# 交通行政管理体制运行调研报告

来源：网络 作者：紫陌红颜 更新时间：2025-07-17

*第一篇：交通行政管理体制运行调研报告关于交通行政管理体制的调研报告县交通运输局副局长王琰（2024年1月5日）“十一五”期间，通过全体交通工作人员的努力，我县交通工作取得了长足发展。农村公路发展迅猛，公路通畅通达深度进一步增加，公路养护与...*

**第一篇：交通行政管理体制运行调研报告**

关于交通行政管理体制的调研报告

县交通运输局副局长王琰

（2025年1月5日）

“十一五”期间，通过全体交通工作人员的努力，我县交通工作取得了长足发展。农村公路发展迅猛，公路通畅通达深度进一步增加，公路养护与管理、交通安全运输管理与运输企业不断向前发展，服务水平进一步提高。为夺取“十二五”交通规划的全面胜利，加强交通行政管理力度，进一步提升交通行政管理和服务能力，现将我对我县交通行政管理体制运行的调研情况报告如下：

一、交通行政管理体制的现状

马边县交通运输局为“1+4”的行政管理体制，即：1个局机关，4个下属单位。局机关现有干部职工29人，行政编制12个，事业人员编制4个，工勤编制3个，零聘员工6人，外调人员4人，局机关内设办公室、财务股、工程股和运安股。下属单位有养路段、路政队、运管所和收费站。

二、交通行政管理体制存在的不足

（一）技术与行政矛盾。

按照职能，交通运输局负责拟定交通行业发展战略规划以及交通建设工程造价控制和质量监督管理等。但现实中，交通局大部分干部是行政管理人员，而技术、业务人才却相当欠缺。目前，我局的行政干部中没有一个是交通专业毕业，工程技术人员中也仅有2个是交通专业本科毕业，从事工程技术管理工作的人才十分匮乏，行政干部因不懂交通业务而无法更好的开展履职工作。

（二）编制与机构冲突。

交通部门职能多、工作量大，而编制却严重不足，且内设机构设置非常不合理。目前，内设机构仅4个，而交通职能却相当多且技术含量高。以我局工程股为例，目前我局工程股共有工作人员9人，其中工程技术人员6人，编制在本单位的只有2人。此外，我局其它内设机构的人员也十分缺乏，平均一个科室只有3人，且有1人为外调人员。人员的缺乏和工作量的不断加大导致交通业务工作任务十分繁重。

（三）体制与责权不一。

如县养路段、运管所、路政队和收费站，在职能中属县交通局管，而在实际操作中存在不好管，人、财、物管理难度大的现状。县收费站属市直管，但责任县交通局就有，有责无权，造成交通工作协调难，工作开展难，行政效率低。同时，分散执法行政效率低。县养路段负责省道、县道和乡道的日常养护工作，但没有执法权力，发现损坏公路的行为只能在事后进行养护，有职无权。县路政队负责全县公路路产路权的维护，在执法过程中发现损坏路产路权的行为虽可

以制止并罚款，由于缺少人手和经费，导致整个交通路政工作难度大、工作效率低。

三、优化行政管理体制的建议

党的十七大报告提出要“行政管理体制改革，建设服务型政府”，指出“要抓紧制定行政管理体制改革总体方案，着力转变职能、理顺关系、优化结构、提高效能，形成权责一致、分工合理、决策科学、执行顺畅、监督有力的行政管理体制”。这是我局深化行政管理体制改革的大方向所在。根据我局实际情况，当前深化行政体制管理改革、转变部门职能，应围绕“扩大权限、提高效率、改善服务”的目标。

（一）优化机构，提高效率。

1、增设规划计划股。负责编制全县公路交通行业的中、长期发展规划、年度计划以及组织实施；负责本县公路工程建设项目行业管理，交通基础设施项目上报立项，并监督项目实施，管理交通建设项目的招投标、工程造价、质量和施工安全监督；对农村公路建设、养护资金的使用进行监督管理，指导监督农村公路建设养护管理工作。

2、增设执法监督股。制订本县交通有关政策、法规的实施意见并组织实施；负责交通法制宣传、行政复议和执法监督工作；归口管理交通行政执法及执法队伍建设；负责交通行业政策和法规的研究、咨询工作；负责局机关和指导所属单位普法教育、社会治安综合治理工作。

3、改设运安股。将原先的运安股更名为交通设施和安全管理股。配合养路段、路政队负责本县道路交通技术及设施的规划工作；负责本县道路交通标志、标线、交通信号等交通工程设施的设置、管理工作；负责本县道路交通工程设施的检查并督促养护管理工作；负责本县站场的行业管理工作，起草本县交通行业安全生产监督管理的政策、规范和技术标准；依法监督本县道路运输源头、公路建设及养护的安全管理，督促法人安全责任制的落实；负责组织本县交通行业的防汛、防震和消防安全工作；组织交通行业重特大安全事故应急救援工作和消防安全工作；负责交通行业的安全生产监察管理工作；负责机动车辆检测的指导和管理工作。

4、强化办公室。协助局领导处理日常事务，综合协调各部门、股室工作；负责文秘、目标管理和政务督办，组织办理人大代表建议和政协提案；负责组织会议和文件起草；负责宣传、职教、统战、人事管理、档案、机构改革、信访、机要保密、接待工作；负责精神文明建设和规范化服务型政府建设工作；负责内务后勤管理、爱国卫生工作；负责工会、共青团、妇女、老龄、计划生育工作；负责交通行业规范性文件进行合法性审核及调查研究有关部门法律、法规、规章和政策的执行情况；负责起草调研报告；参与行业改革等工作。

5、细化工程股。贯彻执行《中华人民共和国公路法》

以及上级交通主管部门制定的有关交通工程建设的法规和技术规范；负责编制辖区内交通基础设施总体规划，按年度编造公路、铁路、内港渡口码头的修建、改造计划，及时报送上级主管部门审批；负责乡村公路的管理和养护工作，开展定期或不定期的检查评比，加强对养护人员的管理教育，做好技术培训工作；负责乡村公路、渡口码头修建改造工程的勘测设计、编造工程预算，组织施工，检查监督和竣工验收上报工作；负责收集汇总工程进度、水毁等情况的资料报表。

