

最新交通运输调研报告(模板5篇)

报告材料主要是向上级汇报工作,其表达方式以叙述、说明为主,在语言运用上要突出陈述性,把事情交代清楚,充分显示内容的真实和材料的客观。报告的作用是帮助读者了解特定问题或情况,并提供解决方案或建议。下面是小编带来的优秀报告范文,希望大家能够喜欢!

交通运输调研报告篇一

为切实抓好精准扶贫工作,按照县委县政府的安排部署,我局深入包抓帮扶的xx镇崔黄村和郭庄村开展精准扶贫调研活动。现将调研情况报告如下:

崔黄村位于xx镇西北部,辖7个村民小组,现有590户2231人。耕地面积2880亩,以葡萄种植和小麦、玉米种植为主导产业。

郭庄村位于xx镇中西部,辖6个村个村民小组,现有341户1371人。耕地面积3078亩,其中978亩承包给当地企业种植葡萄,剩余2100亩以小麦、红薯、杂果种植为主导产业。

按照“大走访、大排查、大清洗”活动的安排,我局共派驻两个工作队分别对崔黄村和郭庄村进行地毯式排查走访。目前,崔黄村共590户,走访492户,剩余98户;长期在外务工和人户分离113户。郭庄村共341户,走访341户;长期在外务工和人户分离30户。

(一)因学因灾因病致贫现象严重。一是教育成本过大。目前国家已免去了义务教育阶段的主要费用,但就读高中、大学阶段的贫困学生家庭负担仍然相当重。一个高中生每年需支出近万元,有些贫困户家庭往往为了孩子上学负债累累。二是在贫困户收入来源中农业收入所占比重过大,缺乏抗风险能力。一旦遇到干旱等自然灾害,收入便大幅下降,迅速

返贫。三是家庭收入主要靠劳力。一遇到家庭中有大病或慢性病的，既要支出高额医疗费用，又减少了家庭收入，这一增一减，对于贫困户家庭无异于雪上加霜。四是遗传病导致贫困是顽疾。在调研中发现，郭庄村一户因智障遗传导致该户5口人存在不同程度的智力障碍，无劳动能力。

（二）基本种植业产值不高，收入水平低。多数群众是从事第一产业的农户，家庭经济收入主要依靠小麦、玉米等传统种植业，这些种植业投入多、产出少，附加值不高，费力不挣钱。再加之，收入主要靠人工劳力，大部分群众缺技术、缺资金、缺门路，日常生活比较艰难。

（三）受教育程度低，脱贫致富意识薄弱。农村贫困人口多数为初中以下文化，相当一部分贫困人口思想观念陈旧，传统小农意识根深蒂固，思维方式和行为方式落后。生活上往往靠帮靠救济，脱贫意识极其薄弱，缺乏自我发展的能力和动力。

（四）地理位置偏远，自然环境条件差。调查发现崔黄村北邻北仲山，属我县旱腰带偏远村，距离县城较远，信息相对闭塞，居住环境较差、资源贫乏。年轻人以外出打工为主，村内以留守儿童和空巢老人为主，留守儿童的.教育和空巢老人的养老问题令人堪忧。由于务工子女收入低，又要供养学生，不仅敬奉父母的生活费很少，而且很少回家探望，致使留守老人经济能力非常微弱。

（一）准确详细摸底筛选脱贫户。对包扶村、组、户进行详细摸底调查，全面精准掌握包扶村情、户情，在原有贫困户识别的基础上，对贫困村、贫困户再核查再识别，不留死角，彻底摸清贫困村以及贫困户的底数，把“真贫”挑出来，把确实需要扶持的、能够扶持的贫困户精准筛选出来。

（二）制定措施解决如何帮扶问题。根据村情户情，逐村逐户量身定制帮扶措施，明确帮扶责任人、帮扶任务、标准、

措施和时间节点，做到号准病脉、开好处方、抓出良药，提高帮扶工作的针对性和实效性。

（三）紧贴实际制定脱贫规划。在深入掌握村情、扶贫对象情况的基础上，结合“一村一策、一户一法”政策要求，做好包抓帮扶村的精准扶贫下步工作。结合交通运输工作实际，从加强道路交通等基础设施建设入手，改善农户生产生活条件。

