最新交通行业研究报告(大全5篇)

报告，汉语词语，公文的一种格式，是指对上级有所陈请或汇报时所作的口头或书面的陈述。那么我们该如何写一篇较为完美的报告呢？下面是小编给大家带来的报告的范文模板，希望能够帮到你哟!

交通行业研究报告篇一

党的十八届三中全会《关于全面深化改革若干重大问题的决定》对公路交通转型发展提出了十分重要而又紧迫的时代命题。**公路交通往哪儿转，转什么，怎么转，是“十三五”时期必须直面而又难以回避的现实问题。日前，局党委主要负责同志牵头组成调研组，就此在全省公路系统进行了广泛深入的调研,现将有关情况报告如下:

一、“十二五”以来**公路交通发展的主要特点

“十二五”期间，全省公路系统深入贯彻落实科学发展观，紧紧围绕全省“两个率先”，服务现代综合交通运输体系建设，以路网完善、管养提升、依法治路、科技创新、安全保畅、惠民服务、资金保障、人才支撑八大工程为重点任务，努力实现又好又快发展，总体发展水平继续走在全国前列。概括起来说有以下五个主要特点：

一是发展的内涵更加丰富。自觉地把以人为本和生态文明建设写入了“十二五”公路交通发展总纲领。**公路发展的内涵从“建设为主向养护管理为主转变”扩充为“建设为主向管理养护和服务为主转变”，更加注重服务于广大人民群众安全便捷出行。“十二五”期间，全省公路系统在科技创新、路网运行监测和公共服务体系建设方面的投入不断加大，各种公路资源通过科技应用得到有效整合，收费公路清理整顿进一步深化，出行服务手段更加人性化和智能化，进一步提

升了公路发展与人、自然、生态环境的和谐统一。

二是发展的目标更加清晰。站在新的起点上，**公路始终紧扣“两个率先”的发展定位，以**交通运输现代化为统领，提出了“一个网络，三个体系”（为公众提供并维护一个“安全、畅通、智慧、高效、绿色”的公路网络；构建一个公众满意的公路服务体系，建立一个科学高效的公路管理体系，配置一个稳定充分的支撑保障体系）的率先现代化发展愿景。在苏州、徐州率先开展公路养护管理现代化整体示范，辅之以“畅安舒美”示范工程和重点主题性示范工程，力争到2020年，**公路养护管理基本实现现代化，公路基础设施供给、服务质量和管理水平达到世界中等发达国家水平。

三是改革驱动对发展的影响更加凸显。“十二五”**公路交通发展的动力主要来源于改革。面对行政管理体制、财税体制、行政审批制度、“两个路网”体系（以高速公路为主的“收费公路体系”和以普通公路为主的“非收费公路体系”）、“省管县”等一系列改革，**公路加强顶层设计，研究形成了职能定位报告、普通国省干线公路养护管理体制调研报告、公路养护现代化行动纲要等支撑成果，并在公路投融资体制改革方面取得突破性成果，改革、发展、稳定三者之间的关系进一步理顺。

四是发展的因素更加开放多元。社会治理结构的多元化在“十二五”公路发展过程

中有着深刻的体现，主导公路发展的力量和因素远不仅限于上级行业部门的计划和指令，公路发展环境从以往的相对封闭向相对开放渐变。策应全省经济社会发展的总体战略部署、**县域经济的蓬勃发展和社会主义新农村建设，“十二五”以来，全省继续保持干线公路适度建设规模，稳步推进新一轮国省道网规划落地，并及时启动了农村公路提档升级工程建设。为响应广大人民群众参政议政的渴求和社会公众的出行需求，全省公路系统积极构建与公众交流的平台，不断加

大政府信息公开、行政权力网上公开透明运行力度。依法行政进程进一步加快，公路部门与发改、财政、国土等部门的协调沟通工作不断深化，公路交通关起门来埋头搞建设的时代已经一去不返。

五是发展的基础更加扎实。经过几十年的磨砺，**公路行业已形成了“修路修心、养路养性”的行业发展追求。“十二五”以来，省、市、县三级公路机构面临着前所未有的压力和矛盾，筹融资手段难以持续、前期工作难度加大、安全形势日益严峻以及行业自身历史遗留问题，都在制约着公路发展。全省公路系统始终敢为人先、负重前行，在压力下谋发展，在危机中抓机遇，以良好的精神状态和务实的工作作风，高标准、高水平完成各项工作任务，为**公路率先现代化作出贡献。

二、**公路转型发展体制机制面临的突出问题

“十二五”以来，**公路坚持问题导向，围绕发展理念、体制机制和制度设计等核心要素开展了一系列的探索和研究。党的群众路线教育实践活动也查摆出了多年来行业发展面临的问题。本次调研既注重对长期以来存在问题的梳理和回应，更注重对党的和十八届三中全会精神深刻领会，对照新的宏观形势和发展趋势，分析、挖掘公路交通转型发展深层次问题，突出表现在以下五个方面：

