

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

2010

申论

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

- 独有的阅卷视角
- 独特的快解思路
- 创新的应试思维

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

2010

申论

赵玲玲 主编

陈利群 主审

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

- 独有的阅卷视角
- 独特的快解思路
- 创新的应试思维

华南理工大学出版社

· 广州 ·

内 容 简 介

本书由阅卷及命题研究专家、应试辅导专家精心编著。其独特的工作经历铸就了著作的独到之处,汇集了其他同类图书不可比拟的一手资料:命题的方法,答题要领,阅卷专家忠告,样卷点评,申论答题思路解析、社会热点分析,等等,为参加公务员考试的考生提供了宝贵的应试资料。

本书既可作为各类公务员考试应试的辅导用书,又可作为普通高校公选课教材或大中专院校就业指导培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

申论:2010版/赵玲玲主编. —5版.—广州:华南理工大学出版社,2010.1(2010.3重印)
广东公务员录用考试专用教材
ISBN 978-7-5623-3250-3

I. ①申… II. ①赵… III. ①公务员-招聘-考试-中国-教材 IV. D630.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第009137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:020-87110964 22236378 22236386 87111048(传真)

E-mail: scut13@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:20.75 字数:515千

版 次:2010年1月第5版 2010年3月第8次印刷

定 价:40.00元

版权所有 · 盗版必究

编 审 委 员 会

总主审：杨 桐 中共广东省委副秘书长，广东行政学会副会长
总策划：彭建启 南方公务员考试研究中心行政总监，华南师范大学产业处处长
总主编：赵玲玲 南方公务员考试研究中心专家组组长

《行政职业能力测验》

《行政职业能力测验历年真题与模拟试题》编委会

主 编：赵玲玲 副教授，南方公务员考试研究中心专家组组长
王仁法 教授，广东司法警官学院科研处处长
副主编：文 帆 黄赛飞 王迎吉

《申论》《申论应试模板与习作点评》

《申论历年真题与模拟试题》编委会

主 审：陈利群 广东技术师范学院文学院院长，广东写作协会副会长
主 编：赵玲玲 副教授，南方公务员考试研究中心专家组组长
副主编：刘 洁 黄 博 廖克环

《面试高分策略》编委会

策 划：李道中 硕士，广东省政府某部门领导，资深面试考官
主 审：方昕轲 广东省监狱管理局某部门领导，资深面试考官
主 编：赵玲玲 副教授，广东技术师范学院
副主编：李向明 全球职业规划师，广东省高校就业指导教研高级导师
李贤民 教授，广东技术师范学院

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，甚至在某些地方还出现了抢购热潮。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、2009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

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，深圳某外企职员邓寰获得申论 78 分、行测 78 分、所报考职位全省笔试第一名的好成绩（该职位有近 2 000 人报名），中央司法警官学院学生许健以申论 84 分、行测 63 分的好成绩获得所报考职位笔试第三、面试第一；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 2007 年 7 月的深圳市公务员考试中，王某报考深圳市政府某职位获得申论 85 分、行测 79 分，笔试、面试第一的好成绩；袁义博报考深圳水务局，以笔试高于第二名 15 分、面试第一的好成绩顺利入围。

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 2009 年国考中，中山大学苏文，以笔试面试优异的成绩成为国考和广州市考的“双料状元”；在 2009 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（2010 版）。2010 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、深圳市考等独具特色的最新一手资料，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结构体系、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……

华南理工大学出版社

前言

申论是公务员考试的重要考查科目，一般占笔试总分的50%，考好申论是能否进入面试的关键。纵观近年来历次申论的考试，成绩并不理想，如：2007年的国家公务员考试，申论的平均分仅为27.6分，广东省的公务员考试，申论成绩一般在40~55分。其实，冷静地分析一下申论的考试大纲及近几年的申论考题，申论考试本身并没有我们想象的那么难。根据大纲的要求，申论无非就是检测考生这样几种能力：解决实际问题的能力、阅读理解能力、综合分析能力和文字表达能力等。对于一般的大学生来说，除了解决实际问题的能力欠缺外，其他三种能力应该在我们义务教育阶段都已基本具备，但为什么申论考试成绩不太理想？编者对其原因进行了分析，归纳总结如下：

