

2014 / 中公版

权威·专业·高效·实用

山东省销量第一的公务员考试图书

山东省公务员录用考试 专用教材

【考前冲刺预测试卷】

(申论)(B类)

主编 李永新

◎依据本省真题

◎紧扣山东难度

◎答案精准详尽

◎预测命题趋势

超值赠送 960元名师点睛班+580元网校核心考点班+150元图书增值服务+99元中公网校代金券

山东人民出版社
Shandong People's Publishing House

国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

2014 / 中公版

权威·专业·高效·实用

山东省销量第一的公务员考试图书

山东省公务员录用考试 专用教材

【考前冲刺预测试卷】 (申论)(B类)

主编 李永新

山东人民出版社

Shandong People's Publishing House

国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

图书在版编目(CIP)数据

考前冲刺预测试卷. B类 / 李永新主编. —济南:

山东人民出版社, 2013.11

山东省公务员录用考试专用教材

ISBN 978-7-209-07833-7

I. ①考... II. ①李... III. ①公务员-招聘-考试-
中国-习题集 IV. ①D630.3-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 232707 号

责任编辑: 张 丽

山东省公务员录用考试专用教材【考前冲刺预测试卷】(申论)(B类)

李永新 主编

山东出版传媒股份有限公司

山东人民出版社出版发行

社 址: 济南市经九路胜利大街 39 号 邮 编: 250001

网 址: <http://www.sd-book.com.cn>

发行部: (0531)82098027 82098028

新华书店经销

三河市祥达印装厂印装

规 格 8 开(260mm×370mm)

印 张 5.5(含答题本)

字 数 132 千字

版 次 2013 年 11 月第 1 版

印 次 2013 年 11 月第 1 次

ISBN 978-7-209-07833-7

定 价 20.00 元

编委会名单

主 编：李永新

副主编：张永生 李 琳 刘 彦 王学永 李国斌

云 哲 王 娜 赵金川 葛树明 单堂云

陈 巍

编 委：刘 伟 刘 斌 杨国平 张丽雨 孙 霖

石 磊 彭华娟 卢 伟 王明旭 罗建萍

康 健 吕春梅 骆 勇 杨月珠 史小号

龚新华 贾文霞 郭世泓 张文府 孙卫星

刘泽东 陶廷廷 高英英 熊莉莉 刘海珊等

目录

山东省公务员录用考试《申论》(B类)考前冲刺预测试卷(一)	(1)
参考答案及评分说明	(34)
山东省公务员录用考试《申论》(B类)考前冲刺预测试卷(二)	(7)
参考答案及评分说明	(37)
山东省公务员录用考试《申论》(B类)考前冲刺预测试卷(三)	(13)
参考答案及评分说明	(40)
山东省公务员录用考试《申论》(B类)考前冲刺预测试卷(四)	(19)
参考答案及评分说明	(43)
山东省公务员录用考试《申论》(B类)考前冲刺预测试卷(五)	(24)
参考答案及评分说明	(46)
山东省公务员录用考试《申论》(B类)考前冲刺预测试卷(六)	(28)
参考答案及评分说明	(49)

主编 李永新

山东人民出版社
Shandong People's Publishing House
济南·经二路纬三路 全国百佳图书出版单位

山东省公务员录用考试《申论》(B类)

考前冲刺预测试卷(一)

满分:100分 时限:150分钟

注意事项

- 1.本题本由给定资料与作答要求两部分构成。考试时限为150分钟。其中,阅读给定资料参考时限为40分钟,作答参考时限为110分钟。满分100分。
- 2.监考人员宣布考试开始时,你才可以开始答题。
- 3.请在题本、答题卡指定位置填写自己的姓名,填涂准考证号。
- 4.所有题目一律使用现代汉语作答在答题卡指定位置。未按要求作答的,不得分。
- 5.监考人员宣布考试结束时,考生应立即停止作答,将题本、答题卡和草稿纸都翻过来留在桌上,待监考人员确认数量无误、允许离开后,方可离开。

严禁折叠答题卡!

给定资料

1.2013年6月20日,国务院新闻办公室举行新闻发布会,交通运输部总规划师戴东昌介绍了《国家公路网规划(2013—2030年)》有关情况。戴东昌称,从长远来看,收费公路占整个里程的比例大概是3%左右;97%左右的公路,绝大部分都是非收费公路体系。

“未来将有97%左右的公路不再收费”类似的表达,公众不是第一次听到。比如在2011年3月23日,彼时的交通运输部新闻发言人何建中在例行记者会上就曾介绍,未来“非收费公路体系”占全国公路总里程的96%以上,主要解决通达的问题,以政府财政资金为主。从96%提升到97%,公众看到的是数字的变化,但却无从得知97%的公路走向免费到底有多远。

戴东昌说,近年来,我国公路交通的快速发展,有效缓解了运输紧张状况,但随着经济社会发展和公路网络规模结构不断变化,既有国家干线路网仍有一些不适应情况。一是覆盖范围不足。全国还有900多个县没有国道连接,18个新增城镇人口在20万以上城市和29个地级行政中心未与国家高速公路相连接。二是运输能力不足。部分国家高速公路通道运能紧张、拥堵严重。三是网络效率不高。

2.数据显示,全国收费公路债务总余额为2.32万亿元,总体资产负债率为64%。交通部一位多年从事收费公路研究的负责人称,国家也想取消全部收费站,如果不收费,就要由财政出资归还,但财政拿不出2万多亿元。

