府答案在非上下班时间，谁要是着急回家可由公交系统提供免费出租车乘坐。

巴黎——由于私家车急剧发展，到20世纪70年代初，巴黎的城市交通几近瘫痪。于是，法国政府开始下大力气重点优先发展公共交通。如今，巴黎设置了480多条全天或部分时间禁止其他车辆使用的公共汽车专用道。对于小汽车，巴黎市政府规定，每逢无风日，采用分单双号车牌形式来限制轿车进城。

东京——东京人的家用汽车平日放在车库里，上下班人们还是乘地铁。一则是因为乘地铁才能准时上下班，二则是公司里只有总经理和董事长才有车位。

伦敦——政府发出交通白皮书公告市民，为了限制轿车数量，减少堵车和空气污染，从2000年起提高停车费用，同时城市内原有的各大公司、公共场所的免费停车场一律改为收费停车场。

相关参考数据：在五种日常交通方式中，单就运行效率而言，小汽车最低，甚至不如步行效率。譬如在3.7米宽的车道上，小汽车每小时最多能运载3600人通行；公共汽车在半饱和状态下，每小时可运载6万人，是小汽车的17倍；而半饱和的火车每小时可运载4.2万人，是小汽车的12倍。一条公路快车道可以轻松地容纳两条自行车道，每小时可通行1.06万辆自行车，是小汽车的3倍；即便是步行，一条快车道宽的道路上，每小时也可通过6300个步行者，是小汽车的1.7倍。不仅如此，小汽车运送每位乘客所需的交通面积是自行车的4倍，是有轨电车的20倍，是地铁的6倍至12倍，是步行的40倍。

某汽车发展研究室主任说，中国的汽车消费过于保守，持币待购现象严重，这种巨大的消费潜能将在不久的将来转化为消费功能而突然释放出来。这样，汽车消费就会进入一个“爆发期”，大量的汽车进入家庭。这种情况在日本和韩国都曾出现过。他说，世界上平均1000人拥有6辆汽车，而中国平均每1000

人拥有 0.6 辆汽车，只有世界平均水平的 10%，而中国各类商品总的消费能力约占世界水平的 80%。与之相比，目前汽车消费能力与中国实际国力明显不符。他还认为，国内汽车业的许多问题并没有得到解决，加入 WTO 之后，进口车将对国产车形成很大冲击，但出现大批量汽车进口也不太可能，因为那样会导致进出口贸易失衡。

原国家机械工业局某同志接受记者采访时说，从中长期看，“入世”以后，我国的轿车产业面临巨大挑战：缺乏完整的轿车开发能力和自主的品牌，薄弱的零部件制造体系，汽车产业服务体系十分落后。他认为，我国的轿车价格与国际初步接轨，需要 6 年左右的时间，而完全接轨需要 10 年时间。目前我们的一些主导汽车产品在现行市场环境中还是具有优势的，因此，我们要利用“入世”后对幼稚工业的“保护期”，进一步加大力度，开放市场。汽车产业还需加强管理、降低成本，特别是汽车零部件的成本。从政府引导消费来看，要清理、减少不合理的税费，鼓励百姓的汽车消费。

据中国汽车工业协会统计，去年 1 至 7 月，汽车全行业完成工业总产值 3723.32 亿元，同比增长 29.44%；产品销售收入 3598.88 亿元，同比增长 31.05%；利润总额 221.90 亿元，同比增长 51.14%。主要经济指标增长幅度都比较大，实现了增产增收。1 至 7 月，16 家重点汽车企业(集团)完成工业总产值 2036.4 亿元，同比增长 33.66%；产品销售收入 284.31 亿元，同比增长 29.36%；利润总额 113.71 亿元，同比增长 46.38%，利润总额的增长超过产值和销售收入的增长，均取得了良好的经济效益。汽车产业作为国民经济支柱产业的地位也越来越突出。据悉，去年 8 月份交通运输设备制造业对工业增长的贡献率首次跃升至 40 个工业行业之首。以汽车制造为主的交通运输设备制造业取代电子信息通信业，已成为名副其实的领头羊。

