

2012 年广东公务员考试《申论》卷

一、注意事项

1. 本次申论考试分题本和答题纸两部分，题本提供有关资料及问题，答题纸供你作答时使用。
2. 考生姓名、准考证号务必填写在答题纸密封线内指定位置，答题纸上不准做与答题无关的标记符号。注意：所有作答都必须填写在答题纸指定位置上，否则无效。
3. 用蓝色、黑色墨水笔（签字笔）或圆珠笔作答。要求书写清楚，卷面整洁。
4. 本次申论试卷共有 3 个问题。总时限为 120 分钟。

二、给定材料

材料 1：

物流业是融合运输业、仓储业、货代业、配送业和信息业等的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分，涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。随着经济全球化和信息化步伐的加快，物流业已成为衡量一国现代化水平和综合国力的重要标志。

我国物流业发展迅速，伴随着企业对降低成本及增强核心竞争力的迫切需求，越来越多的企业要求物流外包，各种各样的中小物流企业纷纷成立，据统计，在工商管理部门登记的各类与物流相关的企业有 70 多万家。在通过名称核准、验资等注册登记程序取得工商营业执照后，物流企业必须向道路运输管理部门申请取得道路运输经营许可证和车辆营运证后才能开业经营，申请需要提交有关车辆、场地、驾驶员、安全制度、消防等方面的资料。由于物流行业准入门槛低，营运车辆可以是购置也可以是租赁，因此十几万元就能启动运作。物流行业价格竞争激烈，运价近年来鲜有调整，如果企业贸然提价，很可能会导致客户的流失，竞争对手可能会借机挖走客户，这是很多企业不愿看到的现象，因此，大多不敢贸然提价，以免给竞争对手可乘之机。与此同时，在收入增长空间不大的情况下，企业经营成本却飞速上涨，侵蚀了本就不多的利润。

国际上比较公认的衡量一个国家或地区物流业的发展水平与运作效率的指标是社会物流总费用占 GDP 的比重。根据中国物流与采购联合会公布的数据，2000 年，我国的社会物流总费用与 GDP 比率为 19.4%，10 年来我国物流业效率虽然有所提高，2010 年该指标为 17.8%，但仍比发达国家高出一倍。据了解，在人力成本高昂的西方发达国家，物流成本占 GDP 比重一般为 8%~10% 左右，如果我国物流总费用与 GDP 的比率降至发达国家 10% 左右的水平，则全国每年可节省物流成本 3.1 万亿元。

近年来，菜价上涨、煤价高涨、快递提价似乎都不乏物流成本过高的影子，我国产品的物流成本比发达国家要高出一倍。然而物流并不是一个高收益的行业，目前我国运输型物流企业的行业平均利润率仅仅只有 3%~6%，而且物流企业的收益 85% 来自传统性物流服务，其中运输管理占 53%，仓储管理占 32%，增值服务与支持物流的财务收益只占 15%。国内的物流企业绝大部分都还是停留在传统的物流业务（即运输和仓储）上，而获利较高的市内配送、物流信息查询、条码采集、物流系统设计以及代为报关、代结货款等物流增值服务领域，开拓还远远不够。

材料 2：

2009 年 5 月 7 日，国家发改委公布《石油价格管理办法》，规定以 22 个工作日为周期，对新加坡、纽约和鹿特丹等三地的国际油价进行评估。当三地成品油加权平均价格变动幅度超过 4% 时，即调整国内成品油的价格并向社会发布相关价格信息。

该办法规定，国际市场原油价格低于每桶 80 美元时，国内成品油价格按正常加工利润率计算；高于每桶 80 美元时，开始扣减加工利润率，直至按加工零利润计算成品油价格；高于每桶 130 美元时，按照兼顾生产者、消费者利益，保持国民经济平稳运行的原则，国家采取适当财税政策保证成品油生产和供应，汽、柴油价格原则上不提或少提。这意味着国际油价居高不下时，国家将适当补贴成品油消费者。

