

## 2008 年深圳市公务员录用考试《申论》真题（上半年）

### 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、提出问题和解决问题能力、文字表达能力的测试。
2. 作答参考时限：阅读资料 30 分钟，作答 90 分钟。
3. 仔细阅读给定材料，按照后面提出的“申论要求”在答题纸上依次作答。

### 二、给定材料

#### 材料一：

随着经济的高速发展，21 世纪的今天，汽车是人类不可缺少的交通工具，但汽车尾气却是大气的主要污染源。

法国环境健康安全理事会日前发表报告指出，法国每年有 9000 多人被汽车尾气等造成的污染夺取生命。其中汽车尾气是各种污染源中的“第一杀手”。

在法国，有关专家经过 8 个月调查，发现在法国 30 岁以上的人群中，有 6%到 11%的肺癌死亡病例是排放到大气中的污染颗粒造成的。另外，7%左右因心脏和呼吸系统疾病死亡的病例与城市污染直接相关。

两者相加至少有 9700 多人。此外调查还发现，60 到 69 岁人群最易受污染影响。住在公路旁边以及交通繁忙地带的人身体状况与住在自然景物多的地方的人身体状况明显不同，后者明显好于前者。

环境健康安全理事会的报告指出，每例大气污染死亡病例都会花费约几十万欧元。因此汽车交通给社会带来的经济损失超过了路桥费收入和燃油费用。报告最后指出，城市污染主要来自城市取暖系统、工业体系以及汽车排放。进入人们支气管的细小颗粒，有一半以上是小汽车和重型汽车排放到大气中的。

近日，记者在深圳的大街小巷沿街体验，再一次感受到广大市民对解决机动车尾气污染的迫切愿望。

“我在南山工作，家住福田。前几年，每当我开车上班时，一出门就看到碧蓝的天空和透亮的白云，驶上滨河大道没几分钟就能看见南山的建筑物。可是现在，阴霾天气越来越多，能见度越来越差。”市人大代表、飞通公司总经理王勇一说到深圳空气污染问题，显得非常激动。他表示，深圳空气质量的下降，纵然原因众多，但是，越来越多的汽车尾气污染是一大祸根。为此，他希望有关部门找出解决办法。

同乐检查站有个专为打击车匪路霸和预防交通事故设立的交警值班室。这里的民警平时每天要对过往的 300 多辆驶出深圳的长途大巴进行检查、登记。旁边还有一个小车通道，每天至少有几千辆小车过往。

昨天（3 月 31 日），记者来到这里，正在值班的一中队民警向记者反映，经过这里的车一停下，他们明显能感到汽车尾气的伤害。一个班下来，鼻孔全是黑黑的，嗓子干干的，他们不得不经常吃猪血和一些清肺的药。据他们介绍，汽车在启动和停车时，汽车尾部排出的废气要比正常情况下成倍增加。所以，在交通不顺畅、行驶路况欠佳的情况下，车辆启动频繁也会导致尾气增加。此外，在运力不足，车辆超载严重的情况下，“黑烟”也难以断根；如果维修保养跟不上，也极易导致机件磨损，使“黑尾巴”更黑。

在采访中，不少群众反映，与前几年相比，深圳的空气质量有下降趋势，治理汽车尾气污染已刻

不容缓。根据广东省气象局今年1月14日发布的去年广东大气成分公报，去年广东平均灰霾日数为75.7天，达到了建国五十九年以来的最高记录，而在珠三角地区就更为严重，深圳、东莞、广州灰霾天数都创记录。

气象专家表示，污染物排放增加、干燥少雨、暖冬天气是今年灰霾天气急增的主因。2007年深圳空气污染问题最为严重，在12月20日迎来2007年的第215个灰霾天，比2004年历史最高纪录的177天还要多41天。加上12月下旬的灰霾天数，深圳2007年的灰霾天数实际上已经达到了226天。广州气象台前天再次发布黄色灰霾预警信号，截至2007年12月28日，广州的灰霾天气已达130天，比2006年多7天，东莞则超过180天，佛山的灰霾天数也居于全省前列。可见珠三角空气污染的治理形势非常严峻。

