

广东公务员录用考试专用教材
中国公务员培训行业最佳推荐教材

2009

申论

历年真题与模拟试题

【国家卷 广东卷 广州卷 深圳卷】

赵玲玲 主编

唯一 拥有广东省、广州市、深圳市公务员录用考试资料的应试辅导教材
唯一 囊括公务员录用考试命题、阅卷、辅导环节权威专家参编的教材
唯一 严格依据广东人事考试特点、全面切中广东公考内容的教材

本书适用于公务员、领导干部、事业单位职员、政府职员雇员、军转干招考

密

新

准

华南理工大学出版社

广东公务员录用考试专用教材
中国公务员培训行业最佳推荐教材

2009

申论

历年真题与模拟试题

【国家卷 广东卷 广州卷 深圳卷】

赵玲玲 主编

本书适用于公务员、领导干部、事业单位职员、政府职员雇员、军转干招考

密

新

准

华南理工大学出版社
· 广州 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

申论历年真题与模拟试题. 国家卷、广东卷、广州卷、深圳卷/赵玲玲主编.
—广州: 华南理工大学出版社, 2009. 1

广东公务员录用考试专用教材

ISBN 978-7-5623-3136-0

I. 申… II. 赵… III. 公务员-招聘-考试-中国-习题 IV. D630.3-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 001245 号

总发行: 华南理工大学出版社 (广州五山华南理工大学 17 号楼, 邮编 510640)

营销部电话: 020-22236378 87113487 87110964 87111048 (传真)

E-mail: z2cb@scut.edu.cn

http://www.scutpress.com.cn

责任编辑: 袁 泽

印刷者: 广州市穗彩彩印厂

开 本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 14.5 字数: 343 千

版 次: 2009 年 1 月第 1 版 2009 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 28.00 元

版权所有 盗版必究

出版说明

一套公务员录用考试应试辅导教材，问世以来，竟然每年和广东省内的多个公务员录用考试笔试、面试第一名息息相关，这不能不说是一个神话！

2005年年底，华南理工大学出版社邀请了广东省内公务员录用考试方面的领导、权威专家和学者（包括人事厅原副厅长林烈发，广东省委副秘书长杨桐，广东省委党校校委苟志效教授，公务员录用考试应试辅导专家赵玲玲副教授等）编写了广东省第一套公务员录用考试应试辅导系列教材（2006版）。2006年3月，这套书开始公开发行，由于它的针对性、应试性强，能给考生提供切实的帮助，所以该教材一经问世，就受到了广大考生的热烈欢迎，有些地区的书店还出现过脱销的情况。使用2006版教材的读者成为2006年广东省公务员招录考试中的幸运儿，在2006年广东省公务员招录考试中初露峥嵘——多名读者因教材受益而最终成为所报考职位的笔试、面试第一名，更多的读者因教材受益而成为一名光荣的公务员。读者们在考试结束后纷纷致电我社，或发电子邮件到主编信箱，表示谢意，并就教材的修订提出了宝贵的建议。

每年，我社根据读者的反馈意见，对教材进行及时修订和扩充，修订的教材成为广东省内最畅销的公务员考试类教材。教材不但深受读者喜爱和追捧，还得到了业界专家们的一致好评，连连获奖：2007年5月在北京举行的首届中国公务员录用考试培训行业研讨会上，唯一荣获最佳推荐教材奖；2007年12月，该教材又被中国书刊发行业协会评为“全国优秀畅销书”；2008年1月再次获得中国公务员培训行业最佳推荐教材。