取消全部公路收费站不易,这一回应的确有一定道理。一方面,目前全国收费公路债务总额过于庞大;另一方面,除了要归还欠债外,目前我国高速公路正处于网络形成的攻坚期,还有35%的国家高速公路网尚未建成,每年仍需投入资金超过1万亿元。既有巨额债务,又有必须

支出,完全由国家财政承担的确难度极大。但具体而言,虽然对于公路欠债不能一下子完全由政府负担,但科学划分一个时间段,一年拿出若干亿元资金,逐步解决公路债务问题,理论上也是完全可行的。

那么,取消收费公路的真正障碍是什么?最主要的原因恐怕还是地方财政对收费公路的依赖。一些地方热衷“公路经济”,公路收费占财政收入比例过高,在无更好财政来源的情况下,“靠路吃路”已成弥补财政不足的不二法门。一些地方在“收费经济”的主导下,明明收费已经到期,甚至收费超过成本数倍乃至数十倍,依然不想取消收费,这种现象并不少见。这说明,并不是没钱取消不了,而是舍不得丢掉收费公路这份油水。

高速公路免费还有两大显而易见的疑问待解。免费的初衷是惠民利民,但是在某些热门路段,则可能因为免费而出现拥堵,反而造成不便。几乎可以断定,在价格机制的作用下,高速路上的车辆数量必然陡增,至少会让热门路段出现“井喷”。车流量增加必然会带来道路维护成本的上升,于是,路桥公司更有理由不愿执行免费通行政策。从这个角度看,对路桥公司等待各自省份的细则措施,我们也很难苛责。地方政府出于自身利益考虑,执行政策的积极性也难免不高。

除此之外,近些年,尤其是在中西部地区,大量民营资本涉足高速公路领域。民营资本投资的高速公路,很难通过“红头文件”强行要求节日免费。此次高速公路免费新政,欢呼声最高的是京沪广深和东部经济发达区域。而在中西部地区,高速公路的客流量很多地方并不大,免费通行实施与否,都不会出现大面积拥堵的情况。在这样的大背景下,“一刀切”式要求所有路桥公司都执行该政策并不合理。这个时候,对于民营资本投资的高速公路,就应该有自行决定收费政策的权利。

3.2013年5月,《收费公路管理条例(修正案征求意见稿)》公开征求意见,“国家实施免费政策给经营管理者合法收益造成影响的,可通过适当延长收费年限等方式予以补偿”的规定一出,立刻引发公众热议。一些业内人士和网民纷纷表示,高速公路的建设、运营费用应该主要由政府承担,公共财政取之于民、用之于民,不能让公众分担过多。

20世纪80年代初,为筹措公路建设资金,国家出台“贷款修路,收费还贷”的政策,打破单一的政府投资体制限制,吸纳社会资金建设公路,用收取的通行费作为对投资方的投资回报。近10年来,我国公路总里程由176.52万公里增长到410.64万公里,其中高速公路由2.51万公里猛增至8.49万公里,跃居世界第二位。“国内多条高速公路早就收够了本、赚足了钱、超了收费年限,现在还继续收费,是不是已经不属于‘合法收益’范围了?”海南大学经济研究所教授王毅武表示,一些超过收费年限的公路可能借新规变相“合理”延长收费年限,损害公众利益。

不少网民指出,新规中很多条款的规定和表述过于模糊,给政策执行和监督带来较大的“迂回空间”。“民众在堤内得到的优惠又会在堤外补上,甚至要补得更多。到头来一算账,收费公路运营方没受影响,只是民众得到了空头实惠,甚至要吃亏。”网友蜗牛称。新浪微博用户“希望的羽翼”说,修改的内容不仅稀释免费通行政策福利,其中“还贷、经营期满后,除由公共财政承担养护费用的以外,高速公路可按满足基本养护管理支出需求的原则收取通行费”一条,更为今后高速路继续收费留下“可乘之机”。“高速公路的管理政策总是追着问题跑,而新出台的政策又不溯及以往,矛盾焦点一直没有解决。”海南中邦律师事务所律师张孝民说,一些公路收费早已超过了投资,再加上增加收费期限,这些都是违背相关法规原则的。因此,“节假日免费后延长收费年限确实存在诸多不合理之处”。

4.2013年1月1日零时开始,四川省政府还贷二级公路12563公里、独立桥隧41285延米、

255 个收费项目、213 个收费站点集体取消收费。在这些公路收费取消后,除高速公路外,四川还有 16 个收费公路项目,包括 9 个一级公路项目、5 个经营性二级公路项目和 2 个年票项目。

取消这些公路收费后,四川将逐步还清约 277.6 亿元债务,“绝不会让债务悬空”。至于公路的养护管路工作,将由政府部门落实、负责,省政府也将做资金补助安排。省交通运输厅副厅长鲜雄透露,省级财政将每年划拨款项,帮助市州政府建立养护机制,保证取消收费后,路况不下降、服务水平不下降。鲜雄表示,四川的二级公路收费过去规模大、站点多、效益差,收费站点设置不尽合理。他认为,取消政府还贷二级公路收费,是降低物流运输成本,加快转变经济发展方式的需要。按照 2011 年的统计数据,这批取消的收费公路项目当年收取的通行费为 10 多个亿。

本次全省取消政府还贷二级公路收费,需要进行相应的人员安置。涉及的 7000 多人中,事业单位在编在职人员有 2500 多人,劳动合同制职工 5000 多人。对于事业单位在编在职人员,原则上转岗安置到交通运输系统所属事业单位,也可由地方政府统筹安置到其他系统所属的事业单位;而解除或终止劳动合同的这部分职工,将按劳动合同法规定,给予相应的经济补偿。本次人员安置工作,将力争在 3 年内完成。

