

2004年中央国家公务员考试《申论》真题及答卷评析 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/648/2021\\_2022\\_2004\\_E5\\_B9\\_B4\\_E4\\_B8\\_AD\\_c26\\_648796.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/648/2021_2022_2004_E5_B9_B4_E4_B8_AD_c26_648796.htm)

一、申论题(每题50分，共100分)问答题说明 (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、矿用车和人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315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产不方便。一姓刘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八万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，谁要是着急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，巴黎的城市交通近儿瘫痪。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伏在车库里，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。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)