

公务员录用考试专用教材

Gongwuyuan Luyong Kaoshi Zhuanyong Jiaocai

Shenlun Jingyao

申论精要

2006

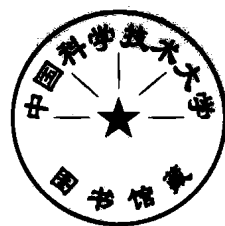
公务员录用考试
命题研究小组 编

中国人事出版社

公务员录用考试专用教材

申论精要

公务员录用考试命题研究小组 编



中国人事出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

公务员录用考试专用学习参考申论/朱庆芳主编. —北京: 中国人事出版社, 2006. 5
ISBN 7—80139—788—6

I. 国… II. 朱… III. 公务员—招聘—考试—中国—自学参考资料 IV. D630.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 005370 号

中国人事出版社出版

(100101 北京朝阳区育慧里 5 号)

新华书店经销

河北省香河县闻泰印刷包装公司印刷

*

2006 年 5 月 修订版 2006 年 5 月 第 1 次印刷

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 11.25

字数: 264 千字

定价: 22.00 元

目 录

第一章 权威人士对 2004 年、2005 年中央、国家 机关申论考试及参考答案	(1)
2004 年中央、国家机关公务员录用考试申论试卷	(1)
2005 年中央、国家机关公务员录用考试申论试卷	(13)
第二章 申论考试简介	(24)
一 申论	(24)
二 考试的基本特点	(25)
三 考试要求	(27)
四 真题训练	(29)
第三章 阅读与概括	(44)
第一节 阅读材料	(44)
第二节 准确概括	(52)



第三节	应试技巧	(54)
第四节	常见错误分析	(58)
第五节	真题训练	(61)
第四章	提出方案	(75)
第一节	概述	(75)
第二节	基本方法	(77)
第三节	常见错误分析	(79)
第四节	真题训练	(86)
第五章	议论部分	(101)
第一节	立论	(101)
第二节	立论部分常见错误分析	(104)
第三节	真题训练	(114)
第六章	表达能力	(136)
第一节	语言表达要求与答卷分析	(136)
第二节	表达能力训练	(140)
第三节	常见错误分析	(142)
第四节	真题训练	(148)

第一章

权威人士对 2004 年、 2005 年中央、国家机关 申论考试及参考答案

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

题 号	一	二	三	总 分	核分人

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、给定资料

☐ 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”——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，其它车辆不得停放。

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，政府答应在非上下班时间，谁要是着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它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停在车库里，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，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3723.82亿元,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

得分	评卷人

(一)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”。(满分50分)

要求：1. 分析恰当，条理清楚，语言通畅。

2. 作答在答题卡上的指定位置（作答在其他位置上的一律无效）。
3. 字数不多于 1000 字。

[illegible]

得分	评卷人

(二) 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”。(满分 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，语言通畅。
3. 作答在答题卡上的指定位置（作答在其他位置上的一律无效）。
4. 字数不多于 1500 字。

[illegible]



参考答案

(一) 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”。

要求：1. 分析恰当，条理清楚，语言流畅。

2. 作答在答题卡上的指定位置（作答在其它位置上的一律无效）。

3. 字数不多于1000字。

参考答卷：

我国汽车工业的现状和发展的趋势

根据以上材料，我国汽车工业的现状和发展的趋势概述如下。

一、现状

1. 我国汽车工业的主要缺点。我国汽车工业缺乏国际竞争力，重要原因之一是行业内缺乏起领头作用的大企业、大集团，国家政策上则偏于“扶弱抗强”，哪家困难帮哪家。对此，国家已予以重视，并准备改变。该行业自身缺乏完整的轿车开发能力和自主的品牌，零部件制造体系薄弱，汽车产业服务体系落后，在“入世”后面临巨大挑战。

2. 我国汽车工业的市场优势。我国汽车工业在现行市场环境中还是有其优势的，尤其是一些汽车主导产品。据汽车工业协会统计，汽车产业利润总额的增长超过了产值和销售收入，取得了良好的经济效益。以汽车制造业为主的交通运输设备制造业取代了电子信息通信业，汽车产业作为国民经济支柱产业的地位更加突出。

3. 我国汽车行业的消费环境。汽车行业自身不能提供一个让消费者满意的消费环境，如汽车销售管理不完善，诚信度不够等；销售服务体系不完善，如消费者索赔的手续过于复杂；汽车维修市场混乱，不同维修厂的配件和维修价格相差太大。总之，汽车产业需在售前、售中、售后服务上下功夫，以应对“入世”后外国汽车业的挑战。



4. 我国当前的汽车消费特点。消费者的汽车消费过于保守，存在着严重的“持币待购”现象，汽车消费能力与我国实际国力明显不符。

5. 政府方面也为汽车消费带来不少问题，如消费者在节假日办理牌照入户不方便；强制小轿车 12 年报废；政府征收的汽车税费名目繁多等。

二、发展趋势

就我国汽车消费市场来说，它有很大的潜力，前景广阔，各种用途汽车的市场需求量有的会略有下降，更多的则是保持稳定或者在未来将会有快速增长。尤其是私人购车将成为吸纳汽车增长量的主体，这种巨人的潜能将会转化为消费功能而突然释放出来。此外西部地区以及农村市场的汽车需求都会有较大增长。