某相关工作人员表示,之前我国包括黑龙江、辽宁、湖北在内的 12 省共撤消站点 1263 个,涉及公路收费人员 7 万多人,安排转岗人员大致有三个去向:一是普通国省干线的超限、超载压力越来越大,在取消收费以后,大部分车都转到了国省干线,管理人员需求量增加。二是近年来,新增高速公路不断出现,收费站缺乏相关工作人员。三是当前很多超载车辆转战农村公路,农村公路管养工作的压力陡然增大。“当然,也有些工作人员不愿再从事收费管理工作了,那么我们会严格按照《劳动合同法》的相关规定,在解除或终止劳动合同的同时,给予一定的经济补偿。”

5.当前我国高速公路“乱收费”的情况已经饱受诟病,为此某省召开座谈会议,诚邀社会各界共同商讨。

某网友对当前高速公路财务情况提出疑问:“现在高速公路收支账目和还贷情况除了他自己没有人知道,而且现在没有规范收费及账目公开方法,毕竟高速公路建设公司不是政府部门,如果没有严格的操作方法,很难实现公开。而且当前很多高速公路的收费期限届满前,贷款就还清了,政府作为投资主体,能否适当履行监督义务呢?”

企业白领刘先生则提出:“技术等级和里程规模不符合要求的收费公路为什么还有收费站肆无忌惮地站在那里呢?违法设立的收费站和相关当事人似乎没事一样,国家怎么不去管管呢?”

政府机关工作人员贾某说:“收费并不是绝对的好,或者是绝对的不好,在中国的发展经验里,这个收费机制是发挥了正面效应的,在基础设施升级换代而支撑整个经济社会的现代化赶超过程中,应该肯定它有利的方面,但它的弊端现在越来越明显,大家都在表达不满,我们要充分重视这种不满。”

当前政府决策重视科学化、民主化,只有通过广泛的公众参与、听取民意以后,有关部门协调才能形成一个方案。总体来说,这个方案是既要体现民众的短期利益,又要考虑短期利益跟中长期利益的有机结合,而追求长远发展后劲的合理方案。绝不是断然地说,某一条路还本付息一结束,马上就可以不再收费,未必是这样。如果清晰、合理地交代出,这个钱收来以后做什么,那么就可以继续再起一段时间的作用。”

某省政协委员高先生提出:“我建议还是要规范,现在公路收费混乱的一个重要原因就是不规范,从上到下没有一个明确的关于公路收费的标准,各个地方随意性很大,所以规范很重

要。将所有的收费站、所有收费区间的标准能够调下来,调到一个我们国家甚至某个省的收费标准以内,不能非得要‘一刀切’的全面取消公路收费,关键是目前阶段的任务还是治乱,因为确实太乱,像番禺大桥跟华南快速的捆绑也是一个典型,我们说土华站是终点站,结果通过和番禺大桥捆绑之后,就多了两块钱,区间收费最关键不是按照里程,也没有统一的标准。”

某学者则对当前收费制度提出质疑:“清晰透明是最重要的,要把每一条公路是通过什么方式建起来的,收费标准是怎么定的?目前为止收了多少年?还剩多少年?把这本账公开。比如首都机场高速公路降了5块,虽然这是非常好的消息,但是大家仍然不知道它为什么降了5块,为什么不是降了4块5?要把这本账清清楚楚地摆在大家面前。”

6.2013年3月举行的全国政协十二届一次会议第二次全体会议上,16位政协委员作大会发言。民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民在发言时痛批政府收费乱象,引起现场委员们的强烈共鸣,他的题为《把收费权力关进制度笼子》的发言共赢得9次掌声,成为会议上“最受关注”的大会发言。“目前,全国有多少收费项目?收费总额是多少?收费主体是谁?收费用途是什么?没人能够说清楚。”周汉民列举了不同领域存在的乱收费现象,比如,全国一年仅公路罚款就达3000亿元,很大一部分是不合理收费。至于像房地产这样的行业,收费项目更是多达数十项。

周汉民指出,国家一直在整顿乱收费,但乱收费现象并未根本改观。究其原因,根源在于有授权、无监督。“行政收费的设定权应该在人大,但我国常常采用‘授权’形式赋予行政收费权,而这种授权一旦作出,由于缺失后续监督,纠错乃至取消授权极为少见。”周汉民指出,各级各类管理部门在“不收白不收”的心态下挖空心思编织收费理由进行收费。一些高速公路、桥梁设施,在超过收费期限后,依然收费不止。更有一些地方政府在路桥收费期限临近时,无视群众期盼,采取出售转包的办法,一次性收取巨额转包资金后,让接盘者继续收费。周汉民在发言中为整治乱收费提出“限量、限责、限权、限用、限时”等多项建议,要把收费权力关进制度笼子。现场委员们用掌声投票,每当他提出一条建议,台下就报以一阵掌声,以示支持。周汉民提出,在当前相关制度不完善的情况下,暂停一切收费项目授权。还要把行政收费总量占比纳入常规统计公布的信息范围,在收费授权同时规定收费必须履行的责任,对不愿公开收费目的、用途的申请不予授权。就中长期而言,周汉民呼吁制定《行政收费法》,在收费审批期间,必须进行公开、广泛的听证。把行政收费的数量、使用情况等,作为政务公开的常规事项。此外,他还呼吁完善企业和公民申诉制度,要赋予企业和公民对不当收费申诉胜诉后获得赔偿和补偿的权利。