一、不知何为申论，且没有规范的可以沿袭的范例

申论是一种伴随着公务员考试才应运而生的新型测试，所以申论应该用哪种文体来表达，申论的语体和文风以及申论常用的表达方式是什么，一直以来都没有一个官方的权威的定论。市面上不同版本的申论教材，对申论文体、语体的阐释也不一样，甚至同一次申论考试的同样的材料，答案和范文差距较大。因为我曾从事过公务员录用考试的阅卷工作，按照人事部门提供的申论评分标准，很多版本的教材上的申论答案和范文都是不太规范的，甚至有的范文连及格分都达不到。

二、没有掌握申论的应试技巧

申论材料往往都是关乎国计民生的大问题，而且材料的篇幅一般都比较长（5000~10000字），对于没有任何行政经验的考生来说，要想在有限的时间内答完试题，并写出一篇有政见、有措施的文章，确非易事，况且我们还没有规范的可以沿袭的范例。也就是说优秀的辅导老师最应该做的事是：总结出一套简单易学的应试套路，让不同学科背景和基础参差不齐的考生，能在最短的时间内快速提高申论应试水平。

近几年我一直在一线从事公务员录用考试应试技巧的研究，在平时的教学实践中，一直在关注、研究申论写作的问题，并不断探索、实践，且在实践中初见成效：近几年经我辅导的学生有多人在历次的申论考试中取得高分，考试的效果使我坚信自己总结出来的成果，于是决定将自己多年的教学经验和心得总结成《申论》及《申论应试模板与习作点评》奉献给各位考生，以使更多的考生受益，同时更是为了教学相长，在实践中提高。

该教材根据申论考试的规律分为“申论概说”“答题点津”“阅卷视角”“热点分析”、申论真题专家例解等几大部分，特别是“答题点津”“阅卷视角”“真题例解”，能充分考虑到考生备考时间短、效率要求高的实际，从“命题”“阅卷”的视角进行专业、高效的辅导。这样的编排体系可以用最简洁、易学的形式，来解决考生最迷惘、最困惑的申论考试难点，以实现成为公务员的梦想！

诚然，任何考试都没有捷径，但考试确实有规律，掌握了考试的规律，对于复习应试能获得事半功倍的效果。

希望该教材能揭示申论应试的规律，成为各位考生手中的申论应试宝典。

在本书的编撰过程中，有幸得到了广东省内公务员考试方面权威专家的悉心指导，他们渊博的学识和丰富的写作实践，使我受益匪浅，在此一并向他们表示诚挚的谢意。

由于教材涉及面广，编者水平有限，错误和疏漏之处恳请专家、同行、广大读者不吝赐教。另外，本书还参考了一些相关资料，由于无法逐一查明出处，请及时与我们联系，并在此表示感谢。

为方便考生复习备考，教材编写组为各位考生提供专家考前答疑、申论习作点评服务。详情请登录南方公务员考试网 <http://www.gwypass.cn>，也可发邮件至主编电子邮箱：gdth1234@163.com。专家答疑热线：020-85217183。

赵玲玲

2010年1月

最新申论真题解析及各类公考申论试题情况分析

※2009 年广东省《申论》解题思路与专家解析※

给定材料

材料 1

[1] 国家在 2008 年 11 月初出台了规模高达 4 万亿元的经济刺激计划，主要是为了应对当前经济形势。如此庞大的款项，大部分用于固定资产投资和基础设施建设方面，这必将掀起新一轮的建设高潮。

[2] 我国城市轨道交通建设已进入快速发展时期，有统计表明，2008 年 11 月在建、报批以及筹建城轨的城市达 40 余座，筹备建设城轨的城市规划线路也超过了 1700 公里，加上目前正在建的线路，我国城轨线路将达到 3400 公里。据悉，在北京、上海、广州、深圳等 15 个城市规划的 60 多条线路中，地铁占 72%，轻轨占 10%。由于我国地铁发展历史较短，经验不足，在建设存在着一些不容忽视的问题和安全隐患。