（一）建设规模和可承受能力的关系问题。到“十一五”末，**公路交通基础设施已经率先基本实现现代化，这是推进行业转型发展的前提和基础。党的破除了唯gdp论英雄的政绩观，为行业转型发展提供了更加明确的政策导向。但即便如此，不顾承受压力大搞建设在部分地区仍然大行其道。主要表现在：投资需求和建设规模居高不下，特别是“十二五”、“十三五”十年还有大量的续建和待建任务；建设计划执行不科学，多开新线、少用老线，多修一级路、少修二级路在部分地区比较突出；部分项目在无资金、无土地指标、

无前期工作手续的情况下仓促上马，还要拼命压缩工期。每年全省都有大量的计划外项目在推进实施，其中不少在排着队等待进入全省建设计划盘子。此外，干线公路建设成本近年来节节攀升，**部分地区高架快速路的造价达到了1亿元/公里，省补资金占到工程建设投资的平均比重从2015年的60%降至如今的30%左右，地方极力争取干线公路建设计划，真正看中的已经不是省补资金，而是省国土厅“点供”的土地指标。再繁琐严厉的前期工作要求、再紧张的土地和资金供给，也没有能够有效遏制部分地方政府的建设投资冲动和欲望。

具体分工由省政府确定。但在实际工作中，为了加快发展，全省先后不约而同地把干线公路建设责任主体进一步下放到了县级。工程建设，从规划开始很多行业的规范标准和管理要求很难落实到位，建设质量难以保障，科技创新、生态环保的发展理念难以真正落地。为了争取省补资金，地方政府把许多承担城市交通、土地开发功能的公路纳入国省道建设，作为改建项目搭便车。项目建成后，公路养护管理工作往行业一推了之。近年来受地方保护主义影响和干扰，路政管理和超限治理等工作步履艰难。在收费公路问题上，部分地方政府利用收费公路政策修路，但对征收秩序、债务化解、安全和社会风险防范等全部交由行业承担。燃油税改革后，省交通厅、省财政厅的文件明确规定，市县公路部门的基本支出由地方财政予以托底保障并逐年增长，但全省几乎没有一家执行到位。**市区公路站去年确定的.单位基本支出还是2015年标准的300万元，但正式在编人员的财政统发工资就达到了570万元，基层吃饭成问题，不得不另谋他策。干线公路地方建、省里养，管养脱节的现象比较突出。地方政府更注重节省工程建设造价，而缺乏全寿命周期成本理念。在工程建设方面，“想干就没有干不成的”；在养护管理方面，“不想干还就真的干不成”。在这样的环境背景下，全省加强干线公路网集中统一管理的呼声和要求越来越强烈。

（三）事权和财权的关系问题。党的十八届三中全会要求深化财税体制改革，建立事权与财权相适应的制度。这其中，

事权是基础，也是我们在转型发展和转变职能的过程中，迫切需要说清楚、理透彻的事情。从调研情况看，基层反映强烈的问题主要有以下两个方面：一是干线公路和农村公路的事权与支出责任不匹配。干线公路事权在中央和省，但建设经费投入主要来自于县。农村公路的事权在县，但建设和养护的经费投入主要靠省。20**年底农村公路建设省级贷款余额达到127亿元，接近省补资金总投入的50%，与干线公路建设债务基本持平。同时，每年还要从汽车养路费的燃油税替代返还收入中安排6亿元左右用于全省农村公路养护，挤占了干线公路发展资金。地方在农村公路建设方面的缺位，直接带来了农村公路管养和安全保障能力不足，虽然满足了“通”的需求，但总体服务水平不高。二是对照转型发展的要求，公路养护管理经费投入严重不足。总体来看，燃油税改革后，国务院办公厅2011年的22号文没有得到很好的贯彻执行，公路养护管理经费支出受到了很大影响，省本级及部分地方的公路建设债务还本付息开始进入高峰期，压力骤增。近年来，**公路的里程、等级和标准都在不断提升，但养护管理经费投入的增长无法跟上地方需求。例如，基层反映，目前养护基价、台班定额标准太低，也远低于市政道路的养护基价定额标准，如徐州城市干线公路核定保洁费12.25—17.5万元/公里，而省局每年拨付干线公路养护经费为7万元/公里，相差近一半以上。周边的上海等地也早就把公路养护基价定额的计算单位从“公里”改成了“平方米”。再如，机械化清扫保洁造成了养护支出费用增加，很多城区段的公路养护不适合再继续套用一般路段的养护经费计量标准；高架桥养护、隧道养护、隔音屏的设置等问题也是近年来我省公路养护管理工作中产生的新情况，需要在相应技术标准、管理规范和经费支出方面做出相应保障和安排。

