

2023年部门调研报告 调研座谈会发言稿(优秀7篇)

随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。大家想知道怎么样才能写一篇比较优质的报告吗？下面是小编为大家整理的报告范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

部门调研报告篇一

各位领导：

上午好，文化市场转型由很多可以讨论的话题，对涉及文化消费的企业很重要。市场转型，根本上是消费需求的改变，如何转，转向哪里？我先举一个近期出游的例子，春游市场特别是学生游跟我们在座的游乐商家有很大关系，有游乐园的学生游占了超过一般的客源，清明前女儿的班级组织春游，线路由家长投票选出，一条是广州xx欢乐世界，一条是三乡尚古文化园，结果仅有1名家长选择xx□少数服从多数。

xx名气很大，许多设备至今仍是国内顶级，尚古文化园我也是第一次听说，很多家长也是第一次听说，看了简介这个文化园其实就是利用乡村的院子进行传统文化的体验，它的经营面积比我们经营的任何一个游乐场都小，要去这里消费团队至少要提前半个月预约，它的消费单价90元每人，已经超过很多大中型游乐园的团队消费。尚古文化园为什么能赢得家长青睐，跟传统游乐园相比，它的产品显得更为丰富，濑粉怎么做出来的，红薯如何烤出来，爆米花怎么爆出来的，一个小院完全像一个乡村科普馆，而扁担挑水、包年糕活动又能让家长和孩子之间互动起来，平时孩子课业忙，家长也忙，而这种亲子活动家长可以同孩子讲讲自己的童年，小时候自己劳动的生活，让孩子对幸福、快乐有一种全新的概念。

游乐项目能否通过产品升级来达到寓教于乐的功能？我想是可以实现的，比如爱的知识，传统文化中的感恩，除此之外培养想象力、观察力、思维力的功能都可以结合来进行。

另一个方面是软环境的升级，实际上就是服务，现在仍有一些服务场所你给小孩拍照留影，旁边就会有工作人员出来制止，这种服务理念转型同样重要，服务理念决定行为，最终影响顾客消费体验。今后消费市场硬件之间的差距将会越来越小，服务是一种行为，同时也是一种标准，更是一种文化，顾客玩的开不开心，好不好玩，下次来还来不来，服务的因素将起到更大的决定性作用，因此转型中硬件和软件都同样重要，缺一不可。

部门调研报告篇二

今年年初我以抽样调查的形式，畜牧产业的快速发展和特色养殖是实现农民增收、创收的重要手段。深入到村、组对全乡良种黑猪养殖进行调查，从调查的情况看，黑猪养殖情况形势虽不容乐观，但发展潜力大。

一、黑猪养殖现状

省四个地方良种之一，主要分部在县的火场等境内。黑猪体质结实，背腰平直，腹不拖地，四肢健壮，适应性强，耐粗放饲养管理，肥育猪屠宰率较高，后期脂肪沉积能力强，肉嫩味香，适于山区饲养的优良地方猪种。从调查分析看，黑猪系湘西黑猪的分支。尽管我乡自然条件较好，农副产品丰富，多年以来当地农户有较好的养猪习惯，底全乡生猪存栏6000余头，但地方良种黑猪仅存700余头，拥有繁育能力的'母猪不超过400头，其中黑母猪78头，种公猪数量极少濒临绝种。现存规模养殖户仅剩2户，即黑猪养殖公司和农户钟玉春。黑猪养殖公司生猪存栏500余头，其中黑猪存栏近300头。

二、黑猪养殖存在问题

曾经作为地方特色资源编入怀化市乡土教材，地方良种黑猪养殖在上世纪七、八十年代有过辉煌的历史。但后来逐渐衰落，究其原因主要有：

(一)原种场地衰落。

上世纪七十年代。开展黑猪的保种、育种及养猪新技术、新成果推广工作。原种场的兴建，促进了当时我乡黑猪养殖业的发展。但后来由于受体制、资金、市场等因素限制，保种、育种工作难以为继，原种场兴办几年就此跨掉。黑猪的保种、育种又恢复到原有的原始保种状态。

(二)规模养殖很少。

散养成本高，议价能力弱，受市场价格波动影响大，容易挫伤群众养殖积极性。最近几年，饲料成本上涨，生猪出栏价格、仔猪销售价格的下滑，不少养殖户亏损，年我乡养殖户村因承受不了市场冲击，所养母猪36头，种公猪2头全部处理转产。生猪存栏减少，大量母猪遭到处理，导致黑种猪的存栏严重下降。

(三)养殖方式落后。

据调查了解，全乡生猪养殖还处于散养状态。

(四)销售渠道不畅。

市场行情把握不准。目前我县生猪销售市场没有细分市场，黑猪与杂交白猪价格一样，肉质香嫩的黑猪价值并没有被价格体现。二元”三元”杂交白猪的出栏周期为34个月，本地良种黑猪的出栏周期为89个月，同等销售价格下，饲养白猪的利润远超过本地良种黑猪。面对我县黑猪养殖价格低、利润少的市场行情，农户纷纷“弃黑养白”改养生长速度快的外来“三元”杂交白种猪。目前全乡存栏地方良种黑猪只

有12%左右，乡域内的地方良种黑猪被迅速更新，黑猪纯种保存受到严重威胁。但在本省宁乡和广东省等地，由于肉制品加工发达，生猪市场交易活跃，细分市场价格反映灵敏，黑猪市场价格远高于杂交白种猪，黑猪养殖在那里得到很好发展。

(五) 融资存在困难。

由于生猪养殖。见效慢，饲养成本较高，市场价格波动大，没有资金支撑，容易陷入亏损，难以形成规模养殖。根据调查，乡现存的2家黑猪养殖规模户—黑猪养殖公司和养殖户钟玉春都存在资金缺口，严重制约了黑猪养殖规模化发展。今年上半年市场价格低迷时，为了维持经营，黑猪养殖公司不得不出售部分生猪，今年下半年市场价格高企时，可供出栏数量却又不多，致使养殖户难以获得较高利润。

三、黑猪养殖建议

农村经济的主要产业，生猪养殖是畜牧业的主体。养猪收入是农民收入特别是偏远山区农民收入的主要来源。与其他种植业、养殖业比较，生产条件要求低，饲养技术容易掌握，且猪肉目前仍是国人民肉食品的主要来源，若市场行情稍好，养猪效益相对其他农业行业要高。随着人民群众收入和生活水平的不断提高，对猪肉及肉制品的质量、口感会要求越来越高，从长远看，乡地方良种黑猪养殖业的发展要大有作为，应着力以下几方面着手：

