

交通服务新农村建设的调研报告秘书资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/545/2021_2022__E4_BA_A4_E9_80_9A_E6_9C_8D_E5_c39_545743.htm 近3年来，通过实施乡村康庄工程、县道路面硬化工程、乡道路面硬化工程，交通部门为新农村建设作出了很大的贡献。随着新农村建设活动的不断深入，农民生活、生产需求的不断提高，交通部门在新农村建设中如何发挥积极作用，又是一个新课题。为此，我做了一些初步的调查研究，认为交通服务新农村建设要拓宽新视野、扩大新领域，今后要在各级党委、政府的统一领导下，做到“三转变一加强”，即：从注重“两率”（通村率、硬化率）转变为提升农村公路网络化水平，从注重通路转变为路、站、运一体化建设，从注重建设转变为建、管、养并重，加强农村公路安保工程建设。

一、从注重“两率”转变为提升农村公路网络化水平

1、提升农村公路网络化水平的必要性。首先，农村公路多数是断头路，效益差，等级低。近年实施乡村康庄工程，只解决了公路通行政村的问题。目前，农村地区，多数行政村与行政村之间公路没有贯通联网，中心镇、中心村周边公路等级较低。由于农村公路未联网贯通，使农村公路的功能没有完全发挥作用，客货运输受到制约，给农民生产生活带来不便，路网的综合服务水平比较低，路网的效益没有得到充分发挥。据统计，金华市共有9203个自然村（不包括行政村所在地），人口在200人以上的自然村3041个，等级公路通达率为81，未通公路的有574个，其中平原地区有374个，山区有200个，需要新建路基796.8公里、路面改造1096.75公里。人口在100人200人（

含200人)的自然村有2385个,等级公路通达率68.8,未通公路的有744个,其中平原地区有302个,山区有442个,需要新建路基1150.4公里,路面改造1324.4公里。其次,在实施乡村康庄工程时,周边未通公路的大自然村也出过力、筹过资,还有的无偿或低成本出让了土地,为乡村康庄工程作过贡献。现在行政村所在地通了路,得到了实惠,大多数的农民兄弟都散居在一些大的自然村,这些自然村仍然没有通上公路,农民心里不平衡,有怨言。再次,有一部分自然村以前是行政村所在地,近几年“撤、扩、并”以后,成为自然村,这部分村庄的人口数量也比较大、居住也相对集中。据统计,2000年金华市行政村是5877个,到2005年底只有4828个,减少行政村1049个。

2、提升农村公路网络化水平的基本思路。

提升农村公路网络化水平的基本思路是“突出重点、量力而行”。提高网络化水平的重点是:农村公路网络化可先在平原地区有条件的乡镇引导实施。在有条件的农村地区,使连接行政村与行政村之间的公路贯通成网,在联网公路建设中,把一些有条件的大自然村作为重要节点,使一些大自然村通过联网公路建设,也能建成水泥路和柏油马路。“量力而行”是指:一方面要加大中心镇、中心村周边公路的建设,提升中心镇、中心村周边公路等级,真正形成“四通八达”的农村公路网络;另一方面,山区农村公路由于联网所需建设的公路里程长、投资大、难度大,可以结合需求、建设能力加以考虑。

3、提升农村公路网络化水平的实施途径。

一是要坚持依靠党委政府、依靠群众,形成合力抓发展。农村联网公路建设不能完全采取康庄工程建设模式,因为康庄工程建设任务集中、目标一致,合力很强,很少有矛盾。农

村联网公路建设的利益主体是不平等的，可能有“一头热、一头冷”的现象，实施的难度大、困难多。因此，必须始终依靠党委政府、依靠广大人民群众，这是抓好农村交通工作的关键。“两个依靠”说到底就是政府主导，群众参与。政府主导就是政府在政策上要制定出台相关的具体措施，扶持农村交通事业的发展。在资金上，地方财政要加大转移支付的力度，保证农村交通事业的发展。群众参与就是像在实施康庄工程一样，充分利用“一事一议”的政策，落实在农村公路联网、提升标准工程中的土地调剂、建筑物拆迁等工作，引导老百姓自愿投工投劳、捐资捐物，真正形成一个“上头补一点、财政挤一点、社会各界捐一点、受益群众出一点”的合力办农村交通的良好局面。二是坚持规划控制为前提。我市早在2003年就组织有关人员编制了《金华市农村公路建设规划》（20032010），在编制农村公路建设规划时，就充分考虑到农村公路的等级、技术标准等方面的选用上与新农村建设的要求相适应，并有一定的前瞻性。三是坚持技术指导全过程。通自然村公路建设，交通部门关键是要加强技术指导，做到既加强管理，又不包办代替。特别是要严格控制线位走向，帮助把好公路技术标准，做好测量设计，加强工程质量监督、控制等方面的指导。土地调整、房屋拆迁、路基工程等由村自行实施，路面工程可由交通部门组织实施，以确保工程质量。四是坚持计划调节定指标。今后农村联网公路建设要减少计划的刚性、增加计划的柔性，不一定要下达指令性的指标，但必须有一个指导性的计划，注重充分发挥乡镇、村的积极性。五是经济补助待验收。通农村联网公路建设，要根据工程的进度、工程质量的优劣，通过质量