据有关专家的看法，当前，珠三角空气污染问题已呈现出新的特征：首先，空气污染特征已经过渡到多种污染物复合并存的局面。发达国家一百多年分阶段出现的大气环境问题在珠三角经过20多年就压缩性集中出现。污染的区域性、复合性、压缩性是珠三角新时期的空气污染特征。其次，大气颗粒物附着大量的有毒有害化学物质，严重影响人民群众的身体健康。2006年11月在香港召开的持久性有机物国际研讨会的专家报告显示，珠三角的大气颗粒物细粒子上检测出铅、镉、铬等重金属有毒有机物。世界卫生组织的资料表明，呼吸道疾病、心血管、肺癌造成的死亡与颗粒物细粒子污染有关，对免疫系统功能较弱的人群（特别是老人和儿童）的危害最大，每年大约有80万人死于城市空气污染。

对深圳市民们来说，空气质量下降最直观的现象就是霾天的增加，霾在20世纪60、70年代的宝安区较为罕见，从有气象记录到1980年，深圳地区出现霾天数总共为10天，但建立深圳特区以来，深圳出现霾的天数急剧增加，据市气象台检测数据显示，20世纪80年代，深圳常出现霾的天数为58天，年平均约6天，20世纪90年代出现霾现象的天数为773天，年平均约为80天，2003年12月共有29天出现了霾，是历史上出现霾现象最多的月份。2004年增至177天，2007年出现霾的天数达226天，在1981年至2003年深圳霾天数变化情况图表上记者看到，1990年前深圳的霾天数量都很低，在30天以下，而1990年开始，霾天数量急剧增加，从1993年开始，霾天数量最少的一年也在90天左右，相当于一年中平均每4天出现一个霾天。

气象环境的承载能力带来前所未有的挑战。根据中国环境科学研究所编制的《深圳市空气污染控制规划》，深圳市机动车排放的氮氧化物占全市氮氧化物总排放量的56.4%，一氧化碳占全市总排放量的93.9%，在罗湖、福田等联片建成区，氮氧化物（NO<sub>x</sub>）、一氧化碳（CO）和碳氢化合物（HC）的机动车排放分担率分别达到64.85%、89.72%及95.6%。

下大力气整治大气环境污染，让老百姓呼吸到新鲜的空气，成为近年来深圳最大的民心工程之一。为了斩断公交大巴车的“黑尾巴”，市政府从2003年起规划投入3.1亿元，对每一台提前更新为欧III排放标准的公交车辆实施财政补贴，力争5年内将所有公交车更新达到欧III排放标准。截至今年11月底，市政府已下拨财政补贴8930万元，全市共有6682辆公交车达到欧III排放标准，占现有公交车总量的75%，每年可减少4634吨污染物总量。

抓住新车上牌这一源头，我市从2004年起制订并强制执行环保车型目录，车管部门严格审核机动车的注册登记，在源头上把好关，对不在该目录上的机动车，不予注册登记，迅速实现了新车全面达到欧II排放标准的目标。从今年3月1日起，我市正式执行符合欧III排放标准的车型推荐性目录，为尽快强制实施欧III排放标准做好准备和引导广大车主优先购买符合环保车型目录的机动车打下了基础。一方面控制新车达标，另一方面，我市从2004年起实行“黄绿标”环保分类标志管理，并于去年7月1日起在深南路实施限行措施，引导车主淘汰排气状况较差的车辆。据有关部门不完全统计，非绿标车限行实施以来，已有6万辆黄标车淘汰或转出市区。一辆黄标车的污染物排放量相当于7辆符合国II标准汽车的排放量，按照黄标车淘汰更新数量占总量50%来计算，机动车污染物削减总量每年达到10290吨，也就是说，非绿标车限行实施以后，为新车上牌提供了21万辆的容量空间。2006年，环保部门进一步深化机动车环保分类标志管理制度，将大约15万辆长期出入深圳的异地车纳入统一管理范围。