的基数标准。三是公路法制建设亟待加强。尽管公路法出台后，**先后颁布实施了**省公路条例、高速公路条例、农村公路管理办法等一系列地方法规规章，但基层实际执法管理工作中总是觉的公路法、公路条例靠不上、用不了。不仅公路行政执法管理缺乏更多的法律依据，建设管理体制、养护

运行机制改革后带来的大量行业监管工作，以及“十二五”以来突出强化的公共服务、应急处置等新增职能，目前还是主要依靠行政手段和计划指令来推进落实。四是公路科技创新能力有待进一步提升。公路科技创新体系和相关政策尚不健全，公路企业的创新能力、创新精神缺乏，部分研究成果质量不高，且没有转化为实际生产力。**公路网管理与服务应急指挥体系建设，起了大早、赶了晚集，与北京、广东等先进发达省份相比，有较大的提升空间，科技创新的支撑和引领作用没有得到有效发挥。

（五）简政放权和加强监管的关系问题。**公路系统从“十五”开始就步入了持续的改革和简政放权阶段。2002年的养护管理体制改革，实现了政企分开、事企分离，养护生产作业职能推向市场，向市场放权。但是，这么多年来，全省公路养护管理体制改革的进展极为不平衡，已经改制的地区，在市场主体的培育、市场规则的制定等方面，距离真正的市场化运作有很大差距。尤其是市场化改革后投入到养护上的资金未能得到切实应用，国家以税收的形式、企业以利润的形式分别拿走了部分养护资金；改革后日常养护的监督管理变得很难，遇有突发事件，企业老板“利”字当头，先谈钱再谈事。坚持市场化的改革方向，与强化公路的公益产品属性、与公路部门承担的安全监管和应急处置职能，相互之间的关系从理论上到实践中都要进一步探索和研究。当前简政放权的力度进一步加大，交通运输部已经明确，养护市场化的改革还要深入推进，我省的省管县改革、行政审批制度改革也已经初见成效，既要放权给市场，也要放权给基层。但是公路部门只放不收、重审批、轻监管的状况仍然存在，职能转变不够到位。部分地方县级公路管理机构下放之后，市、县两级公路管理机构又面临着管理脱节的新问题。

三、上述问题的原因分析

上述问题的产生，从客观上讲，是**公路交通发展的阶段性特征所决定的。**在全国率先面临公路养护管理现代化问题，

在综合交通运输体系五种运输方式中，公路交通率先面临转型发展的压力。从主观方面查找问题产生的原因，主要表现在以下几个方面：

1、宏观政策的研究和把握还不到位。党的十八届三中全会精神，以及关于进一步深化改革一系列重要讲话，是中国特色社会主义理论的最新理论成果，是指引社会主义现代化建设的总纲领。但从我们调研的情况看，全省公路系统对此学习研究不够深入透彻。一些领导干部对于之后经济社会发展、改革开放发生的深刻而显著的变化缺乏清醒的认识和正确的预判，特别是对于三中全会召开之后，行政管理体制改革、财税体制改革、行政审批制度改革等一系列重大改革对行业产生的重大影响变化，缺乏应对思维，对行业发展中存在问题的认识，还是停留在过去。

2、正确的政绩观还没有牢固确立。地方政府唯gdp论，以增长取代发展，片面追求发展的速度，忽视、甚至牺牲发展的质量，对发展中存在的问题采取回避态度。地方利益有绑架行业发展的现象。公路部门自身也有重建轻管传统思维定势，一个突出表现就是，这么多年来，我们提请地方政府、交通主管部门研究解决公路建设问题多，研究解决公路养护管理问题少。

3、对待改革的态度还不正确。改革从短期看是挑战、是压力，但从长期看，是机遇、是动力。化挑战为机遇关键在于超前谋划、主动应对。公路系统传统思维根深蒂固，遇到改革往往强调困难和矛盾。养路费改革已实施多年，但部分基层干部职工仍然有“走回头路，自己收钱自己花钱没人管”的念头。另一方面，对于行业多年发展中积累形成的体制机制深层次矛盾和问题，不敢采取改革的态度加以认真研究和解决，把改革“当衣服穿、当门面看”，没有把改革当饭吃并使之转化为发展的营养和动力，消极搪塞，缺乏担当。

4、体制和机制还不协调。城乡交通二元管理格局造成地方政

府重视城市（城镇）交通基础设施建设，而在承担区域交通的普通国省干线公路建设发展上普遍的缺位。尽管有法律法规的明文规定，明确了各级政府在公路交通发展上责任要求，地方政府缺乏落实的动力和决心。公路管理机构原则上实行“条块结合、以块为主”的模式，然而在实际工作中，工程建设上“块强条弱”，养护管理上“条不强块更弱”，束缚了全省干线公路网整体效益的发挥。

