

3月16日 14:00

申论三作业

公考通网校

www.chinaexam.org



公考通 APP



微信公众平台

(参考答案在最后)

专项训练(一)

【作答要求】

请根据材料1,总结广东技工教育的经验做法,并简要说明。(20分)

要求:总结全面,表达准确,条理清晰。篇幅不超过200字。

【给定资料】

材料1

国以才立,业以才兴。无论通过新技术改造传统产业,还是实现从“中国制造”到“中国智造”的跨越,技能人才都不可或缺。技工教育是技能人才培养的重要载体。广东技工教育始终走在全国前列,被誉为全国的一面旗帜。

2017年第44届世界技能大赛,21名广东“新工匠”闪耀“世界技能的奥运会”,勇夺5金4银6铜2优胜奖和“中国代表队国家最佳奖”。世界技能组织主席西蒙·巴特利盛赞“广东技工教育非常成功,选手们在第44届世界技能大赛中的表现令人惊叹”“广东的年轻人展现了中国乃至全世界技能人才最优秀的一面”。在巴特利看来,广东选手在第44届世界技能大赛中取得优异成绩,充分证明了广东技工教育创新和高技能人才培养非常成功。

长期以来,技工教育存在产教融合不深、企业参与不够、人才培养与企业和产业发展需求相脱节等突出问题。为此,广东首创“校企双制”合作办学模式,即政府出政策、企业出岗位、院校出学位。这一模式已被国务院纳入《关于加强企业技能人才队伍建设的意见》,成为指导推动企业培养技能人才的重要形式。为适应企业和产业发展需求,广东技工教育积极搭建“百校千企”校企合作平台,组织全省百所优质技工院校与包括现代产业500强和自主创新100强企业在内的千家重点企业对接,将教学和生产实践、科研紧密融合。

广东技工教育全面推行技能导向的“双证书”制度。把获得职业资格证书作为学校教学质量评估和学生培养评价重要指标。同时,实行技能学制提高实操比重,学生理论学习与实操实践的时间比为4:6。实行一体化课程体系改革,老师在生产环境和模拟场景中教学,学生在做中学、学中练。广泛建立实习实训基地,建设了一批基础扎实、覆盖面广的技校实训中心。

广东技工教育着力建设国际合作学院(班)、深化中外校企合作、推进学生海外交流,打造一批国内一流、国际知名的高水平技师学院。技工院校围绕师资队伍建设强化合作交流,定期选派技工院校优秀教师、管理人员赴境外培训交流,打造一支具有国际新观念、宽视野、高素质的管理团队和专业教师队伍。围绕世界技能大赛强化合作交流,邀请世界技能大赛强国和地区机构到广东开展技能比武、技术研讨,选派广东优秀专家、选手到境外开展世界技能大赛观摩学习。

通过实施省级示范性品牌专业建设,广东全省技工院校共开设近400个专业,涵盖20个主要行业,其中80%面向现代产业。为了加快高技能人才培养步伐,打造技能人才培训的高端品牌,促进技工教育向高端发展,

从 2013 年起，广东着力打造“世界知名、全国一流”的国家示范性技工院校，巩固了在全国的领先地位，形成南方高技能人才硅谷。

多年来，广东技工教育在坚持面向城乡初高中毕业生、青年求职人员开展学制教育和劳动预备制培训的同时，还积极扩展培训对象，面向企业在职职工、农村转移就业劳动者、失业人员、高校毕业生等一切有学习需求、培训愿望的人，为他们提供机会均等的职业教育与培训服务；创造性推行送教进厂、送教进村、校镇结合等培训模式，不断输送技工技能人才满足经济社会发展需求，促进全省人力资源技能结构不断优化。

专项训练（二）

【作答要求】

根据给定资料 2~4，概括当前我国电动汽车充电桩在使用和运营过程中存在的主要问题。（15 分）

要求：（1）全面、准确、有条理；（2）不超过 250 字。

【给定资料】

资料 2

从技术发展成熟程度和中国国情来看，纯电动汽车是大力推广的发展方向，而混合动力汽车暂时作为大面积充电网络还没建立起来之前的过渡形式存在。目前市场上新能源汽车主要指纯电动车和混合动力汽车。

电动汽车的发展带动了充电基础设施的发展。根据国务院 2015 年发布的《关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》，到 2020 年中国要基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系，满足超过 500 万辆电动汽车的充电需求。

一般而言，一辆电动汽车需要 2.5 个充电桩配套才能满足续航要求。目前，国内电动汽车的充电网络主要由三部分组成：一是家庭充电，一般由纯电动车的车主和车企安装；二是目的地充电，一般是在酒店、餐馆、写字楼、商场、社区、学校等地区，由车企或物业提供车位并安装；三是公共充电站，主要解决主干路上的充电问题。

某记者对公共充电桩的使用和运行情况进行了调查。

作为一种找桩、充电、结算的辅助工具，充电 APP 越来越受到电动汽车使用者的欢迎。大多数充电 APP 的找桩界面是一张地图，上面布满了密密麻麻的颜色标识。这些标识可能是充电运营商的标志，也可能是充电桩当前的运营状态，或是充电桩个数。