部门调研报告篇三

尊敬的各位领导：

大家上午好！

我是xx中心小学的孟xx[]非常荣幸能有这么一个机会就教师队

伍建设方面的. 问题与大家进行交流。接下来，我将重点从教师专业成长方面谈谈我的一些看法。

所以我感觉，这样接地气的励志故事最能打动人心，最能唤醒萎靡的神经，希望以后能再多组织一些教师个人成长方面的培训活动，让更多优秀的一线教师分享他们成长的故事，让他们的光芒照亮更多人前行的路，叩开更多教师智慧教学那扇门！

部门调研报告篇四

省培学员代表发言稿

尊敬的湖南铁道职业技术学院的各位领导、老师，以及亲爱的各位学员朋友们：

大家上午好！

我是来自长沙市望城区望城职业中专的一名英语老师，很荣幸能够作为学员代表在此发言。首先请允许我代表全体学员，向为我们提供这次学习机会的株洲铁路职院的领导和老师表示感谢，感谢他们为我们提供这样一个业务学习的平台，感谢他们为我们创造了一个相互学习和结实新朋友的机会，同时也向即将为我们授课的教授和老师们的表示热烈的欢迎和敬意！

走进铁道职院，让我有一种时光倒流的感觉，仿佛又回到了大学校园，非常的亲切，来到铁道职院，给我我最深的感受就是两个“美”，第一是环境美，校园里绿树成荫，干净整洁，同时，学院远离市中心，虽然少了一份繁华与热闹，但多了一份清静与自在，让人感觉非常的舒适；第二个美呢就是人美，这里的领导、老师和志愿者非常的热心、热情，服务周到，昨天当我们拖着大包小包的行李过来报名的时候，这里的老师和志愿者给与了我们很多的帮助，让我们有一种

回家的感觉，而且昨天晚上我们的齐院长和班主任李老师亲自到我们寝室看望我们，嘘寒问暖的，没有一点架子，这让我们非常感动，学院领导和老师们的这份热心和热情宛如炎炎烈日下的一缕清风，给了我们非常美好的享受，让我觉得这里的景美人更美。我看到了我们学院的校训是：明德、弘毅、博学、笃行，从中可以看出我们铁道职院是一个既注重内涵与实质，也注重外在与实践的学校，一定有着非常深厚的校园文化和底蕴，并且学校就跻身国家级示范校的行列，一直是我们争相学习的. 榜样。我想，接下来的四十天的学习，在这么优秀的学校里，在这样有优美的环境中，有着这样热心的老师的陪伴，我们一定有许多收获和惊喜，对此我们也是充满了无限的期待。

四十天的培训，也许我们会失去很多，比如，也许我们要放弃一个舒适的假期，放弃一段陪伴家人的温馨时光，但我想，人活着就是一种心境，得与失，苦与乐其实都在我们的一念之间，换种心态，换个想法，也许接下来的四十天，也许我们会收获一段难忘的经历，收获一群知心的朋友，收获一笔宝贵的财富。所以我相信各位学员一定会和我一样，调整好自己的心态，珍惜这次培训的机会，以饱满的热情和认真的态度，按照学院的要求投入到学习中来，做到学有所思，学有所获，学有所为。

有人说，人生就是一场旅行，接下来的四十天，我们将结伴而行，我们将从陌生走向熟悉，我们将成为师生，成为同学，成为朋友，我希望在这四十天里，在美丽的铁道职院的校园里，我们能放慢脚步，放松心情，放下一切的得与失，以一颗快乐的心来完成这次学习。我们满怀憧憬而来，我相信，只要我们用心，只要我们有心，四十天后我们一定会满载收获而归！！

最后，祝培训工作圆满成功，祝各位领导和各位老师以及全体学员身体健康，万事如意！

谢谢大家！

部门调研报告篇五

各位领导、各位同事：

发展壮大村级集体经济，是实现乡村振兴的必由之路。我们榆坊村是典型的三弱二多一不强村，即：产业发展薄弱，基础设施弱，集体经济弱，低收入人口多，社会矛盾多，基层组织力不强。从我到榆坊村任第一书记的'第一天起，就在思考如何使榆坊村集体经济壮大蓝图得以实现。我认为：

一是必须选优配强带头人。首先要配齐配强村“两委”班子。一个好的带头人，往往能抓出一个好班子、带出一支好队伍，建设一个好村子，所以需要眼界宽、能力强、素质好、呼声高的“能人”“强人”选到支部书记、村委主任的岗位上来，特别是将热心家乡建设的致富带头人选进班子。其次要加强教育培训。加大对村“两委”干部、创业致富带头人进行多层次培训，让他们到党校学理论、到示范基地学技能、到先进村学本领、到发达地区取真经，请专家到实地指导培训，进一步开阔眼界、寻找差距，理清思路、提升能力。

二是必须加大扶持力度。首先用地方面，对留有林地和建设用地的榆坊村，可以通过划拨等方式提供给农村集体经济组织统一规划建设，用于商业开发经营，壮大集体经济实力。其次金融方面，积极引导涉农金融机构向农村延伸服务链条，创新金融产品和服务，把榆坊村作为征信单位，纳入评级授信范围，给予信贷支持，放宽信贷利率和贷款期限，为进一步发展壮大村级集体经济融资造血。

三是必须加强监督管理。首先是统一思想，针对目前村干部不愿发展、不会发展、不敢发展村级集体经济的现状，我们找准问题、研究思路，引导基层干部破除“等、靠、要”思想，解决畏难情绪，增加主动担当、主动发展的意识，在发

展村级集体经济方面不断创新突破。其次是严格考核，把发展壮大村级集体经济纳入村干部考核评价和激励约束机制，把集体经济项目培育、集体资产保值增值、股权经营收益等作为重点考核内容，建立绩酬相符的激励机制，增强村级集体经济发展的内生活力。最后是规范管理，强化集体“三资”管理，推进村级集体“三资”管理经常化、规范化、制度化，管好、用好、做好“三资”，确保“三资”安全。

部门调研报告篇六

同志们：

今天下午，我们来煤化集团安化公司调研，主要是为了了解20万吨乙二醇项目的推进情况，确保项目高质量、高标准的按期开工。总体上看，县、区和市直各部门对项目的推进工作十分重视，积极协调，大力配合，各项工作进展有序。结合刚才大家所谈的情况，我讲几点意见。

一、高度重视，全力支持安化公司进展

安化集团自去年与煤化集团战略重组之后，成立了煤化集团安化公司，实现了强强联合。煤化集团选派了一批懂业务、会治理、事业心强、责任心强的优秀人才来到安化公司，安化公司也把自身培养的一批人才输送到煤化集团的其他企业，实现了人才的互动。大家到了安化公司之后，以安化为家，积极投身工作，认真理清思路，对企业下一步的进展有了很好的规划，我感到非常振奋。