## 材料二：

2002 年全市环境空气质量达到国家环境空气质量一级（空气质量优）和二级标准（空气质量良）的天数占全年的 99.4%，其中达到一级标准的天数占 49.3%，达到二级标准的天数占 50.1%。空气中主要污染物为二氧化氮和可吸入颗粒物。空气中二氧化硫年日平均浓度为 0.018 毫克/立方米，比上年下降 0.009 毫克/立方米；二氧化氮年日平均浓度为 0.050 毫克/立方米，比上年下降 0.008 毫克/立方米；全市可吸入颗粒物年日平均浓度为 0.061 毫克/立方米，比上年下降 0.002 毫克/立方米。全市降水 pH 年平均值为 4.62，比上年降低了 0.32，酸雨发生频率为 38.5%。与 2001 年比较，降水酸性增强，酸雨频率下降了 3.5 个百分点。

全市年月平均降尘量为 5.78 吨/平方公里·月，比上年上升 0.44 吨/平方公里·月，低于广东省推荐标准（8 吨/平方公里/月），其中以 1 月和 11 月降尘量较高，降尘量相对较大的行政区是盐田区和南山区。全年废气排放总量为 777.82 亿标立方米，其中纳入环境统计的 704 家镇以上有污染物排放工业企业（下同）废气排放量为 731.33 亿标立方米。废气中主要污染物二氧化硫排放量为 4.08 万吨，烟尘排放量为 0.42 万吨，工业粉尘排放量为 60.00 吨。

2003 年全市环境空气质量达到国家环境空气质量一级（空气质量优）和二级标准（空气质量良）的天数占全年的 95.6%，其中达到一级标准的天数占 40.5%，达到二级标准的天数占 55.1%。超过二级标准的天数占 4.4%。空气中主要污染物为可吸入颗粒物和二氧化氮。空气中二氧化硫年日平均浓度为 0.020 毫克/立方米，比上年上升 0.002 毫克/立方米；二氧化氮年日平均浓度为 0.057 毫克/立方米，比上年上升 0.007 毫克/立方米；全市可吸入颗粒物年日平均浓度为 0.070 毫克/立方米，比上年上升 0.009 毫克/立方米。全市降水 pH 年平均值为 4.93，比上年上升了 0.31，酸雨发生频率为 52.8%。与 2002 年比较，降水酸性减弱，酸雨频率上升了 14.3 个百分点。2003 年全市降尘量年平均浓度为 7.48 吨/平方公里·月，达到广东省推荐标准，比 2002 年上升 1.70 吨/平方公里·月。最大值为 31.0 吨/平方公里·月，超标 2.9 倍，全市月测值超标率为 34.6%，1 月、3 月、11 月、12 月降尘量较高。全年纳入环境统计的有污染物排放工业企业废气排放量为 820.64 亿标立方米，废气中主要污染物二氧化硫排放量为 4.09 万吨，烟尘排放量为 0.49 万吨，工业粉尘排放量为 129.1 吨。