关于成品油零售价，国家发改委将制定各省或中心城市汽、柴油最高零售价格。成品油零售企业可在不超过政府规定的最高零售价格的前提下，自主制定具体零售价格。

成品油价格调整以发文件下命令的方式进行，不透明、不独立，只要 22 天三地原油价格变动加权超过 4%，就可以据此上调或下调成品油价格了，但具体下降多少、上升多少却无相关的规定。成品油价格调整的内设机构如何组成、成员入选理由、工作流程等等并不公开。

自 2009 年油价国际接轨改革以来，成品油价共调整了 17 次，其中调升 12 次，调降 5 次。国际油价有涨有跌，我国油价涨多跌少，而且油价国际接轨改革政策推出时国内油价高、国际油价低，大幅度抬高了国内油价的定价基数的起点。

2010 年以来柴油油价历经 7 次上调，每升上涨了 1.6 元，从 2002 年至 2011 年 4 月，十年间，零号柴油的价格涨幅高达 73.3%。“一辆 20 吨的干线运输货车，路桥费占经营成本的 24.63%，油费占到 51.16% 了。”物流企业叫苦连天。2002 年时油费只占成本的 27.7%。

材料 3：

回溯出租车行业历史沿革，改革开放初期，我国对出租车牌照的审批并无限制，既允许公司又允许个人申请经营，各地出租车行业因此井喷式发展。与此同时也带来了市场竞争加剧，司机收入下降，交通拥堵等种种问题。20 世纪九十年代中后期，各地政府开始对出租车行业进行严格的数量控制和准入限制，并由政府主导对出租车经营权（出租车牌照）进行有偿出让。2004 年，出租车作为公共交通的一部分，被列入行政许可企业，各地政府“为整顿、规范行业”实行数量控制、特许经营、价格管制，推行公司制经营，新增出租车牌照投放十分有限。这种人为的行政管制，催生出出租车行业的特有模式，也滋生了一系列社会问题。

情景 1：“打车！打车！”傍晚，小肖和几个同事在地铁口拦车，但半小时无人理会，拨打叫车电话一直忙音，奇怪的是，接连几辆亮着“空车”牌的出租车都在瓢泼大雨中激起一路水花，飞驰而去。

几米外，同样被滞留在地铁口的数百人集体目睹了这一幕，人们愤怒了，有人扔出了易拉罐，有人开始打电话投诉拒载，有人直接走出来站在路中央……

对于这一切，坐在出租车里的的哥顾师傅毫不在意，他正在跟搭档老陈通电话，商量着是否要跑夜班。

每天早 8 点和晚 7 点，是顾师傅和老陈交班的时间，这也是上下班高峰时间段。交班时间是顾师傅定下来的，理由很简单：“高峰时间经常堵车，一堵车就赔钱，还不如用来交班和休息。”

“高峰必堵，堵车必赔。”顾师傅背出这笔烂熟于心的账，“车速低于 15 公里按时间计费，每 5 分钟按 1 公里算，每 2 分 30 秒计费一次，算下来，堵 1 个小时才 20 多块钱，可是堵 1 个小时我的油钱多少？”

顾师傅算了一笔账，开“单班”的师傅，每个月要上交给公司的“份子钱”为 5157 元，并且承担交通违规、车辆修理和保养等各种风险费用，加上油钱成本，“一个月出去的钱在 9000 元左右，所以每天我一睁眼就欠着 300 元钱了，拉够了 300 元钱的活，才能保本儿，剩下的才是自己的。”顾师傅跑的是“双班”，两人“合跑”，每个人的工作时间较“单班”短，因此，“双班”的“份子钱”总共为 8280 元。

为了保证收入，的哥们不敢在高峰期出车，又不得不延长工作时间，“很多人一个月只休息一天，因为休息一天就亏损一天。普遍一天干 12 个小时以上，个别拼命的干到 15 个小时以上。”顾师傅说，“所有的哥都在疲劳驾驶，拿命换钱，每天开到最后基本连红绿灯都看不懂了，彻底僵住了。”因此，对于的哥们来说，“赔钱风险大”的上下班高峰期是最佳休息时间。

情景 2：出租车司机林师傅发现，最近“躲猫猫”的出租车越来越多了。“主要是油价又上调了，压力太大，补贴又拿不到手，在高峰期跑车赔钱的风险更大了。油价上涨收入就必然下降。”“每次从出租车运价调整提出到最终确立这段时间，国家都会给予出租车司机一定额度的补贴，但这笔钱通过公司下发，总是耳闻，很难拿到手。”