交通部科学研究院交通财政与金融研究所常务副所长胡方俊认为,面对公众对高速公路应该免费通行一边倒的呼声,应该客观看待,全面分析。如果地方政府财力充足,在基础设施已经相当完善的情况下,仍有余力,推行高速公路完全免费并非不可能。从长远看,应当逐步建立公共财政框架下的公路投融资体制,分类调整公路的融资结构,普通公路主要通过公共财政来融资建设,高速公路应该提高发行债券等直接融资的比重,避免对信贷资金的过度依赖,并规范和引导社会资金投入。

北京交通大学经济管理学院教授赵坚认为,要清理收费公路和避免地方政府的债务危机,首先要停止高速公路建设大跃进。赵坚表示,我国部分地区的高速公路网密度已超过了欧美发达国家,但近几年建成的高速公路,有相当一部分客货流量严重不足,只能“晒太阳”。而有些地方还在不断修建公路,都是为了拉动经济发展,提高政绩,然而,修路花掉的钱已然成为巨大的债务负担。而正是因为高速公路建设大跃进,“贷款修路、收费还贷”的建设模式,造成了部分公路

超期收费。如果不解决这些问题,我国高速公路超期收费、高收费的问题,就很难从根本上解决。他建议,“十二五”时期每年新增的高速公路里程不能超过 1000 公里,最多不能超过 2000 公里,而不是目前交通运输部规划的每年 6000 公里。公路交通建设要进行结构调整,量力而行。即使这样,也要经过相当长的时期,等大部分收费公路完成还本付息后,逐渐免费才有可能。

“高速公路从改革的趋势来看,还是应该完全取消收费。公路收入的问题必须纳入中央财政和地方财政挂钩解决。比如加大养路费收入的转移支付等。公路的运行成本可以通过加大养路费对这一块儿的支持比例来覆盖,此前大部分养路费用在新建公路上了。”国家行政学院教授张孝德表示。

7. 德国拥有世界上第一条高速公路,自 1932 年德国波恩至科隆高速公路建成以来,高速公路开始在全世界广泛发展。而如今,德国也是欧洲少数几个对轿车不收取高速公路费用的国家之一。截至 2009 年,德国高速公路运量达 2254 亿辆公里,占联邦公路和高速公路总运量 32.3%。德国高速公路平均每天通车数量为 48800 辆,其中重型卡车占 13.9%。德国有 1.1 万公里高速公路,并一直对任何车辆都不收费,成为欧洲各运输公司穿越欧洲的首选路段。东欧 10 国加入欧盟后,德境内卡车剧增。2004 年,每个工作日平均有 160 万辆卡车在高速公路上行驶,时常造成交通堵塞。

按照德国于 2002 年通过的《高速公路养路费法》,从 2005 年 1 月开始,德国开始对 12 吨以上的卡车收费,费率根据其轴载和排气量,分为 0.1 欧元每公里至 0.17 欧元每公里 6 个等级,污染环境大的卡车多交费。2005 年,德国高速公路收费总额为 28.6 亿欧元,2009 年增加到 43.25 亿欧元。德国的高速公路网络是全欧洲最大的也是最贵的,不仅采用了安全保障、救援、电子显示与监视、人工监督、导航等世界上最先进的电子系统,还有厚实的路面,先进的易排水结构,使得德国的高速公路几乎没有裂缝和坑洞。德国高速公路的事故发生率不但在欧洲属于最低,而且还低于美国。至今,绝大部分的道路维修保养费用是由政府从税收中支付。2001 年至 2009 年间,德政府累计投资 111 亿欧元,新建了 1100 多公里高速公路,并投入 58 亿欧元,将 570 公里高速公路拓宽至 6 车道以上。表面看来,德国的小型客车并不需单独缴纳高速公路费,但从税费角度看,在汽油和柴油价格中,以能源税、增值税等形式交给联邦政府,用于公路维护、环境保护等。

美国是世界上高速公路总里程最长的国家,总长为 88105 公里。由于已经建成的高速公路维护资金来源基本上是联邦政府的税收,州政府仅通过对一些年久失修的“老字辈”高速公路收费以用于维护和保养。所以,除了 90% 左右的免费高速公路之外,全美各地仅有少部分公路象征性收费。部分路段平均 1000 公里才会出现两个收费站,费用从 2 美元到 20 美元不等。这样的“优惠条件”是从 1956 年美国国会通过《联邦资助公路法案》开始的。当时的美国政府认为,如果公路收费,势必会给行车带来诸多不便,这违背了高速公路的意义。

然而,在签署《联邦资助公路法案》的同时,美国政府还特别成立了联邦公路信托基金会,该基金会的资金来源就是联邦政府征收的机动车燃油税,也就是说,谁用的油多,使用的道路多,谁缴的税就多。除此之外,美国对机动车的销售税和使用税等税收也包括在了高速公路建设费用当中。也就是说,在美国高速公路上行驶的车辆已经通过税收,先期“预付”了公路的建设费用。根据美国联邦高速公路管理局 2003 年公布的“高速公路收入及用户收入分配”数据显示,大约 56% 的建造与维护成本由使用者支付,其中最大宗的是由州政府及联邦政府征收的燃料税。在美国东部,在 1956 年之前修筑或计划修筑的州际公路有一些是以收费公路的方式营