6、优化财务室。负责交通行业发展战略研究；组织和综合拟定公路、水路交通行业中长期规划、道路运输行业发展规划、交通科技规划、年度计划和固定资产投资计划；负责交通行业统计、预测和信息引导工作；负责局属单位国有资产管理和保值增值的监督；监督管理全市水陆干线基础设施国有资产的使用；负责筹集、监督、管理交通建设资金；负责交通规费的征收及使用管理；负责有关专项资金、外汇、信贷、税收及利用外资的财务管理工作；负责全市公路、桥梁、隧道能行费项目的审定申报和站点的管理工作；负责局属单位和指导交通系统的内部审计工作；负责本系统财务和统计人员的业务培训工作；负责规费征收的票据管理工作。

（二）增加编制，充盈人才。

对我县行政事业单位编制过紧、事多人少矛盾突出的状

况，积极向县人民政府争取更多的人员编制，特别要强化工程股这一重要技术管理部门的人才配备，以适应不断发展的形势任务的需要根据交通运输局编制短缺的现状。力争将行政编制保持在12个，机关后勤服务数编制增加到4个，事业编制增加到14个。交通部门技术要求高，行业管理严，必须引进一些懂技术、懂专业的交通人才。为此，应增加编制，公开选任技术人才，充盈交通人才储备。

（三）权责一致，统一规范。

要依法行政，提高行政水平，就要建立权责一政、责任到岗到人的责任机制，以增强行政机构和人员的责任意识，解决行政部门存在的“不作为”和“乱作为”的问题。

一是统一认识，抓领导。搞好行政工作领导是关键，提高领导的认识最重要。要通过会议，宣传材料等多种形式宣传行政工作责任制的意义和目的，提高局机关领导、各股室和下属单位负责人的思想认识，打消顾虑，实现领导思想上的二个转变，即变被动应付，为积极主动；变要我搞，为我要搞，从而调动各部门实施行政工作责任制积极性、主动性，促进和推动交通系统行政工作。

二是精心组织，抓管理。在调研基础上，结合交通实际形成了行政依据，行政责任，行政程序，行政目标等为主要内容责任书。在具体形式上，责任书分二个层次进行签定，先是由局法定代表人与被委托执法组织和部门负责人签定

责任状，然后由局各部门分管领导分别与各股室和下属单位相关人员签定责任状。形成层层签定责任书，人人肩上有压力，个个心中有责任的局面。增强责任感，提高服务意识，规范工作行为，提升服务水平。

三是完善配套，抓落实。推行行政责任制一要配套，二要强化考核，把责任制的内容落到实处。配套就是将责任内容进一步细化分解。制定《交通系统行政工作百分考核细则》，使行政工作责任制考核标准科学全面具体，更具有可操作性。强化考核就是要重点考核各项硬性指标。同时每年年中要进行抽查考核，年终进行考核评分，考评结果不仅同年终奖金挂钩，还作为年终人事部门年度考核参考依据。

二O一一年一月五日

**第二篇：关于物流业行政管理体制专题调研报告**

关于物流业行政管理体制专题调研报告

湘南国际物流园管理委员会

2025-8-1

11995年4月，郴州地区撤地建市，原县级郴州市改为北湖区。整个北湖区设置41个行政单位，为完善社会主义市场经济体制和构建社会主义和谐社会、简化工作流程、提高工作效率，行政管理体制与各行政单位的职能及权限在不断发生调整，经过14年的发展演变，行政管理体制日趋完善、合理与科学。但纵横比较，我市的行政管理体制仍存在一定的弊端。

具体到物流业，与其相关的主要行政职能部门大体有如下几个：发改、国土、商务、建设、规划、环保、财政等，湘南国际物流园经过充分调研，现就建立和完善物流业行政管理体制改革提出如下建议：

一、建议加强组织领导，建立协调机制。为加强我市现代物流工作的领导和综合协调工作，成立由市政府主管领导牵头，市发改委、国土、商务、建设、规划、环保、税物、物价、等有关部门参加的郴州现代物流领导小组，全面领导我市的现代物流工作，研究制定并组织实施加快我市现代物流发展的总体规划和政策措施，组织协调现代物流发展的重大问题。领导小组办公室设在湘南国际物流园内，与湘南国际物流园管委会联合办公，负责全市现代物流日常综合协调工作，负责园区的基础设施建设，重点项目建设工作。这种在市政府领导下的联合办公模式，通过各部门建立协调机制，能改善区域政策环境，简化操作流程，加快审批速度，1统筹规划物流产业的布局和加快物流产业的发展。

二、根据《中共湖南省委、湖南省人民政府关于加强开发区建设与管理的通知》（湘发„1998‟18号）第六条“对在编干部实行公务员管理。各地要根据所办开发区的实际情况，适当配备行政编制，如行政编制不足，也可安排部分事业编制；对在编干部实行国家公务员管理，一般职位也可实行聘用制”之规定，对湘南国际物流园管委会应实行公务员管理，配备适当的行政编制。并请求对湘南国际物流园管委会进行机构升格为副处级予以尽快批准落实。

三、以前，湘南国际物流园规划范围内的土地出让金全部归市级财政所有，园区征地的成本也仅部分收回，而园区的基础设施建设需要15-20个亿的资金，这么大的资金缺口单靠园区融资无法实现，针对湘南国际物流园目前存在的资金短缺的突出问题，特请求市政府批准设立或委托湘南国际物流园设立土地储备中心，设立征地专用资金，湘南国际物流园规划区内土地出让所得全额返还用于园区基础设施建设。耕地占用税和契税由市、区两级按2：8分成，加快失地农民保障资金返还，由北湖区转拨湘南国际物流园全部用于园区基础设施建设。园区各项税收五年内全留，五年后市、区两级按2：8分成，由北湖区转拨湘南国际物流园全部用于园区基础设施建设。

四、湘南国际物流园身为八大省级物流园之一，却缺少与之相配套的综合管理权限，应比照有色金属产业园区、郴州经济开发区被赋予的综合管理权限，市、区政府赋予湘南

国际物流园相应管理权限，物流园管委会由相关部门授权或受相关部门委托行使市级计划、建设、规划、国土、环保、交通、项目审批、进出口业务和园区干部管理等方面的管理权限，并承担相关责任。