应试辅导教材是否有生命力还需在实践中检验。而历次公务员录用考试就是检验教材优劣的“试金石”，即要看看用过书的读者在几轮大型公务员考试（指国家公务员考试、广东省公务员考试及广州市、深圳市公务员考试）中考试成绩如何。根据我们搜集的资料，使用该书的考生在2006年、2007年、2008年的大型公务员录用考试中，取得了优异成绩，囊括了多个所报考职位的笔试、面试第一名：在2006年的广东省公务员录用考试中，东莞考生许国荣获得广东省申论第一名，广东商学院2006届毕业生潘宝毅获得广东省行政职业能力测验第一名；在2006年9月的广州市公务员考试中，广州考生曾怡取得申论89.5分、面试83.5分的好成绩；在2007年上半年广东省公务员考试中，广州外语学院学生陈文以笔试、面试第一的成绩成为广东省广播电影电视局的一名公务员，深圳某外企职员邓襄获得申论78分、行测78分、所报考职位全省笔试第一的好成绩（该职位有近2000人报名）；此外，还有以下考生在2007年广东省公务员考试中获得申论高分：文知81分、邱倩83分、许健84分（在公务员考试中申论80分以上的比例大概在万分之一）；在2008年国考中，广东商学院杨琴以笔试、面试第一进入广东省海事局；陈洁以笔试、面试第一进入中山国税局，深圳大学王萍以优异成绩被深圳边检和深圳市政府某局同时录取；在2008年广州市考中，中山大学何卓以面试89.5分的高分成为所报考职位第一；在2008年深圳市考中，深圳大学小吴以90分的高分成为深圳市某执法大队一员……在2008年广东省考中，使用教材的考生囊括了省办公厅、省纪委、省公安厅、省地税局、东莞市公安局等多个热门职位笔试、面试第一……

为答谢广大读者和社会各界对该教材的厚爱，我们根据新的考试大纲再次对教材进行修订（2009版），2009版教材不仅保留了原教材的精华，在应试性和针对性上更具特色，广东特色更加浓郁，囊括了国考、广东省考、广州市考、深圳市考等独具的最新版一手资料，满足读者的需求。该系列教材包括：《行政职业能力测验》《申论》《申论应试模板与习作点评》《行政职业能力测验历年真题与模拟试题》《申论历年真题与模拟试题》《面试高分策略》。新版教材具有独创的体系结构、独有的解题思路与技巧，相信会收到独特的学习效果。

专业的团队铸就专业的品牌！我们相信，修订版教材能真正成为公考考生的应试宝典，更多高分将会由此而诞生，教材的神话必将再一次延续……

目 录

2004 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2005 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2006 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2007 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2008 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2009 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2004 年上半年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2004 年下半年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2005 年上半年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2005 年下半年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2006 年上半年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2007 年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2008 年广东省公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2006 年广州市公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2007 年广州市公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2008 年广州市公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2007 年深圳市公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2008 年上半年深圳市公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2008 年下半年深圳市公务员录用考试《申论》试题及参考答案
2009 年广东省公务员录用考试《申论》模拟试题一及参考答案
2009 年广东省公务员录用考试《申论》模拟试题二及参考答案
2009 年公务员录用考试《申论》模拟试题三及参考答案

2004 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案

试 题 题 本

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

(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、公务使用的第一消费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消费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的出台，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。

(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，记者乘坐 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”。

(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 8 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。

(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,国外不同城市各自想出种种招数:

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,每逢节假

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。一是因为乘地铁才能准时上下班,二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 3 600 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 6 300 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 ~ 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 1 000 人拥有 6 辆汽车,而中国平均每 1 000 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。

(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 3 723.82 亿元,同比增长 29.44%;产品销售收入 3 598.88 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 2 036.4 亿元,同比增长 33.66%;产品销售收入 1 843.1 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

— 第 4 页 —

[illegible]

A blank grid for plotting data. The grid is 20 units wide and 10 units high. The vertical axis is labeled with values 1100, 1200, 1300, 1400, and 1500. The horizontal axis is labeled with values 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, and 1000.