运,其他的成本则由联邦预算支出。

法国的高速公路承担了全国主要的路网流量,并通过实行免费和收费两种模式来分流缓解车辆拥堵。收费的高速公路通过特许经营方式由企业运营维护,国家负责监督企业的合同履行情况。在法国,有四分之三的高速公路为特许经营公路,即收取通行费的高速公路。而特许经营的公司多达15家,经营着8474公里的公路。同一条高速公路则因各个路段的经营公司不一样而过路费各不相同。收费标准要由公司和法国可持续发展部下属的交通部基础设施局进行协商,法国可持续发展部每年也要对高速公路网的收费进行检查,杜绝特许经营公司随意上涨,并且规定过路费一年只能涨一次。理论上,法律规定,涨幅不得高于上一年通货膨胀率。收费高速公路通常安装有先进、实用的收费管理系统,收费系统实行无人值守的入口发放一次性磁卡通行券,最后在出口读卡收费。出口收费方式则分四种:人工收现金、信用卡结算、不停车收费、自动投币收费。在法国,从未听说收费高速路在节假日免费的情况。

作答要求

一、结合“给定资料”,回答下列问题。(15分)

1.根据“给定资料2”中的有关内容,请对取消公路收费的障碍进行概括和归纳。(5分)

要求:准确、全面,不超过150字。

2.简要介绍西方发达国家公路管理的相关措施。(10分)

要求:语言简练、准确全面,不超过200字。

二、“给定资料6”中北京交通大学经济管理学院教授赵坚认为,“要清理收费公路和避免地方政府的债务危机,首先要停止高速公路建设大跃进”,请简要谈一谈你对这句话的理解。(20分)

要求:观点明确,分析深入;300字左右。

三、假定你是四川省人民政府一名工作人员,请根据“给定资料4”拟写一份《四川省人民政府关于取消政府还贷二级公路收费人员安置工作的意见》。(25分)

要求:文字简明、分条撰写、有指导性与可行性,不超过500字。

四、阅读“给定资料”,结合实际,围绕“公路收费”这一主题,自拟题目,写一篇800~1000字的议论文。(40分)

要求:

(1)中心明确,思想深刻。

(2)内容充实,论证有力。

(3)思路清晰,语言流畅。

山东省公务员录用考试《申论》(B类)

考前冲刺预测试卷(二)

满分:100分 时限:150分钟

注意事项

1. 本题本由给定资料与作答要求两部分构成。考试时限为150分钟。其中,阅读给定资料参考时限为40分钟,作答参考时限为110分钟。满分100分。
2. 监考人员宣布考试开始时,你才可以开始答题。
3. 请在题本、答题卡指定位置填写自己的姓名,填涂准考证号。
4. 所有题目一律使用现代汉语作答在答题卡指定位置。未按要求作答的,不得分。
5. 监考人员宣布考试结束时,考生应立即停止作答,将题本、答题卡和草稿纸都翻过来留在桌上,待监考人员确认数量无误、允许离开后,方可离开。

严禁折叠答题卡!

给定资料

1. 党的十八大报告提出,到2020年实现国内生产总值和城乡居民人均收入比2010年翻一番。如果这一目标顺利实现,据专家测算,到2022年左右,以人均国内生产总值衡量,我国就将从中等收入国家迈入高收入国家行列。可见,今后10年是我国跨越“中等收入陷阱”的关键时期。

当一个国家人均GDP达到3000美元左右,进入中等收入国家行列后,快速发展中积聚的矛盾往往集中爆发,极易出现社会问题突出、经济停滞不前的窘境,从而掉入“中等收入陷阱”。陷入“中等收入陷阱”国家的主要表现与基本特征有:经济增长回落或长期停滞、严重的贫富分化、过度城市化、增长转型困局、腐败问题突出、社会冲突加剧、金融体系脆弱、民主乱象等。

当前,中国人均GDP已经超过3600美元,迈入中等收入国家行列。喜的是,中国保持了30余年GDP年均增速达9.8%的记录,当前经济增长势头依然强劲;忧的是,中等收入发展阶段的各类“陷阱”已不同程度地凸显出来。如何绕过“中等收入陷阱”是“十二五”期间面临的重大课题。

2. 中欧国际工商学院经济学和金融学教授许小年认为,“中国模式”有两个,一个是国退民进,让市场发挥更多的资源配置作用的邓小平模式,另一个是强势政府干预经济、拉动GDP增长的东亚模式。

他表示,中国从1978年开始改革,1978年到90年代中期(1993、1994年),遵循第一个中国模式,即邓小平模式,而这种模式不靠单纯的追加资源,而靠效率的提高支持了中国经济的高速增长。90年代中期以后的东亚模式,也就是我们现在津津乐道的政府集中力量办大事的模式,完全依靠投入的增加来驱动增长,这样的增长是不可持续的,因此中国落入“中等收入陷

阱”是必然的。

“中等收入陷阱并非必然,据新结构经济学的观点,按照要素禀赋所决定的比较优势发展就是经济发展成功的秘方。”曾任世界银行副行长兼首席经济学家的林毅夫强调。

林毅夫认为,中国现阶段仍需以投资为主才能追赶发达国家,未来 20 年仍有年均增长 8% 的潜力,应该用积极的财政政策,投资于能消除增长瓶颈、短期能创造就业、中长期能够提高增长潜力和竞争力的交通、能源基础设施、环境等方面的建设,以增加需求。

从历史的发展来看,“中等收入陷阱”是每一个国家走向强大所必须经历的一次蜕变,但迈过“陷阱”殊为不易。从全世界看,一国进入中等收入阶段后,是转型的关键期。在这一阶段,经济、社会结构深刻变化,利益格局深刻调整,经济增长要由要素驱动转向创新驱动,社会发展要由追求效率转向追求公平。一些国家就是因为没有完成好增长动力的转换,加上对社会公平性重视不够,导致经济增长停滞,引发社会动荡,最终掉进了“陷阱”。近几十年来,仅有日本、韩国、新加坡等少数经济体在激烈的全球竞争中脱颖而出,成功跨过“中等收入陷阱”,实现了向高收入国家的转身。与这些国家相比,拥有 13 亿多人口的中国由“中”到“高”比先前的由“低”到“中”难度更大、挑战更多。对此,我们必须做好充分的准备。