五、要想真正用好34条，就要共享34条，市区各部门要打破原有的利益格局，市里面的“三城建设”、“三创”，北湖区是重要的组成部分，市区是一个整体，不能人为的剥离。权力下放是关系到湘南国际物流园能否发展，能否快速发展，能否抢争发展先机，甚至能否最终生存下去的关键，34条中的第23条明确把湘南国际物流园列为湖南省重点物流园区，但是市直有关部门如不下放权利，重点这两个字根本就做不到，只是一个空谈，园区要开展工作，发改、经委、国土、环保、规划、海关、检验检疫、商检、等等这些部门都要涉及，园区管委会现在的工作效率是比较低的，因为大部分的时间都用在了关系的协调上，君鑫物流城进展慢就是因为市规划、国土、建设部门卡得太死，没有做到先行先试，到现在为止，君鑫物流城项目用地还没调规，国土手续还未办理，所以要想真正用好先行先试34条，就必须体现出34条的精髓：敢想、敢试、敢干。建议在立项，招投标，环评、规划、用地、财政投资等方面，市各职能部门在法律法规范围内适度下放审批权，如确实不能下放的，可实行机构延伸、职能配套、平台前移、责权利相统一，把审批的过程延伸到

园区。把园区做为一个相对独立的单元，封闭运行。

六、目前，沿海地区产业转移已到了关键时刻，沿海地区为加快产业升级步伐，有大量的传统产业要向内地转移，省里也把郴州定为沿海地区产业转移先行先试地区，这对郴州来说是一个千载难逢的机遇，但韶关，清远、何源等城市不会坐视不理，他们也会通过提供各方面的优惠政策有选择性的对重点产业和重点项目进行拦截，如果要在这一轮产业转移中争占先机，建议允许湘南国际物流园实行重点建设项目优先制。只要项目建设基本条件具备（如资金落实，符合规划、环保与建设用地要求，征地拆迁补偿到位，工程质监安监到位等），就允许项目先行开工建设，为项目建设设置“绿色通道”，建立联席会议制度，将“串联审批”改为“并联审批”提高审批时效，加快项目建设进度，从而加快郴州承接产业转移的步伐。

**第三篇：城区行政管理体制状况调研报告**

这是一篇关于调研报告的范文，可以提供大家借鉴！

城区行政管理体制，主要包括城区管理的机构及其职能体制、领导体制、城区街道的层级管理体制等，其核心是各机构间的职、权、责的配置问题。本调研组通过对我区城区现行行政管理体制的调研，试图摸清xx城区行政管理体制的现状，总结出其运行的特点，找出其存在的问题和不足，从而提出具有建设性的意见和建议。

一、xx城区行政管理体制现状

（一）xx城区行政管理体制概况

xx城区源于原江北县城两路镇。到2025年6月止，xx城区（北部新区除外，下同）主要包括双凤桥、双龙湖、回兴、龙溪、龙山、龙塔6个街道、44个社区居委会。在空间管理上与街道平行的还有空港工业园区、xx市现代农业开发园区、两路工业园区、空港新城等4个开发管委会。xx城区管理实行在区政府领导下的“条块结合”管理模式。市、区政府各职能部门依法对城区管理行使单项管理职能，开发园区通过土地征用在街道内部分区域实施开发建设及相关行政管理职能，街道对城区管理履行综合性职能，社区居委会履行居民自治职能。我区现行的城区行政管理体制，总体还是适应xx城区发展需要的。

(二)城区行政职能管理机构

1、市、区级职能部门。目前，xx区具有城区管理职能的部门分市政府直属和区政府直属两大类，按其履行城市管理职责的分工，又大致有11个小类。第一类是城区规划和建设部门。包括区规划分局、区城乡建设委员会、区国土分局、区土地储备中心，主要对城区发展规划、建设和土地资源利用实施行政管理。第二类是城区市政环卫部门，即区市政委，主要对城区市政设施、环境卫生、综合执法履行管理职能。第三类是城区生态环保部门，包括区园林绿化局、区环保局，主要负责城区园林绿化、生态建设和环境保护行政管理工作。第四类是城区交通规划、建设、管理部门，有区交通管理委员会、区交警支队，主要对城区公交客运、运输、交通秩序进行行政管理和行政执法。第五类是城区经济发展管理部门，包括区发改委、区经委、区商委、区外经委、区中小企业局，主要承担城区产业发展的规划管理和服务职能。第六类是城区社会事业管理部门，包括区教委、区卫生局、区文化局、区体育局，主要对城区教育、卫生、文化、体育事业的发展履行行政管理职能。第七类是城区民生管理部门，包括区劳动保障局、区民政局、区房管局，主要履行城区居民劳动就业、社会保障、住房供给等民生民利的管理服务职能。第八类是公共安全管理部门，包括区公安分局、区检察院、区法院、区司法局、区安监局、区信访办，主要负责城区治安稳定、安全生产等行政管理。第九类是城区人口与计生管理部门，包括区计生委、8个城区派出所，主要负责城区人口流动管理与人口生育管理。第十类是市场管理部门，包括区工商局、区质监局、区食品药品监督局，主要对有形商品市场进行行政管理。第十一类是其它管理部门，包括区行管办（含区行政审批服务大厅）和城区内的7个便民服务中心，主要承担城区居民和法人的行政审批服务职能。

2、城区开发建设机构。城区开发建设机构始于1984年底的龙溪开发。开发建设机构根据城区开发建设的需要设立、变更和撤消，是区政府直属的“一级开发、滚动发展、独立核算、自求平衡”的特殊经济开发实体。目前，开发建设机构有空港工业园区、现代农业园区、两路工业园区、空港新城管委会。各开发建设机构在规划建设区域内，全面行使城区发展规划、建设和管理职能。