20万吨乙二醇项目不仅对安化公司产业结构调整和未来进展有着重大意义，而且对经济社会的进展也将起到积极的推动作用。因此，各级各部门一定要高度重视，切实帮助安化公司高质量、高标准完成奠基前各项准备工作，全力支持企业今后的进展，进而达到调整产业结构、提升产业层次、转变增长方式的战略目的。

二、围绕大局，积极配合，努力完成分内工作

安化公司要围绕项目建设，做好前期准备。抢时间，加速度，确保项目如期开工顺利建成，尽早生产出高质量、高品质的产品。

县、区和市直各有关部门要按照任务分工，明确责任，保质保量完成工作任务。开工仪式是展示服务形象和投资环境的很好机会，县和区要切实做好环境整治、周边污染企业的治理以及征地拆迁等工作，确保在3月28日之前完成各项任务。市直有关委局也要和安化公司主动对接，全力搞好服务。

总之，希望大家牢固树立大局意识，不断提高服务质量和水平，一定要让企业中意，让大项目尽快顺利建成，这也是我们各级政府以及各个部门的重要职责。如果问题该解决的没解决，任务该完成的没完成，我们将按照有关规定追究相关单位和人员的责任。

三、精心组织，确保开工奠基仪式圆满成功

开工仪式是安化公司20万吨乙二醇项目的第一个战役，也是开门戏，一定要把第一个战役打好，把这台戏唱好。奠基仪式以安化公司为主，市工信局等部门要积极配合。要制定周密的开工奠基仪式计划方案，做到既热烈、盛大，又安全、顺畅，确保项目建设开好头、起好步。

四、再接再厉，打造一流企业

安化公司新的企业领导班子，精神状态非常饱满。作为豫北地区的化工战略基地，乙二醇项目仅仅是一个开始，下一步要抢抓发展机遇，不断加大投资，积极谋划一些新的项目，扩大生产能力和生产规模。一是做好原企业一些设备的更新改造。原来的安化集团是个老企业，有很多需要更新改造的地方，要不断增加投入，加大技术改造力度，从生产工艺、

产品质量和安全生产等方面进一步加强企业治理，切实提升装备水平，持续提高生产能力。二是认真研究如何利用好上市企业九天公司，把安化公司做强做大。三是参股企业的股权转让工作要积极向前推进，争取早日解决。四是乙二醇项目上马之后，要及早谋划下一个项目，做好项目储备，搞好项目接力。我们期待着重组以后的安化公司能够做强做大，进展成为一流企业。

部门调研报告篇七

发挥交通教育研究会功能推进交通职业教育的新发展

职业教育是现代国民教育体系的重要组成部分，是与基础教育、高等教育和成人教育地位平行的四大教育板块之一，在实施科教兴国战略和人才强国战略中具有特殊的重要地位。教育是基础和保障，交通职业教育既是交通事业的有机组成部分，也是交通事业发展的内在动力体系。一方面，交通事业的发展离不开人才的支撑和智力的保障。大力发展交通职业教育，建立交通人力资源支持保障体系，为交通事业源源不断地输送高素质的技能型人才和高素质的劳动者，持续提升交通从业队伍素质，是我省交通实现跨越式发展和“两个率先”目标的基本保证。另一方面，交通事业的发展既为交通职业教育的发展创造了良好的历史机遇，也对交通职业教育提出了新的更高的要求。如火如荼的建设高潮和大量的行业管理引发了对高素质交通从业人员的需求。落实人才强交战略，大力发展交通职业技术教育，建设交通行业人力资源支撑体系，实施交通管理干部、专业技术人才、技能型人才培养工程，完善交通行业专业技术拔尖人才培养选拔机制，创新培养方式，这已成为交通事业的发展的主导因素。

《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》明确提出要优先发展教育，大力发展职业教育，深化教育体制改革。作为政府交通主管部门，我们必须对交通职业教育予以更多的关心、更高的重视、更大的投入，持续提高交通职业教育的

发展规模和水平，持续提高交通职业教育对交通事业的保障和支持能力。同时，针对我省交通事业的发展对交通职业教育的需求、我省交通职业教育的现有规模和成果、职业教育发展的困难和前景等，我们要不断地探求新的管理体制、机制和新的服务载体，加强对交通职业教育的研究、指导和服务。

一、我省交通职业教育的现状

多年来，党中央、国务院高度重视我国职业教育的发展，制定了一系列推动职业教育发展的重大方针政策。交通部、省政府专门召开了职业教育会议，对发展职业教育作出了全面的部署。党和政府的重视和支持，社会发展对职业教育提出的需求，为职业教育的发展创造了优越的大环境、大气候。

经过长期的努力，我省交通教育已形成相当的规模。据统计，到底，我省交通系统共有各类学校24所。从主管部门来分析，厅管厅属学校有5所，市级交通行业主管部门所属的有13所，交通企业主办的有6所；从教育与培训来分类，全日制学校有15所，培训机构有9所；从地域分布来看，除舟山市以外，其他各市均有1所以上学校。24所学校占地面积达137.768万平方米，校舍面积达47.2万平方米，教职工总数2329人，在校生规模达3万余名。五年共输送全日制毕业生2.5万名，组织岗位培训30万人次。特别是厅管厅属4所院校办学规模、质量与效益都显著增长，在交通职业教育中始终发挥着骨干和引领的作用，为我省交通事业的快速健康发展提供了强有力的人才和劳动力保障。4所院校占地面积达76.63万平方米，校舍面积达25.17万平方米；教职工总数达878人，其中专任教师533人；20共招收全日制学生5211名、成人教育招生2332名；年全日制教育毕业生2538名、成人教育毕业生845名；组织各类岗位培训达到16064人次。

我省交通职业教育在取得长足发展的同时，也存在着不少问题，有些是宏观性的教育问题在交通教育上的反映，而有些

是交通职业教育自身存在的体制、机制和结构上的缺陷，主要表现在以下几个方面：

一是办学主体多样化，需要进一步健全监督约束机制。目前，交通系统职业学校，有交通主管部门创办、交通企业创办、民间社会办学以及校企联合办学等多种模式，这种办学体制扩大了职业教育的社会参与性、竞争性，增强了职业教育的发展活力，但是也出现了有的学校片面追求经济利益，忽视社会效益的行为，如恶性竞争生源、不注重教学质量、学生管理混乱、就业欺诈等。

二是有的学校办学定位不明确，需要加强宏观的指导与资源整合。特别是有的市县交通学校，只注重生存，不注重发展，没有长远的办学方向和目标，对行业的需求、市场的需求缺乏调查研究，办学的盲目性较大。

三是办学质量参差不齐，需要进一步健全教学评估与淘汰机制。有的学校专业设置不规范、课程设计不合理、教材不配套，教师队伍整体素质和教育质量亟待提高，教学内容与方法也有待改进。