此句揭示地铁建设的现状及存在问题。

材料 2

[3] 地陷是指地面由于地下物质移动而发生的渐进下陷或急剧下沉，是地面沉降的一种。近年来，这一特殊地质现象频现广州、上海、深圳、杭州、武汉、天津等数十个城市。中国地质调查局最新数据显示，我国已有 50 多个城市不同程度地出现地陷灾害，沉降面积达到 9.4 万平方公里，发生岩溶塌陷 1400 多起。

地陷的定义。

[4] 应当引起警惕的是，地陷并非仅属天灾，而是与现代人类活动密切相关，随着我国城市日趋膨胀、建设日臻高峰，发生地陷的可能性加大。过度抽取地下水、铺设地下管道、修建地铁、建设高楼等现代化建设工程一旦缺乏规划与防护，极可能引起更多地陷。美国安全工程师海因里奇的研究值得我们深思，他认为安全事故存在着“88:10:2”的规律，即 100 起事故中，有 88 起纯属人为因素所致，10 起属人和物的不安全状态造成，只有 2 起是所谓的“天灾”所致。地质专家们也一致认为，众多城市发生地陷的

概括揭示地陷的原因。

* 注：为方便考生阅读，编者对材料进行了以下处理：段落前 [1]，[2]，……表示材料中的第几段，下划线为材料中找到的重要答题信息，右栏为从关键词句中分析出的答题信息。

主要原因还是人为因素。

材料3（材料3、4中可以直接找到问题一答案）

[5] 2008年11月15日下午3点20分，H市地铁1号线湘湖站工段施工工地突发地面塌陷，瞬间出现了一个长达100米、宽约50米的深坑，现场路基下陷6米。来自工地东侧河沟以及断裂的地下自来水管、排污管的污水淤泥倾泻而下，最终造成21人死亡，专家痛惜地指出：“这是中国地铁修建史上最大的事故。”

[6] 针对此次事故，有专家认为H市整体上属冲积型平原，地质条件极其复杂，且当地地下水非常丰富，水位偏高，土质以沙层粉土为主。这种土遇水后本来就像牙膏一样容易坍塌，如果从地面向下挖19米深，两侧的围护墙会承受很大的压力，所以这种流沙地质容易导致基坑坍塌。

[7] 然而，现代工程技术已经完全能够解决在流沙土质条件下的施工问题。11月18日，有地铁专家提出了H市在建地铁施工本应遵循的原则：一是基坑的开挖必须分层、分段，且开挖时间不宜过长，每次分层开挖控制在3米，分段开挖保证在15~20米；二是基坑必须先支撑后开挖，并把握好支撑的细节，基坑的变形须在受控的状态；三是注意在雨天环境下基坑的及时排水，完工后要立即加固混凝土，确保基坑不变形。

[8] 据调查，在湘湖站的施工设计中，工程被分成了38段施工段，每段由7.8米到8.9米不等。负责保管图纸的工作人员认为，如此松软的土质，挖得太深太快，正是事故发生的原因之一。他说，塌陷事故中死人最多的地段有30米左右，由于施工仓促，工地没来得及打底板，上有马路，东有小河，底板又没做，焊接的钢支撑只能支撑上面的力量，根本挡不住两边挤过来的压力。另一位曾参与外地地铁施工的工作人员回忆说，“事故段工程的坍塌是从最南端开始，南端还没有做完底板工程，所以率先崩溃，我们钢筋班的绞丝工当时在北边，那边刚好已做好了底板，抵挡住淤泥冲击过来的压力，才能够逃生。”他还表示，以前在上海施工时，土挖进去一点，马上就有一个支撑撑上去，每隔3米就有一个，以防止上面的泥土掉下来，接着才会继续挖土。

