# 关于村基础设施建设及社会事业发展状况的调研报告(定稿)

来源：网络 作者：雨雪飘飘 更新时间：2024-08-19

*第一篇：关于村基础设施建设及社会事业发展状况的调研报告(定稿)关于\*\*村基础设施建设、社会事业发展的专题调研报告近几年来，\*\*村把基础设施建设和社会事业发展与产业结构调整结合起来，把加强农业和农村基础设施建设作为推进\*\*村改革发展的重要举...*

**第一篇：关于村基础设施建设及社会事业发展状况的调研报告(定稿)**

关于\*\*村基础设施建设、社会事业发展的

专题调研报告

近几年来，\*\*村把基础设施建设和社会事业发展与产业结构调整结合起来，把加强农业和农村基础设施建设作为推进\*\*村改革发展的重要举措，有效地改善了村民生产生活条件，有力地促进了茶叶产业发展和农民增收，基本形成了企业带动、产业拉动、基础设施建设推动、社会事业建设促动的良性发展格局。为全面把握\*\*村基础设施建设和社会事业发展的现状，总结经验，分析原因，提出建议，我们第三调研组在深入调研的基础上形成此报告。

一、\*\*村基础设施建设和社会事业发展现状

（一）基础设施建设

1、道路交通。全村17个村民小组基本上达到了组组通公路，通路里程58公里，2024年8公里村级主干道实现了黑色化，通组公路50公里，公路通组率达100%。连户路1.5公里，路网覆盖农户476户，不通公路户77户，全村境内的公路主骨架和“连县、连乡、连组”的公路交通网络已经形成，公路建设总投入170万元，其中项目投入160万元，集体投入10万元。香树林村至网台村这条主干路涉及1、2、3、4、6、7、10、11、12、15、16组，涉及农户420户。从

现状来看，这一主干路段的路面太窄，没有固定的超车带，两车相遇错车就存在安全隐患；弯道太多，村民私家车、三轮货运车、摩托车逐年增多，当地老百姓路况熟悉，弯道行车不讲规矩，驾驶速度相当快，经常发生交通事故；建设质量差，建设时期油面铺的太薄，加上交通流量的增加，养护维护没有跟上，目前路面大部分毁坏。

2、水利设施。全村有大小水池86口，其中政府投资修建16个，涉及到203户。但由于部分水池建成后未发挥作用，目前该村饮水困难户仍有350户。2024年新农村建设时在凉风村水田坪建了一个150立方米的小型水厂，政府投入项目资金40多万元，由于水源不大，不下雨就无法保证供水，无法从根本上解决村委会周围用水的问题。其他村民小组水池建设投入力度不大，一般家庭都会采取两种方式备用生活用水：一种是常用水，在房屋顶层建一个蓄水池，靠下雨蓄水，主要用于洗澡、洗衣服、喂牲畜；另一种是饮用水，在房屋周围有水源的地方修建一口水池蓄水，用于家庭的吃喝，在遇到天旱时，就要到其他村组水源点拖水吃。

3、电力设施。全村有3台变压器，总容量为260KV。2024年国家实施农网改造工程时全村基本上都解决了通电的问题，网改时把\*\*村片区用电直接规划到县城莲花坝变电站直接供电。近几年来，村里茶叶加工企业不断增加，村民购臵的家电设备不断增多，用电需求不断增大。由于一期改造不

彻底，电力设施比较老化，供电能力就相对弱，经常出现电压不稳，电灯不亮，与老百姓用上电、用好电的需求就极端不相适应，村民对电力供应反映比较大。

4、能源建设。全村共建沼气268口，国家补贴太阳能热水器30台，全部为退耕还林户，汽化炉40个。由于建成的沼气池病池比较多，维修服务没有跟上，加上建管矛盾的客观存在，\*\*村沼气池建设基本形成了“一年少、二年差、三年四年喂青蛙”的真实现状。

（二）社会事业发展

1、农村教育。按照全县教育规划布局，\*\*村没有村级教学点，学生读书都到板场片区的寄宿制学校。1至2年级学生走读，3至6年级学生住校，现有学生379人，其中\*\*村学生150人。学校有教师22人，其中大专学历10人，中专学历12人，教师平均年龄48岁。师资结构不合理，年龄偏大，知识老化，最大难度是没有专业的英语教师，现在的英语代课老师只是经过简单培训后上岗的，对学生的英语启蒙教育很“伤脑筋”。学校基础设施建设比较落后，体育器材不齐全，学生没有餐厅，晴天在操场上吃，雨天就只能在教室吃饭。

2、医疗卫生。村卫生室有药房、诊断室、观察室各一间，配有病床、血压计、体温计、听诊器、清创缝合包、电脑等简单的医疗器械，备有常用药品300余种。村卫生室以

预防接种为主，可以从事简单就诊业务，只能满足村民头疼、发烧、感冒等最基本、最常见病的拿药打针的需求。\*\*区域面积比较大，卫生网点比较多，村民一般都是就近就医，3、4组到凉风村卫生室，1、2、5、8、9、14、16、17组到板场分院，12、13组到香树林卫生室，村卫生室只覆盖4、5、6、7、10、11、14、15组接近600人的看病就医。从村卫生室统计的数据来看，三年来村民平均就医费用35元、最高费用410元、最低费用21元，因病致穷的有12户。有乡村医生1名，不是专业院校毕业的，1988年通过“接班”这种形式进入乡村医生队伍的，村民反映其医技水平不高。

3、文体设施。村内有农家书屋一个，有图书1000余册，有篮球场一个，羽毛球场一个。但作用发挥不好，篮球场变成晒茶场地，基本无人打球。农家书屋无人问津，没文化的看不懂，有文化的不愿看。村民的主要文化生活是看电视。

二、存在的主要问题

尽管近年来\*\*村抓住了新农村建设、全省党员干部培训中心建设等机遇，农业基础设施建设成效显著，农村生产生活条件明显改善，但从总体上看，\*\*村基础设施建设和社会事业的发展仍不能满足茶叶产业的发展和村民致富增收的需求。

（一）饮水安全问题不容乐观。\*\*村受特定的自然地理条件限制，水资源不丰富，“白天装太阳，晚上装月亮”是

已建人蓄饮水工程的真实写照，\*\*村未从根本上摆脱靠天吃饭的局面，供水水质、水量不达标，饮水安全问题就较为突出，严重影响全村人民的身体健康和生产生活。农村饮水安全工程涉及千家万户，点多面广量大，实施时间紧、任务重，项目前期工作深度不够、工程建成后运行管理体制机制不完善，直接影响\*\*村安全饮水工程的长期良性运行和充分发挥效益。

（二）村组道路建设等级不高。主要表现在总体水平不高、路网密度较低、通达程度较低、技术等级较差、抗灾能力较弱、建养体制不健全等问题。一是村组公路的等级低、基础弱，组级路、连户路都是机耕路，老百姓私家车增加后，道路的养护和管理没跟上，致使路面损坏严重。二是村组公路路面窄、弯道多、坡陡，没有固定的错车带，经常发生堵车和交通事故，不安全，也不畅通，特别是在遇有紧要事件和病人需要救护车抢救时，不能及时到达或者根本就不能到达，严重影响村民的生产生活和生命财产安全。三是存在通路不通车、晴通雨阻、通而不畅的问题，组级路、连户路多为泥巴路，没有专人维护和管理，遇到下雨、下雪时路面太滑，车辆很难通行，严重的时候连摩托车都无法通行。

（三）民居生活环境改善不明显。从2024年实施新农村建设后，村民的生活已开始由满足基本生存型向追求生活质量型转变。由于传统的生活习惯与新农村建设的要求不相

适应，“上卫生厕、烧节能灶、建标准圈、走硬化路、饮清洁水”的意识形态没有得到根本性转变，“五改三建两提高”推广力度不大，民居环境仍然存在脏、乱、差。沼气池建设存在重建轻管的现象，沼气池服务体系建设仍相对滞后，大部分村民的沼气池以自我维护为主，导致沼气、太阳能等清洁能源的使用率非常低，推广难度非常大。

（四）农村社会事业底子薄。村卫生室不论是在硬件设备上，还是乡村医生的业务技能，都相对比较落后，无法满足患者就医方便、就医安全的要求。村民大部分都参加了新型农村合作医疗，但是“看病难、看病贵”问题依然无法得到彻底根治。板场学校基础条件差、村卫生基础设施落后、基层计划生育服务能力滞后、公共文化设施不足的等问题仍未从根本上改变。由于农村公共服务设施资源占有率低，农村居民公平享有上学、就医的机会大大低于城市居民，农民文化生活贫乏，受教育程度和文化素质相对较低。随着人民群众生活需求日益增长特别是大力实施“家电下乡”惠农政策后，农村用电量剧增，电网荷载压力过大，部分输电电网老化或者导线型号偏小，故障较多、输电空耗过大且存在严重安全隐患，现行的电网布局无法缓解\*\*村供电不足与农业生产、群众生活用电之间的矛盾。