四是办学条件不一，教育经费总量不足。24所学校中纳入财政预算拨款的学校只有7所，而市县学校的主管部门拨款又非常少甚至没有拨款，由此导致部分学校很少有基建投入。教学环境差，校舍破烂、陈旧、狭小；教师收入低微，教学设备、实训基地等硬件设施严重缺乏，不能满足教学要求。

科教部门一直在考虑的课题。从2005年开始，我们就在积极探索和组建浙江省交通教育研究会，做了大量的筹备，目前研究会已经通过民政部门的社团登记，预计将在年底前完成组建。成立我省交通教育研究会，就是要充分发挥研究会对手管部门的专业咨询和决策参谋作用，以进一步加强和改善对我省交通职业教育的宏观管理，整合我省交通教育资源，促进院校与行业的双向联系，建立院校间交流与合作的平台，

更好地为交通教育的发展做好服务，推进我省交通职业教育的持续、健康、快速发展。

二、交通教育研究会的性质

浙江省交通教育研究会是我省交通行业教育团体和教育者的学术性群众团体，是由全省交通行业的教育部门、院校、企事业单位和关心交通教育的人士自愿组成的学术性、非营利性组织，经浙江省民政厅注册登记的法人社会团体。因此，浙江省交通教育研究会在机构的性质上明确属于非政府组织。其基本特性体现为：

一是非政府性和民间性。交通教育研究会不是政府交通主管部门或行业管理部门的内设、直属或下属机构，而是为了实现发展交通教育的职能，由兴趣、志向相同的院校倡导和推动，为成员和行业提供各种各样的服务和发挥特定的作用，因此，具有民间自发参与社会公共管理的特征。

二是合法性和非政治性。交通教育研究会必须按照社会团体登记管理的有关规定，向省民政部门申请登记，依法成立，并在遵循法律、道德和国家有关政策的前提下开展相关的业务活动。研究会是学术性质的社会团体，不得参与宗教性活动，不卷入推选公职候选人等政治活动，因此，具有非宗教性和非政治性的特征。

三是组织性和自治性。交通教育研究会以章程进行组织和管理，其组织原则是民主集中制。最高权力机构是会员代表大会。章程由会员代表大会制订或修改，理事会是会员代表大会的执行机构，理事会成员由会员代表大会选举或罢免；研究会的业务范围和职能由章程赋予，成员入会或退会完全自愿。因此，具有高度自治的特征。

四是公益性和非营利性。交通教育研究会围绕浙江交通“六大工程”建设和跨越式发展的中心，开展交通教育的研究与

交流，指导各院校转变办学理念、优化办学结构、形成品牌特色、加快发展步伐，努力实现教育质量、师资队伍、校园环境的跨越式发展，培养大批中高级技能型人才和高素质劳动者，为交通事业发展提供人才、智力的保障和支持。研究会是公益性组织，不是一个独立的经济实体，其开展的业务活动不以追求经济利益为目标。

三、组建浙江省交通教育研究会的必要性

（一）充分发挥非政府组织的独特作用，是现代公共管理的发展趋势。

现代公共管理理论认为，一个国家的社会结构是建立在政府、市场和市民社会三个要素的相互作用关系之上的，市场要素主要由企业组织构成，而政府要素和市民社会要素分别由政府组织和非政府组织（也称为第三部门）构成。如美国就是利用政府系统之外的各种行业协会，抢先制定和发布各自行业的市场、技术准入和从业标准，对国外商品、资本、劳务的进入设置限制和障碍，从而实现了不由政府出面照样能够保护国内市场和产业的目标；著名的德国“双元制”职业教育体系，其特点就是通过行业协会、教育基金会等社团机构，制订职业教育的标准规范、协调企业与培训机构的关系、组织职业技能鉴定等，在事实上代替政府的某些职能。

经过20多年的改革，我国已初步建立了社会主义市场经济体制，社会转型有了一定的进展，政府职能的转变，为非政府组织的发展提供了许多机会。我国的非政府组织一方面数量大幅增加，一方面作用日益显现，非政府组织同政府、企业共同构成了现代经济结构的三大支柱。社会团体是当代中国政治生活的重要组成部分，依据宪法和法律独立自主地开展活动，联合和团结全国的职工、青年、妇女以及各界人士，参与国家和地方的政治生活，协调社会公共事务，维护群众合法权益，发挥着巨大的作用。中国有全国性社会团体近个。其中使用行政编制或事业编制，由国家财政拨款的社会团体

约200个。如中华全国总工会、共青团、全国妇联等社会团体虽然是非政府性的组织，但在很大程度上行使着部分政府职能。因此，积极发展非政府组织，发挥非政府组织的作用，既有客观需求的必要性，又有现实的紧迫性。

由交通教育研究会的性质决定，教育研究会将以其学术性、专业性特征和行业自律性、自治性的运作特点，在交通主管部门的指导下，显现其行业调查、决策支持、校企合作、学术交流等功能，以促进交通职业教育的健康发展。

（二）组建交通教育研究会，是加强和改善交通职业院校管理的必然要求。

《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》对深化教育体制改革问题指出，要“明确各级政府提供公共教育职责，制定和完善学校的设置标准，支持民办教育发展，形成公办教育与民办教育共同发展的办学格局”，“形成权责明确的教育管理体制，在学科、专业和课程设置以及招生规模、人才招聘等方面给学校更多自主权，培育并发挥学校的优势和特色”。政府交通主管部门一方面要认真履行管理和指导交通职业教育发展的职责，加强和改善对交通院校的宏观管理和政策指导；另一方面要积极探索管理体制的改革，积极培育交通院校自主管理和良性发展的机制。

交通院校既是为交通行业服务的教育机构，同时又是独立的市场主体，既要紧紧围绕交通事业发展这个中心，又要遵循其教育教学的特殊规律，既要注重办学的社会效益，也要充分考虑办学的经济效益和院校的自身发展。在对交通院校的许多管理领域就出现了不该管、不便管、管不好的状况。一是主管部门不便直接管理的事务，如院校的发展规划、专业设置、招生规模、学生就业、师资引进与培养、院校内部管理以及院校间的竞争和协作等，但这些事务从院校和社会需要来看，又迫切需要相应的机构进行指导、监督、管理和协调；二是需要主管部门管理，但是单靠主管部门难以管到

位或管理效率低的事务，如交通职业教育发展状况调查、人才需求调查和预测、教育教学标准的制定与质量评估、就业准入制度和职业资格证书制度的推行和规范、院校不正当竞争行为的制裁等，都需要有一个学术性、专业性很强的机构来协助政府主管部门进行管理；三是交通院校有需要，但是单个院校难以做到，或即使能做到但会付出高额成本的事务。如行业信息收集，人才、技术和职业培训，师资力量的培养与交流、向社会反映院校的共同诉求以及其他行业性的社会公益性等，需要有一个民间性的、院校自愿集结产生的机构来协作完成这些事务。