记者根据“e 充网”充电桩 APP 上显示的信息，来到了某购物中心地下 B4 停车场了解充电桩的建设和使用情况。询问多位停车场工作人员后，才在一个偏僻角落里找到了 6 个国家电网设置的公共快充充电桩。记者发现，有一辆正在充电的车辆，还有两辆汽车在等待，另外 5 个充电车位都被汽油车占用，虽然在充电桩车位的墙上贴有“非电动汽车禁止停放”的字样。停车场工作人员表示，“我们之前在这些车位前面都是用栏杆拦起来，但是有的电动车车主充完电也不把栏杆放回去，燃油车车主看见哪有车位就往哪停了。”一位等待充电

的电动汽车车主抱怨说：“我买电动车是为环保做贡献，为什么不能享有停车位优先权，为什么收了充电费还要再收停车费？”

记者查询“e充网”APP充电桩信息，上面显示这6个快充充电桩中有3个空闲。但记者发现，只有2个可以正常使用，一个正在被使用的充电桩并未在APP中显示充电状态，另一个可用充电桩车位被燃油车占据。其余4个中，2个显示“绝缘故障、暂停服务”，2个屏幕则是黑屏，触摸无反应。问到原因时，停车场工作人员表示并不知情。“我昨天看还有3个啊，你要不打电话问问，我们不管这个。”同样的问题也出现在另一个停车场。记者拨打了“e充网”客服电话，对方称：“之前有定期维修，差不多一周2~3次。但因为最近在忙其他工作，没顾上。”

电动汽车车主王先生表示，买车时并不知道其他厂家的公共充电桩不能给我的车子充电。“‘许继充电桩’还属于国家电网呢，但我的车子充不上，‘小易’和‘星星’这两个充电企业的充电桩能充。”王先生说，“是否能充电要一个个试了才知道，现在不同牌子的充电桩太多了。充电桩还有接口兼容性问题，有时电动车在充电途中会‘迷之断电’，充了好一会儿回来再看，车子的电量根本不见涨。”

在金融街购物中心充电的车主南先生向记者讲述了他的一次充电经历：南先生拿着国家电网的卡来充电时，发现卡与系统不匹配。他到该区国家电网咨询，前台服务人员才告知，国家电网的充电桩更新了系统，原来的卡不能用，需要办理新卡才能使用充电桩。办完新卡回来后，他再次插卡登录，被告知新卡被锁死，他只能再次返回营业厅，前台工作人员分析，可能是新系统和新卡还有部分数据未上传成功，导致新卡被锁，而处理这个故障需要2到7个工作日。

资料3

为了方便找到充电桩，W下载了17个充电桩APP。一次在找某区域的一个充电站的时候，这17个APP上都没有显示，后来发现，实际位置与APP上显示的位置相差了2公里多。“由于车子没电了，最后1公里我们推车过去的，让人十分崩溃。”W十分感慨，“充电桩信息共享怎么就这么难呢？”

“找到了充电桩却不能使用。”大多数电动汽车车主反馈，根据充电APP提供的信息到达目的地后，显示“空闲”的充电桩已经“不空闲”了，有时还会发现充电桩是故障桩不能使用，或者处于离网状态，还有些充电站点是专用站不对外开放等，充电APP不能及时准确反映这些信息。

运营商不同，各个充电桩使用的充电支付方式也不一样。不同运营商的充电桩，有的需要用电卡，有的则是微信支付；有的是人工服务，也有的是自助支付，相互之间很难实现通用。电动车主黄先生说：“你能想象，身上带着好几张充电储值卡，手机里用来找桩、支付的APP占了满满一屏，每天却要花6小时在找桩充电上，是什么心情？”记者调查发现，现在各家APP平台的态度相对开放，都会尝试接入同行的充电桩位置数据。但迄今为止，仍然没有一家公司整合所有充电桩运营商的数据。

资料4

电动汽车车主抱怨连天，充电桩企业则有苦难言。截止2017年5月，我国投入使用的电动汽车公共充电桩

数量超过 16.1 万个，但实际使用率只有 10%。而按成本核算，充电桩利用率要达到 30%以上，充电桩运营企业才能实现盈利。

“充电桩利用率低的首要原因是电动车充电车位被燃油车抢占。这背后的问题是大城市停车难的问题，尤其是北京等一线城市，停车位存在巨大缺口，若是把安装充电桩的车位租下来，又势必增加充电桩运营企业的投入成本。”这意味着燃油车的停车位缺口没有解决之前，电动车车主就无法避免与传统燃油车车主争抢停车位的情况。

按照一些车主的看法，停车场的物业把这事管起来不就好了么。但实际上，物业公司与停车场保安等管理人员对管理充电桩态度冷淡。“最开始我们跟物业打交道，大家还是摸索着来，但后来看明白这是桩有利可图的大生意，物业也开始提条件，希望从中分成。有些新项目，物业公司上来就明确提出要提成多少。但问题是，充电桩企业都没法从充电业务中挣到钱。”C 坦言：“包括物业在内的各种资源拥有者，越在后期越会成为影响我们充电桩运营商的不稳定因素，我们建设了很多桩，但之后却发现，当你固定资产投入越多的时候，你在这个场地上的话语权反而会越弱。”