三、存在问题的原因分析

（一）乡村道路建管两难。由于要建设高标准的道路需

要大量资金，对于贫困县的农村来讲，各级财力有限，仅靠一些小项目和村民自己集资，很难建造较高等级的道路。目前的通村油路大多都是依靠国家的通达、通畅工程所建，路的等级不高，而且只保证到村，组级公路及村内经济循环路没有资金投入，要新建比较困难。同时，已建好的道路管护不到位，排水沟清理不及时，下雨时冲毁严重，导致路况越来越差。

（二）安全饮水困难重重。一是水源不足。大部分饮水困难户都是因为缺乏水源而导致的。2024年，国家曾投资修建了一个150m³的大水池，可以满足3、4、5、6、7、14组近1000人的饮水，但由于当初设计时的水源不能满足现在的需求，而从山下抽水的成本太大，导致该水库一直没有发挥应有的作用。二是国家水利项目设臵不合理。目前上级水利部门的项目理念是建大水池，实现集中饮水。但这种项目不适合山区，因为一般很难找到如此丰富的水源满足大水池的需要，而较集中的村民几户一起修建的小水池得不到项目资金支持，就导致小水池没有项目投入，大水池又没有水源供给的状况。三是项目实施过程不科学。当前饮水项目实施的模式是：水利局统揽全局，即选点、承包、实施等，工程完成以后，交付村级使用，村级和乡水务中心只负责协调。其结果就是不来水的池子多，破漏型池子较多，吃水扯皮的池子多，建池虽多其实受益面却小得很。四是项目建成后管

理难度大。饮水项目建成后，必须有专人看管，而看管人的工资大都是从各家各户所收水费中指出，但目前在村里收水费较难，一方面是由于家中自来水时有时无，大家不愿意交，另一方面是受传统观念的影响，不愿意在吃水上花钱。

（三）农村电力供求矛盾大。一是用电需求不断增加。随着企业的增多，农村家电设备的增多，对电力的需求不断加大，导致电力供应相对不足。二是农网改造不彻底。现在所用的农网是2024年国家实施农网改造工程时的电网，但当时设计的规格较低，容量较小，线路设臵不是合理，已经不能满足现在的需求，而要解决需要大量资金。三是我州电力项目投资少。据了解，目前州电力公司属于省电力公司代管，国家、省级电力资金对我州的倾斜都较少，仅靠州、县电力公司解决目前困难的难度较大。

（四）新型能源推广难度大。一是老百姓积极性不高，一口沼气池建成国家以物资的形式补贴2024元，老百姓自己投入资金接近5000元，再加上使用的效果不是很好，村民都认为不划算，存在不愿意建的畏难情绪。二是茶叶的大力发展使粮食种植面积减少，农村养殖缩水，导致沼气池原料减少，产气效果不佳，沼气使用效益减弱。二是沼气池维护成本较高，一旦池子出现问题，老百姓一般是弃之不用，任其损毁破裂，所以目前质量真正还在发挥效益的只有30%。

（五）村级医疗体制不健全。村卫生室的主要职能是承

担该村的预防接种、治疗一些常见的小病和储备一些常用药品，但是现在的村级卫生室确是常见病也不怎么看的好，普通药也比外面贵的多，原因有以下几个方面：一是医生技术水平不高，由于是在农村，好一点的医生不愿意来，能来的一半都是当地的赤脚医生，没有接受正规培训，缺乏相应的专业知识；二是以药养医的情况还是存在，目前在\*\*村级卫生室还没有实行药品零差价制度，医生的收入主要是靠药品买卖的差价，而且是国家允许的15%的差价幅度，因此村卫生室的药品要贵一些，导致老百姓不愿意到村卫生室看病。三是乡镇卫生院对村卫生室医生的管理也仅限于业务指导和农村合作医疗的总额控制，难于管理。

（六）农村学生上好学难。一是随着计划生育国策的实施，中国人口结构发生了明显变化，农村的小学生越来越少，以往很多小学的撤销、合并是必然趋势，不可能每个村都建学校。二是教育资源的不均等，农村师资力量依然薄弱，农村小学的教师结构依然不合理，由于农村小学在工资待遇、工作环境等多方面与县城学校存在较大差距，许多优秀教师不愿意留在农村，导致农村学校的教学质量得不到提高。

四、推进\*\*村发展的建议与对策

（一）加大基础设施建设，改善生产生活条件。从村民要求最急迫、反映最强烈、利益最直接的道路、饮水、用电等问题抓起，推进\*\*村基础设施建设。要通过“一事一议” 的村民决策机制，对有条件的、村民愿望最强烈的组级路进行改造升级，彻底解决组级路通路不通车的问题。着力加强田间耕作道、村民连户路的建设，彻底改变“晴天一身灰、雨天一身泥”的现状，逐步探索村组道路建管机制。鉴于\*\*村水资源不丰富的现状，要想真正解决村民吃水难的问题，就要少建大池子，多建小池子，按照村民居住的位臵实行几户一池、几户一连，着力倡导修建连户小池，这样既便于维护管理，又能够保障供水。要积极争取新一轮农网改造升级工程的机遇，重新规划电网布局，对用电需求较大的企业单独设臵变压器，使全村用电负荷均衡，解决生产用电突出问题，满足村民生活用电需要。

（二）完善社会事业服务功能，提高村民幸福指数。要改善办学条件，提高教师水平，提高教学质量，建议每年所招考老师在分配上要兼顾农村，按需分配，有效缓解当前存在的问题，保证农村孩子能上好学，改变农村教育落后的状况。要增加对村医疗卫生事业的投入，从财力、物力、人才、技术以及设备等全方位予以扶持，改善村卫生室医疗设施和条件。建议财务、药物归口管理，有效避免“一个行业，两种模式”的现状，同时采取村村联办的模式，壮大村卫生室的规模，有效设施不完善，效益不好，待遇不高的问题。逐步把村卫生员的养老保险纳入考虑的范围。对村卫生室提档升级，建成中心卫生室，增强服务功能，不仅要满足村民看

病的需要，还要满足培训基地的需要。要办好农家书屋、村级文化广场，要组织相应的活动，使其真正能发挥作用，活跃农村文化活动，提高农村文化程度，初步建立起教育、卫生、文化等公共服务体系。

（三）挖掘茶文化内涵，提高居民收入水平。随着经济社会的发展，农业已经不再是单纯的作物种植产业，\*\*贡茶也已不仅仅是食品，它还是一种旅游资源，更是一种文化。\*\*茶文化源远流长，早在清朝，乾隆御笔《皇恩宠锡》的\*\*贡茶就久负盛名，具有很高的历史、艺术和科学价值。要叫响《皇恩宠锡》这块金子招牌，挖掘\*\*茶叶文化，找准产业发展与茶文化的结合点，提升\*\*知名度，促进茶叶产业发展。要打造贡茶创始人伍昌臣的墓地，围绕历史背景做文章，不断延伸茶叶产业链，把粗放生产经营模式转变为集约生产经营模式，提高综合效益和市场竞争力，增加村民收入。

（四）打造生态观光带，提高居民生活质量。按照新农村建设要求，切实改善农村生态环境、人居环境，使环境更加清洁、农民更加健康、农村面貌更加美好，从根本上促使村民卫生习惯的改变。加快推进\*\*村特色民居建设，以村委会为中心，对5、6、14组的房屋进行集中改造，采取集中新建、保护改建与危房改造相结合，按照“统一规划、统一外观”的要求，突出\*\*村的特色和风格，逐步形成基础设施

配套、生态环境良好的特色民居建设示范村。优化茶叶产业布局，把\*\*村茶叶种植与农业观光结合起来，建立高标准的有机茶园，以茶叶产业生产为主轴，延伸第二三产业的链条，打造“观光—旅游—休闲”模式的观光现代农业，构建一个“茶在山中、家在园中、人在景中”的美丽新型小村庄，让来\*\*村的游人：体验民居、游昌臣墓、观贡茶园、摘园中茶、品饮贡茶，真正建成贡茶文化生态旅游区，从而实现生态效益、社会效益和经济效益的有机统一。

**第二篇：基础设施建设情况调研报告**

关于水月产业园区基础设施建设情况的调研报告

长期以来，水月产业园区以加快基础设施建设为突破口，全力推动园区建设发展，由于客观因素制约，基础设施建设滞后、配套功能不完善等问题，严重阻碍了园区发展。

一、现状

（一）规划情况

水月产业园区前身为\*\*年成立的\*\*区水月循环经济实验区，\*\*年9月经省经信委、市编办批复成立园区管委会，\*\*年\*\*月23日正式挂牌成立。园区原定位为循环经济实验区，《产业发展规划》于\*\*年9月经省经信委批复实施，主要围绕水钢冶金主导产业发展装备制造、金属加工、化工、建材、矿产开发等循环配套产业，依托区位、交通优势发展商贸、物流、市场、食品加工等服务产业。为优化产业结构，适应城市发展需要，园区根据市委市政府意见，经充分调查研究，依托交通、区位、市场潜力等优势，将园区功能重新定位为产城一体化的城市拓展区，规划范围为东至瑞安路，南邻贵昆铁路，西至汪水路，北抵月照机场，辖钟山区红岩街道办事处、荷城街道办事处的部分社区和杨柳街道办事处大部分区域和月照乡全部，总面积约70平方公里，建设用地约15平方公里，核心区域面积5.1平方公里，着力打造物流商贸、空港经济及高新技术产业、循环经济轻型工业、休闲旅游度假四个组团。目前，规划工作已进入细节论证阶段，拟于今年11月上旬报批。