验收后给予经济补助，下拨补助资金，充分体现“优质优价”、“奖优罚劣”的工程质量保证制度。

二、从注重建设转变为建、管、养并重

1、实施建、管、养并重的必要性。

由于乡村康庄工程是农民捐资捐款、出工出力，辛辛苦苦建起来的，养护跟不上，建设成果得不到保护，农民心痛、意见大。目前，农村公路的养护管理机制未完全建立健全，主要困难突出表现在，一是资金难以落实。据统计，全市农村公路养护每年所需日常养护经费经初步测算需要10485万元，当地政府安排的经费有限，日常养护经费缺口大。二是责任尚未落实。大量建好、修好的乡村道路无人管养，超载车辆对部分乡村道路破坏严重，公路红线控制无法可依；大部分乡村道路只采取间隙式养护，只能在出现严重影响通行时给予临时处理，乡村公路失管、失养的现象存在，乡村康庄工程建设成果受到威胁。三是考核机制有待建立。干线公路养护从省到市有检查、考核、评比的制度，但是农村公路养护的这些制度尚未建立健全。

2、实施建、管、养并重的基本思路。

实施建、管、养并重的基本思路是“重视养护、协调发展”。建设是发展，养护管理也是发展，而且是可持续发展。在加大建设力度的同时，要加强管理和养护，使建设、管理、养护三方面相互促进、相辅相成。

3、实施建、管、养并重的主要途径。

一是明确农村公路养护管理的责任主体。目前，县道负责管养的责任主体是县级公路管理机构，这个现在已经明确了。根据浦江县试点的经验，应明确乡镇（街道）、村为乡、村公路养护管理责任主体，负有乡、村公路管理、养护以及养护资金筹措等方面的具体职责，并建立机构，设立乡、村公路养护管理站，明确分管领导和责任人。

交通主管部门提供行业指导、监督的责任，定期组织检查、考核。由公路管理机构提供、审核养护工程的技术措施和方案。二是落实农村公路养护管理的经费。除了上级交通部门补助的以外，当地政府应将农村公路的养护经费纳入正常的财政支出，加大财政的转移支付力度，农村公路管养的日常养护经费应列入财政专门预算，作为经常性经费的保证，其他经费可由交通规费解决。目前，金华市9个县市区政府，都已明确安排专项资金，保证农村公路养护的正常进行。农村的拖拉机、摩托车养路费主要应用于农村公路的管养经费。近几年省交通厅康庄工程的奖励资金，在目前农村公路养护资金尚不足够的情况下，可以发挥较明显的积极作用。许多县市区均以这一笔资金为基础，建立公路养护基金。每年财政安排专项预算充入这一基金。三是建立农村公路养护管理的考核机制。一方面，政府要将农村公路养护情况列入乡镇年度综合考核目标内容，年终综合评比。另一方面，交通主管部门要对乡村公路养护每月进行考评，每半年进行一次考核，并根据考核结果在媒体上公示，根据考核结果给予一定的奖励，兑现养护经费。通过层层考核评比，奖优罚劣，促使各养护管理单位都能按职责做好工作，形成县、乡、村联动，部门支持的良好局面。四是要把路政管理延伸到乡、村公路。交通主管部门与行业管理机构要将乡、村公路的管理纳入其管理的范畴。乡镇应聘用路政协管员，行政村聘用路政信息员，对协管员和信息员应先培训后上岗。协管员的职责主要是宣传有关政策，提供信息、及时制止侵路、损路事件。信息员的职责主要是协助路政协管员宣传有关政策，提供信息。但协管员和信息员都没有行政处罚权。路政管理机构要