2004 年全市总体环境空气质量处于良好水平，达到国家环境空气质量一级（优）和二级标准（良）的天数共计 344 天，占全年的 94.0%，但比上年减少了 5 天。空气中主要污染物为二氧化氮和可吸入颗粒物，其污染负荷分别占 43.7%和 36.9%。二氧化硫年日平均浓度为 0.024 毫克/立方米，比上年上升 0.004 毫克/立方米；二氧化氮年日平均浓度为 0.072 毫克/立方米，比上年上升 0.015 毫克/立方米；可吸入颗粒物年日平均浓度为 0.076 毫克/立方米，比上年上升 0.006 毫克/立方米。降水 pH 年平均值为 4.49，比上年下降 0.44，降水酸性增强；酸雨发生频率为 78.9%，比上年上升 26.1 个百分点。降尘量年平均浓度为 7.70 吨/平方公里·月，符合广东省推荐标准（8 吨/平方公里·月），比上年上升 0.22 吨/平方公里·月。2004 年纳入环境统计范围的工业企业废气排放量为 1082.42 亿标立方米。废气中主要污染物二氧化硫排放量为 4.36 万吨，排放达标率为 99.8%；烟尘排放量为 0.61 万吨，排放达标率为 99.2%，工业粉尘排放量为 110.02 吨，排放达标率为 99.1%。

2005 年全市环境空气质量达到国家一级（优）和二级标准（良）的天数共计 360 天，占全年的 98.6%，比上年增加 16 天；超过二级标准的天数为 5 天，占全年的 1.4%（见图 1）。空气中的首要污染物为可吸入颗粒物。二氧化硫年日平均浓度为 0.021 毫克/立方米，比上年下降 0.003 毫克/立方米；二氧化氮年日平均浓度为 0.039 毫克/立方米，比上年下降 0.033 毫克/立方米；可吸入颗粒物年日平均浓度为 0.064 毫克/立方米，比上年下降 0.012 毫克/立方米。全市降水年平均 pH 值为 4.59，比上年上升了 0.10，降水酸性有所减弱。年平均降尘量为 7.08 吨/平方公里/月，达到广东省推荐标准，比上年下降 0.62 吨/平方公里/月。2005 年纳入全市环境统计范围的工业企业废气排放量为 1389.74 亿标立方米。废气中主要污染物二氧化硫排放量为 4.35 万吨，排放达标率为 99.7%；烟尘排放量为 0.64 万吨，排放达标率为 99.4%；工业粉尘排放量为 0.01 万吨，排放达标率为 99.0%。

2006 年全市环境空气质量达到国家一级（优）和二级标准（良）的天数共计 359 天，占全年的

98.4%；超过二级标准的天数为6天，占全年的1.6%。空气中的首要污染物为二氧化氮。二氧化硫年日平均浓度为0.030毫克/立方米，比上年上升0.009毫克/立方米；二氧化氮年日平均浓度为0.053毫克/立方米，比上年上升0.014毫克/立方米；可吸入颗粒物年日平均浓度为0.064毫克/立方米，与上年持平。二氧化硫、二氧化氮和可吸入颗粒物年日平均浓度均符合国家环境空气质量二级标准。全市降水pH年平均值为4.51，比上年下降0.08，降水酸性有所增强。酸雨频率为81.1%，仍处于较高水平。年平均降尘量为5.24吨/平方公里·月，达到广东省推荐标准，比上年下降1.84吨/平方公里·月。

2007年全市环境空气质量达到国家一级（优）和二级标准（良）的天数共计361天，占全年的98.9%，比上年增加2天；超过二级标准的天数为4天，占全年的1.1%。二氧化氮是空气中的首要污染物。二氧化硫年日平均浓度为0.023毫克/立方米，比上年下降0.007毫克/立方米；二氧化氮年日平均浓度为0.054毫克/立方米，比上年上升0.001毫克/立方米；可吸入颗粒物年日平均浓度为0.064毫克/立方米，与上年持平。全市降水pH年平均值为4.73，比上年上升0.22，降水酸性有所减弱；酸雨频率为56.5%，比上年下降24.6个百分点，酸雨污染程度有所减轻。全年平均降尘量为5.71吨/平方公里·月，比上年上升0.47吨/平方公里·月，达到广东省推荐标准。

### 材料三：

汽车尾气最主要的危害是形成光化学烟雾。汽车尾气中的碳氢化合物和氮氧化合物在阳光作用下发生化学反应，生成臭氧，它和大气中的其它成份结合就形成光化学烟雾。其对健康的危害主要表现为刺激眼睛，引起红眼病；刺激鼻、咽喉、气管和肺部，引起慢性呼吸系统疾病。光化学烟雾能使树木枯死，农作物大量减产；能降低大气的能见度，妨碍交通。