3. 纵观全球,一国遭遇“中等收入陷阱”,首先源于经济风险诱因,即经济高增长方式不可持续,原有的增长机制失灵,最终中断经济起飞甚至出现倒退。

我国三产比重过低,产业结构亟须优化。许多行业多集中在加工组装领域,处于全球产业链低端。一些规模很大的加工厂,其实只是“生产车间”,在研发、技术、专利、标准制定和品牌、销售、服务等高附加值环节往往是“人家说了算”。由于产业缺“芯”,自主创新能力弱,关键技术靠国外,大量产业利润只能拱手让给外方,造成沿海众多加工制造企业“工厂大了,员工多了,工资却涨不上去”。

近年来,“用工荒”频现于东南沿海,并向中西部扩散,农民工中的青壮年比例明显下降,劳动力供求关系开始朝着“刘易斯拐点”发生全面性、趋势性变化。随着用工成本增加,人口红利对经济增长的贡献度正在减少,并影响到中国经贸的国际竞争力。

我国近 30 多年走了一条典型的高强度投入、外延式发展道路,追求超高速增长,各方面绷得太紧,直接带来了资源透支、产能过剩、排放过量、生态环境恶化等问题。2010 年中国 GDP 占世界的 9.5%,一次性能源消耗达 32.5 亿吨标准煤,能耗强度是美国的 3 倍、日本的 5 倍。电力、钢铁、有色金属等 8 个行业单位产品平均能耗比世界先进水平高 47%。

任何一个高收入国家都是以中等收入群体为主导的“消费型社会”。而我国政府、企业和居民三大收入主体结构中,天平不断向政府和企业倾斜,政府和企业获得高收入增长条件下,将较多资金用于投资。分配失衡制约着消费能力,居民消费较难扩大。国家发改委宏观经济研究院副院长王一鸣分析认为,2001~2010 年,我国投资率从 36.5% 升到 48.6%,消费率则从 61.4% 降到 47.4%,其中居民消费率从 45.3% 降到 33.8%,远低于发达国家 70% 左右的水平,甚至低于“金砖国家”中的巴西、印度。

国家发改委宏观经济研究院副院长马晓河说:“国际金融危机爆发后,发达国家纷纷调整战略,鼓励增加高技术产品出口;越南、孟加拉国等发展中国家利用比我国更低廉的资源和劳动力成本,加快向美欧等市场输出劳动密集型产品。过度依赖外需的中国经济结构正遭受美欧的“压”和新兴经济体的“挤”,传统发展模式越来越难以为继,加大了我国走进‘中等收入陷阱’的风险。”

4.“中等收入陷阱”的另一大诱因是社会风险,即没有实现经济社会同步发展,导致一系列民生问题和社会矛盾,进而影响经济增长,使发展大跌跟头。

从全世界看,收入差距过大虽不是用来判断是否掉进“中等收入陷阱”的标志,但它加剧了不平衡,导致的社会问题很可能使一国落入“陷阱”。拉美一些国家到20世纪90年代末的基尼系数仍高达0.6以上,占其人口1%的富人拥有全部社会财富的逾50%,而20%的贫困家庭仅拥有2.5%的社会财富,这正是有的国家迟迟未能迈进高收入国家行列的一个原因。

国家统计局数据显示,自2000年起,我国基尼系数越过0.4的警戒线,2006年曾达到0.49,之后虽有所下降,但目前仍近0.5。不同人群间收入差距的鸿沟加宽,“马太效应”愈加明显。财富向资本集中,收入分配向高收入者倾斜,普通居民特别是中低收入群体“钱包”鼓得很慢,这种差距在通胀状况下更显分明。为求经济增速一高再高,各项投入仍倾向于“物”而不是“人”,对民生的支出有限。仇官、仇富、仇不公等情绪出现,社会矛盾触点密、燃点低,群体性事件增多。

眼下,中国大城市华灯璀璨、高楼林立。可是,城市化一味求大求洋求快,“城市病”越来越严重,房价高、就业难、看病贵以及教育、养老、生活环境、食品安全等问题突出,面临“城市化陷阱”。

资料显示,在西欧、北欧一些国家,政府财政的50%用于社会保障和社会福利支出;美国用于社保的政府财政也占约30%。在我国,财政用于社保的比重只有15%左右,标准低、覆盖面小,跟不上城市化进程,广大农村的社保领域存在“制度空白”。中央农村工作领导小组副组长陈锡文认为,我国城镇化率是“虚高”,实际上仍有10%~12%住在城镇的农民工及其家属并未充分享受到城镇的公共服务和社保。

“据第六次人口普查公告,全国城镇人口比例达49.6%,但如果以户籍为标准,起码有1亿多生活在城里的人没有真正城市化,而是‘被城市化’了。许多进城打工者实现了职业转换、地域转移,却未能实现身份的转变。一些农民多年在城里打工,举家进城却扎不下根,城市内形成了城乡二元结构,即户籍市民与无户籍农民工。”国家行政学院决策咨询部研究员王小广说。

中国社科院社会所发布的研究报告称,我国中间层只占人口的23%,远低于发达国家70%左右的比重。中央党校研究室副主任周天勇认为,在城市人口中,本地人、外地人,体制内、体制外,户籍、出身……不同标准给人们贴上不同的标签,不同人群“被进入”不同的发展通道,人群结构“代际分化”,底、中、上的阶层分野正在加剧。