某充电行业人士表示：“现阶段充电桩运营商都在忙着扩张业务版图，都明白还没到赚钱的时候，占据市场份额才是第一位的。”国家电网内部人士也曾对媒体坦言：目前国家电网建成的公共充电站大多是“体验式”开放，严重亏损。

当前，建设一座交流充电桩（包括线缆和土地使用）的成本至少在万元以上，直流快充桩的成本则在 6 万元以上。这还只是前期的一次性投入，充电桩运营商的主要成本在建桩之后的管理和维护。目前充电桩运营商的收入主要来源于收取电动汽车充电服务费。2014 年 7 月国务院办公厅公布的《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》提出，充电桩运营商可向电动汽车用户收取电费和充电服务费。2020 年前，对电动汽车充电服务费实行政府指导价管理。按照目前的收费标准，一根充电桩的成本回收至少需要五年的时间。

经过测算，如果每个直流桩利用次数为每天 8 次，那么这座桩才能实现盈亏平衡。现实的情况是，很多桩并未达到 8 次/天的日用频次。鉴于现有的充电桩的低利用率，充电服务费对于运营商来说又是杯水车薪，这也意味着不少充电桩运营商依然是亏损运营。

尽管眼下困难与问题不少，但不少充电桩行业人士还是相当看好充电桩这门大生意的未来。据业内人士透露，政府已经在着手解决，推动统一平台的建设。“充电桩行业存在的车、地、电、桩、网五个方面的问题都需要解决。”某能源公司总裁 S 表示，“充电桩行业的发展，需要车企、用户与桩企等各方进行集约化、有效性的布局。如果充电桩运营公司能够盈利，物业提成自然有着落。又或者行业里出现强势的第三方平台，负责去跟物业谈停车位管理和提成，保证电动汽车的车位甚至停车费减免，应该都不成问题。”国家电网能源研究院高级工程师何先生说：“由于充电基础设施市场具有典型的‘网络经济’特点，未来市场格局将逐步由当前的‘散、乱、小’走向赢家通吃的少数几家大型平台运营商主导、大量中小型运营商依附大平台的产业生态格局。”

张姓业内人士认为，随着互联网的发展，充电桩的商业价值不仅体现在充电业务上，还包括以充电桩为入口的广告、保险、金融、售车等增值服务以及汽车工业大数据等。“未来盈利点确实不止在充电业务。但这一切都有一个大前提，就是新能源汽车的发展能够如期进行。”

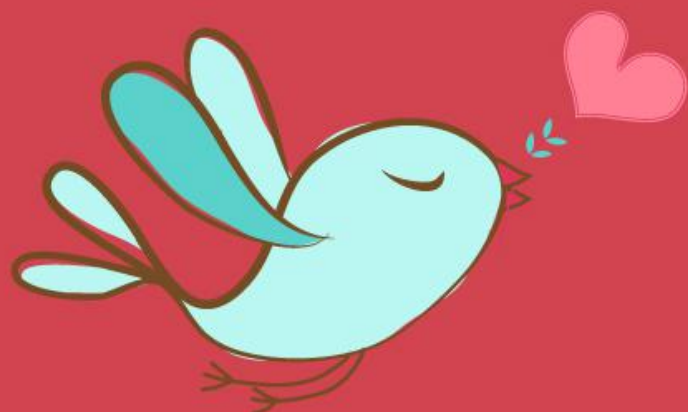
【参考答案与解析】**（一）【参考答案】**

广东技工教育强化创新和高技能人才培养：①首创“校企双制”合作办学模式，搭建“百校千企”合作平台，将教学和生产实践、科研紧密融合。②创新评价方式，推行技能导向的“双证书”制度，实行技能学制提高实操比重。③强化国际合作交流，建设国际合作学院，深化中外校企合作，推进学生海外交流，打造高水平技师学院。④实施省级示范性品牌专业建设，形成高技能人才硅谷。⑤扩展培训对象，创新培训模式，促进人力资源技能结构优化。

（二）【参考答案】

一、使用问题：（1）充电桩 APP 信息未能实现数据整合、共享难，反馈信息不及时、不准确。（2）充电桩地点偏僻、不易查找，易被占用，兼容难、充电效果差，损毁严重且维修不及时，使用率低。（3）支付方式不通用。（4）电网卡与系统不匹配，相关更新体系不完善，办新卡程序繁琐、时效性差。

二、运营问题：（1）充电基础设施市场格局“散、乱、小”，难以实现集约化、有效性布局，相关管理人员对充电桩管理态度冷淡。（2）桩企亏损严重，运营不稳定，投入成本高，回收成本周期长，缺乏话语权，充电收费标准难被车主接受，盈利渠道单一。



美好的事情即将发生...

something wonderful is about to happen