汽车尾气中一氧化碳的含量最高，它可经呼吸道进入肺泡，被血液吸收，与血红蛋白相结合，形成碳氧血红蛋白，降低血液的载氧能力，削弱血液对人体组织的供氧量，导致组织缺氧，从而引起头痛等症状，重者窒息死亡。

汽车尾气中的氮氧化合物含量较少，但毒性很大，其毒性是含硫氧化物的3倍。氮氧化合物进入肺泡后，能形成亚硝酸和硝酸，对肺组织产生剧烈的刺激作用，增加肺毛细管的通透性，最后造成肺水肿。亚硝酸盐则与血红蛋白结合，形成高铁血红蛋白，引起组织缺氧。

汽车尾气中的铅化合物可随呼吸进入血液，它们干扰血红素的合成、侵袭红细胞，引起贫血；损害神经系统，严重时损害脑细胞，引起脑损伤。会影响儿童的生长和智力发育，甚至出现痴呆症状。铅还能透过母体进入胎盘，危及胎儿。

### 材料四：

1997—2005年，城市建成区面积由300平方公里扩大到713平方公里，城市常住人口由380万增加到828万，机动车由20万辆增加到大约100万辆。2007年深圳机动车保有量已经达到100万辆。随着车价下调，市民生活质量的提高和出行的要求，深圳的机动车保有量将保持较高增长速度，以年均增加15万辆保守估计，到2010年全市机动车保有量将高达168万辆。深圳经济社会的高速增长，给深圳大气环境的承载能力带来了前所未有的挑战。

大洋网讯：在昨天（3月3日）的深圳市三届人大五次会议闭幕大会上，记者了解到，代表们反映比较集中、群众普遍关注的34件议案，被合并成道路交通问题和机动车尾气污染问题2项议案，交市政府办理。

按有关规定，每次人民代表大会都确定一些代表反映强烈的热点问题，作为大会议案，交给市政府办理解决，市政府接到议案后必须花大力气办理，并办出成效。道路交通问题力争年内改善由曾少贵、彭子林、吴立民、张志锋等195名代表分别提出的30件议案被大会确定为第一号议案，即《关于综合整治我市道路交通问题的议案》。代表们认为，随着深圳经济的快速发展，车辆拥有量急剧增加。但由于道路及相关设施规划设计与建设相对滞后，停车场不足、咪表设置不尽合理、车辆管理不到位，以及交通管理方面存在的薄弱环节和警力不足等原因，导致城市交通拥挤区域扩大，一些路段出现时

段性堵塞，交通问题已成为群众关注的一个热点。大会主席团认为，交通建设与管理是优化投资发展环境和工作、生活环境的基础性工程，交通问题应该综合整治。希望市政府进行综合整治，力争年内明显改善。

尾气污染治理两年取得突破，大会将郑学定、庄义婷等 39 名代表提出的 4 件相关议案，合并成大会的第二号议案《关于治理我市机动车尾气污染问题的议案》。代表们认为，随着我市机动车数量迅速增长，汽车尾气已成为我市主要的空气污染源之一。大会主席团认为，治理汽车尾气污染是建设生态城市、提高人民生活质量的一件大事。建议市政府高度重视，争取在两年内取得实质性进展。

六个方面的问题作为重点建议在本次会议提出。在本次会议上，代表们所提议案相对集中的问题还有：清理整顿“烂尾楼”、社会治安综合治理、严格控制房地产开发、加强教育发展规划和教育立法、加强解决“城中村”问题、处理违法建筑等 6 个方面。大会主席团认为，这些问题事关深圳的投资发展环境、城市整体形象、经济发展后劲以及人民群众的切身利益。为此，决定由市人大常委会作为重要建议交由市政府办理。