“知识改变命运”,在近年的就业压力面前,这句话被打上问号。昂贵的学费、“毕业即失业”等因素使一部分学生放弃高考,知名高校的贫困家庭学生特别是农村学生比例持续下降。贫困家庭、农村家庭的孩子考上大学、毕业后找到理想工作,需要比其他同龄人付出更多,却不一定能有同样的机会。

北京大学光华管理学院院长蔡洪滨说,社会结构固化、人员流动性不足,阻碍了资源要素特别是“人”这一最核心要素的合理配置,造成动态上的不平等,限制了人的发展,长此以往,将导致经济增长动力不足甚至增长停滞。

不补上社会建设“短腿”,不清民生欠账,不实现“国强民更富”,中国就很容易掉进“陷阱”,很难走好现代化的“后半程”。

5.作为国际上公认的成功跨越“中等收入陷阱”的国家之一,从20世纪50年代初到80年代,日本实现了轻工业、重工业、第三产业的适时转换升级,完成了由“贸易立国”到“技术立国”再到“文化立国”的转变,为成功跨越“中等收入陷阱”奠定了物质文化基础。根据战后经济社会

发展的现实需求和国际环境的变化,日本先后进行了四次大的产业结构调整。1955年后近20年间,日本确立了贸易立国战略,实现了以重工业为主导,并以此带动相关产业的发展。20世纪50年代,纤维是日本最主要的出口产品。20世纪70年代,日本通用机械、精密仪器、半导体和电力设备在全要素生产率贡献最大,机械行业在出口中占比大幅上升,逐步成为日本最具国际竞争力的产业。

20世纪70年代的石油危机进一步加快了日本产业结构调整,重化工业比重明显下降,逐步提出以电子计算机、宇航等知识密集型产业作为主导性产业发展,并开始加快实施以产业“绿色化”为核心的产业结构调整,积极建设资源节约型和环境友好型经济结构。尤其是从20世纪70年代开始,日本从治理恶性通货膨胀入手,调整产业结构,开发新能源,开展“企业能耗瘦身”运动,大力开发节能技术、新能源和石油替代技术,并于1974年和1978年提出了“日光计划”和“月光计划”。前者是太阳能、煤能、地热和氢能等新能源开发计划,后者强化对节能技术的研究与开发,提高能源转换效率,回收和利用尚未被利用的能源。同时,成立环境厅,加强环境立法,支持环境保护,明确了促进高能耗产业向节能型产业转变,以此来突破经济增长的资源能源制约,减轻环境污染的压力。

从20世纪80年代开始,日本产业结构再次转向以最终消费为主。在政府推动下,以文化创意为发展方向的第三产业比重迅速提升,服务业成为日本经济增长的主导产业。1995年,日本文化政策推进会议发表重要报告《新文化立国:关于振兴文化的几个重要策略》,提出了21世纪“文化立国”的战略方针。2001年度日本文化产业总产值约占GDP的18.3%,文化产业已成为仅次于制造业的日本第二支柱产业。

由于“加工贸易立国”已经无法满足日本经济发展的需要,日本又确立了“技术立国”战略,并把它作为新时期经济发展的基本国策。20世纪90年代,在“拿来主义”“促进技术进步”基础上,日本更加重视基础性和开拓性研究,进行自主技术创新,并制定《科学技术基本法》,进一步提出“技术创造立国”战略。此后又发展为“科学技术创造立国”战略,从而迅速实现了科学技术的赶超。

为了解决内生动力不足的问题,20世纪80年代以来,日本加快了培育国内自主创新能力的步伐。日本政府既从国家高度设计了一套培育国内自主创新能力的战略,又从政策措施、平台建设等,扶植民间研究开发活动,大力支持自主创新平台的建设,切实提高技术成果的转化率。20世纪80年代初,日本通产省提出“技术立国”的战略口号,日本科学技术厅也提出了“科学技术立国”的战略口号,力图成为世界科学技术大国,这标志着日本技术进步从“模仿时代”进入了真正意义上的“创新阶段”。日本政府通过实行税制优惠措施、补足金与委托费低息融资等政策优惠,加大对企业研发的支持力度,在政策上对民间部门研究开发进行大力扶植。“产官学”结合是日本在工业技术上通过引进、吸收、改良和发展等方式赶超欧美国家的成功模式。同时,日本政府还专门制定法律,促进“创新中心”型科技园区的建立,加快向电子工业时代迈进,并加大培育具有战略性的高新产业,大力培育自主创新能力。

在中等收入的发展阶段上,导致“中等收入陷阱”的因素很多,但收入分配是其主要因素之一。一些拉美国家之所以陷入“中等收入陷阱”,最突出的问题就是收入差距急剧扩大,社会分化严重,与收入分配相关的制度安排不能适应经济发展与社会和谐的需要。如巴西和巴拉圭,基尼系数分别为0.59和0.58。而日本之所以能够成功跨越“中等收入陷阱”,与收入分配普遍比较公平是分不开的。