情景 3：在一家出租车公司基地门口，一面大屏风墙上写着：“让勤劳者更富有。”每每看到，司机王师傅都觉得这是莫大的讽刺，“的哥勤劳，富有了吗？富有的是公司，他们勤劳吗？”连续工作 10 多个小时的王师傅赶回公司交“份子钱”，看到经理正泡着茶，拿“老头乐”捶腿。“一个管理 300 辆车的出租车公司光每月‘份子钱’就能收上 200 多万元。很多大公司拥有出租车几千上万辆，一个月收入多少？公司没有承担责任

何市场风险，它只管每月向司机收固定的‘份子钱’，不用承担油费、维修、保养、事故等负担，而且‘份子钱’只会涨不会跌，旱涝保收，只多不少，简直是坐着数钱的买卖。”

情景 4：“份子钱什么时候能降啊？为这个我们早年也罢工过。公司势力很强的，直接开除几个挑头的，再派几个打手镇压一下，一般就不了了之了。”出租车司机张师傅说。与公司博弈失败之后，司机们决定转而向政府施压，以增加补贴和提高运价为由的罢工愈演愈烈。“出租车司机是用公众利益要挟政府，政府往往身处被动，为息事宁人而步步妥协。”某研究员介绍。“据统计，从 1996 年 6 月始于北京的首次罢运算起，直至 2011 年底，全国共发生了数百起出租车罢运事件，北京、上海、杭州、重庆、三亚、湖北、甘肃……几乎覆盖全国。”

伴随着油价上涨和司机罢工，各地纷纷掀起出租车涨价潮。长春、北京、南宁、深圳等地均开征出租车燃油附加费，上海亦举行听证会，商讨是提高起步价还是每公里单价。

然而，涨价能否破解出租车行业困境？“苦了司机，贵了乘客，亏了政府，富了公司。”这“三输一赢”的利益格局缘何产生？

2008 年，中华全国总工会发出通知，要求出租车公司组建工会，推动“份子钱”集体协商制度，但是因为出租车牌照依然大量控制在出租车公司手中，司机们在强大的资本方面前依然处于弱势，最终“份子钱”依然只能由出租车公司说了算。出租车司机最关心的就是“份子钱”。

2011 年 8 月 1 日，在杭州又发生千余辆出租车停运的事件，事件引起广泛关注和讨论，如何从根本上解决出租车行业的司机权益得不到保障、市民出行难、搭车难，以及黑车泛滥等等问题？

2012 年 2 月，交通运输部、人力资源和社会保障部、全国总工会联合宣布从 2012 年 3 月起，全国推行出租汽车企业员工制经营模式；同时还将普遍开展以车辆承包费用（即“份子钱”）、社会保险、劳动收入、休息休假等为主要内容的工资集体协商。

材料 4：

在我国，由于政府对出租车的管理采取数量控制、特许经营、价格管制的管理模式，催生出出租车行业特有生态。

目前，全国大部分城市出租车行业都实行公司制模式。在这一模式下，政府控制出租车牌照的发放数量，牌照通过拍卖或招标的方式发放给出租车公司，出租车公司是出租车行业的经营主体。公司制模式下根据出租车的产权归属又有承包和挂靠两种形式，公司购买车辆进行经营，出租车经营权和车辆产权均归公司所有，出租车司机与公司的关系为承包关系，承包人先向公司交几万元至十几万元费用和部分押金承包出租车后，还要每月上缴管理费即份子钱；出租车司机也可以出资购买车辆并拥有车辆产权，然后缴纳相对较少的费用挂靠到公司名下经营，每月也还要上缴份子钱，一般统称这两种形式为承包挂靠制。

事实上，在承包挂靠制这条利益链上，处于链条末端的承包人和司机承担了绝大部分经营成本和经营风险，诸如油钱、车辆修理费、车船使用税、交通罚款等等费用。在出租车承包合同上都会有如下条款，“承包期间乙方发生车辆事故及其他问题，除保险公司应负的赔偿责任外，甲方不承担任何连带法律及经济责任，全部由乙方负责。”长期以来，出租车牌照持有人与出租车司机之间的关系被看做是一种现代的剥削制度，出租车司机每天要在高压和不健康的环境下工作 10 小时以上，且一年到头几乎没有休息日，每个月的收入仅为千元，不少人患有不同程度的腰肌劳损、颈椎病和胃病等职业病，甚至还要面临被抢、被害等突发职业危险。