与此同时，大会议案组还收到代表提出的建议、批评和意见 176 件，市人大常委会将其连同议案转为建议的 231 件一起交给有关机关和组织研究处理，并要求承办单位认真办理，及时将办理结果答复代表。市人大常委会将组织力量监督、检查。

### 三. 申论要求：

1. 请用 120 字左右的篇幅概括出给定材料所反映的主要问题。要求叙述全面、完整。（20 分）

2. 请用不超过 350 字的篇幅，提出解决给定材料所反映的问题措施。要求条理清晰，并体现出针对性和操作性。（30 分）

3. 就给定材料所反映的问题，用 1200 字左右的篇幅，自拟标题进行论述，可以选取某个方面，也可以全面论述。要求中心明确，内容充实，论述深刻，有说服力。（50 分）

## 2008 年深圳市公务员录用考试《申论》真题（上半年）参考答案

### 一、解析

今年的深圳市公务员考试于 08 年 5 月 25 日举行，深圳市的申论主题是“大气污染治理”的治理问题，从选题上，从宏观上看契合的是目前最热的国家政策——科学发展观，从微观角度主要涉及的是构建资源节约型和环境友好型社会。

从材料上分析，今年深圳申论真题的第一则材料主要源于为广东省气象局在某 1 月 14 日发布的一项全省大气情况统计，材料中提到广深莞三地随着经济发展，大气质量情况堪忧，尤其以深圳为最，而深圳为全省年均霾天最多城市。在这则材料中，我们留意到，出现了一个专有名词——“年均霾天数”。很多考生其实都不是很了解什么是“霾”。这里关键是要区分“雾”和“霾”。

“雾”是由大量微小水滴或冰晶，在近地面层的大气中组成的悬浮体。在气象上，把水平能见度小于 500 米的雾称为浓雾；能见度小于 1 公里的雾称为大雾；能见度小于 10 公里大于 1 公里的雾称为轻雾。“霾”是指大量极细微的干尘粒均匀地浮游在空气中，使水平能见度小于 10 公里的空气普遍混浊的现象，霾使远处光亮物体微带黄、红色，使黑暗物体微带蓝色，当水汽凝结加剧时，霾就会转化为雾。“雾”和“霾”是相对独立的，雾由水汽形成，而霾主要指空气污染物和杂质；另一方面，它们又互相交织，污染物附着在水汽上，越积越多，加重雾霾浓度。由于城市不断发展，机动车尾气等污染源增多，大气污染有所加重，空气中的污染物浓度提高，扩散更加困难。

其实说白了，“霾”是城市扩张发展的一个结果。对于这个点，实际上给我们一个提示是，在公务员申论考试有可能涉及更多的在“常识范畴”的专业知识，对此值得我们注意。

而申论的第二则材料论述的是大气污染带来的危害性，主要是从对人体健康的威胁角度去描述。材料中甚至引用世界卫生组织的一项数据：全世界每年有 80 万人死于空气污染。从数据角度体现问题的严峻性。

申论的第三则材料列举的是深圳市 02 年至 07 年环保部门的空气检测数据情况。空气检测指标包括主要污染物二氧化碳、二氧化硫，酸雨指数、霾天天数、纳入环保监测的镇以上企业每年排放的大气污染物指标。考生可以通过对历年数据比较，发现空气污染指数仍有上升势头。

申论的第四则材料论述汽车尾气带来的一系列疾病情况，而第五则材料论述深圳市政府治理大气污染的情况。综合而言，我们发现深圳市的申论材料以数据和案例为主，从某种意义上看，侧重考察的是考生对数据和案例的分析能力。