（四）加强教育培训，提高产业技能。联系组织各种短期技能培训，培训以当地主要产业的管理为主，增强学习的针对性和实用性。同时对当地懂技术、有经验、能力强的致富带头人，要鼓励他们积极引导帮扶贫困农户学经验、学技术，带领大家共同致富。

（五）加强各项保障政策，减轻农户负担，提高抗风险能力。同镇政府协调沟通，把教育、医疗、社保、保险等优惠政策及时宣传到每村每户每个人当中，使贫困户在勤工俭学、助学贷款、合作医疗、大病救助、灾害救助等方面享受优惠政策，减轻农户经济负担，减少因学因病因灾致贫返贫现象的发生。

交通运输调研报告篇二

引导语：调查报告的调查目的要明确我们进行调查研究，从根本来说，就是为了掌握实际情况，有助于制定和执行正确的方针政策，树立先进典型，批判错误的倾向，使我们各项工作沿着正确的方向前进。今天，小编为大家整理了关于交通运输调研调查报告范文，欢迎阅读与参考！

铁路是国民经济发展的重要基础设施，铁路专用线是企业连接铁路的桥梁和枢纽。如何加快铁路专用线运输工作健康发展，带旺一片土地，富活一方经济，已成为我市当前经济建

设思考的重大课题。加快铁路专用线运输工作，是促进国民经济良性循环和社会就业的重大举措，有利于加快货物流通，扩大企业有效需求，为经济发展提供持久的动力，对于促进市场经济发展具有极为重要的意义。

上个世纪60年代初，随着娄邵铁路正式通车，我市建成了第一条铁路专用线邵阳石油站铁路专用线。后历经50多年发展建设，全市共建成了20余条铁路专用线(含专用铁路)。20**年后因企业改制，个别专用线合并或停用，现我市共有合法审批手续的铁路专用线19条，其中在我市双清区16条，邵东县2条，大祥区1条。目前在双清区经营这16条铁路专用线的企业(单位)有19家，总占地面积约2376余亩；铁路轨道31条，总长度17.13公里，有效长度8.27公里，占地面积在300亩左右；拥有大小货场48个，仓库面积27.27万平方米，职工4202余名，装卸人员约800人。铁路专用线距离车站最远的为三七五专用线，距离为7.97公里；最近的是六三三专用线，距离为605米。轨道最长的铁路专用线是中央储备粮邵阳直属库专用线(共用)，其轨道数为2条，有效长度为1.13公里，专用线末端距离车站3.47公里。

我市铁路专用线承载着全市工、农业生产基本资料的运输重任，对经济发展建设起着重要的支撑作用。铁路专用线经营运输的货物种类繁多，送出的货物有非矿、矿建、金矿、粮食、化肥、鲜活、食品、纺织品、纸浆、木材、工业机械、农副产品、文教器材、日用百货等十余个品种近百种产品；运进的货物有成品油、润滑油、沥青、钢材、矿建、水泥、木材、棉花、化工、工机、文教、非食用植物油、粮食、食品、皮棉、鲜活、饮食品、纸及纸制品等二十余个品种上百种产品。据不完全统计，铁路专用线承载着全市95%以上尿素、钾肥、成品油、润滑油等基本生产资料和60%以上的饲料、钢材、棉花、纸浆等原材料的运输任务。我市大型企业湘窖酒业的酒精原料、酿酒的粮食等全部是通过铁路专用线运输的。据统计，20**年市区货物运输总量经估算大约为1500万吨，铁路专用线运输总量近140万吨，铁路货物运输仅占比重只有

约10%，铁路运输总营业额7000余万元，税收近230万元，铁路运输业在我市运输业乃至经济建设中具有巨大的发展潜力。

随着交通事业的快速发展，公路远比铁路发展快。受公路运输的冲击，我市铁路运输业发展的市场逐渐缩小，铁路专用线在经营中所面临的各种矛盾也日渐突显。

(一)企业缺乏集聚力。各铁路专用线产权单位基础设施建设投入少，配套差；装卸独家经营，手段落后；与外界连接的公路建设滞后，大部分属于乡村道路，路面质量差，且断头路多；环卫设施及消防设施不足；站场建设发展缓慢，聚集和辐射能力不强，吸纳剩余劳动力、集聚运输业务的能力低，与其它运输行业发展不平衡还很严重；运输业务办理程序繁杂、中间环节多、中转时间长；运输发展特色不明显，应有的凝聚力、感染力没有充分发挥出来。