3、街道办事处。街道办事处属区政府的派出机构，但实际上已履行了基层人民政府的行政管理职能，对辖区内经济、政治、文化、社会建设与管理全面负责。

4、社区居委会。城区6个街道的社区居委会共有44个。社区居委会是城区居民自我管理、自我教育、自我服务的基层群众性自治组织，在街道办事处的指导、支持和帮助下，行使本社区由居民自治的议事、决策、协调、服务和监督等职能。

（三）xx城区行政管理的主要特点

1、纵向三级管理。xx城区行政管理呈三条纵线的三级管理结构体制。第一条是“一个政府三级管理”的综合行政管理纵线。即一个区政府、6个城市街道办事处、44个社区居委会，三级行政管理部门各自履行自己的城市管理职责，形成三级城区综合行政管理纵线。第二条是“一个政府三级管理”的城市专门行业管理纵线。即一个区政府、50余个区级专门职能管理部门及其下设各街道办的站所，三级专业职能部门各司其责，形成三级城市专门职能管理纵线。第三条是“市级多个行政主管部门三级延伸管理”的城区专门职能管理纵线。即市政府专业管理职能部门（如市国土局、市地税局、市公安局、市交警总队等）、市政府专业管理职能部门驻xx的分支机构（如xx区国土分局、xx区地税分局、xx区公安分局、交警xx支队等）及其下设各街道的站所，职能三级延伸。“三级纵向管理”形成了“市区共治、条块合管”的城区管理体制。

2、横向块块负责。从横向看，xx城区行政管理空间按街道、开发建设机构辖区切块，各街道办事处和开发机构在各自的“领地”里按其职能实施行政管理。在开发区，街道办事处负有为开发机构提供征地拆迁、社会稳定等工作服务的责任。按照“属地原则”，街道办事处和开发机构对辖区内城区管理，应当负起全面责任。

3、纵横条条主导。城区行政管理，市、区主管部门依据相关法律法规，握有“人、事、财”权，在城区规划、建设、管理等各个领域和各个层面均处于支配地位，理直气壮地通过上收机构和人员，下放事权和责任，使块块服从其“领导”。街道和开发机构面对法律地位的缺失，仍然以主人翁的姿态对“条条”进行“协调”，以“责任人”的身份承担起“条条”应当尽的义务和责任。这是xx城区管理体制的实质特点。

二、城区行政管理存在的主要问题

（一）城区行政管理职责不够细化，落实到位有一定难度

xx城区管理中“市区共治，条块合管”这一体制特色，在实践中暴露出不少弊端。问题的症结主要是市政府对xx城区管理的职权与责任，职责虽然明确，但是落实到位仍然存在差距；区政府职能部门与街道、开发机构管理城区的职权与责任；市、区行政主管部门与街道、开发机构、社区居委会在城区管理中的权责也需进一步界定。在市、区行政主管部门之间的职权与责任关系方面，如城区湖库管理、住宅装修、油烟排放等等，存在共管又不管或难管的领域，解决问题时执行到位有困难。在“条块结合”的结合部，工作责任细化不够。由于城区行政管理职责的划分不够精细和准确，互为前置条件，上级代替下级，块块条条推诿扯皮，无所适从的现象就难免随时发生。

（二）条条之间缺乏统筹协调

在我区，市、区主管部门之间还存在纵向职能独立、政出多门、各自为政现象，说起来齐抓共管，做起来扯皮推诿，使城市整体功能难以得到充分发挥。如双龙湖公园的建设管理问题，公园建设由区城建委负责，园林绿化由区园林局负责，水面管理由区农机水利局负责，水体污染监测由区环保局负责，污染物排放设施及各种附属设备设施的建设管理由区市政委负责。而区环保局一旦监测到污水水质超标，究竟由谁来牵头处理？环境监测排污费的收取由区环保部门负责，而城市排污基础设施却属于市政部门管理，超标污水会对排水设施和污水处理设施造成严重损坏，这就形成了“收费的无力管理”、“管理的无权收费”的现象。公园排污设施建设又由市政部门立项，建委负责建设，互相牵制。类似的问题还出现在交通执法与交警执法、工商执法与药品食品监督执法、工商行政管理执法与文化市场执法等多个方面。有些事情好像多部门谁都可以管，但谁牵头就谁组织，谁就要出钱、出人、出车、出力，部门经费又是财政包干使用，结果谁也不愿牵头，谁都不愿管。

（三）条块管理权责不对称

“条条有权难办事，块块管事没有权”，这是城区行政管理中市区行政主管部门与街道、开发机构关系的现实写照。条条管理点多面广，鞭长莫及，不得不依靠块块发挥作用。按照条块结合，以块为主的管理理念，我区把城区行政管理的大部份责任放到了街道和开发机构，有的甚至放到了社区居委会，但是，管理权限和管理经费却没有随之下放。有权的不管事，管事的没有权，有钱的不管事，管事的没有钱，让街道、开发园区和社区居委会感到十分无奈。

（四）行政管理手段单一

在城区管理的运作中，目前我区的行政管理手段还比较单一。各相关职能部门比较习性于依靠行政命令、行政审批、行政检查、行政执法等行政手段来进行管理，缺少更加灵活、更加优惠的产业政策，缺少市场化运作机制，没有充分发挥出市场的调控功能。一些政府职能部门将城市管理的规划、建设、管理、监督的职能集于一身，缺少科学的监督控制机制，这样就很难确保以公众利益为主的政府目标的实现，从而导致许多本来应该通过社会中介组织和其他社会组织及市民群众自己来解决的问题，仍然由政府出面包揽，把过多的社会责任和事务矛盾集中到了政府。比如在环卫作业、绿化养护或其他管护作业方面，没有引入市场竞争机制，没有实行企业化运作、社会化服务，导致其服务能力和利用率较低。

（五）行政管理信息公开不够

现代城市管理必须坚持信息及时公开。公开城区管理信息，是城区政府的法定责任，也是依靠社会组织和市民有效参与城区管理和监督的前提。目前，我区在xx广场设置了电子显示屏，建立了政府门户网站，对城区管理信息公开进行了一些探索。但从今年上半年发生的松树桥中学女生死亡事件处理等问题看，行政管理信息公开仍是政府一大软肋。