[9] 据一份内部文件显示，由H市地铁集团有限责任公司委托上海中鑫建设咨询有限公司代为招标的“H市地铁1号线湘湖站/湘湖站—滨康路站（19号盾构）”工程，原计划完工时间为2009年12月，而国家发改委关于批复同意开工建设的文件中，H地铁1号线的计划完工时间为2011年。一位业内人士评价说，这也是出于施工主的利益考虑。中标额是固定的，而临时招聘的民工却以工作日计酬，在此情况下，工期越短，对业主方和施工方都越有利。但也有专家认为，这种节约时间成本的做法，必然需要其他成本补位。

地陷主要原因。

揭示问题：地质结构易导致基坑坍塌。

揭示问题：施工本应遵循的三大原则没有坚持。

揭示问题：为了利益盲目缩短工期。

材料4

[10] 在H市地铁1号线地陷事故中受伤的村民傅某说：“一个礼拜前，这条路就有很多裂缝，宽两三尺，这些裂缝延伸到100米开外，从机动车道到人行道，无一例外。”多位钢筋班的民工证实，到工地工作不久，施工方就发现路面下沉，怀疑是渗水所致，并多次采取浇灌混凝土、架钢筋等措施来补救。后来还把部分沥青路面敲了，改成了2厘米厚的混凝土。11月16日晚，国家安监总局副局长赵铁锤赶到施救现场察看情况，询问地铁施工相关负责人是否在事故发生之前发现过事故隐患，该负责人表示确实存在隐患。赵铁锤随即追问，为什么不事先采取措施解除隐患？该负责人表示，已经向上级部门汇报过，需要等待上级批示。他反复辩解说，要按照程序、等待相关单位研究后，再进一步采取措施。在场的几位领导当即表示，出现这么重大的安全隐患，施工单位应该及时采取措施补救，根本不应等待审批。

揭示问题：对事故隐患及早期问题没有给予足够重视，处理不当。

[11] 多名民工证实，如此大的施工场地，只有一架由钢管焊成的一米宽移动梯可供上下。事发后，大家各自奔命，却发现有的方向根本没有安全通道，很多人被闷在里面，根本没办法出来。

[12] 现场施工方负责人也承认，事故发生前施工现场地面出现的小幅沉降，并没有引起他们的足够重视。施工过程中，尽管他们也请专家来监测过几次，但专家来的次数不够密集，无法确定下一步采取的措施。他一再强调，事故原因主要是事发地段土质比较复杂，也承认在施工管理上存在问题。这位负责人称，集团的大部分员工都是经过培训的，不过由于地铁赶工期，对于一部分新来的员工培训有所缺失。事发工地20多位钢筋班和木工班的民工证实，他们能记住的施工方培训内容，只有“施工方要求民工戴安全帽”这句话。

揭示问题：安全生产管理存在问题。

[13] 在全国工程建筑市场盛行最低标中标的情况下，以低价夺标后的资质企业，为节约成本，转包已成惯例。“这样的惯例在大型工程中早已是公开的秘密，地铁施工自然也不能例外。”一位业内人士分析说。转包的一般做法是，公司成立项目部，由少数资深工程师带领年轻技术人员进行现场指导，在工程中标后将中标工程分割成若干段，用不同方式分包给借用正规公司牌照的大包工头，而大包工头则将自己的劳务二次发包给若干个小包工头，小包工头们则在开工前临时雇用毫无经验的农民工。

揭示问题：对资质企业管理不到位，如层层转包。

[14] 近年来，轨道交通建设如火如荼，轨道施工人才奇缺。以某建筑工程公司为例，该公司官方网站公开的数字显示，公司共有员工2348人，其中工程技术人员381人，高级工程师24人，工程师153人，高级技师、技师53人；而其承建的项目，除在杭州外，还有深圳地铁1号线、5号线，上海A15公路14标段，北京

地铁亦庄线，武广铁路新广州站，洛湛铁路，海南东环铁路，宜万铁路等项目，合同价值超过 330 多亿元。两相比较，技术人才显然远远不够。在 11 月 16 日召开的会议上，施工方承认成立了 H 市地铁项目部，其中 140 人是有正式身份的管理和技术人员，而其余一线作业的 330 多名劳务用工，都属临时招聘。但该公司官方数字显示，H 市地铁项目部总人数不过 33 人，其中 35 岁以下的青年人有 25 人，占总人数的 76%。用这样的技术力量去管理临时招聘的农民，质量可想而知。