（二）道路基础设施建设情况

设计标准为城市主干道Ⅱ级的金水路一期\*\*公里已建成通行，近期完成细沥层铺设。全长1.547公里、宽20米的民族风情小镇东明路于今年4月中旬动工，全长2.26公里、宽20米的南北路于今年\*\*月动工，两条路路现正进行基础填挖工程。全长2.3公里的金水路二期在首批建设BT投资方因资金链断裂无法续建停工后，今年10月重新动工建设，（三）排污排洪方面

排洪排污沟渠修建3千米，但仍不能满足当前园区排洪排污需要。

（四）水电气配套方面

共完成供水管道安装13千米，铺设排水管道沟渠1.2千米。计划今年年底前，完成新安装饮水管道3000米，新铺设排水管道\*\*米，新建220千伏安变电站一座。现有水、电基本能满足现入驻企业、在建项目及居民用水用电需求，二期管道尚未进入实施阶段。

二、存在问题

（一）规划未定

已完成5.1平方公里核心区规划与现发展思路不一致，在\*\*年\*\*月12日召开的市长办公会议上未获通过。现市规划局将水月纳入新一轮城市规划范围，市规划、发改部门正委托相关单位对建安组团、空港经济两片区进行控制性规划，与园区的控制性规划重叠。

（二）道路基础设施建设滞后

\*\*大道作为市政府规划建设的横穿园区核心区的主干道，已由水城县完成初步设计，但迟迟未动工建设，严重阻碍园区项目建设。园区内民族风情小镇东明路、南北路和金水路二期虽在轰轰烈烈建设中，但建成投入使用需要一定工期，近期难以通行。原有道路为实现细沥层铺设，且内环快线、机场快线及园区内项目工程运输车辆碾压造成破坏，运输条件差。

（三）排污排洪设施亟待改善

园区内地形地貌复杂，项目建设用地需大量挖填方后方能使土地平整，导致排污排洪压力增大，园区内原有排污排洪设施已不能满足需要。

（四）配套设施不健全

现有水电只能基本满足企业、项目建设和居民生产、建设和生活需要，后续生产、建设和生活用水用电量大，且供气、通讯等设施不健全。

（五）小散乱污染企业清理难

园区起步标准低，开发程序不科学，导致企业分布混乱，尤其是园区内存在多个洗煤厂，呈现小、散、乱的状态，导致脏乱差根源难以消除，大大影响了园区形象和建设发展。虽园区已调查摸底，但清理工作已超出园区管理权限。

（六）基础设施建设融资难

园区内基础设施全部由管委会自筹经费建设，但园区起步晚、后劲弱，无固定资产，加之建设用地少等现实问题，导致园区没有融资抵押物，融资难度大，基础设施建设进度难以满足发展的需要。

三、建议

（一）强化规划衔接

为统筹园区同步、协调发展，市发改委、规划局新一轮城市规划修编涉及园区规划的建安片区、月照机场周边一带范围，完善控制性详细规划后，由园区负责实施，其余范围由园区规划并实施。同时，尽快确定园区法定界线。

（二）完善路网规划和建设

将园区已规划并动工建设的民族风情小镇东明路、南北路和拟规划的其他道路统筹纳入先期城市道路规划，由园区先行建设。把\*\*社区二三组道路、内环快线三块田互通至双坝社区小西湖道路纳入城市道路网络规划，提高周边土地使用价值。另外，乌蒙大道园区段从月照乡政府前至水钢由园区自行规

**第三篇：ＸＸ市社会事业发展情况专题调研报告**

根据市委、市政府进行集中调研的安排，现就全市社会事业发展专题调研情况汇报如下：

一、近年来各项社会事业取得的成绩

近年来，我市以构建和谐社会为目标，紧紧围绕发展这条主线，积极实施“科教兴市”和“人才强市”战略，正确处理改革、发展、稳定的关系，不断完善和优化经济社会协调发展的内在机制，使教育、卫生、人口与计划生育等各项社会事业取得了长足进步，为全市经济的持续、稳定、健康发展提供了强有力的支持和保障。

----调整教育布局，优化资源配置，教育事业为全市经济社会协调发展提供了强有力的人才支撑与智力支持。一是各级各类教育协调发展，办学总量得到扩张。全市“两基”成果得到进一步巩固和提高，小金湾民族学校小学入学率首次达到98.9%。全市高中阶段教育发展迅速，初中应届毕业生接受高中阶段教育的比例达到94.6%。二是在教育系统全面推行了全员聘用制、结构工资制和支教帮扶制，有效提高了教职工的工作积极性，促进了教育教学质量的提高。普通小学、初中、高中的专任教师学历合格率分别由2024年的90.7%、79.8%和58.8%提高到现在的98%、92.4%和82.2%，2024年，全市初中六科合格率达78.3%，高考本科上线率达22.8%，分别较上年提高4.1个和3.8个百分点。三是教育投入逐年加大，办学条件进一步改善。全市教育经费总投入由2024年的3565万元，增加到2024年的6095万元，教育、教学手段不断改进，信息化教育发展迅猛。四是布局结构进一步合理，资源配置得以优化。按照“巩固发展一中、新建高级中学”的思路，使新老市区的高中教育结构得到进一步优化，人、才、物得到合理配置。

----以体系建设为重点，卫生事业取得了突飞猛进的发展。全市医疗预防保健网络初步建成，平均每千人拥有医生1.85人，拥有护士1.2人。近年来，累计完成卫生基础设施建设投资2024余万元，新建和改扩建业务用房1.3万平方米，购置大中型医疗设备180余台（件）。重大传染性疾病得到有效控制，实现了连续27年未发生脊髓灰质炎病例和人间鼠疫的目标。全面推行了乡村一体化管理，城市、乡镇的医疗机构整体水平明显提高，居民平均期望寿命达到了71.5岁。

----围绕机制创新，人口与计划生育工作迎来了转轨建设的新时期。通过不断深化计划生育综合改革，有效提升了全市人口与计划生育工作的整体水平，全市符合政策生育率始终保持在99%以上，人口出生率和自然增长率逐年稳步下降，建成了省级“计划生育优质服务市”，全市除小金湾民族乡外，全部实现了计划生育村民自治，全市农村“两户”和奖励扶助对象政策落实率达到100%，计划生育押金清退率达到100%，计生工作初步实现了由主抓行政许可向全面优质服务的根本性转变。

----以改革为动力，稳妥推进事业单位改革。一是初步理顺了各类事务所的管理体制和运行方式，使原会计事务所、审计事务所、律师事务所等机构转为社会中介机构。二是企业化管理事业单位改革迈出了实质性步伐。在完成市热电公司的业主制改制的基础上，今年又将市一招、玉门宾馆、建筑设计室、市场建设服务中心、黑沙窝原种场、公交公司、农机中心、公交客运管理所等8家企业化管理的事业单位确定为改制对象。同时根据经济社会发展需要，分设了疾控中心和卫生监督所，理顺了疾病预防和卫生监督的关系。三是分配制度改革取得积极进展。教育系统各学校普遍实行结构工资制，医疗系统全部实行效益工资制。在全市机关事业单位中广泛推行了以竞争上岗为主的用人制度配套改革。

----落实政策，就业、劳务输转工作取得新成效。认真落实各项创业优惠政策，以开发就业岗位和优化就业服务为关键，不断加快培育和发展劳动力市场，初步建立起了以劳动者自主择业为主导，以市场调节就业为基础，以政府促进就业为动力的就业新机制，使在册登记失业率控制在4%以内。为下岗失业人员减免各种税费200.77万元，办理小额担保贷款87.5万元，清理清退拖欠员工及农民工工资269.68万元，实施劳务输转1.2万人次，其中，2024年输转6600多人次。

----扶贫济困，社会救助工作的兜底作用日益显现。以落实城乡低保制度为重点，本着对“弱势群体，强势关心”的原则，不断加大社会救助力度，确保了经济社会的协调发展。截止目前，全市共有城乡困难群众12748人，占全市实有人数的7.6%，其中城镇8648人，占67.8%，农村4100人，占32.2%，城市困难群众基本上实现了全员覆盖，做到了应保尽保。近年来，中央、省、酒泉市财政累计拨付我市低保金1193万元，实际支出1071.62万元，人均补差标准由2024年的62.45元提高到了现在的75.45元；除此之外，全市落实“五保”供养人员50人，占应保人员25.9%，供养标准略低于当地人均纯收入2/3的规定标准。三年来，频繁的自然灾害给我市造成了1.12亿元的经济损失。经过积极争取，中央、省、市财政、民政部门累计下拨救灾专项资金267万元，累计支出救灾专项资金293.16万元，使有限的救灾资金，在保障灾民生活、恢复灾区生产、扶持重灾户灾后重建等方面，发挥了积极作用。