三、加强城区行政管理的对策及建议

(一)理清城区行政管理职能

城区行政管理，必须坚持分级管理、政事（政企、政社）分开、权责一致、精简高效、管理精细的原则，及时清理和界定各个管理机构的职能。一是应明确界定xx市人民政府、xx区人民政府、街道和园区三个层面的城区管理职能，按照“谁决策谁负责”的原则，用法律或政策形式明确各个管理层级的具体事权和责任，防止任何层级盲目运用行政资源进行非科学决策而不负责任的现象发生。二是按照“大部门体制”改革精神，及时调整行政主管部门管理职能。建议区政府设立xx区城区工作管理委员会，加强城区规划、建设和管理统筹协调工作，把相应职能部门合并。城区工业经济部门、商业经济部门、农业经济部门等等，可以分别逐步合并。城区湖库管理、市场管理、执法管理等多个部门多头管理的重点事项，建议归并给一个最能履行其职能的部门统一管理。三是按照政事分开、政企分开、政社分开的原则，把可以交给中介组织和其他社会组织、企事业单位、各种自治组织去做的事项，从政府部门中分离出来，并及时精简这一部分职能。

（二）加大简政扩权力度

加强xx城区行政管理，必须在市、区两个层面的简政扩权上下功夫。一是要积极向xx市人民政府反映和请示，把有利于xx城区管理的工商、税务、国土、质监、药监等市级分字号部门下放给区县管理。二是区政府要主动向街道放权，进一步增强街道办事处统筹区域经济社会发展的能力。要按照“谁主管谁负责”、“谁审批谁负责”、“谁执法谁负责”的原则，将区级部门在街道设置的站所队下放街道管理；将街道中小学归还街道管理；加大向街道进行行政审批委托和行政执法委托力度，从而彻底改变街道办事处是各个职能部门的“突击队”、“保洁队”、“群众工作队”的形象，确保街道在城区管理中真正肩负起属地管理的责任。建议成立街道城管综合执法队。区政府有关职能部门将部分执法权转移或委托给街道城管综合执法队，减少区级部门执法队伍人数，充实街道执法队伍。区政府职能部门的执法队伍行使专业执法权，街道办事处城管综合执法队行使简易执法或程序执法权，部门专业执法机构负责指导、检查、督促街道的执法工作，即对市容环境卫生违法行为、园林绿化违法行为、无建设工程规划许可证的违法建设、无照经营行为、损坏或侵占道路桥梁违法行为等进行简易查处，填补背街小巷、城乡结合部的执法管理空白。

（三）强化街道对城区建设工作的参与度

一是要建立健全街道参与城市规划制度。街道要与规划部门协调配合，广泛收集社会各阶层对城市规划建设的意见，最大限度地从规划上完善现代城市的功能，从规划上提升xx大都市的形象，从规划上提升xx大城市的文化品味，从规划上体现出城市文明的意识和需求；要参与拟定城区开发建设计划，对城市的总体规划、分区规划、各项专业规划，应有全面的了解和建议，尤其对城市建设的发展方向、功能分区、基础设施、重点建筑等应有建议权。二是建立开发机构和街道办事处的协调工作机制。我区城区开发建设主要由开发机构实施，建成后把城市管理权又移交给区政府职能部门和街道办事处。城区的开发建设过程中的管理，可建立开发建设以开发机构为主，社会事务管理交由街道办事处负责的管理体制。街道办事处的工作重点是为开发建设服务，应建立长期的开发机构和街道办事处经常性沟通、交流、协作、共同管理的工作机制。

(四)切实加强社区组织建设

一是要加强社区居委会建设并充分发挥其在城区管理中的重要作用。要将社区居委会的阵地建设纳入城市建设总体规划和详细规划，并由开发建设机构建设并无偿提供给社区居委会使用。要理顺社区居委会管理体制，区政府、街道办事处依法指导社区工作，切实防止社区居委会过度行政化倾向。尤其要防止区级主管部门通过各种形式将职责内工作任务下交给社区居委会，并加以检查考核的作法。区政府及其主管部门和街道，要采取有效措施，改善社区居委会的工作环境和工作条件，引导社区居委会在自我管理、自我教育、自我服务的“主业”上探索创新，发挥社区联系居民的纽带作用，把老百姓的矛盾解决在社区，构建和谐社区，努力夯实xx城区管理的组织基础、社会基础和工作基础。二是要积极培育社会组织，逐步形成全社会共同参与社区居委会建设管理的氛围。强化社区志愿者组织建设，建立志愿者注册、档案、常规服务、活动计划、培训等一系列制度，稳定和壮大志愿者队伍，充分发挥他们参与社区居委会建设和管理的作用，共同为社区居委会建设贡献力量。三是要加强物管公司的管理和业主委员会的培育，切实发挥其在居民小区文明建设中的基础性作用。

（五）引入市场机制

要与市场经济充分衔接，发挥市场的调控功能，提高城区管理中国有资产的使用效率和经营水平。比如城区绿化的问题，政府职能部门的职责就是做好规划、提出要求和标准，然后进行指导、验收、监督，而具体的绿化工程和管理工作则可采取市场化运作方式，通过公开招投标，择优选定建设及管理单位。城市清扫保洁工作也可不再由市政委一包到底，完全可以下放街道社区，通过市场招投标，交由专门的保洁公司来打理。

（六）依法实现信息公开

对城区教育、水电气供应、环保、医疗卫生、计划生育、公共交通、市政设施的改造、新城规划建设等与市民利益密切相关的公共企事业单位，在提供社会公共服务方面的信息时，要充分利用政府公报、政府网站、新闻发布会以及报刊、广播、电视等便于公众知晓的方式及时主动公开。区政府要强化监督和保障信息公开的措施，要建立健全城市管理信息公开工作考核、评议和责任追究制，区级主管部门和监察机关要对信息公开的实施情况进行监督检查，对于不依法履行信息公开义务的，要依法追究责任。