因此，组建交通教育研究会既是深化教育体制改革的应有之义，是主管部门有效履行教育管理职责的延伸手段，又是交通院校与行业之间、交通院校相互之间加强交流与协作的良好平台。

（三）组建交通教育研究会，是促进交通职业教育健康发展的现实需要。

由于行业或企业办学的性质所决定，教育主管部门对交通职业教育的业务指导、资金支持等方面都有局限性，而交通主管部门不可能把大量的精力和资源投入在这方面，尤其是市县交通部门在教育业务指导上没有专门的机构和力量。因此，对交通职业教育缺乏有效组织、指导和服务，有的学校在人才培养模式、专业设置、课程与教材建设、内部管理制度，以及党建和思想政治等方面都不同程度地存在着一些问题，业务交流及信息交流渠道不畅，校际、校企缺乏合作，在一定程度上造成了院校的培养与行业需求上的脱节。作为教育主管部门和交通行业主管部门，必须依法加强对办学主体的监督与管理，严格把握教育市场准入资格，严肃教学质量评估制度，保障办学质量；必须加强教育指导，帮助其掌握市场信息、把握行业需求，开展校际交流与合作，发挥好重点院校的示范和引领作用，逐步培育其重点学科和优势专业，形成其办学特色。组建交通教育研究会，联合各院校力量，

共同研究和探讨交通职业教育问题，为主管部门决策提供参谋，为交通院校提供专业服务，为交通教育秩序提供自律规范，为校际、校企合作牵线搭桥，具有重大的现实意义，也是交通职业教育健康发展的迫切需求。

四、组建我省交通教育研究会的可行性分析

组建交通教育研究会，离不开主管部门的主导与支持、骨干院校的发起与倡导、行业与院校的响应和参与。

（一）法律许可是组建我省交通教育研究会的依据。

《中华人民共和国宪法》第35条规定：“中华人民共和国公民有言论、出版、集会、结社、游行、示威的自由”。结社自由是公民依法结成某种社会团体，进行社会活动的自由。结社通常分为以营利为目的的商业结社，以及以非营利为目的的政治、宗教、学术、慈善等结社。宪法规定的结社主要是指非营利性的结社。结社自由有利于公民之间的交流，互相学习，群策群力，促进某项事业的进步繁荣。但是结社自由也有一定的限制规定，我国对公民结社是根据国务院发布的《社会团体登记管理条例》进行管理的。根据条例规定，公民的结社自由，应当经其业务主管部门审查同意，并依法进行登记。交通教育研究会的筹建得到了省民政部门的大力支持和指导，目前已经顺利地进行了社团登记，也为今后研究会相关业务活动的开展提供了法律依据。

（二）主管部门和行业管理部门的支持是保障。

我省交通职业教育的发展一直以来受到政府交通主管部门、劳动部门、教育部门的关怀和支持，在政策上引导，在资金上扶持，在信息上提供服务，在业务上加强指导，在行业准入上给予政策支持，这是交通职业教育得以发展的有力保障。各市交通部门对职业教育的认识逐步深化，支持与指导的图谋也正在不断加强。如衢州市交通中等专业学校在当地市政

府和交通局的支持下，正在实施搬迁工程，新校园占地200亩，投资1.1亿；湖州市交通局从教育结构调整入手，对交通学校和培训中心进行资源整合，成立了联合党总支，由局领导担任党总支书记，促进了两个学校的优势互补。同时，公路、港航、运管、质监等行业管理部门对交通职业教育也非常重视，为交通职业院校提供了极大的帮助。

（三）交通职业院校的共同意愿是基础。

交通职业教育具有其特殊的处境，特别是有的市（县）交通学校感到自己是游离于交通部门与教育部门之间，既得不到相关的政策支持，也得不到相应的业务指导，处于“孤军作战”的境地。他们迫切希望通过成立交通教育研究会能够了解交通行业的需求、指导学校的发展、构筑合作的平台、反映学校的诉求，对成立研究会非常支持，并寄予厚望。

交通教育研究会的主要发起单位和共同发起单位均为省属院校，经过重点扶持和学校自身努力，现已积蓄了较强的实力，而市县所属学校办学力量则相对较弱，通过教育研究会这个平台，有利于充分发挥省属院校的带动和示范功能，促使省属院校为各市属学校提供更多的帮助，带动全省交通教育事业的共同发展。

（四）中国交通教育研究会的指导。

成立我省交通教育研究会，也是我省交通职业院校在更高的层次和更广的范围内参与学术研讨和交流活动，不断地提高我省交通教育的教学和科研水平的需要。中国交通教育研究会成立于1993年3月15日，是在八十年代成立的交通部高等教育研究会、交通部航海教育研究会、交通中专教育研究会、交通职工教育研究会及交通技工教育研究会的基础上组建的。现有团体会员540个。交通部科教司及中国交通教育研究会均有成立省级研究会的意愿和要求。目前全国范围内，各省、市、自治区基本上都成立了相应的教育研究会，在承担重点

研究课题、组织考察与交流、举办干部培训、组织编写培训教材和主持课题项目鉴定等方面，都发挥了积极的作用。有交通部科教司及中国交通教育研究会的指导，有兄弟省市教育研究会成功经验的借鉴，我省交通教育研究会定将发挥其应有的作用。

五、浙江交通教育研究会职能定位

在交通事业发展中，交通教育研究会担负着培养交通人才，提高交通职工队伍素质，研究和探索人才教育培训途径的重要职责，对交通事业发展有着积极的促进作用。具体来说，其职能主要体现为：

1、参谋职能。组织行业调查研究，为政府主管部门决策做好参谋；如提供交通行业人才现状、交通教育现状及人才需求、院校发展预测的研究，提出人才培养的规划建议，为交通教育的发展提供专业分析依据。

2、协调职能。对各院校的办学特色、优势专业、师资力量、生源素质等进行综合性分析研究，为交通院校的发展定位提供信息，协调整合资源，形势优势互补的交通教育格局；协调开展校际合作，发挥好厅管厅属院校的示范作用，为提高整个交通系统的教育水平做好服务。

3、指导职能。研究制定交通教育办学行业性自律标准，指导各院校做好精品专业、精品课程建设，组织编写有关专业的统编教材，不断提高教育教学质量。

4、师资培养职能。建立交通教育师资人才库，特别是要加强与交通部门、企业的联系，搜集和掌握具有“双师型”素质的人才，为院校教学与实际的紧密结合提供师资支持；采取校际间教师互派学习、挂职锻炼，组织到企业进行实践等方式，组织对现有师资的学习培训，不断地更新知识结构，提高教师的素质；组织开展教材教法研究，定期组织教学观摩、

