

## 2004 年河北省公务员考试《申论》真题

### 一、申论题(每题 50 分, 共 100 分)问答题说明

(1) 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, 中国汽车工业的时间不多了, 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。

(2) 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、矿用车和人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。

(3) 上海某报记者: “上海一大怪, 汽车没有行人快”——上世纪 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, 竟然走了一个半小时。

(4) 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, 上海将投资 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战略交通系统。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”。

(5) 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产不方便。一姓刘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等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。

(6) 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 1, 3L 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

施。

(7)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膛破肚？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。

(8)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长期便捷交通的“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，严重阻碍了排堵保畅的效率。

(9)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一个州的小镇上。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，政府答应在非上下班时间，谁要是有急事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，到上个世纪70年代初，巴黎的城市交通近儿瘫痪。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伏在车库里，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。

(10)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。

(11)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。

(12)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，我国的汽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，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。

(13) 据中国汽车工业协会统计,去年1~7月,汽车全行业完成工业总产值3723.82亿元,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211.90亿元,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。1~7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1843.1亿元,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行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。

(14) 有的专家认为,就功能定位而言,城市道路应分六个层次,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,国内几乎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。

### 1、认真阅读给定资料,概述“我国汽车工业的现状和发展趋势”

要求: 1)分析恰当,条理清楚,语言通畅。

2)答题卡上的指定位置(做答在其他位置上一律无效)。

3)字数不多于1000字。

(本题分值:50分)

### 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的报告”。

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,语言通畅。

3)做答在答题卡上的指定位置(做答在其他位置上一律无效)。

4)字数不多于1500字。

(本题分值:50分)

 微信扫描二维码,关注“公务员考试挺简单”微信公众号,可获取更多公考经验。分享公考经验,还可获得现金奖励哈

 手淘扫描淘宝店铺,可以购买省考、国考历年真题哦



微信号



淘宝店铺

## 2004 年河北省公务员考试《申论》真题参考答案

### 【正确答案】

答案一：

我国汽车工业的现状和发展的趋势

综观我国汽车工业的现状喜忧参半，展望我国汽车工业的未来风险与机遇并存。

改革开放以来，特别是近几年我国汽车工业发展势头强劲。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3723.82亿元，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%。主要经济指标增长都比较大，实现了增产增收。汽车产业作为国民经济支柱产业的地位越来越突出。去年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。以汽车制造业为主的交通运输设备制造业已取代电子信息通信业，成为名副其实的领头羊。

随着市场需求的不断扩大，我国汽车工业的发展潜力也非常之大。据有关部门分析，近几年我国汽车消费市场的消费结构已发生了很大变化。载货汽车的需求量仍将持续增长，特别是次发达地区，如西部地区对中重型货车、多种专用汽车、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、微型客货车需求也会有较大增长。随着国家有关鼓励私人购车政策的出台，预计个人购车比例将逐年快速增长。特别是轿车、客车，尤其是微型客车的需求量会有较大增长，市场份额将进一步提高。为此，国家将积极发展售价八万元左右的经济型轿车，以满足中国家庭的需要。此外，国家还将大力推进发展汽车工业的相关环境：至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建设，增加停车场地等交通配套设施。所有这些，都无疑会大大促进我国汽车工业的发展。

汽车工业发展形势喜人，但同时也面临着巨大的风险和挑战。特别是“入世”以后，国门完全打开，我国的轿车产业与国外发达国家的汽车企业处于同一个大市场，将不可避免地面临激烈的竞争与挑战。我们现在的主要问题是：缺乏完整的轿车开发能力和自主的品牌，零部件制造体系相对薄弱，汽车产业的管理和服务体系仍十分落后，企业规模还难以与国外大公司抗衡。所有这些问题必须认真面对。

打通国际大市场，也给中国汽车工业的发展带来了新的机遇，使我们可以有机会在与强手的合作与竞争中学习他们先进的技术、先进的管理和服务经验，不断完善自己。同时也逼迫我们把自己做大做强。为了应对国际汽车市场的激烈竞争，国家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，我们还可以充分利用“入世”后对幼稚工业的“保护期”进一步加大力度，开放市场，加强对汽车产业的管理，努力降低成本，提高竞争力：抓紧清理减少不合理税费，鼓励百姓的汽车消费。预计6年内我国轿车价格可与国际初步接轨，10年内可完全接轨。只要我们自强不息，艰苦奋斗，中国汽车工业的发展前景还是十分乐观的。