(二)产业缺乏拉动力。上世纪九十年代，我市是全省重工业基地之一，有一大批企业因产业的发展带动着邵阳工业的发展，拉动了铁路专用线运输的繁荣。随着经济体制改革的不断深入，这些企业因产业结构调整不及时，企业本身创新能力低、产业链条短、没有全国或全省知名品牌产品，结构性矛盾明显，市场经济发展空间受到制约，无法形成特色工业主导产业，产品销售不出去、源材料运不进来，加之落后的区位条件，糟糕的投资环境，使得我市工业经济日益边缘化。铁路专用线运输寄生于产业，企业停产难以为继，形成铁路专用线面临冷落的尴尬局面，严重制约了铁路专用线运输业的发展。

(三)规划缺乏制约力。铁路专用线运输在规划与管理上投入精力少，具体运输业务规划不细，科学性不强，没有把整体规划与局部规划、产业规划、运输发展规划有机结合起来。规划建设只是对“自发无序”建设的改进，缺乏协调统一的规划指导和调控机制，专用线企业间、铁路部门间、其他运输行业间在运输发展、基础设施建设、资源利用等方面，都

不同程度地存在行业趋同、相互打压、资源浪费等问题，严重影响了运输业发展的整体效应。一些铁路专用线经营户规划约束力弱，经营随意性大，为争取货源，不计成本降低价格。铁路部门俗称“铁老大”，办理运输手续繁杂，费用高，服务难到位，货物停靠存在随意性；专用线维护独家经营，成本高，专用线企业负担重。

(四)政策缺乏推动力。

一些制约铁路专用线运输发展的政策措施没有及时加以调整，对与发展要求不相应的政策规定没有适时完善，有些已经出台的措施没有认真落实到位。当前有三大问题制约了铁路专用线运输业的发展。一是专用线属性不同制约了政策的统一规划。18户经营铁路专用线的企业属性不同，有属国有(或国有控股)，有属集体所有，还有民营的，无法出台合理的政策实施有效的指导与帮扶。二是体制问题捆住企业手脚。国有性质的专用线企业吃大锅饭的思想严重，难以拿出有效的资金进行技术改造，无法自主灵活应对市场，致使运输业务日益萧条。三是经营理念落后制约了铁路物流的发展。各铁路专用线企业座吃山空的思想严重，一些专用线企业从事单一的运输业务，不能积极主动地开拓新市场，运输业务无法实现多元化发展。

根据统计数据，我市城区内的铁路专用线年运输量一般在200万吨左右，近年来有下降趋势，仅占市区物流运输总量的百分之十几，但铁路专用线所发挥的作用却不可忽视，而且影响到我市经济建设的方方面面，现阶段来说，拆除城区铁路专用线利远小于弊。

(一)拆除赔偿成本高。城区铁路专用线轨道总长度为17.13公里，仅以每公里赔偿金额3000万元计算，光铁路专用线线路的赔偿费用就超过5亿元，加之货场、仓库等各类设施的赔偿和职工安置等各类费用，总赔偿金额将达12亿元左右，这对我市的财力是一个巨大的考验。另外，与企业进行谈判也将

是一个艰难的过程，届时将消耗不少的人力物力和时间。

(二)对工、农业生产影响大。我市铁路专用线承担了如宝兴科肥、海纳化工、东信棉业、华力棉纺、立得皮革等一大批规模以上工业企业原材料及产品的运输任务。如宝兴科肥每年通过铁路专用线向外地发送销酸氨、碳酸氨等产品3万吨左右，占到了全厂生产总量的30%，到2014年宝兴科肥二期投产后年生产量将达到30万吨，铁路发送量将达到20余万吨，占到其生产总量的70%。同时，铁路专用线还承担了我市农资化肥和成品油的运输重任，每年要通过铁路运进尿素、钾肥等各类农资化肥16万吨左右，占全市农资化肥总量的85%；中石化、中石油两公司每年通过铁路运进成品油近60万吨，关系到全市九县三区所有机动车辆和内燃机的正常运转。