公开课等活动，提高教师的授课水平。

5、学术交流职能。结合交通建设和交通教育的实际，每年确定相关的研究课题，定期组织论文交流、研讨、评比活动，活跃学术气氛；要编办好《浙江交通教育》内部刊物，为各成员单位提供信息服务。

6、沟通与服务职能。要积极反映成员的诉求，加强与交通主管部门、教育部门、劳动部门以及地方政府间的沟通和联系，解决各院校发展中遇到的实际困难和问题；加强与交通企业的协作，为教师的实践和学生的实习联系基地，为学生的就业提供指导和帮助。

六、浙江省交通教育研究会运作机制

浙江省教育研究会是学术性的群众团体组织，其章程是研究会内部最高的组织法规和行为规范。因此，教育研究会的宗旨和原则、会员管理、组织机构设置、业务活动的开展、资产管理等都必须要在章程中作出明确的规定，并在日常活动中严格遵循。在具体的运作中，必须明确以下几个重点：

（一）交通教育研究会作为一个与交通行业紧密联系并为交通行业服务的专业性、学术性群众团体组织，应当接受业务主管单位浙江省交通厅的业务管理以及中国交通教育研究会的指导，接受浙江省民政厅的监督管理。

（二）在会员管理上，必须明确相应的入会条件和程序、会员的权利和义务。目前在研究会起步阶段，我们主要以吸收交通行业管理部门、交通职业教育部门的团体会员为主，随着研究会的发展，我们将逐步扩大范围，努力引导和吸收交通企业、科研院所等单位参加，同时要积极吸纳在我省交通教育领域内具有一定影响及关心、支持交通教育事业的人士作为个人会员参加，逐步扩大影响，充分发挥各方面的积极性。

（三）要健全组织机构。一是要建立会员代表大会制度，成立理事会、常务理事，并按照规定的规定行使其相应的职责。二是要成立日常办事机构，由秘书长主持开展日常，组织实施年度计划，协调各分支机构、代表机构、实体机构开展等。三是要重点研究建立研究会的分支机构。按照“服务面覆盖浙江交通系统各级各类院校和企业、面涉及浙江交通系统各级各类院校的主要”的要求，研究会的分支机构拟设立交通专业技术类和院校综合管理类两块。专业技术类拟设立公路专业、汽运专业、航运港口专业、运输管理专业四个分会；院校综合管理类拟设立职工教育与培训、教学管理、学生管理、后勤管理四个分会。分会的设立要本着成熟一个成立一个的原则，保障相应的活动能有效开展。

（四）业务活动的开展。理事会应当按照章程规定的业务活动范围和职责，制定每年的计划，认真落实，并接受会员代表大会的监督和审议。研究会秘书处应当认真组织实施年度计划，开展调研活动，为主管部门决策提供参谋、作好助手；创办好《浙江省交通教育研究会》刊物和浙江交通教育网，为会员单位提供信息，指导业务，履行服务职能；加强内外的沟通、联络和协调，发挥好桥梁和纽带作用；协调好各分支机构开展协助开展学术交流、师资培养、系统干部职工培训等，紧紧围绕交通行业开展，发挥作用。

（五）资产管理。研究会的经费来源主要是：会员按照国家有关规定缴纳的会费，捐赠，政府部门资助，在核准的业务范围内开展活动或服务的收入，利息和其他合法收入。研究会的经费应当用于章程规定的业务范围和业务的开展。资产管理执行国家有关财务管理制度，并接受会员代表大会及有关政府部门的监督。

浙江省交通教育研究会的组建，在我省来说是一个新生事物，需要我们在实践中逐步探索和完善，努力实现其“主管部门的参谋、院校合作的平台、学术研讨的园地、校企联系的桥梁、对外宣传的窗口”的职能，推进我省交通院校的健康发

展，从而为我省交通事业发展提供强有力的人才支持和保障。

浙江省交通教育研究会是我省交通行业教育团体和教育者的学术性群众团体，是由全省交通行业的教育部门、院校、企事业单位和关心交通教育的人士自愿组成的学术性、非营利性组织，经浙江省民政厅注册登记的法人社会团体。因此，浙江省交通教育研究会在机构的性质上明确属于非政府组织。其基本特性体现为：

一是非政府性和民间性。交通教育研究会不是政府交通主管部门或行业管理部门的内设、直属或下属机构，而是为了实现发展交通教育的职能，由兴趣、志向相同的院校倡导和推动，为成员和行业提供各种各样的服务和发挥特定的作用，因此，具有民间自发参与社会公共管理的特征。

二是合法性和非政治性。交通教育研究会必须按照社会团体登记管理的有关规定，向省民政部门申请登记，依法成立，并在遵循法律、道德和国家有关政策的前提下开展相关的业务活动。研究会是学术性质的社会团体，不得参与宗教性活动，不卷入推选公职候选人等政治活动，因此，具有非宗教性和非政治性的特征。

三是组织性和自治性。交通教育研究会以章程进行组织和管理，其组织原则是民主集中制。最高权力机构是会员代表大会。章程由会员代表大会制订或修改，理事会是会员代表大会的执行机构，理事会成员由会员代表大会选举或罢免；研究会的业务范围和职能由章程赋予，成员入会或退会完全自愿。因此，具有高度自治的特征。

四是公益性和非营利性。交通教育研究会围绕浙江交通“六大工程”建设和跨越式发展的中心，开展交通教育的研究与交流，指导各院校转变办学理念、优化办学结构、形成品牌特色、加快发展步伐，努力实现教育质量、师资队伍、校园环境的跨越式发展，培养大批中高级技能型人才和高素质劳

动者，为交通事业发展提供人才、智力的保障和支持。研究会是公益性组织，不是一个独立的经济实体，其开展的业务活动不以追求经济利益为目标。

三、组建浙江省交通教育研究会的必要性

（一）充分发挥非政府组织的独特作用，是现代公共管理的发展趋势。

现代公共管理理论认为，一个国家的社会结构是建立在政府、市场和市民社会三个要素的相互作用关系之上的，市场要素主要由企业组织构成，而政府要素和市民社会要素分别由政府组织和非政府组织（也称为第三部门）构成。如美国就是利用政府系统之外的各种行业协会，抢先制定和发布各自行业的市场、技术准入和从业标准，对国外商品、资本、劳务的进入设置限制和障碍，从而实现了不由政府出面照样能够保护国内市场和产业的目标；著名的德国“双元制”职业教育体系，其特点就是行业协会、教育基金会等社团机构，制订职业教育的标准规范、协调企业与培训机构的关系、组织职业技能鉴定等，在事实上代替政府的某些职能。