5、公路的本质属性研究还不透彻。对公路本质属性研究不透，使我们的实际工作走了不少弯路。对全省干线路网的功能定位缺乏科学界定，对于哪些是局部受益、哪些是全局受益的路网结构缺乏系统研究□s338某段收费经营权转让时卖了6000万，十年后政府回购却花了2亿多，这期间经营管理单位“光明正大”地拥有收费权。与此同时，经营单位追本逐利，对养护职责严重缺位，投入养护经费能少则少，路面破损极其严重，造成不良社会影响，教训也极其深刻。

四、**公路交通转型发展的意见和建议

前不久，国务院马凯副专题就公路养护管理体制改革问题开展工作调研，对下一步全国公路交通事业的发展提出了明确要求，即：全面贯彻落实党的十八届三中全会、四中全会精神，按照转变交通运输发展方式、加快构建综合交通运输体系的要求，坚持公路建设、管理、养护、服务、安全五位并举，坚持以问题为导向，全面深化公路体制改革，创新运行机制，强化科技支撑，完善法规政策，以实现公路科学发展、安全发展、可持续发展，为经济社会发展和人民群众安全、便捷出行做出更大贡献。结合基层的意见，建议在今后一段时间内的公路交通工作中，要着力解决好以下五个方面的问题：

应急保通和日常养护、专业养护和群众养护的关系。三是权责对等。强化普通公路公益产品属性，并按照有利于干线公路网集中统一管理的思路，明确各级政府承担的公路交通发

展职责，界定各级政府的事权以及相应的财政支出责任。在市场化改革的大背景下，界定各级公路管理机构代行政府职责履行的各项行业监管和行政执法职能，实现行政资源的集中统一配置。以两个“集中统一”实现财权和事权相匹配、机构和职责相对应。四是职权法定。树立法治思维，用法治理念和法治方式促进顶层设计的科学性。树立决策终身负责的理念，促进科学决策、民主决策，依法行政。公路管理机构履行职责全面纳入法治轨道，更多依靠法律手段而非行政手段，加强行业监管和公共服务。深化行政审批制度改革，加强事中、事后依法监管。

2、要以财权事权统一为原则，进一步理顺公路管理体制机制。这已经成为全省公路系统的普遍共识和迫切愿望。交通运输部对此也有着清醒的认识和准确的判断，已经把公路管理体制改革作为交通运输体制机制改革的重点领域和先行示范，从中央层面开始谋划推进。一方面要从**自身实际出发进一步明确管理养护和服务的事权，积极争取管理养护方面的资金。对于目前设定的公路管理养护资金计划和定额标准，与实际工作的资金需求之间的差距，提前做好全面、准确的分析和测算，建议根据车流量建立燃油税转移支付增加机制。在大规模建设时期，公路建设管理体制主导决定了养护管理体制。但是在以管理养护和服务为主的发展新阶段，公路养护管理体制应该占据更加主导重要的地位，公路建设管理体制的调整应当遵从养护管理体制改革的思路和步调。另一方面是要从“有限政府”的发展理念和要求出发，在遵循交通运输部关于公路事权划分的政策指导下，按照功能分类的理论，遵循“谁受益谁负担”的原则，对全省普通国省干线公路网进行重新梳理分类，其中主要承担区域、过境交通，连接县以上经济节点的国省道列为省级事权，由省级财政承担支出责任，由作为省级公路管理机构派驻机构的市级公路管理部门实施日常管理和养护；对列入省道公路网规划，但是主要服务于局部、地区发展和城镇化建设的公路应当列为省和县共同事权，由省市两级财政按比例分担支出，由县级公路管理部门实施日常管理和养护。农村公路因为实施主体、