参 考 答 案

问题一 参考例文

我国汽车工业的现状和发展趋势

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 3 723.82 亿元，同比增长 29.44%；产品销售收入 3 598.88 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显著增加。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。

在汽车工业发展形势喜人的同时，我们也必须意识到其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。

在打通国际大市场的同时，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十分乐观，前途一片光明！

问题二 参考例文

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 $\times \times$ 万辆。城市交通流量每天 $\times \times$ 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：一是历史原因造成的道路狭窄，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，现提出以下建议：

1. 提高认识、转变观念，把搞好城市交通工作提到重要议事日程

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，是城市经济发展的重要基础。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关系的密切关系，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，彻底解决城市交通拥堵状况

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 $\times \times$ 区、 $\times \times$ 区二个城市中心区的 $\times \times$ 路 $\times \times$ 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，从而彻底解决我市道路拥堵状况。

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“ $\times \times$ 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活动。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，解决资金来源问题，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 $\times \times$ 万元，两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。

2005 年中央、国家机关公务员录用考试《申论》试题及参考答案

试 题 题 本

一、注意事项

1. 申论考试是对考生阅读理解能力、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：阅读材料 40 分钟，作答 110 分钟。
3. 仔细阅读给定的资料，按照后面提出的“申论要求”依次作答。

二、资料

1. 缓解和消除贫困仍然是中国今后一项长期的历史任务。为尽快解决在一定程度和特定地区仍然存在的贫困问题，我国于 2001 年 5 月召开中央扶贫开发工作会议，对 21 世纪前 10 年中国的农村扶贫开发工作进行了全面部署。这次会议后，我国正式颁布了《中国农村扶贫开发纲要（2001—2010 年）》，提出今后 10 年中国农村扶贫开发的目标任务、指导思想和方针政策。

2. 经过 20 多年的努力，中国的贫困人口已基本解决了温饱问题，贫困地区的生产生活条件已经有了较大幅度的改善，抵御自然灾害的能力明显增强，具有一定的发展能力；在过去扶贫开发的实践中，已创造和积累了很多成功经验，并探索出了一些行之有效的做法。这些都有助于使今后的扶贫开发迈上新的台阶。实践证明，经济增长是解决贫困问题的关键。根据测算，20 世纪 90 年代中国农村贫困人口减少与经济增长的弹性系数为 -0.8，即 GDP 每增长一个百分点，农村贫困人口就降低零点八个百分点。经济的稳步增长将扩大劳动力需求，有利于贫困地区劳动力的就业。同时，随着综合国力的不断增强，国家可以投入更多的力量促进贫困地区开发建设，为贫困地区的发展提供坚实的物质基础。

3. 陕西是一个贫困面大、贫困人口多、贫困程度深的欠发达省份。2001 年全省贫困人口有 817 万人，占全国贫困人口的 9.1%；其中未解决温饱的 382 万人，低收入的 435 万人。全省 50 个县被定为国家扶贫开发重点县，27 个县被定为省级扶贫开发重点县，10 700 个行政村被确定为扶贫开发工作的重点村。2002—2003 年，陕西省以解决贫困人口的温饱和增加他们的收入为目标，整村推进，全面抓好移民扶贫、信贷扶贫、科技扶贫、外资扶贫和社会扶贫等工作。到 2003 年底，陕西贫困地区人均占有粮食达到 368 公斤；人均纯收入达到 1580 元，较 2000 年增长 17.9%。2001—2003 年，陕西省共解决 109 万农村贫困人口的温饱问题，帮助 161 万低收入人口实现了脱贫。

4. 市场经济是优胜劣汰的竞争性经济，它要求市场主体的平等地位和自主权。中国农民在与市场的强势主体进行竞争时，其不利因素是显而易见的。同时，农民的生产自主权也常遭到干预，有些乡镇政府常常打着农业结构调整的旗号强制农民种植指令性作物。在种田无利乃至亏本时，农民没有休耕的自主权，有些乡镇政府对那些自愿休耕的农民强