（七）重视行政管理人才队伍建设

在城市化飞速发展的今天，我区城区管理和国际国内发达城市相比，在城市管理人才队伍建设方面，存在着很大的差距。城市发展战略研究、城市规划、城市建设和城市管理等方面的高端人才奇缺，开发建设中招商、建管、核算运行型人才匮乏，综合素质高的行政审批、行政决策、行政执法等方面的人才不多。为此，建议区政府要加大城区行政管理人才队伍的建设力度。一是要有海纳百川、求贤若渴的精神，敢于走出去面向海内外高端人才抛出“绣球”；二是要与国内外的知名院校和科研院所加强联系，加强专家级人才的引进和使用；三是要不拘一格选拔人才，加大自培力度，积极鼓励各类人才脱颖而出，开创城市管理人才辈出的良好局面。

**第四篇：关于基层行政管理体制机制的调研报告**

关于基层行政管理体制机制的调研报告

关于基层行政管理体制机制的调研报告

推进基层行政管理体制机制改革，建立服务型政府，激发基层活力，用好人力资源，提高行政效率，对于加快统筹城乡发展步伐具有重要意义。经过调研，现就建立和完善基层行政管理体制机制报告如下。

一、基本情况

区现行基层行政体制是在1998年撤销地区建立开发区，撤销开，乡镇之间干部的适时动态交流可有效保持基层队伍活力。体制调整后管理方式没有及时跟进。致使基层干部处于“块状分割”形态，干部流动存在“三好”“三难”现象：即“上好动下难动”（科级以上流动易科级以下流动难）；“进好动出难动”，“内好动外难动”（行政体制内流动易，事业向行政流动难）。有的乡镇建区8年来，除个别干部提拔调动和调入区级单位外，乡镇间交流基本没有。个别干部缺乏危机意识和进取精神，队伍缺少活力，基层又无手段，只好望洋兴叹！

（五）分配政策需要完善

分配缺乏灵活性。基层政事难分，工作统一做，却“政事不同酬”；村组干部报酬无统一规范，各地差别过大；实行全市公务员津补贴政策，实职与非领导职务津补贴基本无差别，一线干部任务重、责任大，连工作话费补助也没有，一定程度上影响了一线干部的积极性。

（六）村民自治任重道远

村组集体经济薄弱甚至“空壳”，村民自治的工作环境和条件较差；村居规模扩大村组干部工作量成倍增加，然而有的村干部报酬偏低（每月仅250元）；村民自治决策执行中缺乏约束手段，《村规民约》实施不力，有的流于形式；民主选举、民主决策、民主管理、民主监督还不规范。

三、对策建议

（一）精兵简政，建立集约高效的行政体制

“精兵”势在必行。不“精兵”就不能从根本上减轻群众负担，不“精兵”就无从提高行政效率。“食之者众”这类非常问题需要用非常措施来解决。要下决心通过“强村弱乡”、“诱导创业”等多种形式精简分流富余财政供养人口。

“简政”大势所趋。随着免除农业税、村民自治、依法行政等国家大政重大调整，基层政府职能从“催粮催款”、“刮宫引产”式的管制型向服务型转变必将加速推进。“简政”是必由之路；我区5000多人的原蒲花乡改由居委会管理的成功实践，湖北咸丰县、贵州雷山县的“大乡镇制”的经验有力证明了“简政”的可能性。随着经济社会发展，交通信息条件进一步改善，干部素质的不断提高，依法行政能力的增强，“简政”条件日趋成熟。“简政”要与区域发展战略相结合。随着渝怀铁路、渝湘高速公路、舟白机场陆续开通，阿蓬江流域开发的深入推进，作为武陵山区交通枢纽的区位优势逐步凸显。与国家“大部委制”改革相呼应，建议在科学论证基础上，进一步调整行政区划。撤并部分基层行政单元，适当扩大乡镇及村（居）建制，大幅度减少街道、乡镇数量，相应增大街道、乡镇管辖村、居范畴。在此基础上适度减少干部职数，大幅度降低行政运行成本。乡镇行政中心尽可能沿渝怀铁道、沿高速公路、沿阿蓬江流域布局，加速推进城镇化、工业化进程，更好促进“三沿”产业发展和冯家、濯水、阿蓬江镇城市绵延带建设。根据城市扩张要求及舟白、正阳两镇行政职能的特点，有必要及时将其转为“街道”建制，并相应调整其称谓和职能。

（二）深化改革，建立高效便民的管理机制

明晰各级事权。职责不明，“政事不分”，老是“打麻子账”，就谈不上职能转变。科学界定乡镇政府职能，合理划分区与乡镇的职责权限，从有利于事业发展有利于社会管理出发，选择“条条管理”或“块块管理”的具体模式，不宜“一刀切”。基层政府要“有所为有所不为”，强化乡镇的服务职能和社会管理职能。

规范委托执法。市、区党委、政府应从严掌控部门与基层“责权利”的综合平衡，“责任委托”的同时，人财物等执法资源应向下作相应的倾斜分配，要研究制定市对区县、区对乡镇的委托执法财政转移支付等配套政策，真正建立起权责明确、行为规范、监督有效、保障有力的行政执法体系。

转变领导方式。处理好政府与市场、政府与社会、政府与基层自治组织的关系，农村产业发展要从政府直接参与经济或行政命令、包办代替的惯性模式转变到主要依靠市场调节和通过经济及法律手段间接调控经济的方式上来；政府重点是为市场主体创造公平有序的发展环境，让基层政府从“有限政府无限责任”状态中解脱出来。

健全服务机制。解决边远乡村群众办事难的问题是政府面临的繁重任务。基层政府要通过做好“便民代理”服务工作进一步密切与人民群众的联系。把为民办事全程代理纳入乡镇的重要日常工作。行政富余人员优 本文来自，转载请保留此标记。先充实“办事”队伍，建立覆盖城乡的代办网点，建立健全包括组织领导、目标考核、经费保障等统一的制度和政策。把“便民服务”真正办成百姓满意的民心工程。新增教育、卫生、文化等公共服务资源要尽量向农村倾斜，加快农村养老保险、医疗保险、就业扶助、社会救济等社会保障和救助体系建设；公安、司法、国土、法院、工商、税务等实行片区管理的部门要调整优化机构布局（如增设代办点），不断提高服务质量，更好地为群众服务。