支出责任和相应的燃油税替代转移支付均落实到了县级及以下政府，故事权应全部下放到县乡两级政府，省级主要负责政策引导、技术支持和行业监管。

难以有“壮士断腕”的勇气。深化体制机制改革、推动转型发展，在抓好顶层设计的同时，更好坚持问题导向，把解决问题作为改进管理、推进发展的首要举措，从内部催生改革动力。一方面在指导基层工作时，切实改变过去“下指标、提要求、搞检查多，政策引导、法规支持以及其他保障条件和措施少，资金杠杆、项目杠杆、计划杠杆用的多，技术支持、管理服务少”的做法。省厅、省局制定政策、研究思路时，要进一步加强工作调研，更多地倾听基层的呼吁和想法，使行业主管部门的话语权落地生根。同时，在行业发展重大政策、举措制定出台过程中，对**、**、**不同地区发展的差异性要予以充分考虑，统筹全省公路交通协调发展。另一方面要注重挖掘全省在改革转型发展中面临的共性问题，及时下发指导性意见，改变很多工作中摸着石头过河、八仙过海各显神通的状况。如针对养护市场化改革推进难的问题，可采取鼓励大型国有企业收购兼并养护公司的做法，进一步壮大培育养护市场主体，发挥规模效应，同时鼓励加强分类专业养护。5、要以改革创新为动力，进一步增强提升行业自身可持续发展能力。发展不是越快越好，路不是越多越好。“人走的太快了，要停下来等一等自己的灵魂。”**公路交通经过了近二十年的快速发展期，为全省经济社会发展和广大人民群众安全便捷出行做出了重大贡献。但行业的自身可持续发展能力没有顺势得到重视和加强，反而有弱化和困顿的趋势，体制、机构、职能、人才队伍、资金保障、基层建设等各个方面都面临着诸多问题。在当前深化改革、转型发展的关键档口，一要准确把握公路的公益属性，进一步深化公路管理机构职能定位研究，强化公共服务和行政执法监管职能，帮助和指导各地公路管理机构妥善处理好事业单位分类改革。二要借当前改革的契机，统一全省公路管理体制，分类推进养护运行机制市场化改革，解决目前管理体制混乱、改制历史遗留问题多的状况。三要进一步加大工作力

度，全面提升干部职工的素质素养。要围绕打造“综合管理、行政执法、专业技术”三支人才队伍的总体设想，科学设置岗位职责，合理配置人才资源。要进一步加强行业文化建设，提升行业党建水平，形成共同的行业价值认同。要面向行业，提供从业人员的准入门槛，大力推进机械化养护和专业化养护水平。同时，更加注重公路人的自身发展，拓展干部发展空间，帮助职工实现合理利益诉求，从而提升全系统干部职工的综合素质、精神状态以及整个公路交通行业的凝聚力、向心力和战斗力。公路交通转型发展任重道远。我们深知，世界上“没有比人高的山，没有比脚长的路”，只要我们坚定信心、开拓创新，合力同行、务实奋进，就一定能开创公路交通更加辉煌的明天。

交通行业研究报告篇二

20__年是“十二五”收官之年。一年来，全县交通运输系统克服重重困难，积极适应“新常态”，主动担当敢作为，全县交通运输工作全面推进、亮点纷呈，为“十二五”交通运输发展划了一个圆满的句号，为“十三五”发展进一步奠定了良好的基础。先后被市委表彰为“十佳片区帮扶先进单位”，被县委县政府表彰为机关绩效管理综合先进单位和重大项目、策应扶持、信访稳定、文化建设、依法治县等5个单项先进。

(一)交通基础设施建设快速推进。20__年交通运输局承担全县重点工程11项，为民办实事1项(农村公路提档升级)，年度总投资9.47亿元。其中，330省道泗洪段投资5200万元，完成年度计划100%;121省道宿迁双沟至靳桥段投资2亿元，完成年度计划的166.67%，在建的重岗至双沟段已具备通行条件;窑河大桥及接线工程，新建桥梁主体结构已完成，具备通行条件;省道245在建a标6.4公里，已具备通行条件;省道245与宁宿徐高速互通工程于20__年9月9日正式投入运营;县道桥梁改造工程年庄桥、芦沟河桥、康庄北桥，已全部通车运行;古徐

大桥全面建成，并于20__年12月28日正式通车。新建宁宿徐互通至上塘镇垫湖村连接线完成投资6000万元，为年度计划的100%;330省道跨溧河洼特大桥及接线工程于20__年12月10日正式开工建设。

(二)招商引资工作成绩明显。20__年，我局继续将招商引资工作放在突出的位置加以推动和落实，通过提高外出频率，保证系统内每周都有人员外出招商，及时捕捉招商信息，此举被县招商引资领导小组给予通报表扬。20__年，我局成功引进工业项目2个，分别为投资600万元的泗洪永得利电厂和总投资5000万元的泗洪奥踏鞋业有限公司。