就国家汽车工业战略来说，我国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；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；大力推进发展汽车工业的相关环境，如增加公路里程，在加大城市基础设施建设时增加停车场地等交通配套设施；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；引导民众的汽车消费，清理、减少不合理的汽车税费，出台鼓励个人购车的政策，鼓励百姓购车。

就汽车产业自身来说，“入世”后会面临巨大挑战，将必须进一步加强管理，降低成本，尤其是汽车零部件的成本。

(二) 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（作答在其它位置上的一律无效）。



4. 字数不多于 1500 字。

参考答卷：

关于我市交通拥堵情况的报告

由于各种原因，近几年来我市交通状况越来越严峻，交通拥堵现象如今已极为突出，老百姓中甚至有“北京一大怪，汽车没有行人快”的说法。车路矛盾不仅降低了运输和通行效率，还加大了财政负担，每年需大量资金投入缓解交通拥堵上；交通拥堵带来的汽车急速运转，还加重了环境污染和能源消耗；与此同时，交通事故也是有增无减，近年来我国交通事故死亡率高居世界第一，2002 年每天死亡人数达到 300 人。可以说，交通拥堵问题已经到了不得不治的地步，否则必将极大地不利于市民的工作、生活，影响我市的长远发展。

据调研，我市交通拥堵现象及原因主要有以下几个方面：

一、道路发展赶不上车辆增长，车路比例不协调。自 20 世纪 90 年代以来，我市的道路长度和道路面积均呈增长趋势，修建了地铁、高架桥等许多道路基础设施，拓宽了地面交通要道。但城市机动车保有量同期也在迅速增加，其增长总量大大超过了道路的增长，这与城市道路建设发展相对缓慢构成了尖锐的矛盾。而近年我市又出台了一系列政策鼓励私人购车，随着生活质量的提高，估计私家车还将会有一个大的增长。

二、城市道路功能定位不清。专家认为，就功能定位而言，城市道路应分六个层次，即城际高速公路、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。但我市道路功能定位不够明确，导致行车错位。

三、道路资源利用率低下。原因在于：市区停车不便导致的临时停车占道现象十分普遍，致使在行车辆遇阻或减速，动静态交通相互争夺空间；小汽车在我市机动车总量中所占比例较大，与公交车、自行车等运输工具相比，其运行效率最低，但占用的道路资源却不少。



四、其它影响交通的情况，如道路施工建设，尤其是主干道道路施工，对车辆通行影响很大；部分市民的交通安全意识和法制观念淡薄，交通公德意识差，严重阻碍了排堵保畅的效率。

交通堵塞的现象在任何一个国际性城市都发生过，交通管理仅靠简单的行政和经济措施，是不能够从根本上解决交通问题的。针对上述情况，我部门经过调研，提出如下解决方案：

一、继续加大公共交通投资力度。公共交通不够发达是交通不畅的最关键因素。我部门建议：优先发展公共交通，增加公共客运交通投资比例；给公交车设置专用封闭车道，加快发展大容量快速公交系统（BRT）；借鉴国外经验，大力发展城市地下交通，缓解地上道路的紧张状况；货运时间与客运时间高峰期错开，商业、娱乐休闲业营业时间与上下班时间错开。

二、科学、合理地规划我市道路建设和使用，提高道路资源利用率。为此，有必要加强交通发展规划，结合我市空间发展布局调整和《城市总体规划》的修编，编制《交通发展纲要》；推进城市功能布局及交通结构调整，大幅度提高公共交通吸引力及运输比率；调整交通基础设施的投资分配比例，市区道路投资由以快速路、主干路系统为主转向次干路、支路建设，提高路网的整体效能；改革高速路收费制度。

三、引导和限制私车使用。私人小汽车发展缺乏引导，导致了城市交通结构进一步恶化，建议用经济手段引导和限制私车使用：征收小汽车牌照费、二环路内及交通严重拥堵地区征收道路拥挤费；对停车收费实行差别化管理，不同区域、不同时段设定不同的收费标准，城区中心停车要高收费，以此调节交通的流量。此外，在市区边缘，结合大型公交枢纽建设，设置低价位或免费停车设施，鼓励市民换乘公交车进入市区，倡导“理性用车”，缓解交通压力。

四、加强交通管理，提高交通组织水平。我们现在仍没脱离靠人管理的模式，用的都是限制、处罚的方法去维持交通。需尽快实行科学化的管理，实现由静态交通到动态交通的管理；科学分配警力资源，提高交警队伍的整体素质和科技应用技能，警力时空分布和勤务管理由现在的分散管理转向科



学化、集约化管理。

五、加快发展交通指挥现代化、管理数字化、信息网络化、办公自动化，建立智能交通管理系统。为此可以着手整合交通信息资源，建立综合交通信息平台，实现信息共享；完善智能交通管理与控制系统和智能公交指挥调度系统，建立出租车呼叫调度系统、车辆诱导系统、物流货运智能运输系统、停车诱导系统等。

六、加强交通法制建设，规范交通建设运营管理。制定如《道路条例》、《公共交通条例》、《轨道交通安全管理办法》等法律法规，完善其它相关法规。还要在增强市民交通安全和法治意识上多做工作，经常组织相关宣传活动，发放宣传手册。

以上分析和方案是否妥当，还须进一步组织专家论证，特此报告。