（三）解放思想，创新干部管理机制

创新制度。建立与两级体制相适应的干部管理制度。完善乡镇间、乡镇与区级部门间的科级以下干部有序流动制度。在一个地方工作满未达“改非”年龄的，原则上应进行交流。每年给乡镇一定的“优秀者正向交流”、“末位者逆向交流”的指导性指标。努力建设一支开拓创新、朝气蓬勃、充满活力的基层干部队伍。

畅通出口。区县归并形成干部数量过大，结构不合理是一道“马拉松”难题。然而换一个角度审视，作为一个特殊的移民城市，区县归并后留存了一大批管理人才和专业人才，政策得当，可以转化成一笔宝贵的财富。学习温州“全民创业”的发展理念，借鉴河南商丘市“经济大发展、全民大创业”的做法，出台“工商零注册”、“按工作年限和工资标准给予买断性补偿”等宽松的工商登记、信贷融资、税费减免等创业配套政策，鼓励财政供养人员辞职或离岗创业。形成与区域性中心城市建设相适应的思想观念和创业机制，营造鼓励人们干事业、支持人们干成事业的社会氛围，放手让一切劳动力、知识、技术、管理和资本的活力竞相迸发，让一切创造社会财富的源泉充分涌流，以推动超常规跨跃式发展。

唯才是举。统筹城乡发展关键在人，要不拘一格用人才。建立行政与“参公”单位人才互动机制。行政单位公务员缺编，同等条件下，可优先从熟悉农村工作的事业干部队伍中补充。

（四）调整充实，建立科学公正的综合考核机制

基层考核要坚持“富民为本”的基本宗旨，按照“分类指导、结合实际、突出重点、注重民意、公开结果、接受监督、赏罚分明、推动工作”原则，完善考核评价体系。

考核类别：按照区划类型及不同的发展基础和生产条件，可将原街道、中心镇、其他乡镇三类合并为街道、乡镇两大类考核，将正阳、舟白两镇纳入街道考核范围；

考核内容：突出区委区政府全局工作和乡镇政府职能的重点，增加民生、社会发展、可持续发展等方面的内容，项目适当精简，一般性常规工作改为单项评比。

考核结构：为鼓励基层创造性开展工作，充分发挥各自独特的资源优势，可按“规定动作”与“自选动作”相结合改善考核结构。

考核方式：要“官考”与“民考”并重，“自评”与“互评”结合。更加尊重民意，增大基层群众及辖区内人大代表和政协委员的参与度。考核结果经媒体公示，接受社会监督。简化过程考核，重在最终绩效。

（五）整改机构，创建科学公正的分配激励机制

职能重组，政事分开。深化乡镇综合改革，通过分流、改制等方式理顺事业与行政间的分配关系。按行政性、纯公益服务性、经营性等标准重新调整界定乡镇事业机构性质。将财政、社保等具备典型行政性质的机构划归行政序列，将农业服务中心、文化卫生服务中心等承担的安检、执法、统计等行政职能剥离并入行政机构，符合条件的相应人员转入公务员序列，其工资分配参照行政标准执行。

试行公共服务采购制。总结推广公共卫生服务券制度经验，试行公共服务政府招标采购制度，赋予服务对象以选择优质服务的权利，形成政府公共服务的竞争机制，有效提高公共服务的水平和质量。变“以钱养人”为“以钱干事”。

规范村居干部待遇。在撤并减少乡镇和村居建制基础上，由区政府按村居规模和乡镇财力状况统一制定村居干部报酬的分类标准和补助办法，区级补助纳入财政预算。制定津补贴配套政策。高度重视普遍性倾向性的干部思想动态，在执行津补贴统一规定前提下，研究制定更加合理的地方性补充政策。

（六）统筹规划健全规范基层自治机制

加强村居自治的基础建设。研究制定村（居）委建设方案，统一建设标准，纳入《城乡总体规划》。通过村居投劳、区乡投资等办法，用2至3年时间使村（居）委的工作环境明显改善；

加强和改善基层自治工作领导。基层政府对村务工作要少一些行政干预，多一些服务引导。少干一些干不了、干不好、“戴着碓窝唱戏”的事。

民主自治与经济发展有机结合。研究制定发展农村劳务经济与鼓励务工人员回乡创业并重、激励城镇有经济实力懂经营管理的能人下乡进行土地集约经营的政策措施，大力发展村组集体经济，为村民自治健康发展提供物质保障。

**第五篇：关于加强交通行政执法落实行政执法调研报告**

强两基重民生转方式促发展 主题活动调研报告

关于加强交通行政执法落实行政执法

责任制调研报告

几年来，县交通运输局及局属的各行政执法机构根据依法治国的基本方略，紧紧围绕全县交通工作大局和行政执法责任制目标，在加强执法队伍建设，明确执法责任，理顺执法关系，完善执法程序，强化执法考核，提高执法水平等方面做了大量的工作。经过几年的努力，取得的成绩是显著的，基本达到了执法主体合法化，执法行为规范化，执法责任明晰化，执法内容公开化，执法程序制度化和执法监督经常化的目标，有力促进了依法行政的进程。主要体现在：

一是执法单位、执法人员依法行政意识明显加强。推行行政执法责任制以来，各执法机构通过落实岗位责任制，加强培训考核，执法人员依法行政、规范执法意识明显加强，交通执法队伍整体素质有很大提高，一个比较明显的变化是执法案卷日趋规范，执法过程中重证据、讲程序已经形成了自觉行动。这不仅仅是观念上的更新，更重要的是为推进法治社会进程，促进社会政治文明迈出了实质性的一步。

二是依法行政的水平明显提高。行政执法责任制的推行，促使各行政执法部门认真准确地实施各项法律、法规和规章，在行政决策、行政处罚、行政许可、行政强制、行政收费等行政行为中 严格按照行政程序进行，严格按照法律规定行事，随意执法等人治因素大为减少。尤其是通过学习培训、执法资格考试和责任挂钩考核等，依法行政的责任心进一步增强，行政执法行为更加规范，从而促进了依法行政水平的提高。2025年以来，全县交通系统实现了无申诉、无复议、无诉讼案件。