20 世纪 60 年代初,日本经济进入“萧条”阶段。为了解决过度依赖投资带动增长、人口红利即将耗尽、个人消费不足等诸多问题,日本制定了《国民收入倍增计划》。首先,主要通过农地改革,加快水利化、化肥化和机械化进程,提高农产品价格,提高农业生产率,增加农民收入。其次,通过确立最低工资,肯定中小企业在国民经济中的重要作用,建立大小企业之间的分工体系,确立大企业和小企业之间紧密协调的社会分工合作体制,从而促进中小企业发展,缩小工资差距和提高整个工资水平。再次,通过实施有效的教育政策,调整再分配。基础教育与中等教育的普及有效地增加了人力资本积累并提高了他们的收入水平。另外,还于 1961 年、1969 年和 1977 年先后制定了 3 个全国综合开发计划,力图实现区域之间和城乡之间的均衡发展。自 1960 年日本推出《国民收入倍增计划》以来,增强了市民购买力,刺激了民间投资增加,仅仅经过 7 年的努力,日本就实现了国民收入翻番,中等收入阶层明显增多。

与此同时,随着日本向高收入国家的迈进,也吸取了欧美福利制度的经验,构建了适合本国国情的社会福利体系。20 世纪 60 年代,日本建立了包括年金、医疗、雇佣、劳灾和看护五项社会保险制度。20 世纪 80 年代起又重点实施收入、医疗、教育、居住四项基本保障计划。在 20 世纪 80 年代的泡沫经济尚未到来前,日本基本完成了社会保障体系和社会福利制度建设,并积聚了足以抗衡后来出现的更严重、更长时间的经济衰退的力量。

6.①2013 年 1 月,潍坊市盛瑞传动 8AT 变速器荣获第十三届中国专利金奖,潍柴“蓝擎”发动机荣获首届“省长质量奖”……高新区新兴产业发展特色愈加鲜明。高新区坚持市场导向、政府推动并重,不断加快创新发展、转型跨越,先后出台了总部经济、软件与信息服务业、动漫产业等方面的系列优惠政策,在税收返还、个人所得税减免、产业政策扶持、财政奖励等各个方面制定了具体办法,为营造自主创新发展的良好环境打下坚实基础。同时,进一步突出科技创新、完善创新体制、增强核心竞争力,推动新装备、新光源、新能源汽车、新信息、新医药、新能源等“六新”产业实现快速发展。

②为了促进国内企业全方位参与国际经济技术交流与合作,由中国国际经济技术合作促进会、中国企业改革与发展交流协会等单位联合主办的中国国际经济技术合作论坛暨 2013 中外杰出企业 CEO 圆桌会议,将于 2013 年 9 月 21~23 日在北京隆重召开。本次论坛将围绕“经济新局面·企业新机遇”“加强海内外经济与文化合作”和“共享中国机会”等话题展开,力邀全球 32 个国家和地区 300 名中外杰出企业 CEO 与会,围绕“如何促进区域经贸合作”“如何共享中国机会”等国际经济社会重大课题组织研讨、开展咨询、提出建议,共话国际经济、技术、贸易合作,携手同行、共赢未来。

③2013 年 5 月,贵州省贵阳市出台了《创新型青年人才培养计划》,从 2013 年起,每年在科技、卫生、教育、社科文艺四个重点领域遴选 150 名有创新前景和发展潜力的青年人才,采取“人才+项目”和专项培训的模式开展重点培养。遴选范围以企事业单位科研一线人才为主,对象为在贵阳市注册的非公企业及市属企事业单位中全职工作、从事科学研究或技术创新、年龄在 35 岁左右的青年人才。

每年列支 700 余万元,对当年遴选培养对象进行项目资助,其中青年科技人才给予 5 万~50 万元项目资助,其他类别青年人才给予 1 万~5 万元的项目资助,通过“人才+项目”的培养方式,让青年人才在实践中成长,把创意转化成生产力。

针对培养对象专业提升需要,按每人 1 万元的标准匹配培训专项经费,采取举办培训班,到国内外科研院所、著名高校进修深造,赴国内外同行业机构进行考察学习等形式,多渠道加

大培养力度。

④上海市委副书记、市长杨雄出席经济团体联合会四届四次会员大会时指出,“行业协会作为市场经济体系的重要组成部分,可以通过注重自身建设和行业自律,更有效地服务助推企业转型升级,更好地发挥政府与企业、企业与社会之间的桥梁纽带作用,为上海改革开放和科学发展作出新的贡献”。

有研究表明,发展中国家行业协会在经济发展中发挥着“市场补充”和“市场支持”功能,前者指行业协会为克服市场缺陷而供给产品,后者指通过影响政府来实现行业基本公共物品和公共服务的供给。我国行业协会也开始在经济转型升级中崭露头角,对政府和企业发挥了重要影响。建构一种政府、行业协会和企业三方协同共进的“三元推动模式”,或可克服“二元推动模式”的不足,从而破解我国经济转型升级中政府精力不足、企业能力不够等困境。

作答要求

一、根据“给定资料3~4”,请概括“中等收入陷阱”产生的原因。(15分)

要求:紧扣“给定资料”,条理清楚,全面准确。不超过250字。

二、根据“给定资料5”,指出日本在成功跨越“中等收入陷阱”方面有哪些做法值得借鉴。(20分)

要求:语言精练,全面准确。不超过300字。

三、假如你是某市经贸委的一名工作人员,综合“给定资料6”中提供的信息,针对推进产业转型升级提出你的建议。(25分)

要求:紧扣“给定资料”,分条作答,观点明确。350字左右。

四、请以“破解……”为题,写一篇内容充实的文章。(40分)

要求:

(1)用恰当的文字替换“破解……”中的省略号部分,使之构成一个完整具体的文章标题。

(2)主题应与“给定资料”相关,但素材不必拘泥于“给定资料”,要结合生活中的具体感受,切忌空谈对策。

(3)观点鲜明,结构完整,语言流畅。

(4)总字数800~1000字。