有的专家认为，就功能定位而言，城市道路应分 6 个层次，即城际高速路、沟通城郊与城市主干道的快速路、城市主干道、次干道、支路以及生活区道路，可行车速从每小时 120 公里到 10 公里不等。但上海、北京、广州等大城市，道路的功能定位都不甚明了。道路功能不清导致行车错位的病根不除，增加再多的交警去排堵也无济于事。有的专家认为，导致城市出行难还有技术方面的原因。动静态交通相互争夺空间，道路资源利用率低下。目前，几乎国内所有的大城市都有停车难的问题，因市区停车不便产生的临时停车占道现象十分普遍，致使在行车辆遇阻或减速。在上海，由于主干道的交叉口开得太多，车辆运行时速经常会由 40 公里锐减至 20 公里左右。加之行人、自行车违章穿道、绿化景观挤兑道路等因素，最终使得这个大型城市的道路使用效率只相当于世界平均水平的 1/3 到 1/2。

三、申论要求

1. 认真阅读给定资料，概述“我国汽车工业的现状和发展的趋势”。(50 分)

要求：①分析恰当，条理清楚，语言通畅。

②做答在答题卡上的指定位置(做答在其他位置上的一律无效)。

③字数不多于 1000 字。

2. 假设给定资料中有关我国城市交通拥堵的问题在你市都存在，你作为市交通主管部门的负责人，请根据给定资料，写一份“关于我市交通拥堵情况报告”。(50 分)

要求：①简要介绍情况，恰当分析原因，提出全面、明确、可行的对策。

②条理清楚，语言畅通。

③做答在答题卡上的指定位置(做答在其他位置上的一律无效)。

④字数不多于 1500 字。

2004 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试卷

参考答案及例文

1. 【参考例文】

我国汽车工业的现状和发展趋势

深入考察我国汽车工业的现状，展望我国汽车工业的发展趋势，我们有喜亦有忧。

首先，汽车制造为主的交通运输设备制造业已成为名副其实的“领头雁”。据悉，去年 8 月份交通运输设备制造行业对工业增长的贡献率首次跃至 40 个工业行业之首。以汽车制造业为主的交通运输设备制造业取代电子信息通信业，已经做起了“排头兵”。

其次，汽车个人消费潜能巨大。目前，中国公民持币现象严重，汽车消费尚不活跃，但这种消费的巨大潜能将随着汽车工业的发展、生活环境的改善、人们观念的更新而逐渐释放出来。以富裕阶层为中心，私人购买和使用的第三层次的消费市场发展较快，并将成为吸纳汽车增长量的主体。

然而，我们在看到汽车工业优势的同时，也要分析其发展中的不足。作为世界上最大潜在市场的中国目前还没有一个与汽车工业相匹配的大规模汽车工业集团，这严重影响了我国汽车工业企业的国际竞争力。可喜的是，我们的政府已认识这一关键的问题，并致力于汽车工业的战略重组，优化资源配置，培育出两三家主业突出、核心竞争力强，拥有自主知识产权、具有较强国际竞争力的大型企业集团。

我国“入世”后，轿车产业面临巨大挑战：缺乏完整的轿车开发能力和自主品牌，零部件制造体系薄弱，汽车产业服务体系十分落后。这要求我们必须加大调控力度，开放市场。一方面，汽车产业还需加强管理、降低成本，尤其是优化资源的配置。另一方面，政府应该积极的完善市场，适度鼓励百姓的汽车消费，清理和减少不合理的税费。

另外，交通设施薄弱有待进一步改善。道路交通跟不上汽车需求的发展，反过来在一定程度上影响汽车工业的发展。如果“汽车没有行人快”的状况普遍存在，并可能长期存在的话，那么花钱买“闷气”的人就会相应地减少，汽车消费将会受到抑制。