经过20多年的改革，我国已初步建立了社会主义市场经济体制，社会转型有了一定的进展，政府职能的转变，为非政府组织的发展提供了许多机会。我国的非政府组织一方面数量大幅增加，一方面作用日益显现，非政府组织同政府、企业共同构成了现代经济结构的三大支柱。社会团体是当代中国政治生活的重要组成部分，依据宪法和法律独立自主地开展活动，联合和团结全国的职工、青年、妇女以及各界人士，参与国家和地方的政治生活，协调社会公共事务，维护群众合法权益，发挥着巨大的作用。中国有全国性社会团体近2000个。其中使用行政编制或事业编制，由国家财政拨款的社会团体约200个。如中华全国总工会、共青团、全国妇联等社会团体虽然是非政府性的组织，但在很大程度上行使着部分政府职能。因此，积极发展非政府组织，发挥非政府组

织的作用，既有客观需求的必要性，又有现实的紧迫性。

由交通教育研究会的性质决定，教育研究会将以其学术性、专业性特征和行业自律性、自治性的运作特点，在交通主管部门的指导下，显现其行业调查、决策支持、校企合作、学术交流等功能，以促进交通职业教育的健康发展。

（二）组建交通教育研究会，是加强和改善交通职业院校管理的必然要求。

《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》对深化教育体制改革问题指出，要“明确各级政府提供公共教育职责，制定和完善学校的设置标准，支持民办教育发展，形成公办教育与民办教育共同发展的办学格局”，“形成权责明确的教育管理体制，在学科、专业和课程设置以及招生规模、人才招聘等方面给学校更多自主权，培育并发挥学校的优势和特色”。政府交通主管部门一方面要认真履行管理和指导交通职业教育发展的职责，加强和改善对交通院校的宏观管理和政策指导；另一方面要积极探索管理体制变革，积极培育交通院校自主管理和良性发展的机制。

交通院校既是为交通行业服务的教育机构，同时又是独立的市场主体，既要紧紧围绕交通事业发展这个中心，又要遵循其教育教学的特殊规律，既要注重办学的社会效益，也要充分考虑办学的经济效益和院校的自身发展。在对交通院校的许多管理领域就出现了不该管、不便管、管不好的状况。一是主管部门不便直接管理的事务，如院校的发展规划、专业设置、招生规模、学生就业、师资引进与培养、院校内部管理以及院校间的竞争和协作等，但这些事务从院校和社会需要来看，又迫切需要有相应的机构进行指导、监督、管理和协调；二是需要主管部门管理，但是单靠主管部门难以管到位或管理效率低的事务，如交通职业教育发展状况调查、人才需求调查和预测、教育教学标准的制定与质量评估、就业准入制度和职业资格证书制度的推行和规范、院校不正当竞

争行为的制裁等，都需要有一个学术性、专业性很强的机构来协助政府主管部门进行管理；三是交通院校有需要，但是单个院校难以做到，或即使能做到但会付出高额成本的事务。如行业信息收集，人才、技术和职业培训，师资力量的培养与交流、向社会反映院校的共同诉求以及其他行业性的社会公益性等，需要有一个民间性的、院校自愿集结产生的机构来协作完成这些事务。

因此，组建交通教育研究会既是深化教育体制改革的应有之义，是主管部门有效履行教育管理职责的延伸手段，又是交通院校与行业之间、交通院校相互之间加强交流与协作的良好平台。

（三）组建交通教育研究会，是促进交通职业教育健康发展的现实需要。

由于行业或企业办学的性质所决定，教育主管部门对交通职业教育的业务指导、资金支持等方面都有局限性，而交通主管部门不可能把大量的精力和资源投入在这方面，尤其是市县交通部门在教育业务指导上没有专门的机构和力量。因此，对交通职业教育缺乏有效组织、指导和服务，有的学校在人才培养模式、专业设置、课程与教材建设、内部管理制度，以及党建和思想政治等方面都不同程度地存在着一些问题，业务交流及信息交流渠道不畅，校际、校企缺乏合作，在一定程度上造成了院校的培养与行业需求上的脱节。作为教育主管部门和交通行业主管部门，必须依法加强对办学主体的监督与管理，严格把握教育市场准入资格，严肃教学质量评估制度，保障办学质量；必须加强教育指导，帮助其掌握市场信息、把握行业需求，开展校际交流与合作，发挥好重点院校的示范和引领作用，逐步培育其重点学科和优势专业，形成其办学特色。组建交通教育研究会，联合各院校力量，共同研究和探讨交通职业教育问题，为主管部门决策提供参谋，为交通院校提供专业服务，为交通教育秩序提供自律规范，为校际、校企合作牵线搭桥，具有重大的现实意义，也

是交通职业教育健康发展的迫切需求。

四、组建我省交通教育研究会的可行性分析

组建交通教育研究会，离不开主管部门的主导与支持、骨干院校的发起与倡导、行业与院校的响应和参与。

（一）法律许可是组建我省交通教育研究会的依据。

《中华人民共和国宪法》第35条规定：“中华人民共和国公民有言论、出版、集会、结社、游行、示威的自由”。结社自由是公民依法结成某种社会团体，进行社会活动的自由。结社通常分为以营利为目的的商业结社，以及以非营利为目的的政治、宗教、学术、慈善等结社。宪法规定的结社主要是指非营利性的结社。结社自由有利于公民之间的交流，互相学习，群策群力，促进某项事业的进步繁荣。但是结社自由也有一定的限制规定，我国对公民结社是根据国务院19发布的《社会团体登记管理条例》进行管理的。根据条例规定，公民的结社自由，应当经其业务主管部门审查同意，并依法进行登记。交通教育研究会的筹建得到了省民政部门的大力支持和指导，目前已经顺利地进行了社团登记，也为今后研究会相关业务活动的开展提供了法律依据。

（二）主管部门和行业管理部门的支持是保障。

我省交通职业教育的发展一直以来受到政府交通主管部门、劳动部门、教育部门的关怀和支持，在政策上引导，在资金上扶持，在信息上提供服务，在业务上加强指导，在行业准入上给予政策支持，这是交通职业教育得以发展的有力保障。各市交通部门对职业教育的认识逐步深化，支持与指导的图谋也正在不断加强。如衢州市交通中等专业学校在当地市政府和交通局的支持下，正在实施搬迁工程，新校园占地200亩，投资1.1亿；湖州市交通局从教育结构调整入手，对交通学校和培训中心进行资源整合，成立了联合党总支，由局领导担

任党总支部书记，促进了两个学校的优势互补。同时，公路、港航、运管、质监等行业管理部门对交通职业教育也非常重视，为交通职业院校提供了极大的帮助。

（三）交通职业院校的共同意愿是基础。

交通职业教育具有其特殊的处境，特别是有的市（县）交通学校感到自己是游离于交通部门与教育部门之间，既得不到相关的政策支持，也得不到相应的业务指导，处于“孤军作战”的境地。他们迫切希望通过成立交通教育研究会能够了解交通行业的需求、指导学校的发展、构筑合作的平台、反映学校的诉求，对成立研究会非常支持，并寄予厚望。