----以市场为导向，旅游业得到了全面破题和加强。以玉门油田全国工业旅游示范点建设和“创建中国优秀旅游城市”为契机，制定出台了《关于进一步加快旅游业发展的意见》，进一步理顺了旅游工作管理体制。全市投资5300多万元，完成了金玉阳光度假村和赤金峡水利风景景区的阶段性建设任务，配套建成了1家国内旅行社，3家星级旅游饭店，1家旅游车船公司，核准了2家旅游定点服务单位。全市第一个旅游专业网站初步建成，《玉门市旅游经济发展总体规划》和《吾艾期墓旅游景区建设规划》开始编制。旅游业在全市地方生产总值中的比重达到了1.14%。

二、存在的主要问题

（一）共性问题

一是重视不够。具体工作中，存在重经济指标，轻社会指标的现象。二是投入不足。尽管市、乡两级在财政异常吃紧的情况下，仍千方百计增加社会投入，但与经济社会事业发展的实际需求相比，资金短缺仍然是最大的制约因素，负债办社会事业的现象还较为突出，仅教育基础建设负债就高达3231.9万元。三是社会发展工作队伍在思想观念、发展水平、创新能力等方面还不能完全适应社会事业发展的需要，素质有待于进一步提高。四是社会发展部门主动为经济建设服务的意识不强、能力有限，整体综合效应发挥不够。

（二）个性问题

1、教育工作主要表现为：一是农村中小学专职教师数量相对不足，城市高中优质师资严重短缺。由于近年来教师报考公务员、党政机关借调、外调和高中扩招及高中优质教师私自外流等原因，使农村中小学专职教师数量相对不足，特别是小金湾乡和柳河乡教师短缺的矛盾较为突出；同时也使高中专职教师，尤其是优秀骨干教师严重短缺。二是优质师生大幅减少，不同程度影响并制约了全市教育教学质量的提高。受市政迁址和玉门油田生活基地搬迁的影响，部分高中骨干教师陆续外流，加之自2024年以来，每年约有200名优质初中应届毕业生赴酒泉、嘉峪关就读，使全市教育教学质量受到了一定程度的影响。三是部分改革政策落实不到位。农村教师的医疗保险、住房公积金等政策还没有完全落实，加之各学校公用经费逐年缩减，大部分教育工程都是负债建设，影响了学校和教师的工作积极性。四是民族教育基础薄弱。由于受观念、经济等因素的制约，小金湾民族乡教育发展相对滞后，已不能适应全乡政治、经济、文化发展的需要，一定程度影响了全市“普九”工作的巩固与提高。

2、卫生工作主要表现为“三重三轻”：一是“重医轻防”。与医疗服务的大投入、大建设相比，公共卫生长期以来欠帐较多，“预防为主”的方针尚未得到真正落实。特别是疾病防控体系、医疗救治体系和卫生执法监督体系不完善，鼠疫、霍乱等一些重大传染病仍在严重威胁广大群众的身体健康。二是“重城轻乡”。城乡之间、区域之间卫生事业发展不协调，医疗卫生资源布局不合理。绝大多数卫生资源集中在城市，而占人口绝大比重的农村却卫生资源不足，基本医疗卫生条件相对较差，城乡之间、区域之间医疗卫生服务水平差距拉大，全社会困病致贫、因病返贫的问题较为突出。三是“重西轻中”。由于政策等多种因素的综合影响，中医人才普遍缺乏，群众对中医的认可程度下降，中医药特别是农村中医药工作逐步呈萎缩态势。

3、人口与计划生育工作主要表现为：一是个别领导干部对计生工作重视不够，部分乡镇“四纳入一保障”的工作要求没有全面落实，技术服务人员和经费不落实的问题仍然较为突出，一些优惠政策落实比较难；二是全市人口与计划生育综合治理的新机制尚未真正形成，计划生育优质服务还不能完全满足城乡广大育龄妇女的要求；三是疏勒河移民工程新迁入移民以及流动人口计划生育管理工作亟待加强和规范。

4、事业单位改革工作主要表现为：一是社会化程度低。由于历史原因，事业单位大都由国家投资兴办，有的靠财政拨款生存，有的靠国家政策性收费、罚款度日，真正面向社会，面向市场独立发展的较少。二是社会保障体系不完善。目前，全市现有事业单位中，仅卫生系统城乡各医院纳入了社会保险统筹，其他行业的参保步伐还较为滞后，一定程度上制约了事业单位聘用制等各项改革措施的推行。三是企业化管理事业单位大都资产贬值严重，负债率高。被列入改革的17家企业化管理事业单位大部分在老市区，其资产大量闲置，且严重贬值，有些单位资产负债率高达70%以上。四是职工安置难度进一步加大。随着经济社会发展水平的日益提高，被改革单位职工对自身的既得利益期望高，不合理的要求多，而且标准也高，致使安置难度进一步加大。加之事业单位社会保障制度不健全，相关政策不完善，给伤残及年龄偏大的职工安置工作带来很大难度。

5、旅游工作主要表现为：一是旅游业规模化、产业化程度低，旅游资源优势尚未真正转化为经济优势。目前，我市旅游总收入占GDp的比重仅为1.14%，分别低于全国和酒泉市的平均水平4.61和6.06个百分点，旅游业整体发展处于起步阶段。二是旅游资源深度开发不够，一些深层次的人文历史资源没有达到很好的挖掘利用，资源档次与产品档次不匹配。三是旅游基础设施不够完善，特别是道路交通、餐饮住宿、娱乐购物等方面的条件落后。四是宣传促销和旅游商品开发滞后，旅游资源缺乏整体策划、总体包装，旅游业管理不够规范，旅游经营管理人才缺乏。

6、就业再就业工作主要表现为：一是再就业工作难度日益加大。随着老市区人口锐减，城区规模萎缩，再就业空间逐渐缩小，加之大部分下岗失业人员文化素质低，年龄偏大，劳动技能单一，再就业难度不断加大。二是农村劳动力文化程度较低，择业观念陈旧，顾虑重重，不同程度存在着“不愿出去，不敢出去”等问题，直接影响了劳务输转工作的深入开展。三是劳务培训针对性不强，劳务培训与市场用工衔接不紧密，影响了劳务输转工作的有效开展。四是个别乡镇和部门对输转工作认识不足，重视不够，工作力度不大，缺乏主动性，劳务输转还存在一定的盲目性和无序性。五是劳动力市场监管弱化，相关的失业保险政策落实不配套，不同程度的损害了企业职工的切身利益。

7、社会救助工作主要表现为：一是城市低保企业移交遗属数量大，管理上存在较大漏洞。截至目前，市民政已接受改制企业的遗属415人，按每人每月143元的标准计算，415人年发放低保金71.2万元，由此造成占全市低保对象8%的遗属，却占去了全市16.7%的低保金。同时，有相当一部分企业遗属都有高收入子女存在，导致有单位的遗属从无单位的纯社会困难群体中争饭吃的现象。二是部门之间的协作配合不通畅。特别是在低保对象家庭收入的测算上，需要工商、税务、劳动、工会及有关企业共同参与和配合，但有些部门怕麻烦不愿参与，责任心不强，出具收入伪证，影响了低保工作的规范化建设。同时受部门利益驱动，一些减免政策落实不到位，一定程度上加大了特困人群的生活成本。三是农村低保发展缓慢。由于国家对农村的低保资金还没有投入运行，近几年，我市的农村低保只能通过市财政配套的城镇低保资金来运转，但由于市财政配套资金落实难度大，加之农村税费改革后，乡镇财政收入有限，乡级配套资金无法到位，近期内，在农村全面落实低保政策尚无法实现。四是乡镇对符合条件的“五保”对象审批不及时，没有做到应保尽保。目前全市“五保”人数只占应保人员的25.9%，且保障标准没达到规定标准，下余经费被乡镇挪做它用，导致其余74.1%的应保人员没能得到有效保障。

三、加快我市社会事业发展的对策及建议

坚持和落实科学发展观，加快发展各项社会事业，当前和今后一段时期，要突出抓好以下几个重点：

1、落实优先发展战略，大力发展教育事业。一要切实加强基础教育，确保“普九”指标始终保持在部颁标准以上，初中辍学率控制在1.8%以内，有就读能力的适龄少年、残疾儿童入学率达到100%。2024年，要着力抓好小金湾民族学校校容校貌、班子建设、制度建设、教师队伍管理，不断提高教育教学质量，确保适龄儿童入学率、巩固率保持在98%以上，力争“十一五”末，完成民族乡“普九”教育。二要深化改革，创新管理体制和办学机制。实行校长负责制、校长任期目标责任制。继续实行教师全员竞争上岗制度，不断加强教师队伍建设，特别是高中教师队伍建设。要面向全省公开招聘高三把关教师，选拔一批学历合格、年轻有为且能留得住、用得上、作用发挥好的中青年骨干教师，采用在省内外名校挂教、校内重点培养等途径和方法，用3—5年时间使其成长成熟，成为高中骨干力量。继续实行政府特殊津贴制度，实行考核，动态管理，竞优汰劣，紧紧与专任教师的教学业绩、教学能力、教学成绩、各类国家、省、市级竞赛成绩相挂钩。重奖在高考中取得优异成绩的学校、任课教师和考生，巩固提高高中教育教学质量，尽快扭转优秀教师、优质生源大量外流的局面，不断提高高中办学质量，切实提高高考上线率和重点院校录取率。三要加快发展职业教育。以市职业技术学校为依托，积极创建“自主办学为主、联合办学为辅”的多元化办学新模式，力争两年内将初中教育和职业教育相分离，真正使我市职业教育步入专业化、规范化轨道。在继续办好现有骨干专业的基础上，进一步优化办学资源，拓宽办学领域，每年为全市培养一、二、三产业所需的各类专业人才300人以上。四要大力发展成人教育。进一步加大岗位培训、资格培训、再就业培训力度，大力发展广播、电视和计算机网络远程教育，建立以提高全民素质为核心的终身学习体系，力争使成人年培训量达到5万人次。五要进一步加大教育项目建设力度。2024年，重点抓好市职业技术学校实训楼、中小学危房改造以及2所民德小学建设等工程，3年内消除现有中小学所有危房，切实改善各学校基础设施条件。