[15] H 市地铁 1 号线的建设，一开始就提倡在商业开发上吸收香港地铁物业的理念，推行“地铁+物业”模式。这样的模式一提出，房地产商欢欣鼓舞。由于僧多粥少，商业竞争在地铁线路的抉择中变得越来越激烈。有专家认为，地铁线路应该越直越好，尽量取直，最安全、快捷的线路才是合理的线路。但出于对地铁经济的憧憬，H 市地铁一开始，就被各方的商业利益所影响。H 市地铁线路在商业利益的博弈中不断被修改。

揭示问题：受商业利益影响，多次修改地铁线路。

材料 5（材料 5 可以找到问题二答案）（注：本部分下划线表示找到的施工方意见，方框为找到的业主方（H 是地铁集团）意见）

[16] H 市地铁施工工地发生塌陷事故后，围绕事故责任的归属问题，施工方中×集团副总工程师、中国工程院院士王××和业主方 H 市地铁集团之间各执一词。11 月 17 日，施工方地铁一号线湘湖站项目部首次向媒体通报时，采用了王院士的观点，将事故原因归结为特殊土质造成的，并认为这属于突变情况，之前没有预料到。

[17] 塌陷后第二天，住房和城乡建设部副部长齐骥，国家安全生产监督管理总局副局长赵铁锤先后赶到事故现场。而国务院总理温家宝和两位副总理李克强、张德江的分别批示，更是让大家感到此事的重量。11 月 16 日，在召开的地铁工地塌陷事故第一个专题会议上，H 市委领导对外宣布，“在信息发布上，必须承诺公开、透明、实事求是，不瞒报、不漏报失踪、伤亡人数……市委、市政府绝不允许出现瞒报、漏报或‘下处理’现象”。

[18] 施工方认为，地铁设计存在严重缺陷，施工单位按图施工，无明显失误。而 H 市地铁集团认为，设计尤其适用于地质环境条件恶劣的地区。王院士随后接受中央电视台电话采访时，称“拍脑袋”、“图便宜”、“赶工期”、“领导意见替代科学决策”等因素是导致 H 市地铁工地事故的原因所在。王院士解释说，江南的地质比较差，按照地铁施工惯例，设计的时候一般要求是封闭的，像 H 市地铁这种开放式明挖的办法，最容易造成群死群伤。一旦发生地陷，就像多米诺骨牌一样，一塌就一大片。更可怕的是，在湘湖站附近还有湖、河流和主干道，完全不具备开放施工的

施工方认为是设计方案方面的问题。

业主方就设计方案方面问题做出的回应。

条件。从这次塌陷工地的设计图分析，仅有0.8米的防水墙，在本该放横撑的地方只加了块钢板，显然没考虑到开放施工和通行等问题。如果设计时考虑这些问题的话，就必须设计挡土墙，挡土墙起码得1.5米到2米厚，同时还须每隔三四米打一个桩。先做桩，桩上再做挡土墙，而且连续墙后面要有水平的腰梁，每隔3米还要有很多横撑，连续墙6米一个接头。设计上的先天不足、长期下雨，再加上下水管渗漏，造成了一个滑动面，这个滑动面在四车道的压力下，往坍塌处挤压，由于设计的是防水墙而非挡土墙，最后才发生了管涌现象。王院士总结说，如果没水，下雨小点，还能碰大运。但在有动荷载的情况下，迟早会出问题。

[19] 业主方对上述说法予以坚决反驳，在一份公开的材料中，业主方反驳说，相关方案均通过国内知名专家的现场踏勘和深入论证，决不是“随便”的方案，业主方称，采用连续墙作为围护结构的明挖法，其最大的特点是围护结构施工容易、工艺成熟、支护刚度大，尤其适用于地质环境条件恶劣的地区。并举例说，类似的办法在上海、广州建设地铁时也取得过成功，明挖法对环境的适应性是较强的，可有效避免城市中心区域的“大拆大建”。