### 二、参考答案

#### 1. 请用 120 字左右的篇幅概述材料所反映的问题，要求全面、完整。

参考答案：

随着深圳城市化的发展，大气环境不断恶化，尤以汽车尾气为源头。有害气体污染物不仅使深圳成为全省年均霾天最多城市，更带来一系列疾病，严重威胁经济社会发展和群众身体健康。深圳市政府目前高度重视大气污染的治理，但未来的治理之路仍然任重而道远。（共 117 字，含标点符号。）

#### 2. 请用不超过 350 字的篇幅提出解决问题的对策，要求对策具有针对性和可行性。

参考答案：

- （1）推行普通公交到环保公交的更新换代。
- （2）加强了车辆的注册登记审核，限制污染车辆上路。
- （3）推行“黄绿蓝”环保分类管理制度，加快污染车辆淘汰周期。
- （4）加强对经常出入深圳车辆的登记管理。

备注：

以上四条是从 08 年深圳市申论材料五中抽象出来的相关对策，在字数不超出限制范围的情况下，考生还可以参考以下治理对策：

（1）严格建设项目审批管理，严格排污许可证的发放。一切对大气环境质量有影响的建设项目（包括新建、扩建、技改项目），必须经过环保部门进行环境影响评价，否则任何部门不得审批。对环境造成污染的项目，环保部门有一票否决权。禁止在城区建成区及规划区内建设炼钢、炼铁、电石、水泥等粉尘污染严重的项目，进一步削减污染物排放总量。

（2）严格按照国家机动车产业政策，停止生产和销售落后车型，加强出租车和公交车的管理，加快运营车辆更新。严格按照国家发布的政策和标准，做好机动车报废工作。对超期服役、污染严重的机动车，实行强制淘汰。

（3）推广燃气汽车技术，加快燃气站建设，以公交车和出租车为重点，推广使用液化石油气、二甲醚等清洁能源。

（4）加大机动车尾气排放的监督管理力度，将机动车尾气排放监测纳入车辆年检程序。办理车辆年检、转入等手续时，应取得市环保部门核发的《机动车污染物排放许可证》，超标排放尾气的车辆要安装尾气净化装置，尾气超标的机动车辆一律不得通过年检，不得上路。

（5）加强对道路上行驶的机动车尾气排放情况的监督检查，环保部门要建立机动车排放污染物监督管理动态数据库，定期向政府报告机动车污染物排放情况。

（6）政府有关部门应该提高认识，加强领导。各级各有关部门要高度重视，充分认识治理大气污染的必要性、重要性和艰巨性，以对党和人民高度负责的精神，切实抓紧抓好这项工作。政府应成立大气污染专项治理工作领导小组，具体负责专项治理的组织、监督、协调工作。各街道办事处也要成立相应机构，制定措施，分解任务，明确责任，及时解决工作中的热点、难点问题。

（7）各部门应紧密配合，形成合力。环境保护工作是一项综合性的社会系统工程，需要各部门通力合作。各责任单位要从大局出发，积极配合，分工负责，务求实效；要依法履行工作职责，做好管辖范围内的督查落实工作。

（8）执法部门应该严格执法，严惩违法行为。环保部门是主要的环保执法监督部门，要不断加大环保执法力度，建立集中突击检查与经常性检查相结合的监督检查机制。供电、技术监督、工商、公、检、法等各有关部门要依照各自职责，配合环保部门，进行严厉查处。

（9）扩大环保宣传，加强舆论监督。充分利用广播、电视、报纸等传播媒体，大力宣传环境污染治理的重要性和环保法律法规。环保部门要定期向社会发布环境信息，公布环境污染治理进度及环境质量状况，向社会公布举报电话，充分调动广大群众参与环保工作的积极性，形成良好的公众参与机制。

（10）政府应将把专项治理任务作为环保考核工作的重要内容，制定具体的考核奖惩办法，严格考核。对在治理过程中成绩突出的先进单位和先进个人进行表彰。对逾期完不成治理任务的单位，将按照有关的环保法规进行严肃处理。