2、实施全民健康工程，健全区域卫生体系。一要大力加强农村卫生工作。积极稳妥地推行新型农村合作医疗，建立和完善大病统筹制度，切实解决广大农民“看病难”和“看病贵”的问题。2024年，通过争取省、市有关政策和资金支持，抓好乡镇卫生院、村组卫生所的建设和巩固提高，增强乡镇卫生院整体服务功能，提高其医疗救治和预防水平。二要加快卫生资源整合步伐和卫生基础设施建设力度，不断改善城乡居民就医环境。要有针对性地对全市卫生资源进行整合调整，不断提高各医疗单位的经营效益和卫生资源利用率。加大中医院、妇幼站、急救中心等项目的建设落实力度，尽快完善市一医院传染病区急救设备设施，健全急救网络，提高突发性公共卫生事件的应急、控制能力。三要加强疾病预防控制及地方病防治工作。进一步健全落实对重点地区、重点人群的监督管理措施，重点做好鼠疫、霍乱、艾滋病、结核病的预防控制工作，严防疫情发生，严格控制和杜绝烈、急性传染病的暴发。四要进一步加大卫生监督执法力度。充分发挥市卫生局卫生监督所的职能作用，不断加大对公共场所食品卫生、职业卫生的监督管理力度，严把卫生许可准入关，杜绝群体性食物中毒事件发生。同时要进一步规范各类医疗机构的医疗行为，实行规范化管理。五要深入抓好以创建卫生城市和农村改水改厕为重点的爱国卫生运动，努力提高城乡广大居民的卫生意识和文明素质。

3、继续稳定低生育水平，不断提高出生人口素质。一要进一步深化计划生育综合改革，努力构建“依法管理、村民自治、优质服务、政策推动、综合治理”的工作机制。二要坚持“一把手”亲自抓负总责的要求不变，强化领导责任追究力度，坚决实行“一票否决”，按要求配足配齐计生办和服务所人员，落实人员的编制和工资待遇，保证人员和经费及时到位，落实计生办主任的副科级待遇。三要坚持把宣传教育摆在人口与计划生育工作的首位，广泛开展“婚育新风进万家”活动，大力宣传基本国情、计划生育各项政策，从根本上促进育龄群众婚育管理的转变。四要认真落实好农村部分计划生育家庭奖励辅助制度、计划生育特殊困难家庭救助制度和“少生快富”扶贫工程，切实把免费手术费、独生子女奖励费和养老储蓄、儿女结扎户养老储蓄所需经费纳入财政预算，保证各项优惠政策按时限、按标准落实到位，维护群众合法权益。五要以“创优”为目标，进一步加强市、乡服务站所建设，配备完善基础设施和相关检查服务设备，不断提高计生服务站所得装备水平和服务质量。强化措施、加强监管，加大出生性别比的治理力度，确保人口出生性别比控制在正常范围内。六要进一步加强流动人口和移民的计划生育管理，通过健全管理网络、加大经费投入、落实优惠政策等多种措施，切实为流动人口和移民提供多方面的服务，不断提高整体工作水平

4、加快事业单位改革步伐，进一步增强发展活力。一要继续深化事业单位管理体制改革。对行政管理类事业单位，依法设立机构，人员参照国家公务员制度管理；对社会公益、公共服务类事业单位，要进一步优化结构，调整布局，尽可能地将“辅助性、技术性、服务性”的工作从行政机关分离出来，交由事业单位承担，使事业单位成为真正意义上的独立的、事业性的社会机构。二要继续推进事业单位内部分配制度改革。对全额拨款事业单位，要进一步扩大内部分配自主权，将工资中的津贴、补贴部分与单位内部设立的岗位、项目、绩效等考核指标挂钩，进行重新分配，适当扩大内部分配差距。对定额补助事业单位，采取岗位工资、项目工资等分配办法，由单位按规定自主确定工资基数进行分配。同时，要继续抓好企业化管理事业单位的改革工作。2024年要完成良种场、电视台等8家单位的改革任务，使全市企业化管理事业单位的改制面达到100%。三要加快推进事业单位用人机制改革。在教育系统实行全员竞聘的基础上，逐步将聘用制度向卫生、农业、文化等行业推行，真正实现事业单位人事管理由身份管理向岗位管理，由国家用人向单位用人转变。对于专业技术较强的特殊岗位，改变单一的固定用人模式，实行固定与流动，专职与兼职相结合的方式，促进人才资源配置的社会化和市场化。

5、加快旅游基础设施建设，促进旅游产业发展壮大。2024年，围绕“创优”工作，重点抓好“8442”工程建设。一要全力抓好“创优”工作任务的落实，保质保量完成建设任务。二要抓好以旅游公厕建设为代表的形象建设，尤其是要突出景区景点、新老市区、以及国道沿线的旅游公厕建设。三要落实《玉门市旅游经济发展总体规划》和《吾艾斯墓旅游景区建设规划》，以吾艾斯墓重新修缮为契机，启动实施吾艾斯墓旅游景区建设规划，完成相关设施建设。四要抓好城市旅游接待设施建设，重点是强化定点接待单位的管理，不断提高服务质量，提升对外形象。五要加强旅游宣传工作。建设英文旅游网站、制作旅游地图、设置大型旅游宣传广告牌等，创优创名“石油摇篮”、“铁人故乡”两张旅游品牌。六要加大旅游产品开发力度，抓好玉门油田工业旅游和硅化木省级地质公园两个重点项目建设，培育新的旅游增长点。

6、加快劳务输转，全力做好就业再就业工作。一要继续加强职业技能培训。以市职业技术学校、就业中心培训基地为依托，大力开展“订单式”培训，增强培训的针对性和实用性，不断提高城乡富余劳动力的自主创业和就业能力。二要进一步完善就业再就业服务，为广大求职人员提供“一站式”政策咨询、就业指导、职业介绍、职业培训、失业登记、养老保险关系接续、档案托管等就业再就业服务。三要加强劳务信息网络建设。要充分利用国家、省、市信息网络和市政府及玉门油田驻外办事机构，搜集劳务信息，为外出务工人员提供信息服务，形成外联全国各大中城市劳务市场和劳务基地，内联市、乡两级的劳务信息网络体系。四要切实保障农民工合法权益。进一步加大劳动力市场监管力度，加强劳动合同管理，从源头上解决侵害员工和农民工合法权益的问题，力争2024年劳动力市场监管工作有突破性的进展。五要加大农民工教育和培训力度。进一步做好初中应届毕业生和中青年劳动力的培训工作，特别要突出岗前培训和再就业技能培训，打响“铁人”和“玉门人”两张劳务品牌。

7、完善各项社会救助制度，切实解决困难群众的生产生活问题。一要认真落实“分类施保”政策，有针对性的解决特殊低保家庭的困难。对无生活来源、无劳动能力、无法定赡养人抚养人的“三无”城市低保对象，发放全额保障金；对低保户有重病、大病的家庭，严重残疾并丧失劳动能力的残疾人，没有参加养老、医疗保险且无劳动能力的老人享受高于本地保障标准（143元/月）10—20%的保障金。在村组“三项”经费中进一步落实“五保”人员供养经费，确保“五保”供养人员应保尽保。二要克服困难，加大财政资金的配套力度。落实低保工作经费，充实低保工作人员，切实为低保工作的有效开展提供经费和人员保障。三要建立健全灾害应急体系。进一步健全完善自然灾害的应急预案体系，提高应对突发事件和抗御风险的能力，确保在发生重大自然灾害后24小时内，灾民的吃、穿、住、医等救助措施能够落实到位。四要进一步加大社会救助体系建设。成立由政府领导挂帅的社会救助工作领导小组，明确职责，健全制度，形成政府领导、部门参与、社会关注的救助格局。制定(本文权属文秘之音所有，更多文章请登陆www.feisuxs查看)出台协助帮扶优惠政策，从就医、就学、就业、就住等方面给予困难群众更多的支持和帮助。民政、劳动、工会、残联等部门要充分发挥在社会救助工作中的职能优势，坚持节日救助和日常帮扶相结合，开展多种形式的帮扶活动，增强被救助对象的自身造血功能，切实从根本上解决城乡困难群众的生产生活问题。五要认真落实“一帮一”结对帮扶措施。各级领导干部要严格按照市委、市政府的要求，定期深入帮扶的特困户家中进行调研和走访，帮助他们解决生产生活、住房就医、子女上学等方面的具体困难和问题，确保帮扶工作落到实处，确保特困户脱贫致富。同时要认真落实慈善“一日捐”活动，不断扩大捐资面，使更多的贫困群众得到社会救助。