[20] 11月19日，王院士再度面对公众，他为了表示自己的客观，分析了施工方存在的问题。“业主方有些技术方面不懂，也不能怨他们。作为施工方，在没把严重性说清楚的情况下仍坚持施工是不对的，且施工方的施工流程也有问题，开挖一段15米左右，就要马上做底板，可惜的是为了赶工期，底板没及时做。即使设计方面有问题，只要有经验，也能避免。”王院士举例说，他在南京曾有过成功的经验，当时是在开挖的时候，一次只做10米，并不断加固底板，最终令工程得以顺利完成。另外，地铁施工特别要注意少上人，要机械化挖土，并随时注意观测。而这次出现事故的施工工地开挖面积大、人也多，开挖60多米，70多人在下面，这样的情况，最终死了21人，已算不幸中的万幸。

[21] 争吵进一步升级，H市地铁集团承认，选择明挖法是因为其造价相对经济，采用暗挖法的成本造价要贵30%，且工期也要慢近一半。

[22] 王院士认为，除了经济原因，赶工期也是事故发生的原因之一。“又想赶工期，又想成本低，就是因为你考虑省钱，这样要防止事故也难。”王院士称，不合理工期、不合理造价的问题在全国很普遍，业内所有的人都知道，业主总是不断压价，而且选最

施工方揭示施工方案方面的问题。

业主方就设计方案方面做出的回应。

揭示了施工工期方面的问题。

业主方就施工方案方面问题做出的回应。

揭示了施工工期方面的问题。

低标。他举例说，像盾构区间的成本，现在3万元每米都有点不够，但H市一些地方甚至不到3万元每米，而在广州4.5万元每米就比较合理。地铁每公里最少也要在5亿元以上，其中机电设备，不能超过2亿元，土建不能少于3亿元。这个价钱还是10年前的，现在物价上涨，价钱还要更高。

[23] 王院士认为，施工单位有时也很无奈，他们不单是责任人，有时也是受害者。依照惯例，整个施工应以施工单位为主体，施工单位所提的方案和建议应在建设方主持下由施工方、监理方参加，并补充完善，最后必须由施工单位认可，因为施工单位懂行且长期在现场，最了解情况，但此次H市的做法，恰恰与之相反，是“外行领导内行”。

[24] 据施工方中×集团介绍，本来合同是3年建成，后来改为2年，结果由于拆迁遇到麻烦，进场施工时间又拖了半年，实际就是一年半。在此情况下，施工方只能加快进度，而低价的结果，找农民工或者包出去，都成了“正常”的选择。

[25] H市地铁集团针锋相对，否认了相关指责，他们认为自己的工期安排科学合理，地铁1号线工期为5年，计划用3年时间洞通，两年时间轨通、电通、车通。虽然湘湖车站的长度较一般的地铁站长，但只要施工组织合理，24个月左右完成施工是完全可以实现的。而对于造价，H市地铁集团则澄清说，地铁1号线是一条既有地下，又有高架和地面线，且以明挖为主的线路，22公里中，有6.2公里的高架线和0.5公里的地面线，而高架线的造价一般每公里仅2亿~2.5亿元。因此，H市地铁1号线每公里约4.6亿元的造价是比较适宜的，国家发改委组织的可行性研究评估及初步设计审查也肯定了这一经济指标，而且工程费用是由施工单位自主报价，不存在压低费用问题。

材料6

[26] 2009年1月4日上午10时许，位于广州市海珠区东晓南路瑞宝村的地铁2、8号线东晓南路隧道上方的一栋六层居民楼，突然下陷并发生倾斜。事发后，该楼及相邻两栋楼房的123户居民被紧急疏散，事故并未造成人员伤亡，因怀疑事故由地铁施工引起，地铁工地随即停工。相关部门对出事楼房立即进行监测。地铁公司的监测人员表示将持续24小时不间断观测，每隔两小时出一份观测结果，直到楼体稳定。从5日早晨8时至12时，其观测结果显示，楼体的最大沉降为1mm左右，监测人员表示，沉降1mm应该是正常范围。