**3. 请用 1200 字左右篇幅，就全部材料或材料中的某一个点发表你的评论。**

参考范文：

谁为“灰霾天气”埋单？

近几年来，深圳时常出现“灰霾”天气，到处灰蒙蒙的，似乎满天飞扬的都是烟雾和尘埃，艳阳

被蒙上一层薄纱，市民眼前的景物不再明朗洁净，大街上也弥漫着呛人的汽车尾气。面对此情此景，或许我们不禁要问：到底“谁”在污染深圳的空气？或许大多数人很容易将此与深圳城市日益增多的汽车联系在一起。因为从深圳空气污染源看，近年来汽车尾气排放大幅增长。据统计，深圳全年汽车销售已突破 11 万辆，全市汽车保有量则超过 60 万辆，另外，每天还有 10 多万辆过境的车辆。鉴于此，许多人对汽车日益增多的问题表示忧虑，汽车增长在直接考验深圳道路“承载力”的同时，也对深圳空气环境“承载力”提出挑战。

对此，当我们内心深处追问“谁应该为讨厌的‘灰霾天气’埋单”时，大家一定会把矛头对准了“日益增多的汽车”。而跟“日益增多的汽车”有关的其实有三类主体，我们不妨逐一讨论一番，看看谁最应该为此而“埋单”：

第一类主体是政府，这是目前的“灰霾天气”埋单人。现在，每年深圳市政府都要拿出大量的政府支出来改善大气环境。但我们不能一直依赖政府的财政支出，毕竟汽车尾气的排放人并不是政府，而沉重的环保支出也可能增大政府的财政负担，不利于城市的发展。无论从感情角度，还是责任角度，政府都不应该成为“埋单人”，尽管如今政府正在承担这个责任。

第二类主体是汽车的使用者。从直接的角度看，汽车的购买者作为汽车的使用人，应该为此负上一定的责任。或许会有人问，假如让汽车的购买者“埋单”，我们应该采用什么样的方式向汽车的购买者征收费用呢？笔者认为，可以在汽车的汽油费用中增加一定的环保费用。同时笔者要强调的是，征收环保费用不是“惩罚”，而是引导。关键是让汽车的使用者尽量选择耗油量小的车型，同时鼓励在非必要使用私人汽车时，更多地使用公共交通，减少汽车尾气的排放。

第三类主体当然就是汽车生产商。或许很多有识之士会提出增加汽车生产商的税收，或出台相关的环境保护税等新税种，以此来让汽车生产商承担高额的环境治理费用。但我们要思考一下，我们的目的是什么？是以此摆脱高额环保费用的负担，还是防止大气污染的进一步恶化？答案显然是后者。我们需要探究的是，收税真的可以让汽车生产商更加“环保”吗？其实“羊毛出在羊身上”。增加汽车生产商的税收，其实还是会转嫁在汽车的使用者身上，最终也是没能解决问题。然而，有人会问：难道汽车生产商就不需要承担任何责任吗？答案是否定。我认为有关政府部门可以出台强制性的汽车政策，引导汽车生产商引进或改革生产技术，生产能耗小排污少的车型。同时对生产排污量大车型的生产商应加大税收力度，甚至予以取缔，从而减少汽车的尾气排放，从经济角度引导环保车型的生产。

综上所述，我认为探究“谁应该为讨厌的‘灰霾天气’埋单”的过程中，关键不在费用的支出角度，而是在于如何“引导”。在上述分析中，汽车的使用者和汽车生产商都应该承担大气污染的责任，而我们的管理部门关键不是去做相应的“经济惩罚”，而是通过“经济杠杆”作用，引导“汽车的使用者”减少能源消耗和尾气排放，同时也引导“汽车生产商”在生产过程中更多思考“企业效益”与“环境保护”的双赢。从更深的层次思考，或许大家会发现，为“灰霾天气”寻找所谓的埋单人其实并非是我们的初衷，希望不再需要任何人为此而“埋单”，这才是最重要的。