(三)不利于我市“两型社会”的建设。我市是个典型的内陆类城市，即没有便利通畅的水运、也没有快捷高效的航空，如果不发展铁路运输，那么剩下的就只有高价格、高污染的公路运输了，这与建设环境友好型与资源节约型的“两型社会”要求及不协调。因此，保留铁路专用线，重新整合铁路专用线企业经营资源，是促进我市物流多元化，服务我市社会经济建设，加快“四化两型”建设的重要内容。

(四)短期内不能实现城市新的发展规划目标。我市铁路专用线集中在市区东北方向，这一区域也是我市的老化工区，不同程度制约着城市向东北沿河区域发展。如果要在这一区域进行商住开发，就必须把整个老化工区进行搬迁，而这在短期内也是难以实现的。因此，单独拆除铁路专用线并不能从根本上解决城市向东北沿河发展的目标。拆除铁路专用线必须与搬迁我市老化工区同步进行才能实现城市新的发展规划目标。

五、对策与建议

交通运输调研报告篇三

市道路运输管理局是隶属于市交通运输局的参照公务员管理的正科级事业单位，财政全额拨款，核定编制71人，实际在编61人，由法定授权的实施道路运输管理的执法单位，共有执法车辆11辆，其中交通厅配备执法标志车1辆，执法服装全员配备齐全。

我局实际在编61人，取得正式执法证件的60人，人员来源大部分是解决的政府安置人员内部职工子女和部分军转安置、其他单位外调人员，学历结构为大学本科11人，大专49人，中专1人，专业多为法律和交通运输管理专业为主，年龄结构35岁以下有8人，35-50岁有49人，50岁以上4人。

我局自20xx年至今一直未新进人员，而20xx年以前进入的人员少量是军转安置人员，大部分是解决政府安置对象和内部子女，导致人员素质参差不齐，年龄普遍偏大。自20xx年被纳入参照公务员管理的事业单位后，进人用人都是按照人社部门的相关规定进行公开招考，现有执法人员的评价、考核、奖惩、选拔工作都是严格按照公务员、工勤人员的年度考核、奖惩的有关规定进行的。

我局的执法人员和执法证件都已经实现了信息化管理，在道路运输行政处罚案卷的信息化管理方面还未完全到位，由于应用软件程序的问题和实际办案人员在路上现场执法时没有相应配套的设施设备来完善处罚案卷的信息化录入，而导致该项工作的不全面。

由于行政执法的特殊性和现在行政执法面临的大环境，让我们不得不加强交通运输行政执法的体制创新和队伍建设，不断完善学习考核机制，按照“三基三化”的要求，切实加强基层队伍的职能化建设，规范落实基础管理制度的建设，提高全局执法人员的执法素质和水平，强力推进信息化建设进程，学习规范计算机操作技能，为规范执法提供强有力的技

术保障，开展部门配合、部门联动，以提高我们行政执法的力度，也能较好地改善执法难、取证难的现状，切实增强服务意识，面对广大的经营业户，要求全局执法人员将全心全意为人民服务这一宗旨付诸于实际的执法和管理工作中去，杜绝门难进、脸难看、事难办的现象。

由于现行的管理体制中还缺乏应有的激励机制，一个部门干好干坏一个样，导致影响大家的工作热情和积极性；由于执法力度不强，执法人员的水平再高，执法难、取证难还是一个没有根本解决的老大难问题。

随着社会的进步，随着法制进程的不断推进，应从严规范规范我们的行政执法队伍，严把准入关，加强业务学习和素质教育，提高执法队伍的整体水平，结合实际，不断完善信息化管理进程，增强各执法人员在实际执法工作中的操作性。