**第四篇：我市交通基础设施建设基本状况的调研报告**

文章标题：我市交通基础设施建设基本状况的调研报告

深化交通投融资改革加快推进我市交通基础设施建设

交通基础设施建设应摆在经济发展的重要位置，已成为各级政府及行业主管部门的共识。近年来，我市交通系统按照省交通厅及市委、市政府要求，以高速公路、国省道、区域干线公路和农村公路的建设为重点，大力开展交通基础设施建设，现已初步形成优势互补、协调发展的综合运输网络,有效推动了我市社会经济的全面发展。由于交通发展的适度超前要求，我市交通建设任务依然十分艰巨，拟建或在建的重大项目工程有嘉绍高速、绍诸高速、绍兴中心港、杭甬运河绍兴段、诸永高速诸暨段等，需要投入的资金多达上百亿，投融资成为我们交通各项的重中之重。

我市位于杭州湾南岸，是长三角南翼地区极为重要的组成部分。长三角是目前我国经济最发达、城市化水平最高的地区之一，加强我市区域内以及与长三角城市群的联系，走区域合作的道路，是新形势下的必然选择，而要达到资源互补、市场互补的目的，实现良好的区域合作，就必须拥有良好的交通基础设施作后盾；同时根据《绍兴大城市发展战略纲要》，绍兴要发展成为拥有百万人口的现代化生态型大城市，要由“山湖时代”转向“杭州湾时代”，实现“城市北进，旅游南延，沿江开发，多向拓展”的战略导向，也必须拥有良好的交通基础设施作后盾。因此，我市交通基础设施建设面临前所未有的机遇与挑战，我们要深化投融资改革，抓住机遇，迎接挑战，实现投资主体多元化，融资渠道多样化，为我市交通跨越式发展提供资金保证。

一、我市交通基础设施建设基本状况

截至2024年底，我市公路通车里程达4397.5公里，其中，高速公路里程达到278.7公里；公路密度达到每百平方公里土地拥有公路53.3公里，每万人口拥有公路10.1公里；公路技术等级显著改善，等级公路达到4118.9公里，占总里程的93.7％；县乡公路里程大幅增长，县道达到1885.8公里，乡道达到1679.6公里，各占总里程的42.9％和38.2％，全市已完成3900公里通村公路的建设，同时对1987公里通村公路进行了路面硬化，准四级及以上公路通村率达92.8，路面硬化率达85.2。

航道、港口建设主要以建设杭甬运河绍兴段为重点，同时疏通、疏浚航道，修缮码头，提高航道等级、通航能力，水路交通基础设施状况有了较大改善。

二、我市交通基础设施投融资主要方式

交通基础设施的加快推进，建设资金缺乏始终是存在的主要问题。近年来，为改变我市交通基础设施的落后状况，政府和行业主管部门解放思想，破除体制障碍，开始尝试多渠道、多元化的投融资方式。我市交通基础设施投融资方式大体如下：

1、依靠上级部门拨款，进行交通基础设施建设。公益性项目主要依靠上级部门拨款。以市区为例，自1998年起至2024年底止，上级拨款项情况为：省交通厅拨款14902.80万元，用于31省道绍大线绍兴段、104国道东泾线、杭甬高速连接线、南连北建续建工程四条收费公路的建设；市财政局拨款58900万元，其中公益性项目拨款38300万元；收费公路项目拨款20600万元。

2、以交通投资公司为主体，向银行贷款，筹措建设资金。向银行借款是目前为止我市筹措交通建设资金的主要融资渠道。其中包括项目贷款（中长期贷款）和流动资金贷款（短期贷款）以及设立中外合作企业向外资银行贷款。

（1）项目贷款主要以收费公路为质押，向银行贷款，用于交通基础设施建设。

（2）流动资金贷款主要用于弥补一些非经营性项目的资金缺口。但目前按国家银监委的规定，基础设施型投资公司，一般情况下不允许银行发放流动资金贷款，这给今后争取流动资金贷款带来一定难度。

（3）设立中外合作企业向外资银行借款。市交通投资公司通过在香港投资设立交通投资（香港）有限公司，与绍兴市交通投资有限公司共同出资（中方出资为实物，即建成收费的104国道北复线）组建中外合作企业——绍兴四通公路建设有限公司，该公司具备向外资银行贷款资格，由此向香港宝生银行上海分行借入1500万美元，用于104国道北复线的拓宽改造。

3、招商引资。甬金高速公路绍兴段的建设，是我市交通基础设施建设招商引资较为成功的实例。我市交通投资公司通过与上海茂盛企业集团有限公司合作，共同组建了绍兴市甬金高速公路建设发展有限公司作为项目业主。市交通投资公司实际投入资本金9000万元（协议应投入约2.9亿元，后股权转让退出），完成了27亿元多的建设项目。

4、地方政府大力支持，帮助解决筹资难题。地方政府的支持主要有以下几方面：一是土地支持。如新昌实行“以土补路”政策，筹集建设资金，较为成功。“以土补路”就是将道路用地外一定范围内的土地实行统一征迁，作为商住开发用地，进行公开拍卖，筹集的资

金全额用于交通建设。新昌通过“以土补路”政策征用开发土地280多亩，共筹集道路建设资金约1.7亿元。诸暨在十二都至店口公路改造中，划拨市值1.2亿元的城市住宅用地116.6亩，挂牌拍卖，所得全部用于该工程建设。二是帮助解决贷款抵押难题。如在104国道嵊州段改建中，嵊州市政府通过将200亩已列入出让计划的住商楼土地转入项目公司名下作为抵押，向银行成功贷款2亿元。三是帮助解决贷款担保难题。绍兴县在柯海快速干线、柯袍快速干线、杭甬运河绍兴县段改建融资过程中，当地政府以抄告单形式明确由县城市投资建设有限公司、县土地资产储备中心等为担保单位，并由县财政局向贷款银行出具还本付息承诺。新昌在104国道新昌段（南复线）建设中，政府积极动员三花集团、万丰奥特集团等大企业为104国道建设贷款担保8000万元，确保了104国道新昌段顺利建成。四是政策支持。在征迁过程中，从项目立项、规划设计到土地审批、办证，政府出台相关优惠政策，采取免缴、减缴或缓缴税费等方式予以支持。

三、我市交通投融资面临的主要问题

通过对现有投融资模式的分析可以看出，我市通过推行“贷款修路，收费还贷”的“四自”政策，通过争取市政府、省交通厅对我市交通建设项目的资金补助，通过设立交通投资公司，通过向金融机构贷款适度负债等措施，一定程度上缓解了资金压力。但是由于我市交通基础设施建设任务日趋繁重，需要筹措的资金数额越来越大，受外部融资环境（如宏观调控政策）的影响越来越大，交通投融资面临的问题也越来越多：

1、贷款压力大。受国家宏观调控政策影响，目前银行对高速公路建设项目贷款把关较严。按银监会意见，基础设施投资类公司只存在项目贷款，不存在流动资金贷款，这也使得争取流动资金贷款难度加大，并且原有的流动资金也随时可能被收回。同时原有贷款正进入还贷高峰期，利息支付和还贷压力越来越大。

2、土地审批难。受国家宏观调控政策影响，土地供应趋紧，审批难度加大，这既影响到交通基础设施建设项目的立项审批，也影响到地方政府“以土补路”等灵活政策的实施。

3、建设成本高。由于土地的稀缺性，随着路网加密，地价越来越高，同时穿行于山路、海涂的公路增多，直接拉高了建设成本，加上需要解决失地百姓的生活保障等实际问题，征迁难度越来越大，征迁成本越来越大，也增加了建设成本，为交通基础设施建设带来了更高的金融风险。

4、招商引资难。交通基础设施投资规模大，回收期长，且由于政策变化大，回报率难以预测，投资利益难以得到保障，影响了投资者对交通基础设施建设的兴趣。

5、财政投入少。首先是还贷公路建设资本金不能足额到位。以市区为例，现有五条政府还贷公路，资本金应到47645万元，实到41003万元，缺口6642万元，资本金到位率只有86.06。资本金不能足额到位，负债增大，势必影响还贷公路的收益。

6、收费公路负债高。由于收费公路运转费用高，绕道逃费现象普遍，税费优惠政策难以实施，收费公路经营状况不甚理想，我市部分重点工程项目按照“四自”政策筹集建设资金，出现了不同程度的高负债，影响了投资者积极性。