(三)交通行业管理有力有序。运管部门：以运输市场管理为抓手，加大对无证经营行为的打击，强化客运站和危险品运输企业的监管，进一步规范运输企业经营行为，不断提高运输行业服务水平，确保长途班线，城市、城乡、镇村公交，出租汽车等企业规范运营;全力做好创建国家卫生县城及省级文明城市复检涉及交通运输管理各项工作，被县委、县政府表彰为“创建国家卫生县城优秀组织单位”。公路部门：围绕“十二五”干线公路迎国检工作，努力保障公路通行环境，全年公路巡查总里程41832.8公里，清除非标93块、摊点87个、违法堆积物1849.5立方米;处理路产案件32件，收取路产赔(补)偿费23.62万元;加大科技治超投入，建成245省道朱湖工区车辆动态称重检测管理系统，全年查处超限车辆812台，卸驳载20701.1吨，收取罚没款189.32万元。海事部门：认真落实“四项监管措施”，全年共出动海巡艇590航次，巡航时间2360小时，巡航里程22600公里，全年监督客船、渡船进出港550艘次，安全护送旅客68000余人;成功救助遇险船舶28艘，救助遇险人员70人，为船民挽回直接经济损失150多万元;对全县5家航运公司分别进行安全监督检查4次，查检率为100%;认真开展船舶生活污水防污改造活动，20__年9月底前对全县符合条件的25艘船舶全部改造到位。航政部门：以宣贯《航道法》为契机，认真实施宣传标牌工程，在徐洪河、顾勒河入湖口、洪泽湖西线航道濉河节制闸上下等处设置宣传牌7

块;积极做好洪泽湖西南线和北线航道建设环境保障工作，努力推进湖区工程涉及养殖户的围网拆除工作;投入12万元购置智能一体化航标灯器，对湖区20座老化分体式航标灯器予以更新。运政稽查：全力维护运输市场秩序，全年共查处各类违章车辆1089辆次，其中查处旅游车、“串线车”擅自组客从事班线经营156辆次，无危险品运输资质11辆次，擅自改装、不按批准的客运站点停靠、不按规定的线路行驶、砂石运输车辆抛撒滴漏等违章行为147辆次，共处罚款200.53万元。维修行业管理：加快“江苏快修”“绿色汽修”业发展，创建省级企业2家;认真完成全县中高考接送车辆的安全检测把关任务;整合驾校资源，推进实施驾培行业“联合经营”模式;教练车在全市率先全部安装使用“gps”监控系统，并首先实施教练车“油改气”工程，同时对驾校破旧的28辆教练车及时进行清理和更新，全面提高教练车档次。质监站：克服人少、事多等实际困难，全年对在建2个交通重点工程(窑河大桥、古徐大桥)、54个农村公路提档升级项目开展7次质量督查检查;对已完工项目开展6次交工前工程质量鉴定，取得了良好的效果。20__年，我局还充分利用“互联网+”等现代化科技手段，不断强化对关键节点的监管，进一步完善对营运车辆卫星监控设备使用管理，加强相关部门的信息共享，严格执行“三关一监督”督促汽车客运站严格执行“三不进站六不出站”的规定。对全县所有“两客一危”企业、公交企业建立了动态监管平台。针对交通水上安全，加大对乡镇重点渡口的实时监控，分别在四河乡杨台渡口、双沟镇双沟渡口、天岗湖乡张咀渡口和朱湖镇杨厂渡口安装了视频监控，建立了手段科学、信息流畅的现代化行业管理模式。

20__年，洪汽公司、路畅公司、工程处、港务处等经营单位攻坚克难，均较好地完成了既定的目标任务。

(四)全系统安全形势平稳可控。全局上下能够严格按照安全生产“党政同责、一岗双责、齐抓共管、一票否决”和“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的总体要求，层层落实安全生产目标责任制。全年集中

组织安全检查116次，检查企业473家/次，关闭取缔4家存在重大安全隐患企业;全年共排查安全隐患1170起，已整改到位1164起。

(五)从严治党，发挥党委政治核心作用。认真贯彻党的路线方针政策，深入学习贯彻系列讲话精神，围绕全县经济社会发展大局，结合交通工作实际，从严从实抓好党的建设。年初，局党委单独印发了《关于加强基层党组织建设的通知》，通过加强支部建设、规范党小组设置、完善党员信息管理，加快推进基层党建工作目标化、序时化落实。在“书记项目”“党员先锋示范岗”“党员组织关系排查”等方面均取得了显著成效。切实加强党风廉政建设，全年共组织纪检和重点工作督查42次，查处违规违纪人员21人。其中责令违纪人员写出书面检讨16份，完成纪律审查案件5起，给予党内警告人员3人，开除党籍2人。

(六)超前做好“十三五”交通综合运输体系规划工作。以“心向大海、接轨上海、融入沿海、联江通海”四海战略为核心，积极融入“长江经济带”“一带一路”和“淮河经济带”，立足泗洪实际，挖掘发展潜力和资源优势，巩固公路成果，实施县道三年改造提升项目、农村公路提档升级工程;科学谋划铁路;做足、做优、做透水运。