揭示了施工费用方面的问题。

施工方认为施工工期方面存在问题。

业主方就施工工期方面问题做出的回应。

业主方就施工费用方面问题做出的回应。

[27] 10年前,广州地陷还算一个大新闻,但如今人们对此已司空见惯,尤其是2008年以来广州地陷事故频发,从荔湾区桥中的多次塌陷,到金沙洲、夏茅、嘉禾,再到东晓南路,人们的记忆中与地陷有关的地名越来越多,而几乎每一次都与地下施工有关。

[28] 2008年,由于荔湾区桥中地区接连出现地陷房塌事故,广州市地质调查院的监测人员至今仍在该地区搜集相关数据。监测专家陈××带着观测人员在这一带寻找地标,一个点一个点地做记号。“监测坐标都是很精确的,只有精确才能避免危险,”陈××介绍说,“我们每次开工之前都有周详的选点勘测,虽然不可能密密麻麻地设置到每个点,但这绝对是我们工作的重点。”

[29] 为了做好安全生产工作,广州地铁建立了安全监察部,有专职安全生产管理人员近120人。其中有近50名安全巡查员,负责对全市所有在建地铁线路施工点每天逐个进行安全检查,发现问题及时督促施工单位整改。从2008年10月开始,广州地铁还开展了夜间安全生产巡查,由于广州地质条件比较复杂,2008年初,广州地铁成立了地质灾害防控小组,由专家对安全生产及地质灾害进行把关。

揭示安全检查的
重要性。

[30] 据了解,广州地铁在国内地铁界首次提出地质灾害防治课题并抽调专家专门成立了组织。广州地铁总公司还专门请了第三方监测单位,对每个在建项目进行监测,核查各承建商所报的资料是否准确可靠。

材料7

[31] 根据广州市地质调查院最新统计,2008年,广州市共发生地质灾害27宗,其中地面塌陷11起,地质灾害数量明显超过往年,造成的损失也比往年大幅度提高。对此,广州地铁总公司副总经理陈××介绍说,从广州城市轨道交通线的规划历程来看,1962年广州的第一份地质勘探报告指出,广州地质条件表现为地形地貌起伏多变。地层岩性复杂多样的独特特征。三大地质难题广州全部都有:一是广州发育了多条断裂带,地铁线路经过的断裂带有十多条,断裂带最大的问题是岩体破碎,相对周边完整的基岩属于软弱夹层,在隧道施工时容易造成漏水、突水等工程事故;二是花岗岩、混合花岗岩残积层多,当遇水浸泡时,该土层会迅速软化以及崩解、流淌,会造成涌水等事故;三是广州市西北部存在大量的石灰岩和溶洞。这些地方涌水量很大,险情发生时止水、堵水等都极难进行。与北京、上海、西安等地层相对单一的城市比较起来,广州在地铁建设过程中设计、施工难度更高。

[32] 1965 年广州成立地下电车工程建设指挥部，筹资 1300 万元上项目，这在当时是个巨大的工程。当时规划的地铁是南北走向，把中心区域连接起来，运用的是传统的矿山法。但由于当时的经济和技术条件限制，只挖了 3 米宽、2.85 米高、8 公里长的一条隧道就报废了，广州修建地铁的想法只能搁浅。

[33] 进行地质调查是修建地铁前的首要任务，针对广州地铁岩土工程的勘察工作覆盖了广州各区，至今已积累上万个钻孔资料。广州地铁总公司副总经理陈××表示，“从 1 号线到在建线路，我们首先要做的就是对地铁线路的合理埋深研究与工法研究，这些工作主要是看是否有稳定的地层。在这一方面，我们需要花费一年多时间，只有地质报告通过了，我们才能开展下面的施工方案。”

[34] 在这一历程中，广州地铁始终没能找到适合本地貌的典型通用工法。上世纪 90 年代初，盾构法兴起，广州地铁开始在 1 号线建设中尝试使用盾构法，效果不错。据悉，1999 年以后，广州地铁 2 号线、3 号线、4 号线大量采用盾构技术修建地铁隧道。如今，在广州已开通的地铁线路中，使用盾构法修建的隧道约 75.3 单线公里。