与其他城市不同，温州市的出租车管理同时还推行了个体制模式，出租车司机独立运营，政府相关部门控制出租车运营资格，个人拥有出租车经营权和车辆所有权，个人经营的收入扣去牌照成本、经营成本如油钱、车辆修理费、税金等之后都归个人所有。然而，个体制模式也衍生出了新的问题。比如温州的出租车牌照由于稀缺性且可以抵押到银行贷款，一度成为资本炒作的对象。一张 3 万元即可买断的牌照价格竟能飙升到 140 万元，很多出租车司机说，在温州有了出租车牌照就发财了。出租车牌照不容易获得，政府寻租空间非常大，也出现了没有任何出租车经营手续的“黑车”，而且数量越来越多。在温州，出租车老板一旦获得了这个牌照，大多将车租给外地人开。出租车司机主要都是来自安徽、河南、湖北等地，因为不是自己的车，出租车服务质量、卫生状况都不好。不仅如此，出租车司机闯红灯、飚车等违反交通规则的情况非常严重。与此同时，大部分出租车司机都没被纳入社保范围。

材料 5:

广东省是全国最早经省政府批准试行“贷款建桥、过桥收费”政策的省份。1984年，在广东省试行集资建路建桥并收取车辆通行费的基础上，国家开始推行“贷款修路、收费还贷”政策，自此以来全国各地出台了各种措施加快公路发展步伐。1994年国家开始推行“公路经营权转让”政策，我国公路事业又得到了突飞猛进的发展。到2010年，我国已有公路398.4万公里，其中高速公路7.4万公里，建成了以高速公路、一级公路和二级公路为主骨架，通达省、市、县、镇、乡的公路网络。现有的公路网中，95%的高速公路、61%的一级公路、42%的二级公路都是依靠收费公路政策建成的。所有收费公路建设总投资当中，接近80%都是通过银行贷款和集资获得的。

2004年国务院发布的《收费公路管理条例》规定：县级以上地方人民政府交通主管部门利用贷款或者向企业、个人有偿集资建设的公路（以下简称政府还贷公路），国内外经济组织投资建设或者依照公路法的规定受让政府还贷公路收费权的公路（以下简称经营性公路），经依法批准后，方可收取车辆通行费。政府还贷公路的收费期限，按照用收费偿还贷款、偿还有偿集资款的原则确定，最长不得超过15年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期限，最长不得超过20年。经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限，最长不得超过30年。

材料 6:

在很多地方，违规设置收费站、转让经营权等行为，使公路的公益性受到严重挑战。据媒体披露，地方政府最通行的做法是将收费多年、经营效益较好的公路“改头换面”，违规重新批准和计算收费期限，对较短期限内能还清贷款并有合理经营收益的收费公路，也批准按规定的最高收费年限30年收费。再有就是将其他项目的债务并入收费公路，人为加大债务规模，违规延长收费期限。

收费公路上的收费乱象问题，单纯依靠审计署是不能解决的。审计署所做的是事后监督，而事前监督必须也只能依赖于公开透明。目前大家强烈要求制止公路收费乱象，就是因为很少有人能全面地了解相关信息。现在的问题是，公众出了钱，却缺少一个可以参与选择和决策的渠道，政府做了大量辛苦的工作却得不到公众的理解，所以只有更公开、更透明，才会有更多理解、更多和谐。

中国政法大学行政法教授何兵认为，收费公路之所以存在很多问题，并不是立法滞后造成的，其原因是执法监督和落实环节“脱节”，导致法律法规没有被有效执行。而过去一旦发生某种问题时，社会和公众总喜欢把问题归咎于法律不完善，呼吁立法、建议要修改条款增加约束、完善法律云云。但客观地说，许多实际问题其实不在立法缺位，而在于现行法律与既往行为博弈中，执法落实和监督环节处于疲软状态。他认为，要法治需强调完善立法，但不能忽略执法监督环节。而且，权力必须得到有效监督，尤其是那些能够带来直接利益的权力，更应当依法和透明行使。