交通运输调研报告篇四

为进一步规范交通运输行政执法工作，提高交通运输行政执法水平，全面推进交通运输依法行政，根据《xx县人民政府法制办公室关于做好行政执法专项监督检查准备工作的通知》要求，我局围绕检查的主要内容和范围，开展了规范基层行政执法行为专项监督检查工作，并认真开展了自查自评。

交通运输局是xx县人民政府主管交通运输工作的行政部门，是法定的行政执法主体，交通运输局道路运输管理站、交通运输局公路工程管理站、交通运输局农村公路建设和养护站是法律法规授权的执法机构，（《中华人民共和国道路运输条例》第七条国务院交通主管部门主管全国道路运输管理工作。

县级以上地方人民政府交通主管部门负责组织领导本行政区域的道路运输管理工作。

县级以上道路运输管理机构负责具体实施道路运输管理工作。

《中华人民共和国公路法》第八条国务院交通主管部门主管全国公路工作。县级以上地方人民政府交通主管部门主管本行政区域内的公路工作；但是，县级以上地方人民政府交通主管部门对国道、省道的管理、监督职责，由省、自治区、直辖市人民政府确定。乡、民族乡、镇人民政府负责本行政区域内的乡道的建设和养护工作。县级以上地方人民政府交通主管部门可以决定由公路管理机构依照本法规定行使公路行政管理职责。

在法律层面上均具备行政执法主体资格，并按照法定权限范围内履行职责，不存在重复执法、多头执法情况。

交通运输行政执法主要为运政执法、路政执法、港航执法三大类，法定的行政职权分为行政许可、行政处罚、行政强制和交通运输行业行政监督检查。目前，我局交通运输行政执法人员通过培训考核均取得交通部和河北省省行政执法证，具备行政执法资格。在从事交通运输行政执法工作中，严格按照行业执法规范，开展交通运输行政执法活动，切实做到依法行政、文明执法。并按照法定职能，强化道路运输、公路建设与养护管理，依法打击交通运输违法违规行为，切实做到依法履行职责，认真落实责任。此外，根据县法制办

《关于印发开展行政执法三项制度自查工作实施方案的通知》要求，落实了行政执法公示制度、执法全过程记录制度及重大执法决定法制审核制度，确保了交通运输行政执法阳光透明。建立健全了《行政执法责任制》、《行政执法公示制》、《行政执法监督制》、《行政执法错案和执法过错责任追究制》、《行政执法全过程记录制度》等制度，并将制度执行情况列入年度目标管理综合考评内容，发挥了交通运输行政执法制度的保障作用，有效地维护了行业稳定，促进了行业发展。

在实施交通运输行政处罚和交通运输行政许可等交通运输行政执法工作中，局属执法单位严格按照《交通行政处罚程序规定》、《行政处罚法》、《行政许可法》等法律法规要求，

依法履行职权职责，落实告知义务。同时，按照《河北省行政许可、行政处罚案卷评查标准》规定，结合政府法制部门的要求，对交通运输行政执法文书进行清理规范，确保了交通运输行政执法文书的规范化与合法化。

为有效控制交通运输行政处罚自由裁量权，依据《河北省交通运输行政处罚自由裁量权执行标准》，依法进行交通行政处罚，保证了交通行政处罚幅度合理合法。在办理交通行政处罚案件工作中，坚持层层把关、责任到人的原则，一般案件由承办部门上报分管领导审查，再上报至主要领导审批后作出处罚决定。重大案件均须上报局主要领导审核，在进行集体研究讨论后作出处罚决定。

对有关行政执法人员，根据年度考核情况或过错形式、危害大小、情节轻重，给予批评教育、离岗培训、调离执法岗位、取消执法资格等处理。对在交通行政执法工作中损坏交通形象、造成恶劣影响的案件，除追究当事人责任外，还要追究有关领导的责任。近几年来，我局没有出现任何违反行政执法责任制的单位和执法人员。

虽然，在上级行业主管部门和政府法制部门精心指导下，我局交通运输行政执法工作取得了一些进步，但与建设法制社会、推进依法治国的总体要求相比还存在一定差距，也存在一些问题：