加大对农村公路的巡查力度，对一些交通流量大的重点路段或重要桥梁，应加强对超载、超限车辆的管理，设置必要的禁行标志，以确保农村公路达到设计要求的使用寿命。

三、从注重修通路转变为路、站、运一体

1、实现路、站、运一体化的必要性。首先，由于路网没有形成，偏远山区、农村支线客源少，开通班线经营效益差，加上现行班线客运公营比率低，难以实行班线客运以丰补歉，冷热捆绑经营，使得偏远山区、农村支线的村民的出行问题难以得到解决。其次，客运班线挂靠、承包经营比例较大，班车私下炒卖难以遏制。同时，城乡客运与城市公交二元割据，农民进城办事或市民下乡必须经过多次中转，加上运价上的差异，农民在运输方面难以得到城市居民的待遇。再次，农村客运站点的等级偏低。农村客运场站作为公路客运重要组成部分，已严重滞后于新农村建设的现实需求。大多数乡镇的客运站点设施落后，甚至只有马路市场。

2、实现路、站、运一体化的基本思路。实现路、站、运一体化的基本思路是“站场设施配套、客货运输便捷”。“站场设施配套”就是要抓好农村客运站场建设，改善农民出行时的候车条件。“客货运输便捷”就是要合理安排运力方便农民生活、生产资料的运输，方便农民出行，让农民有车坐，以尽可能使路、站、运同步发展。

3、实现路、站、运一体化的主要途径。一是要理顺城乡客运一体化管理体制。理顺管理体制有利于城乡客运统一发展规划，统一资源配置，实现合理布局、资源共享，减少重复建设、重复投资，减少扯皮；有利于统一城乡运价标准、服务标准，积极推进城乡客运一体化。二是要改革运行机制。要鼓励、帮助规模客运企业采取法律、收购、股份制、

适当补偿等多种方法化解现有矛盾，引导市场向集约化、公车公营方向发展。对一些偏远、人口稀少的山村，根据农民群众出行的要求，在经营方式上应灵活多样化，可以采取隔日班、周班、逢集班、电话预约、开通购物专线班车等多种形式，最大限度地满足农民群众的出行要求。三是加大政策扶持力度。城乡客运与城市公交在规费政策、合理站位、运输价格等方面都有差异，客观上造成双方竞争、经营上的不平等。上级应该制定出台城乡客运的优惠政策，使城乡客运与城市公交享受同等政策待遇。四是大力发展专业化物流运输方式，重点扶持一批物流骨干企业，把专业化货运服务延伸到农村。五是重视站场建设。农村客运站场建设，总体上要坚持因地制宜，按需建设的原则，宜大则大，宜小则小。对于需求较大的乡镇建成一个四级标准的客运站，对于达不到四级站要求的乡镇建设简易型的客运站。班线通达的行政村建立港湾式旅客上下点，实现“一村一站点”。农村客运站的建设要向社会统一招标，统一设计，提高整体性、标志性，树立农村客运站独特的形象。

四、加强农村公路安保工程建设

1、加强农村公路安保工程建设的必要性。

由于受技术、资金的制约，农村公路技术标准等级偏低，如宽度偏窄、弯道半径过小、弯道数偏多等，山区农村公路陡坡、急弯、临崖、临水等危险路段的安全设施急需完善，农村公路安全保障设施建设的资金投入需要进一步加大，使农村公路的安全状况有所提升。由于安保设施没有完善，达不到通客车的要求，客车不能开通，造成农民出行难。

2、加强农村公路安保工程建设的基本思路。

农村公路安保工程建设基本思路是“逐步完善、逐年推进”。依据这个思路，加快完善农

村公路一些危险路段的标志标线，对个别急弯、陡坡、视线差的路段进行改善。3、加强农村公路安保工程建设的主要途径。完善安保工程事关老百姓的生命、财产安全，因此，要思想重视，舍得投入。农村公路安保工程的实施，重点集中在山区公路；平原地区的农村公路主要任务是抓标志标线的设置和路肩的培植配套，有条件的地区进行绿化配套，优化农村环境。对陡坡、急弯，路基本身又不够宽的路段，设置必要的标线、护拦、警示标志等安全设施。我们在农村公路交通的设计、施工阶段乃至后期养护，都要密切关注安保设施工程的完善工作。总之，建设社会主义新农村是一项长期的任务，交通部门将继续积极发挥自身的作用，根据建设新农村的新要求，不断赋予交通工作的新内涵，为新农村建设作出更大的贡献。F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com