交通行业研究报告篇三

按照市运管局（渝道运发[]166号）文件要求及区运管处机关工作部署，我校结合本单位实际，对我校安全服务质量信誉逐项自查，现将有关情况自查如下：

我校位于xxx□培训许可级别为驾校二类。我校有运管处批准的城内xx路训练场。教室及展示室，拥有电化教学设备，其它相关教学设备及培训设施功能齐全，使用正常。尤其对培训场地的管理和维护较为严格，配有专门的场地维护管理员，制定和完善了相关场地管理和使用规定。今年驾校招生培训

规模与培训场地规模基本保持平衡态势，驾校现有的培训场地完全能够满足学员培训需要，所以全年无一例场外“摆摊设点”及其它不规范的培训行为发生。

我校在xx和xx设招生点，招生点办公设施设备齐全，各类证照、制度及相关报名培训信息内容全面，制作规范，一目了然。驾校历来以诚实守信，规范经营为原则，截止目前从未在办公场所以外设立任何招生点和报名点，今后如有增设的需要再履行相关的报批手续。我校严格按照《机动车驾驶员培训机构资格条件》建立管理制度体系，并认真贯彻落实。我校对档案管理做到认真负责，建立健全学员档案，建立健全教练车档案，建立健全教练员档案，建立健全投诉台账。我校按时、准确向辖区运管机构报送月报表和年度报表。我校定期开展员工安全教育，完善安全管理基础台账；我校定期开展安全检查，随时消除事故隐患；严格落实事故报告制度，加强学员素质教育，以增强安全法制观念，提高安全驾驶技能，有效杜绝重大道路交通责任事故。

我校严格遵循守法经营、诚信服务、信誉之上的理念。严格要求驾校工作人员及教练员遵守职业道德规范，热情周到服务好每一位学员。严禁教练员以各种名目向学员收取费用，索取、收受学员财物。

通过自查，我校在基础管理、经营行为、优质服务、素质教学、安全生产、管理水平、履行社会责任等方面进行了综合自检自查。随时接受运管处安全服务质量信誉考核。

交通行业研究报告篇四

岚山交通局自被确定为县级文明交通行业以来，以文明交通行业建设为总抓手，创新机制，务实进取，认真开展两项争创活动，健全交通管理体系，构建大交通格局，交通“窗口”建设取得明显成效，从而有力地推动了交通三个文明建设的快速、健康、和谐发展和“平安文明岚山建设”的进展，

实现了交通事业大跨步前进的良好局面。10月9日至10月17日,局行风督查组按照市交通局人事科要求和《交通工作千分制量化考核标准》，对全局机关科室、各交通管理所和交通稽查站进行了文明交通行业工作自查。现将有关情况报告如下：

一、今年来的’文明交通行业建设工作

（一）创新机制，狠抓管理，文明交通行业建设成效明显。

为抓好文明交通行业建设，局坚持以人为本，建章立制，强化管理，不断加强队伍建设，队伍整体素质有了较大提高，交通行业文明再上了一个台阶。一是狠抓教育培训。春节过后，聘请教官，组织军训，开展思想纪律作风整顿。全年每周五下午为政治业务学习时间，择时请市局领导、法院、检察院领导进行专题授课，组织行政执法培训班；二是狠抓制度建设。制定出台了《交通工作千分制量化考核方案》、《交通工作管理规范》、《交通工作管理规范处罚规定》等各类工作规范，建立健全了一整套交通人和事的制度规范，并与各科室、站所层层签定了社会治安综合治理、交通安全生产、交通行政执法等七方面的责任状，制定了具体奖惩考核制度和措施，以制度约束人；三是狠抓督查落实。行风督查队每月定期不定期检查督查，检查结果全局通报，发现问题限期整改；四是狠抓奖惩兑现。把检查考核结果与经济政治待遇挂钩，定期兑现，奖优罚劣，奖勤罚懒；五是狠抓外部监督。实行政务公开，增强执法透明度。统一规范了政务公开栏、监督台和意见箱，向业户公开了执法程序、执法标准和监督举报电话，对来信来访及时答复。局还在社会各界聘请了36名义务监督员，定期召开座谈会，监督交通执法行为；六是设立“和谐交通奖”。从刑事治安、规章制度、公路“三乱”、安全生产事故、同志之间的团结、家庭和睦等多方面规范全员，各所、站、科室同志们之间相互监督，相互提醒，只要有任何一人发生文件规定的问题，即取消该单位全员“和谐交通奖”，以此增强全员大局观念、团队精神、责任意识。

（二）文明执法，热情服务，行业文明形象大幅度提升。

进一步简化了办事程序，精减审批事项，全方位推行政务公开，实行透明服务、文明服务、便捷服务。建立完善执法监督体系，统一制作了政务公开栏、监督台和意见箱，定期召开监督员座谈会和业户座谈会。树立优质服务品牌，推行服务承诺和首问首接责任制，各服务窗口不休节假日，全年365天值班，业务随接随办，效率大幅提高。1至9月份，行政审批中心交通“窗口”持续保持“红旗窗口”荣誉。深入开展文明窗口竞赛、争创文明单位、出租车星级管理，以及“青年文明号”、“巾帼建功”等多项文明创建活动，交通行业文明建设内容丰富、成果丰硕。