7、交通投资企业实力小。绍兴市交通投资有限公司作为我市最大的交通投资企业，资产规模并不大，现金流偏小，偿债能力偏弱，加上该公司经常要承担一些本属城市维护范畴的绿化、亮化等方面的维护费用，导致交通投资公司资金缺口大。交通投资公司是资产经营公司，负有资产增值保值的任务，很难完全履行公益性公路投资的角色。

四、我市“十一五”交通规划及资金需求状况

根据我市“十一五”交通规划的要求，要通过实施公路畅通及水运强省战略，实现公路网络的现代化和干线航道的高等级化，全面适应我市国民经济和社会发展的需要：

（一）公路建设方面。高速公路规划主要以“接轨大上海，公路骨架高速化”为主要目标，调整、充实和完善绍兴市高速公路总体布局，规划建设总里程达318公里，至2024年高速公路网全面建成,实现由“走廊式交通”向“枢纽式交通”的转变，确立省级交通主枢纽的地位；国、省道及重要县道的总建设里程达1028公里；农村公路规划为准四级及以上公路通村率、通村公路路面硬化率均达到100。通过以上三个层次公路网的建设和改造，基本形成“外达内畅”的公路主骨架网络。全市公路总里程达5499.6公里(不包括农村公路网)，其中高速公路444.1公里，二级及以上公路达到2248.9公里，占等级公路总里程的40.9，公路网密度达到60.6公里/百平方公里。

（二）航道与港口建设方面。规划充分利用绍兴市的水路优势，结合以杭甬运河为主动脉的绍兴市内河航道网的规划建设，全面建设绍兴内河港；同时结合杭州湾的整治规划，开发杭州湾绍兴市的岸线资源，建设绍兴外海港，将绍兴港建设成为衔接浙东和浙北的交通运输枢纽，具有内河、外海港口，集货物运输和水上旅游客运于一体的综合性港口。

（三）“十一五”期交通建设投资估算。“十一五”期间我市公路水路交通将以更快的速度发展，预计固定资产总投资将达416.2亿元，与“十五”期相比，增加246.8亿元，增长145.7。其中高速公路和航道、港口建设为重中之重，投资额分别为177.0亿元、50.5亿元。

五、深化我市交通设施建设投融资改革的对策措施建议

交通基础设施从本质上讲，属于公共产品的范畴，具有较强的社会公益性，同时由于市场运行机制的引入，级差效益的存在，又决定其并非纯公共产品，既要考虑社会效益，又要考虑经济效益。因此对于公益型较强的交通基础设施，国家要加大财政投资力度，为社会提供良好的公共基础设施，而对于级差效益较强的基础设施，应引入市场机制，充分发挥市场资源配置的作用。具体对策及建议如下：

（一）充分发挥政府在交通基础设施建设中的引导作用。提供公共服务是政府应尽的职责和义务，交通基础设施的公益性决定了政府必须发挥其不可替代的作用。从我市的现实情况看，政府可以通过两种途径对交通基础设施建设进行扶持：一是直接投资，主要针对社会效益显著的非经营性项目；二是提供优惠政策，鼓励民间投资建设与经营交通基础设施。对于适于市场化经营的项目，政府可进行有偿投资或提供优惠政策吸引民间投资，同时对投资效益相对较差、建设周期相对较长的项目采取投资补助、贷款贴息和税收优惠等措施；三是提供优质服务，税务、国土、规划部门对交通基础设施建设应出台相应的倾斜性政策，支持交通部门搞好基础设施建设。四是创造良好的投资环境。只有确保投资人的合法权益，才能吸引更多的投资进入到交通基础设施建设上来，因此政府要制定好相关法律法规，实行投资管理法治化，形成良好的监督、约束和激励机制，创造一个“公开、公平、公正”的市场环境。

（二）推行代建制，加强政府投资项目投融资管理。政府投资项目“代建制”，是指政府投资项目通过招标等方式，选择社会专业化的项目管理单位（简称代建单位），负责项目的投资管理和建设组织实施，严格控制项目投资、质量和工期，项目建成后交付给使用单位的制度。由政府选择有资质的项目管理单位，作为项目建设期法人，全权负责项目建设全过程的组织管理，促使政府投资工程“投资、建设、管理、使用”的职能分离，通过专业化项目管理最终达到控制投资、提高投资效益和管理水平的目的。项目代建制是一种建设管理制度，实践证明，“代建制”是控制建设规模、建设工期的行之有效的管理方法，同时也是控制建设投资，加强政府投资项目投融资管理的有效方法。

（三）提高交通规费实征率，争取更多的建设资金。交通规费是纳入省财政预算的政府性基金和预算外资金，是交通基础设施建设、养护和管理的重要资金来源，要加大稽征力度，确保应征不漏，同时争取更多的养路费超收分成资金、公建金以及车购税补助投入到我市交通基础设施建设项目上来。

（四）省级交通主管部门要加大支持力度。省级交通主管部门要进一步关心支持地市交通基础设施的建设、养护，提高养路费超收分成返还地方的比例，同时为确保国省道干线公路的畅通，要进一步加大省级资金对收费公路大中修的奖励补助额度。在目前车辆猛增，公路规费大幅增加的较好形势下，建议省级交通主管部门尽快出台收费公路回购政策，对通行费收入少、效益差，难以还本付息的收费公路，逐步进行回购。

（五）充分发挥我市交通投资公司的融资功能，发挥其投融资的主导作用。交通投资公司通过企业化运作，向银行贷款，进行项目融资，成为交通基础设施项目的投资主体。现阶段我市交通投资公司实力偏小，负债较高，要尽量改善经营方式，完善投资结构，尽最大的努力筹集交通基础设施建设项目特别是重大项目所需要的资本金，完成其对国有交通资产的经营、管理、保值、增值任务，发挥其在我市交通建设新一轮跨越式发展中的融资功能和投资主导作用。

因此，一方面交通投资企业要创新思路，提高资本运作水平，盘活现有资产，适应形势发展的变化；同时另一方面，政府通过减免税费、返还税费、直接注入土地资产、适时增加资本金等方式，增强交通投资公司实力，打造良好的融资平台，及时化解交通建设资金筹集、融通的难题。

交通投资公司要进一步深入探索交通建设与沿线土地“捆绑式”开发的运作机制：政府将公路用地和公路两侧一定范围内的土地优惠（或无偿）转让给交通投资公司，沿线两侧的开发收益用

分离、站运分离的原则建设，在国家财政投入的基础上，可以适当考虑吸引民间资本，解决资金难题。随着“水运强省”工程的全面实施，资金紧张的问题日益突出，为了解决内河航道建设资金短缺，应调动社会资金参与，可尝试在航道建设中引进“四自工程”的模式。绍兴经济发展对港口的需求日趋迫切，特别是现代物流业的迅猛发展，要求有相配套的港口设施和吞吐能力，要加大宣传，吸引投资者投资港口建设。

２、引入市场机制，通过BOT、TOT等方式吸纳民间资本进入。BOT（英文“BuildOperateTransfer”的缩写）即建设－经营－移交模式，是指政府就某个基础设施项目与中标的非政府部门项目公司签订特许权协议，由项目公司筹资建设，建成后由项目公司在协议规定的特许期内，向设施使用者收取适当的费用，由此回收投资并获得合理的投资回报；政府部门拥有项目的监督权和调控权，特许期限满后项目设施无偿移交给政府。该模式不仅可以解决政府资金短缺、降低政府债务的问题，而且有利于转移项目风险，有利于在投资建设和运营管理中引进先进的技术和管理方法，为项目的顺利建成和建成后的可持续运营提供保障。TOT（英文“TransferOperateTransfer”的缩写）即移交－经营－移交。政府将已经建成投产运营的交通基础设施项目移交给投资方进行经营，政府凭借所移交的交通基础设施项目未来若干年内的收益（现金流量），一次性地从投资方融通到一笔资金，再将这笔资金用于新的交通基础设施项目建设，当经营期届满时，投资方再将项目移交回政府手中。利用TOT融资方式，其一是盘活了现有交通基础设施的存量资产，实现国有资产的保值增值；其二是为拟建新的交通基础设施项目融到了资金，加快了交通基础设施的建设速度。我市今后交通基础设施建设融资中，可以考虑此方式，避开建设中存在矛盾，缓解资金短缺压力。

（七）发展高等级公路，集约用地，节约投资。高速公路具有行车速度快、通行能力大、运输成本低、行车安全舒适等特点，同时也有利于节约投资、集约利用土地资源，提高经济效益。我市土地资源十分紧缺，发展高速公路可以集约利用土地，修建一条4车道高速公路占地约80-100亩/公里（含服务区），而车辆通行能力是一条普通二级公路通行能力的5倍。若同样的车辆行驶量由普通二级公路来承担，需修5条平行二级公路，普通二级公路所需土地按30-35亩/公里计算，每公里共需150-170亩土地。因此按承担同样的行驶量比较，高速公路要比建设普通二级公路节约40-50的土地。同时建设高速公路也有利于节约投资，与普通公路相比，每公里4-8车道高速公路的造价为同类地形二级公路的3-5倍，但通过能力是其5-10倍。因此，单位资金投入形成的通过能力，高速公路是二级公路的2倍以上。