行收取“撂荒费”。其实，即便农民拥有平等的市场主体地位，因为极其分散的小农经济必然在市场经济的竞争中走向破产和衰落。

5. 农民的全面发展，离不开乡镇体制的重构。一位外国学者指出：“乡镇自主权在各种自主权中最难实现的，也是最容易受到侵犯的。为了进行有效的防御，乡镇政府必须全力发展自己。”我国乡镇体制改革的成败和农民自由发展的程度，取决于国家宏观制度的设计和创新。从国家宏观层面上来说，要统筹城乡发展，尽快改变城乡二元结构，要普遍实行免费义务教育。当前，有些地方进行了乡镇体制改革的试验，这说明我国正在实现从计划经济向市场经济的进一步转变，从传统人治向现代法治的进一步转变，从单纯追求经济增长向政治经济社会协调发展的进一步转变。

6. 要集中力量继续重点帮助贫困群众发展有特色的种养业项目。依靠科技进步，优化品种，提高质量，增加效益。以有利于改善生态环境为原则，加强生态环境的保护和建设，实现可持续发展。以市场为导向，选准产品和项目，搞好信息服务、技术服务、销售服务。积极推进农业产业化经营。按照产业化发展方向和要求，对具有资源优势和市场需求的农产品生产，进行连片规划建设，形成有特色的区域性主导产业。引导和鼓励具有市场开拓能力的大中型农产品加工企业到贫困地区建立原料生产基地，为贫困农户提供产前、产中、产后系列化服务，形成贸工农一体化、产供销一条龙的产业化经营。增加财政扶贫资金和扶贫贷款。改善贫困地区的基本生产生活条件。以贫困乡、村为单位，加强基本农田、基础设施、环境改造和公共服务设施建设。到 2010 年，在国家重点扶持的贫困区域内，基本解决人畜饮水困难，做到绝大多数行政村通电、通路、通邮、通电话、通广播电视；做到大多数贫困乡有卫生院、贫困村有卫生室，基本控制影响贫困地区群众生活生产的主要地方病。

7. 要鼓励多种所有制经济组织参与扶贫开发。除了政府动用资源进行扶贫外，国家将进一步动员社会各界参与扶贫，增加社会扶贫的资源。根据扶贫开发规划，继续做好东部沿海发达地区对口帮扶西部贫困地区的东西部扶贫协作工作，进一步扩大协作规模，增强帮扶力度。鼓励农民发展生态农业、环保农业。转变贫困地区群众的生育观念，积极倡导贫困地区的农民实行计划生育，把扶贫开发与计划生育结合起来。要开展扶贫领域的国际交流与合作。在扶贫领域，世界银行与中国的合作最早，投入规模最大。世界银行与中国目前已经开展的西南、秦巴、西部三期扶贫贷款项目，援助总规模达 6.1 亿美元，覆盖 9 个省区、91 个贫困县，800 多万贫困人口。一些国家、国际组织和非政府组织也与中国在扶贫领域开展了广泛的合作。联合国开发计划署在中国开展了一些扶贫开发和研究项目。欧盟、英国政府、荷兰政府、日本政府、德国技术合作公司、亚洲开发银行、福特基金会等也都在中国开展了扶贫开发项目，并取得了很好的成效。

8. 由于农民没有制度化的权益表达渠道，也缺乏有效的司法救济，不堪重负和欺压的农民只能选择越级上访；而农民越级上访一旦成功，县乡村三级具体责任人就可能遭受丢掉“乌纱帽”等重大损失。在这种背景下，打击报复上访的农民代表就显得尤为突出。为防止权益受损害的农民“运用法律武器”到法院起诉，一些基层政权明确要求法院在农民负担、计划生育、社会治安综合治理等方面不予立案。这样一来，保障在“全社会实现公平和正义”的法院就对最需要司法救济的受害农民关紧了大门，由此造成了遍布全国各地的农民上访现象。