（三）务实进取，扎实推进，以较好业绩展现行业文明。

——全力推进公路建设，交通重点工程进度可喜。上半年我们全力抓好了四大重点工程建设，以此提升交通建设品牌。一是稳步推进疏港大道西段工程。该工程是我区构建临港大工业基地，增强岚山港口集疏货运通过能力，构建岚山城市路网框架的重要交通枢纽，全长12.5公里，概算投资1.2亿元。工程于今年3月1日正式开工建设，我们克服种种困难，保质量，赶进度，目前除1公里山体路段正在挖弃处理中，其余路段正在摊铺沥青。全线共完成路基挖方150万方，填方36.1万方，修大桥1座，中桥6座，小桥及各类涵洞36座，12月12日已全线通车。该工程已成为岚山单项投资最大、施工难度最大的道路建设工程，其中后合庄水库大桥是目前岚山长度、跨度、投资等均为最大的大桥，西辛兴公铁立交桥为全市单跨最大、技术含量最高的大桥。二是圆满完成南沿海公路岚山段建设任务。南沿海公路岚山段长10公里，占全线的1/3，工程总投资1.4亿元。我们在起初就树立了出精品、争第一的思想，在做好集中清表、依法招投标等前期准备工作的基础上，严把工程质量，全力推进工程进度，去年底路基工程在全市率先完工。同时，全力争取市指挥部增设了岚山首座立交桥——龙王河立交桥。全线共完成路基填筑各类碎石及土

方103.6万立方米，粉喷桩、碎石桩共32万米，实现投资5566万元。在南沿海公路建设过程中，我局的各项工作一直走在全市最前列，特别是清表工作、查处非法建设、工程低价招标法、工程变更五家会签等做法，为全线做出了示范，在全市推广。7月5日，市交通局开始路面硬化，目前全线已通车。三是青赵线、日夏线县道改造工程全线竣工通车。日夏线、青赵线老油路病害严重，路面多处破损，需要罩面大修处理。年初区委区政府将青赵线、日夏线的改造建设列入了区重点工程项目。交通部门科学论证，从两线长远规划的实际出发，对青赵线、日夏线实行分段改造，全线改造宽度8米，乡镇驻地根据实际适当加宽，两线总投资2300万元。其中争引省、市资金1200万元，其余缺口明年分期偿还。7月18日两线改造工程开工建设，10月19日，两线正式通车，辖区县道硬化改造任务全部完成，区内县道等级大幅度提升。四是抓好农村公路扫尾和桥梁工程建设。今年共向省厅争取农村公路改造项目16条、43.6公里，大中桥涵50座、3468延米，预计投资5276万元。

交通行业研究报告篇五

当前和今后一个时期，是我国改革发展和我县加快经济建设的关键时期，也是推进交通科学发展的重要战略机遇期。

近年来国家对固定资产投资继续增加，公路里程增长速度加快。高速公路建设受土地政策影响，呈现东放慢、中加快、西起步的局面。而受融资能力影响，国省干线公路发展平缓，没有大的起伏。农村公路建设主要依靠地方政府投资，增长速度较快。同时，汽车保有量继续稳步增加，公路客运量增长较快，主要归功于农村公路建设使公路的连接性进一步完善，网络性进一步提高。但受运输成本较高及铁路运输发展等影响，公路货运量出现了一定程度的下滑。重点项目建设、农村公路建设和创新型行业建设是整个行业关注的三大热点。特别是对农村公路的关注，已从大幅度增加车购税对农村公

路建设的投入、鼓励自投自筹等农村公路投资问题，发展到更加重视农村公路管养，以及发展农村公路客运、渡改桥等全方位的农村公路工作。

从总体上来看，我县的交通行业发展较快，但与周边地区相比，发展速度还是略显较慢，我县农村公路建设在全市各县（区）排名第三位，行政村公路硬化率与“十一五”规划的要求还有很大差距，道路运输和水上交通安全管理保持较好，在全市名列前茅。

一要适应经济社会发展对运输的`新需求。党的十七大提出，要坚持扩大国内需求特别是消费需求的方针。随着进一步拓展国内消费市场特别是农村消费市场，提高外向型经济水平，物流、人流、信息流将更加活跃，安全、经济、可靠、高效和舒适、便捷、个性化的运输需求更加明显。交通运输要适应经济社会日益增长的新需求，实现规模、速度与质量、效益的协调发展。