我市交通基础设施建设面临前所未有的机遇与挑战，我们要适应新形势下我市交通基础设施建设需求，进一步拓展投融资渠道，充分发挥各方积极性，因路制宜地探索投融资方式，筹集建设资金，为我市交通基础设施建设跨越式发展提供资金保证。

《我市交通基础设施建设基本状况的调研报告(第3页)》来源于网，欢迎阅读我市交通基础设施建设基本状况的调研报告(第3页)。z2e

**第五篇：国近几年交通运输业基础设施建设发展状况**

一．1.公路总量继续增长。2024年底，全国公路总里程达到193.05万公里，比上年末增加5.99万公里，比“九五”期末增加25.07万公里。路网结构进一步完善。全国公路总里程中，国道132674公里、省道233783公里、县道494276公里、乡道981430公里、专用公路88380公里，分别占公路总里程的6.9%、12.1%、25.6%、50.8%和4.6%。

2.2024年底，全国内河航道通航里程12.33万公里。其中等级航道6.10万公里，占总里程的49.5%，比上年末提高0.2个百分点；三级及三级以上航道8631公里，占总里程的7.0%，提高0.3个百分点；五级及五级以上航道23659公里，占总里程的19.2%，提高0.3个百分点。各等级内河航道通航里程分别为：一级航道1404公里、二级航道2513公里、三级航道4714公里、四级航道6697公里、五级航道8331公里、六级航道18771公里、七级航道18584公里。全国内河航道中，天然河流及渠化河段64718公里，限制性航道36158公里，宽浅河流航道6130公里，山区急流河段航道4312公里，湖区航道3462公里，库区航道8483公里。

3.港口码头泊位继续增加。2024年底，全国港口拥有生产用码头泊位35242个，比上年净增134个，其中万吨级及以上泊位1034个，比上年净增90个。

全国沿海港口拥有生产用码头泊位4298个，其中万吨级及以上泊位847个；内河港口拥有生产用码头泊位30944个，其中万吨级及以上泊位187个。内河港口万吨级泊位分布在长江干流、长江支流和珠江水系，分别为179个、4个和4个。

二.1.2024年起，将村道纳入公路统计里程（为便于同口径对比，有关专项调查数据和统计标准附后）。截至2024年底，全国公路总里程达345.70万公里，比上年末增加（同口径比，下同）11.18万公里。路网结构进一步改善。全国公路总里程中，国道13.34万公里，省道23.96万公里，县道50.65万公里，乡道98.76万公里，专用公路5.80万公里，村道153.20万公里，分别占公路总里程的3.9%、6.9%、14.7%、28.6%、1.7%和44.3%，比上年末分别下降0.1个、0.1个、0.5个、1.0个、0.2个和提高1.9个百分点。

2.2024年底，全国内河航道通航里程12.34万公里。其中等级航道6.10万公里，占总里程的49.5%；三级及三级以上航道8687公里，占总里程的7.0%；五级及五级以上航道24039公里，占总里程的19.5%。各等级内河航道通航里程分别为：一级航道1407公里、二级航道2538公里、三级航道4742公里、四级航道6768公里、五级航道8584公里、六级航道18407公里、七级航道18589公里。全国内河航道中，天然河流及渠化河段64526公里，限制性航道36156公里，宽浅河流航道6130公里，山区急流河段航道4311公里，湖区航道3462公里，库区航道8804公里。

3.2024年底，全国港口拥有生产用码头泊位35453个，比上年净增211个，其中万吨级及以上泊位1203个，比上年净增169个。

全国沿海港口拥有生产用码头泊位4511个，其中万吨级及以上泊位978个；内河港口拥有生产用码头泊位30942个，其中万吨级及以上泊位225个。内河港口万吨级泊位分布在长江干流、京杭运河和珠江水系，分别为216个、5个和4个。

三.2024年年底，全国公路总里程达358.37万公里，比上年末增加12.67万公里。其中，国道13.71万公里，省道25.52万公里，县道51.44万公里，乡道99.84万公里，专用公路5.71万公里，村道162.15万公里，分别比上年末增加0.37万公里、1.56万公里、0.79万公里、1.08万公里、减少0.09万公里和增加8.95万公里。各行政等级公路里程分别占公路总里程的3.8%、7.1%、14.4%、27.9%、1.6%和45.2%，比上年末分别下降0.1个，提高0.2个，下降0.3个、0.7个、0.1个和提高0.9个百分点。

2024年年底，全国内河航道通航里程12.3495万公里，比上年末增加107公里。其中，等级航道61197公里，占总里程的49.6%，比上年末提高0.1个百分点；三级及以上航道8822公里，占总里程的7.1%，比上年末提高0.1个百分点；五级及以上航道24351公里，占总里程的19.7%，比上年末提高0.2个百分点。各等级内河航道通航里程分别为：一级航道1407公里，二级航道2538公里，三级航道4877公里，四级航道6943公里，五级航道8586公里，六级航道18401公里，七级航道18445公里。全国内河航道中，天然河流及渠化河段64475公里，限制性航道36161公里，宽浅河流航道6130公里，山区急流河段航道4311公里，湖区航道3462公里，库区航道8957公里。

2024年年底，全国港口拥有生产用码头泊位35947个，比上年净增494个，其中万吨级及以上泊位1337个，比上年净增134个。

全国沿海港口拥有生产用码头泊位4701个，其中万吨级及以上泊位1078个，比上年末分别增加190个和100个；内河港口拥有生产用码头泊位31246个，其中万吨级及以上泊位259个，比上年末分别增加304个和34个。内河港口万吨级泊位分布在长江干流和珠江水系，分别为255个和4个。

四．截至2024年底，全国公路总里程达373.02万公里，比上年末增加14.64万公里。其中，国道15.53万公里，省道26.32万公里，县道51.23万公里，乡道101.11万公里，专用公路6.72万公里，村道172.10万公里，分别比上年末增加1.82万公里、0.80万公里、减少0.21万公里、增加1.27万公里、1.01万公里和9.95万公里。各行政等级公路里程占公路总里程的比重比上年末分别提高0.4个、持平、下降0.7个、0.8个、提高0.2个和0.9个百分点。

2024年底，全国内河航道通航里程12.28万公里。其中等级航道6.11万公里，占总里程的49.8%，比上年末提高0.2个百分点；三级及以上航道0.88万公里，占总里程的7.2%，比上年末提高0.1个百分点；五级及以上航道2.46万公里，占总里程的20.0%，比上年末提高0.3个百分点。各等级内河航道通航里程分别为：一级航道1385公里，二级航道2634公里，三级航道4802公里，四级航道7213公里，五级航道8526公里，六级航道18160公里，七级航道18374公里。

2024年底，全国港口数量为413个。年吞吐量在1000万吨以上的沿海港口36个，200万吨以上的内河港口87个。

2024年底，全国港口拥有生产用码头泊位31050个，其中万吨级及以上泊位1416个。全国沿海港口拥有生产用码头泊位5119个，其中万吨级及以上泊位1157个；内河港口拥有生产用码头泊位25931个，其中万吨级及以上泊位259个。

五． 2024年底，全国公路总里程达386.08万公里，比上年末增加13.07万公里。其中，国道15.8

5万公里，省道26.60万公里，县道51.95万公里，乡道101.96万公里，专用公路6.72万公里，村道183.00万公里，分别比上年末增加0.32万公里、0.28万公里、0.72万公里、0.84万公里、减少39公里和增加10.91万公里。各行政等级公路里程占公路总里程的比重比上年末分别下降0.1个、0.2个、0.3个、0.7个、0.1个百分点 公路里程持续增长，村道所占比重进一步提高。2024年底，全国公路总里程达386.08万公里，比上年末增加13.07万公里。其中，国道15.85万公里，省道26.60万公里，县道51.95万公里，乡道101.96万公里，专用公路6.72万公里，村道183.00万公里，分别比上年末增加0.32万公里、0.28万公里、0.72万公里、0.84万公里、减少39公里和增加10.91万公里。各行政等级公路里程占公路总里程的比重比上年末分别下降0.1个、0.2个、0.3个、0.7个、0.1个百分点和提高

1.3个百分点。

和提高1.3个百分点。

2024年底，全国内河航道通航里程12.37万公里。其中等级航道6.15万公里，占总里程的49.8%；三级及以上航道0.88万公里，占总里程的7.1%；五级及以上航道2.48万公里，占总里程的20.0%。各等级内河航道通航里程分别为：一级航道1385公里，二级航道2741公里，三级航道4716公里，四级航道7402公里，五级航道8521公里，六级航道18433公里，七级航道18348公里。各水系内河航道通航里程分别为：长江水系64016公里，珠江水系15952公里，黄河水系3333公里，京杭运河1410公里，闽江水系1973公里，淮河水系17201公里。

2024年底，全国港口拥有生产用码头泊位31429个，其中万吨级及以上泊位1554个，比上年底分别增加379个和138个。全国沿海港口拥有生产用码头泊位5320个，其中万吨级及以上泊位1261个，比上年底分别增加201个和104个；内河港口拥有生产用码头泊位26109个，其中万吨级及以上泊位293个，比上年底分别增加178个和34个。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找