总之，“入世”后，我们拥有的发展机遇和面临的挑战同时并存，我们必须看清现状，把握时代的脉搏，采取切实可行的措施，去发展我国的汽车工业，追赶世界先进水平。

2. 【参考例文】

关于我市交通拥堵情况的报告

不容否认，我市政府对交通事业这一事关大局、事关人人的大事业投入了巨大的人力和物力，也收到了非常好的效果。然而，随着经济的发展，交通问题却不时显现出来。

交通拥堵一直困扰着这一座大城市，也影响了它的发展。我们的城市现有人口×××万，外来人口×××万，拥有车辆×××万，而且平均每月以×××万辆的速度递增，交通拥堵十分明显。车行速度慢，堵上几十分钟的情况，时常发生。而造成这种状况的原因，主要有以下几点：

一、基础设施与经济矛盾的矛盾；二、交通管理不到位；三、人们的不文明陋习。

针对以上几点，特提出如下五点建议：

一、加强对人们的宣传教育，树立正确的交通意识

在现实生活中，交通似乎只是交警的事，其他单位或个人与此无关。于是一些单位或个人随意缩小道

路，甚至挤占道路，其他人也视而不见；一些机动车司机随意违章行车和停车；一些行人乱穿马路、骑车抢道等。这些违规现象破坏了人车和谐应有的环境，也严重阻碍了排堵保畅的效率。对此，我们可以通过广播、电视、报刊、图片展览等多种形式去宣传、教育，让人们感知到交通事业的重要性、我市交通现状问题的严峻性和改善交通状况的紧迫性，并让人们感知到违反交通法规所造成的后果及所承担的法律后果。从而促进人们树立“道路畅通，人人有责”的意识，进而自觉地遵守交通法规，维护交通秩序。

二、交管部门严格执法

交管部门在交通许可证颁发等环节上，严格依法审批，不让有问题的车辆和人员通过“许可关”。在交通管理中，依法严厉处罚违反交通法规者，让他们切实感到违反交通法规给自己和家人带来的不利。进而自觉遵守交通法规并影响周围的人遵守交通法规。否则，违法者得不到应有的处罚，只能助长他们的侥幸心理和无所谓的态度，最终导致交通秩序的更大混乱。

三、进行科学管理

一些国家，特别是发达国家已有较成熟的交通管理经验，我们应加以借鉴。吸收其先进的管理经验，引进先进的管理模式运用于实践，并最终找到适合我们国情的管理措施，然后再建议有关部门以法规的形式颁布实施。在实践中，不断探索、利用现代科技给我们带来的便利和产生的效率，随时调整具体的管理措施，如计算机监控系统，磁卡服务等。清理道路功能，将市内的道路划分为高速路、快速路、主干路、次干路、支路、生活区路等，限定不同的时速，进行分级管理。道路功能不清导致行车错位的病根不除，增加再多的交警去排堵也无济于事。

四、扩大基础设施的建设

交通设施与经济发展存在矛盾是难免的，但若此矛盾长期得不到解决也是不正常的。城市车辆在增加，行人也在增加，这就迫使我们扩大基础设施的建设。为此，建议改建××路，拓宽××路等道路，新修××路，架设××高架桥，开设×地至×地的地铁，×地至×地的城铁，并在一些单位、商场、公园等下面建地下停车场，从而解决动静态交通相互争夺空间，道路资源利用率低的矛盾。因为，停车不便产生的临时停车占道现象十分普遍，致使在行车辆受阻或减速。而这些基础设施的投资可用招标的方式解决，可允许投资者以收取管理费等方式先行收回投资。

五、扩大公共交通事业的发展

公共交通事业是一项传统的事业，它以其容纳量大、经济实惠等优势占据着自己独有的位置。我国的国民收入还不够高，城市人口密集，城市交通仍应以公共交通为主。因此，我们必须继续加大对公共交通事业的投入。在财政困难的情况下，可以吸收外资或民间资本，谨慎地进行试点。

通过以上措施的综合运用，预计能取得较好的效果，也能引起一定的社会反响，建议研究，并在广泛征求意见的前提下，付诸实施，从而尽快解决我市交通的“老大难”问题。