材料 7:

2011年5月29日，一辆河北衡水市运载钢管的大货车行至吉林省长春市东荣大桥时，由于超载，造成桥面长14米、宽5米的局部坍塌，这已经不是第一例超载带来道路安全隐患的实例了，同时也让我们再次把目光集中到屡禁不止的超载问题。

为了保障道路交通安全，进一步严格治理超载、超限，国务院发布《公路安全保护条例》，自2011年7月1日起正式施行。这是我国第一部专门针对公路保护进行规范的行政法规，进一步加大治理超载的力度，坚决制止严重危及桥梁安全的违法超限车辆上路上桥，维护公路安全，被称为“史上最严厉治超”的法规。

该条例规定：“在公路上行驶的车辆，车货总体的外廓尺寸、轴荷或者总质量超过限定标准的，最高可处以3万元罚款；对1年内违法超限运输超过3次的货运车辆，由道路运输管理机构吊销其车辆营运证；对1年内违法超限运输超过3次的货运车辆驾驶人，由道路运输管理机构责令其停止从事营业性运输；道路运输企业1年内违法超限运输货运车辆超过本单位货运车辆总数10%的，由道路运输管理机构责令道路运输企业停业整顿；情节严重的，吊销其道路运输许可证。”

如果严格执行条例将大幅推高物流成本，或将导致物流行业新一轮洗牌。业内人士表示，随着该条例的施行，我国整个物流成本还会上升。按照新标准，国内绝大多数的货车都不符合要求，现在惟一的办法就是改造更换货柜箱，改造带来的成本必定要转移到运价上，据估算，整个公路运输成本至少上涨 20%~30%。

2011 年 8 月 1 日，交通部发布的《公路超限检测站管理办法》正式施行。为了避免出现“以罚代管”现象，该办法中不仅明确了公路超限检测站的职责，监督当事人对超限运输车辆采取卸载、分装等消除违法状态的改正措施，还明确规定执法人员禁止对未消除违法状态的超限运输车辆予以放行。为防止超载超限车辆故意绕行逃避检测，该办法规定公路超限检测除了可采取固定检测为主的工作方式外，在部分规定地区还可以采取流动检测方式。

对上述规定的实施，平时操作相对规范的企业表示这对他们而言是个好消息，规范企业的报价一直比那些超载超限的企业要高，竞争力不强，这个政策出台让企业可以站到同一起跑线上公平竞争。

材料 8：

农副产品绿色通道开通之后，从全国各地运往北京的农副产品不再需要交任何过路费。但产品到北京后，进入批发市场的费用却开始增多，一方面增加了物流成本，另一方面也推高了蔬菜零售价。

张先生是一位货运个体户，常年经营蔬菜运输。今年以来，感觉到生意越来越不好做。“进入批发市场，要收取进门费、停车费、出门费等各种费用。”张先生说，原本打算在批发市场内租个店面，但没料到店面租金更是高得惊人。“一间不足 30 平米的店面，去年租金是 3000 元/月，今年通过竞标上涨到 7500 元/月，租金价格翻了一倍多。”张先生显得很无奈。

“装载 12 吨大蒜的货车，进入新发地批发市场的入门费是 350 元，货车停留时间超过 3 天，将按剩余货量追加停车费，雇佣卸货工人工资为 140 元/天。另外，货车离开批发市场时，还将根据货车载重量缴纳一定比例的出门费，费用为十几元至几十元不等。”

蔬菜零售商金女士介绍，从二级批发商手中批发大蒜的价格为 1.8 元/斤，大约七平方米的摊位费为 2800 元/月，位置较好的摊位为 3000 元/月，再加上每月 100 元的水电费，如果销售不畅还会增加损耗费。“综合算下来，一斤大蒜即使卖到 3.5 元，也没剩下多少利润。”金女士说。

在距离上述菜市场不远的超市，菜价相对菜市场略高一些，大蒜价格为 4.0 元/斤。超市销售人员说，“城市的入场费为 5-6 万元/年，再加上蔬菜多数通过菜贩子集中收购，几经倒手送进超市，费用相应增加不少。”