- 1、办理交通行政处罚案件时收集证据的能力和取证种类仍有不足。案件调查阶段执法人员在取证时往往只是给案件当事人做一些简单的询问笔录和拍摄现场照片，以置于办理的行政处罚案件很难形成一个强而有力的`证据链，降低了所取得证据的说服力、证明力。

- 2、询问笔录过于简单、询问当事人时缺乏技巧。在制作询问笔录的过程中一些同志制作的询问笔录虽然已经能够反应出案件当事人的违法行为，但是有些地方还不够细致，另外在

遇到被询问人不配合我们的查处工作时，我们询问的技巧仍然缺乏，询问笔录存在漏洞。

3、行政执法三项制度落实工作涉及面广、工作量大，在推行三项制度方面还存在一些问题，如：现场移动执法系统使用频率偏低；现场执法过程影像记录不规范，执法记录仪操作知识欠缺；重大执法决定法制审核时法制人员自身法律知识有所欠缺等问题。这些问题都将引起我们高度重视，并在今后的交通运输行政执法实践中认真予以解决。

交通运输调研报告篇五

根据县委、县政府主要领导对地税局《发展交通运输物流业服务定远崛起》调研报告的批示，交通运输局党组对此十分重视，及时安排人员对我县交通运输物流业发展情况进行了调研，现将调研情况报告如下：

自20xx年至20xx年期间，交通部门为了培植交通规费费源，先后发展了36家货运公司，拥有大、中、小型货车3272辆，运力70263吨；社会车辆2293辆，运力7401吨。这些公司的成立，既发展了我县交通运力又促进了我县交通规费的征收，同时还便于安全管理。20xx年前，全县每年征收交通规费不足500万元，到20xx年全县年度征费额已突破20xx万元。在安全管理上，对车辆的年审、检测、维修、保险等均有公司负责督促帮办，由运政管理机构在年审、办证、检查时把关，安全教育由运政管理机构抓公司企业，企业负责教育到每位驾驶员及业主。

随着东向发展战略的推进，特别是盐化产业的开工建设，给我县物流业发展带来了机遇，目前我县已注册登记、许可名称为物流运输公司3家（经营范围：普通货运），其中东运物流拥有货车20台、浙利物流24台，瑞达物流还未上车，总运力为1290吨。由于盐化项目还没有完全启动生产，物流业的运力只能随着盐化项目的生产情况，将逐步增加。

我县货物运输车辆经调查，约有60%的车辆，分布在江、浙、沪三地，还有约20%的车辆，属于流动配载运输。仅有20%的车辆在县内运输。

我县货运车辆流动性很大，虽然据初步统计约有60%分布在江、浙、沪三地，但真正跑起运输，应该说是遍布全国各地，这些车辆在交通部门只能按《中华人民共和国道路运输管理条例》要求，实行每年年审一次，运输中的税收发票管理一直处于失控现象。

经了解：滁州市的税率约3.1%、（部分乡镇的税率约3%）、长丰县的税率约3%、来安县的税率约3%、芜湖市的税率约3%、江西省的税率仅1.9%；而我县的税率高达约6.6%。上述税率的差距，是导致税费流失的根本原因。

作为客户或是业主，在税率高低不等、悬殊很大的情况下，自愿交纳高税率的人，实在是太少了，即使在我县运输业务需要提供税票，到较近的'滁州、来安、长丰即可，何必要多交那么多税收呢？据了解：浙利物流运输企业（属滁州华塑物流公司的分公司）不久将在江西申报许可物流运输分公司的业务，这样整个公司税票可以在江西开1.9%税率的税票，可想而知：一年内公司可以少交很多税款。税务部门如果再不积极主动上门服务、上门收税、降低税率标准，我县的税款流失将会越来越严重。

1、要加大对我县在外地运输的车主要在车辆所在地开票交税的宣传力度，税收宣传不能只局限在税务部门，应发动全社会各级组织和部门，共同负起宣传的责任。

2、我县税务部门要借鉴周边县、市的税率征收标准，适当降低税率，以防县内税款流失。3、税务部门要根据公安、交通部门提供的运输车辆分布等信息，必须要上门服务、上门宣传、上门征税。

4、交通部门将号召县内各运输公司，要积极协调车主在县内开税票的帮办、服务工作。