交通教育研究会的主要发起单位和共同发起单位均为省属院校，经过重点扶持和学校自身努力，现已积蓄了较强的实力，而市县所属学校办学力量则相对较弱，通过教育研究会这个平台，有利于充分发挥省属院校的带动和示范功能，促使省属院校为各市属学校提供更多的帮助，带动全省交通教育事业的共同发展。

（四）中国交通教育研究会的指导。

成立我省交通教育研究会，也是我省交通职业院校在更高的层次和更广的范围内参与学术研讨和交流活动，不断地提高我省交通教育的教学和科研水平的需要。中国交通教育研究会成立于1993年3月15日，是在八十年代成立的交通部高等教育研究会、交通部航海教育研究会、交通中专教育研究会、交通职工教育研究会及交通技工教育研究会的基础上组建的。现有团体会员540个。交通部科教司及中国交通教育研究会均有成立省级研究会的意愿和要求。目前全国范围内，各省、市、自治区基本上都成立了相应的教育研究会，在承担重点研究课题、组织考察与交流、举办干部培训、组织编写培训教材和主持课题项目鉴定等方面，都发挥了积极的作用。有交通部科教司及中国交通教育研究会的指导，有兄弟省市教

育研究会成功经验的借鉴，我省交通教育研究会定将发挥其应有的作用。

五、浙江交通教育研究会职能定位

在交通事业发展中，交通教育研究会担负着培养交通人才，提高交通职工队伍素质，研究和探索人才教育培训途径的重要职责，对交通事业发展有着积极的促进作用。具体来说，其职能主要体现为：

1、参谋职能。组织行业调查研究，为政府主管部门决策做好参谋；如提供交通行业人才现状、交通教育现状及人才需求、院校发展预测的研究，提出人才培养的规划建议，为交通教育的发展提供专业分析依据。

2、协调职能。对各院校的办学特色、优势专业、师资力量、生源素质等进行综合性分析研究，为交通院校的发展定位提供信息，协调整合资源，形势优势互补的交通教育格局；协调开展校际合作，发挥好厅管厅属院校的示范作用，为提高整个交通系统的教育水平做好服务。

3、指导职能。研究制定交通教育办学行业性自律标准，指导各院校做好精品专业、精品课程建设，组织编写有关专业的统编教材，不断提高教育教学质量。

4、师资培养职能。建立交通教育师资人才库，特别是要加强与交通部门、企业的联系，搜集和掌握具有“双师型”素质的人才，为院校教学与实际的紧密结合提供师资支持；采取校际间教师互派学习、挂职锻炼，组织到企业进行实践等方式，组织对现有师资的学习培训，不断地更新知识结构，提高教师的素质；组织开展教材教法研究，定期组织教学观摩、公开课等活动，提高教师的授课水平。

5、学术交流职能。结合交通建设和交通教育的实际，每年确

定相关的研究课题，定期组织论文交流、研讨、评比活动，活跃学术气氛；要编办好《浙江交通教育》内部刊物，为各成员单位提供信息服务。

6、沟通与服务职能。要积极反映成员的诉求，加强与交通主管部门、教育部门、劳动部门以及地方政府间的沟通和联系，解决各院校发展中遇到的实际困难和问题；加强与交通企业的协作，为教师的实践和学生的实习联系基地，为学生的就业提供指导和帮助。

六、浙江省交通教育研究会运作机制

浙江省教育研究会是学术性的群众团体组织，其章程是研究会内部最高的组织法规和行为规范。因此，教育研究会的宗旨和原则、会员管理、组织机构设置、业务活动的开展、资产管理等都必须要在章程中作出明确的规定，并在日常活动中严格遵循。在具体的运作中，必须明确以下几个重点：

（一）交通教育研究会作为一个与交通行业紧密联系产为交通行业服务的专业性、学术性群众团体组织，应当接受业务主管单位浙江省交通厅的业务管理以及中国交通教育研究会的指导，接受浙江省民政厅的监督管理。

（二）在会员管理上，必须明确相应的入会条件和程序、会员的权利和义务。目前在研究会起步阶段，我们主要以吸收交通行业管理部门、交通职业教育部门的团体会员为主，随着研究会的发展，我们将逐步扩大范围，努力引导和吸收交通企业、科研院所等单位参加，同时要积极吸纳在我省交通教育领域内具有一定影响及关心、支持交通教育事业的人士作为个人会员参加，逐步扩大影响，充分发挥各方面的积极性。

（三）要健全组织机构。一是要建立会员代表大会制度，成立理事会、常务理事会，并按照按照的规定行使其相应的职

责。二是要成立日常办事机构，由秘书长主持开展日常，组织实施年度计划，协调各分支机构、代表机构、实体机构开展等。三是要重点研究建立研究会的分支机构。按照“服务面覆盖浙江交通系统各级各类院校和企业、面涉及浙江交通系统各级各类院校的主要”的要求，研究会的分支机构拟设立交通专业技术类和院校综合管理类两块。专业技术类拟设立公路专业、汽运专业、航运港口专业、运输管理专业四个分会；院校综合管理类拟设立职工教育与培训、教学管理、学生管理、后勤管理四个分会。分会的设立要本着成熟一个成立一个的原则，保障相应的活动能有效开展。

（四）业务活动的开展。理事会应当按照章程规定的业务范围和职责，制定每年的计划，认真落实，并接受会员代表大会的监督和审议。研究会秘书处应当认真组织实施年度计划，开展调研活动，为主管部门决策提供参谋、作好助手；创办好《浙江省交通教育研究会》刊物和浙江交通教育网，为会员单位提供信息，指导业务，履行服务职能；加强内外的沟通、联络和协调，发挥好桥梁和纽带作用；协调好各分支机构开展协助开展学术交流、师资培养、系统干部职工培训等，紧紧围绕交通行业开展，发挥作用。

（五）资产管理。研究会的经费来源主要是：会员按照国家有关规定缴纳的会费，捐赠，政府部门资助，在核准的业务范围内开展活动或服务的收入，利息和其他合法收入。研究会的经费应当用于章程规定的业务范围和业务的开展。资产管理执行国家有关财务管理制度，并接受会员代表大会及有关政府部门的监督。

浙江省交通教育研究会的组建，在我省来说是一个新生事物，需要我们在实践中逐步探索和完善，努力实现其“主管部门的参谋、院校合作的平台、学术研讨的园地、校企联系的桥梁、对外宣传的窗口”的职能，推进我省交通院校的健康发展，从而为我省交通事业发展提供强有力的人才支持和保障。