材料 9：

今年 3 月，广州市公安部门打掉一个欺行霸市团伙。该犯罪集团以王某为首，在芳村花卉市场内纠集社会闲散人员，对该市场内的搬运工采取暴力威胁等方式，强行控制，并收取保护费，逐步形成欺行霸市犯罪团伙。2008 年成立了搬运公司，以公司化形式从事违法犯罪活动。他们或以威胁恐吓，或以堵路乃至殴打绑架等手段，强行收购其他搬运场，或令其他搬运场无法正常营业，以达到对该市场物流业务的垄断。之后，利用其垄断地位，对专业市场内的搬运材料统一定价，肆意提高材料价格。同时，对进入该市场的车辆收取所谓“进场费”。该犯罪集团涉嫌欺行霸市、强买强卖、敲诈勒索等违法犯罪行为，严重影响了正常市场秩序。

在汕头市开展打击欺行霸市专项行动中，警方成功摧毁了一个扰乱货运秩序的欺行霸市团伙，抓获以杨某为首的犯罪团伙成员 3 名，缴获作案交通工具黑色皇冠小轿车 1 辆。该团伙以帮助处理货运车辆超重运煤违章行为为由，每个月向梅州某汽车运输公司收取 3 万元活动经费。连续收取了 3 个月后，由于该公司停止交钱，他们即纠集一班人对该公司车辆进行打砸恐吓。在郑某等人提议下，范某、杨某等人自去年 11 月 10 日晚开始，在潮揭公路多次拦截、砸毁该公司的运煤车。直至去年 12 月 1 日，杨某等人在又一次拦停砸毁该公司一辆运煤货车玻璃后准备逃离时，被该运煤货车撞向皇冠小汽车的后尾，杨某等人觉得做这种事有风险才自此停止作案。

作为服务于“平安广东”和“幸福广东”的有力保障，今年，广东在全国率先提出要组织开展以“打击欺行霸市、打击制假售假、打击商业贿赂、建设社会信用体系、建设市场监管体系”为内涵的“三打两建”、建设幸福广东的活动。目前“三打两建”正在广东省内轰轰烈烈地进行着，造假售假，商业贿赂、欺行霸市等违法行为已大为减少。

三、作答要求

(一) 请根据所给材料(仅限所给材料)，概括归纳物流企业的成本构成。(本题 20 分)

要求：准确、全面、有条理。篇幅不超过 200 字。

(二) 所给材料中提到了我国出租车行业的“公司制”和“个体制”两种管理模式，请对比分析这两种模式的利弊。(本题 30 分)

要求：分析全面，条理清晰，语言流畅。篇幅不超过 300 字。

(三) 请结合所给全部材料，从处理好政府与市场关系的角度，自拟题目，撰写一篇议论文。(本题 50 分)

要求：

- (1) 论点正确、鲜明，论据准确、充分，论证严密、合乎逻辑；
- (2) 充分利用所给材料，思想性强；
- (3) 结构完整，条理清晰，行文流畅；
- (4) 篇幅在 800~1000 字。



淘宝店铺



微信公众号

 微信扫码，关注“**公务员考试挺简单**”公众号，获取更多公考经验、公考资料、时政等，真题更新也会通过公众号发通知哦。

 手淘扫码，进入**杨柳真题**淘宝店铺，可购买历年公考真题、事业单位真题等。纯手工整理，一手资料，包您满意，助您上岸。

买真题，请认准**杨柳真题**。淘宝“**杨柳真题**”独家整理，实时纠错，拒绝资料贩子。

2012年广东公务员考试《申论》卷(解析)

(一) 参考答案:

物流企业的成本由以下几个方面构成:

一、经营成本及市场风险成本: 燃油成本、价格风险、管理成本、经营权承包费用、过度竞争成本、欺行霸市导致的市场垄断成本。

二、行政性成本: 路桥费、行政许可成本、罚款、车辆通行费、税金、法律执行成本。

三、资产性成本: 资产购置或者租赁(车辆、房屋)、车辆折旧和改装成本、车辆维修和保养。

四、人力成本: 工资报酬。

五、其他: 寻租成本、非法收费、进门费、停车费、出门费。

(二) 参考答案:

政府采取数量控制、特许经营、价格管制,催生两种出租车管理模式,各有利弊。

一、公司制模式: 政府控制牌照数量; 公司为经营主体; 司机向公司承包或挂靠经营。

利: 减轻政府负担; 便于统一管理和调度。

弊: 利益分配不均。司机担负经营成本和风险过重,工作强度过大,职业病突出; 承包合同不合理,公司承担的法律和经济责任太轻。

二、个体经营模式: 政府控制运营资格; 经营权和所有权归司机,个人独立经营。

利: 省去中间环节,不用上交“份子钱”,司机收入提高,促进运营和谐。

弊: 牌照稀缺,可抵押,资本炒作,价格飙升; 政府寻租空间大; 非法运营车辆增多; 管理难,违反交通规则现象严重; 服务下降,卫生状况差; 司机社保权益忽视。

(三) 参考答案:

《论政府在市场中的地位与作用》

改革开放已经三十多年,社会主义市场经济口号提出二十年,政府与市场关系如何协调,如何定位,仍是一个剪不断理还乱的难题。越位、缺位、错位的现象比比皆是: 既有物流行业中该管不管的不作为,也有出租车行业中政府过度限制的乱作为; 还有公路收费上瘾的乱象……。

出现问题的原因多种多样: 既有政府观念保守,自我革新力度不够; 也有制度设计不科学政策制定不合理的因素; 还有市场本身不成熟,市场主体素质低下。如何找准政府在市场中的位置是对我们政治智慧的考验。政府对于市场的地位和作用,应该根据市场类型和不同的变化有所调整,对于政府在市场中的地位,我们应该具体问题具体分析。

第一,政府要转变职能,提升服务水平,为市场服好务。汪洋同志提出的大社会,小政府的口号,好像政府可以什么都不管,只要收钱就可以了。这是对这个口号的误解。对于市场,政府要从监管为主向服务为主转变,从以审批为主到以监管为主改变。政府的服务主要体现在: 要减少审批环节,为企业发展提供咨询,减少税费,减轻市场主体负担。

第二,合理调整市场分配格局,使分配更加合理。首先,政府要减少行政收费,尽量避免直接参与市场经营活动,避免直接从市场活动中收取费用。其次,对市场中不合理分配格局要进行调整。以油价为例,政府要通过宏观调控适当打破垄断,努力建立更加公开透明、公平合理的定价机制。要提高劳动者在市场分配中的比例,减少通过权力,资格等方式权利寻租的现象。

第三,政府应该主动规范混乱市场行为。对不同行为,规范方式不同。以物流行业为例,由于准入门槛过低,政府要做就是适度的提高准入门槛,降低恶性竞争,合理配置资源。出租车行业正好相反,过于严格的审批制度导致审批权本身成为资源,政府要做的是下放权力,降低门槛,促进竞争。

第四，把握好市场化的度，对特殊行业特别保护。政府一定要搞清楚，不是所有的行业都能够完全按照市场化方式运作的，比如出租车行业，属于关乎民生，政府在减少收费的基础上，应该适当的补贴，并且要保证补贴发放到运营者手中。类似的行业还有物流行业中的农产品运输等行业。

第五，政府要维护好市场秩序，建立良好的市场监管体系和信用体系。对于一些扰乱市场秩序的，必须依法重拳出击，维护经营者的合法权益。对于市场混乱的地区行业展开专项整治，重点，全面，系统的打击欺行霸市，强买强卖，商业贿赂等行为。

汪洋同志指出：“我们要以自我革命的勇气，坚决打破背离社会主义市场经济改革方向的利益格局。要按照“放权、简政、服务”的要求，着力建设精简、高效、廉洁的服务型政府。”

改革的路还很长，我们还在路上……



淘宝店铺



微信公众号

微信扫码，关注“[公务员考试挺简单](#)”公众号，获取更多公考经验、公考资料、时政等，真题更新也会通过公众号发通知哦。
手淘扫码，进入[杨柳真题](#)淘宝店铺，可购买历年公考真题、事业单位真题等。纯手工整理，一手资料，包您满意，助您上岸。

买真题，请认准杨柳真题。淘宝“杨柳真题”独家整理，实时纠错，拒绝资料贩子。