### 【正确答案】

答案二：

#### 关于我市交通拥堵情况的报告

我市是一个拥有700万人口的大城市。全市车辆拥有量××万辆。城市交通流量每天××万辆。城市交通拥堵一直是困扰我们的一个老大难问题。造成我市交通拥堵的主要原因：一是历史原因造成道路狭窄，布局不合理；二是城市交通管理手段落后，管理水平低；三是公共交通满足不了城市大众的乘车需要；四是市民自觉维护城市交通的法制意识差，违规占道、违规穿行现象较为普遍。因此，要解决我市交通拥堵现状，必须动员全市方方面面的力量，共同努力才能奏效。为尽快改进我市交通拥堵状况，特提出以下建议：

1. 提高认识、转变观念，把搞女子城市交通工作提到重要日程

我市是北方的一个大城市，但市场经济的发展与南方沿海城市相比，差距仍很大。不仅经济落后，观

念也落后。交通是城市的血脉，是城市经济发展重要基础的观念还未在全市完全形成。因此，建议市政府通过交通工作会议等形式，向全市党政干部讲清我市的交通状况及与经济发展的密切关系，彻底转变一些部门和单位认为交通发展和交通管理与己无关或无足轻重的观念，树立全市人民关心交通、重视交通、支持交通的新局面，为全面加强我市交通建设、改善我市交通管理，奠定坚实的思想基础。为配合这一活动，市交通管理部门拟举办一次城市交通展览会。展览会的主要内容是：展示我市改革开放以来交通建设和交通管理方面的巨大成就；揭示我市交通建设与管理方面的问题，特别是对经济发展的制约；介绍国外发达国家和我国沿海先进城市交通建设和管理的经验。展览会拟在五月份举办。

## 2. 举全城之力，修路架桥，彻底缓解城市交通拥堵状况

目前，我市交通拥堵的一个重要原因是历史遗留下来的城市道路狭窄，布局不合理。因此，建议市政府增加城市交通建设的财政投入，同时也可通过引进外资共建共享的办法，进行城市主干道的改建、扩建、新建。建议在三环路的基础上再建一条四环路，减缓城区车辆的压力。同时在××区、××区两个城市中心区的××路××路等十条主干道建造5座高架桥。积极筹建高架轻轨，力争在3~5年建成，从而彻底缓解我市道路拥堵状况。

## 3. 引进先进管理模式，科学管理城市交通

目前，我市交通管理十分落后，建议市政府增加投入，扩建市交通指挥中心，配备现代化的交通监控系统，对全市交通实行微机监控。同时引进国外先进城市的交通管理办法，对市内的街路按功能划分为高速路、快速路、主干道、次干道、支路、生活区路，进行分级管理，限定不同的时速。

为解决市内乱停车问题，建议在年内制定出台“××市车辆停放管理条例”。同时建议市政府对全市新建、扩建的大型广场、商厦的停车场建设规模、功能等做出限制性规定，增加地下停车空间，缓解地面压力。

## 4. 强化市民素质教育，动员全市人民维护城市交通秩序

城市交通与全市人民的生活息息相关。维护城市交通秩序不仅是城市交通管理部门的事情，也是全市人民的事情。为解决目前市民交通意识薄弱，行人和自行车违章穿道等问题，建议由市政府办公厅牵头，组织全市有关部门开展一次全市人民关心交通、维护交通的宣传教育月。充分利用电台、电视台、报纸、宣传板等媒体及专题讲座、交通知识竞赛、“当一天交通警察”（协勤）等活动，对全市人民进行一次深入的城市交通管理教育。

同时，加大对交通违章违规行为的处理力度。在主要路段增加交通协勤人员，强化交通秩序管理力度。

## 5. 大力发展城市公共交通事业

我国的国情与国外发达国家不同，城市人口密集、国民收入低，城市交通应该以公共交通为主。鉴于我市公共交通还很落后，企业长期亏损，财政暂时拿不出更多资金的情况，建议采取与外资合作经营城市公共交通的办法，解决资本来源问题，发展城市公共交通。可先选择部分线路试点，成功后再全面铺开。另一个方案是改变目前的乘车管理办法，取消月票，采用IC卡计费的方法。缓解公共汽车公司的经营压力，使其扭亏为盈，增加再生能力。

预计采取该办法后，每年可增加收入××万元，二年左右可将市内现存的陈旧车辆全部更新。但这个办法，可能要增加部分市民的生活支出，有可能引起社会反响。因此，应在广泛征求各方面意见，取得共识的情况下实施。

 微信扫描二维码，关注“公务员考试挺简单”微信公众号，可获取更多公考经验。分享公考经验，还可获得现金奖励哈



微信公众号

 手淘扫描淘宝店铺，可以购买省考、国考历年真题哦



淘宝店铺