[35] 1 号线经过的多是老城区，房屋密集，且大量陈旧的房屋就在地铁沿线上，为此，广州地铁建立了房屋、高架桥的评估监测体系，“当时对许多沿线建筑都进行了全过程的监测，在施工前就开始进行鉴定，施工过程中，一旦发现开裂或是下沉我们都会及时应对，停工对它们进行保护。这已经成为一条政策运用到后来的所有线路的施工中。”陈××也表示，对于施工过程中的动态监测还在不断完善中。对于目前施工中时有发生开裂等问题，他坦诚地说：“这的确时有发生，我们必须承认，出现这一问题，一是客观上广州的地质条件非常复杂，面临的风险也更大；二是各种施工工法技术的应用上还需要进一步提高，但是，我们会千方百计地保证市民人身财产的安全，并做好周边建筑物的保护工作，这是我们修建地铁的大前提。”

材料 8

[36] 日本是亚洲第一个建设地铁的国家，从地铁建设的第一步就把安全放到了重要的位置，并把安全意识贯彻到整个建设过程中，比如地铁的建设必须要考虑避开地震带、容易发生塌方事故的土层以及排水系统等。有资料显示，东京的地铁建设必须进行缜密细致的调研，首先就要在选址和建设地点方面征求涉及建筑工程、环境保护、危机管理等领域专家的意见。日本用法律来规定地铁建设可能带来的一系列安全问题，《劳动安全卫生法》规定，建立劳动安全体制，任命或指定劳动安全卫生负责人，监督和指导企业的安全工作，地铁建设也不例外。日本的监察机构十分重视安全的前

期管理和过程管理，对地铁施工人员的培训几乎是由全社会来承担，而不仅仅是地铁公司一家的事，社会的培训也使工人绷紧了安全生产这根弦，且不会为了“赶工期”而忽视安全生产。2001年6月出台的《地下深层空间使用法》等配套规定，对地下建筑物在承载能力方面的技术标准作了规定。

[37] 布鲁塞尔市地铁建设所用资金相当一部分是来自国家与城市的财政支出，在保证设备、车辆、运营环境安全的前提下，尽量压缩地铁建造成本。布鲁塞尔跨区运输公司副总工程师帕斯卡说，地铁建设将高效便捷、舒适环保，与城市规划、建设的协调发展结合起来，是布鲁塞尔市发展地铁及其他公共交通始终遵循的原则。

此部分通过发达国家地铁建设成功的案例，为解决地铁建设地陷问题提供了很多可以借鉴的措施，作文时可以参考。

专家解题思路与步骤

问题一：请用不超过250字的篇幅，概括出H市政府应从材料3和材料4（仅限材料3和材料4）所涉事故中吸取的教训。（本题25分）

第一步：审读作答要求

考生拿到申论试卷开始答题之前，一定要做好审题工作，即“作答要求”。本题要求概括材料3和材料4所涉事故要吸取的教训。考生就要立即反应，这道题目主要是要概括教训。而教训是什么呢，就是通过这个事件反映出来的问题、应该注意而没有注意的问题，从而导致了事故的发生。弄清楚了要概括的内容，然后就可以开始作答了。

第二步：阅读给定资料

这里要注意，本道题涉及范围是材料3和材料4，那么在作答的时候，我们锁定材料3、4就可以了，其他资料，在做这道题的时候，不用去看。

阅读材料3，从段落6、7、9我们可以得到以下信息：

段落6揭示问题：地质结构易导致基坑坍塌；

段落7揭示问题：施工本应遵循的三大原则没有坚持；

段落9揭示问题：为了利益盲目缩短工期。

阅读材料4，从段落10、12、13、15我们可以得到以下信息：

段落10揭示问题：对事故隐患及早期问题没有给予足够重视，处理不当；

段落12揭示问题：安全生产管理存在问题；

段落13揭示问题：对资质企业管理不到位，如层层转包；

段落15揭示问题：受商业利益影响，多次修改地铁线路。

第三步：合并同类信息，理顺逻辑关系

通过对以上材料的概括，其实答案已经呼之欲出了，接下来就是按照一定的逻辑顺序排列即可。