三是行政执法的力度进一步加大。行政执法责任制的推行，促使各行政执法部门强化执法的严肃性。我县根据省交通厅要求，先后出台了切实可行的交通行政许可、行政处罚程序规定，规范了全县统一的执法文书格式，严格执行以交通行政处罚标准细化为主要内容的规范行政自由裁量权，开发推广了一系列执法应用软件，从而加大对违法行为的打击和查处力度。

四是建立了较为完善的行政执法责任制制度体系。通过建章立制，全县交通系统进一步落实了行政执法责任考核、责任追究、执法公示、执法监督制度，建立健全了执法岗位责任制。

一、问题与成因

落实和完善行政执法责任制是一项系统工程，有一个不断发展完善的过程。我县交通系统全面推进行政执法责任制以来，交通行政执法有了很大改善,但我们也应清醒的看到推进交通行政执法责任制过程中存在问题和不足，与实施依法治国的基本方略要求和人民群众的期望还有一定的差距，必须引起我们高度重视。主要是：

（一）执法环境尚待改善。行政执法的内外部环境还不够理想，行政、权力干预等人治因素的干扰现象还不同程度的存在，执法难以到位问题还比较突出，行政处罚因人而异，有的出现同一性质案件不同处理结果现象。交通与交警部门之间职能交叉，执法 配合不够，由此造成不必要的部门争议而耗费大量的时间精力；由于依据不足、宣传不够或方法简单，造成正常执法而引发群访的事件也时有出现；因交通运输安全责任追究，导致执法机构领导压力太大，工作如履薄冰。

（二）“一把手”负责制难以落实。我县交通系统全面推进行政执法责任制以来，各执法单位都按照县局要求，建立了相应的行政执法责任制领导小组，主要领导作为第一责任人地位已经确立，但真正落实起来难度较大。从政府领导到交通局主要领导“重建设、轻管理”的观念一时难以改变，“一把手”往往因公路建设工作和参加各种会议牵涉主要精力，依法行政、建设法治交通的目标有的地方只停留在会议布臵上，有的规章制度也仅停留在文件上，领导真正去关心、去推动行政执法责任制建设的时间并不太多。

（三）执法监督力度不足。自推进行政执法责任制以来，各单位都建立了执法考核机制，每年都根据年初确定行政执法目标进行责任制考核，如县局每年都有组织对所属行政执法单位行政执法情况进行考评，但执法责任制的考核结果有的地方却难以与单位绩效进行全面挂钩。上级单位对下级单位执法监督也存在走过场，存在问题只整改了事，责任追究制度没有充分发挥应有作用。

（四）队伍素质有待提高。好的执法队伍离不开高素质的执法人才。应该说经过多年的加强学习培训，严把执法人员入门关，全县执法队伍素质有了明显提高。但我们必须看到执法队伍素质参差不齐、部分人员素质亟待提高。目前执法岗位专业培训缺乏系统性，部分人员业务素质不高，个别执法案件还存在证据收集 不充分、法定程序不到位、执法文书不规范的问题。

（五）法制机构不健全。交通局和行政执法部门对内部法制机构的设臵和力量的配备，还没有引起足够的重视，交通主管部门未设专门法制工作机构；有的与其他科室合并在一起办公，人员不固定，力量配臵不合理；即使有的交通部门配备了法制机构，但在人员配臵上也是微乎其微。

存在上述问题的原因是多方面的，既有客观方面的因素，也有主观方面的因素；既有交通执法体制上的原因，也有组织领导的原因。概括起来，主要包括以下几方面：

一是认识不到位，影响了整体工作的进展。个别执法人员乃至个别部门负责人，对行政执法责任制的重要性、必要性和长期性的认识还不足，仅把它当作一项可有可无的工作被动应付。有的单位领导对落实行政执法责任制重视不够、支持不力，对于实施过程中面临的许多问题，如人员调配、执法装备、经费保障、评议考核、责任追究等，单位领导不亲自决策和协调，导致工作难以开展。

二是行政执法机制不够完善，直接影响了执法队伍素质的提高。交通行政执法门类众多，但限于人员编制和经费保障问题，基层执法单位一线执法力量严重不足。而在有限的人员编制内又缺乏必要的流动性，导致执法队伍老化严重。目前，整个交通行业由于体制不顺，执法门类太多，执法主体、执法程序和着装标志不统一，亟待整合资源，实施综合执法体制改革。

三是执法人员素质参差不齐，执法人员素质不高，业务技能差。由于有的单位人员成份复杂，素质差，法制观念淡薄，在执法中语言简单不文明，行为粗暴蛮横，罚态度款、人情款；极个别执 法人员执法违法现象仍然存在。

四是法律法规滞后，缺乏全国统一的法律规范。执法机构重叠，各行其是，管理职权交叉，部门与部门之间就同类性质问题重复检查。如交警的超载罚款，交通的超限罚款；交警的安全性能检测，交通的综合性能检测；交警的驾驶证检查，交通的营运证、上岗证检查。有的执法机构对政策法规理解出现偏差，加上受地方保护政策影响，对同一车辆一天内同一违章的罚款带有重复性，部门之间罚款互不认账，甚至出现跨越车籍地收费、罚款现象，给正常执法带来混乱。

五是交通法制机构不健全，影响了执法监督力度。推进交通行政执法责任制工作，就必须依法界定执法职能、规范执法行为、加强执法监督，认真落实行政执法考评机制和错案责任追究制度，而这些又离不开执法监督的交通法制机构。法制工作队伍的缺失必然弱化了执法监督力度，降低了执法工作能力和水平，长此以往执法业务的指导工作就逐渐依赖于各业务处室，失去了法制工作机构独立监督、指导、整合法制资源的优势。

二、对策与建议

我县交通执法的实践证明，推行行政执法责任制，是推进依法行政，改善执法现状，规范行政行为，提高行政效能的一项重要举措。为进一步深化和完善行政执法责任制工作，提出如下建议。

(一)进一步完善行政执法责任制实施方案，全面推进交通行政执法责任制。

行政执法责任制工作作为一项系统工程，是一项长期性工作，推行行政执法责任制必须按计划、分步骤的实施。结合交通实际，制定切实可行的行政执法责任制实施方案，为行政执法责任制的顺利推行提供保障这是指导性、基础性工作。从我县交通系统推行行政执法责任制的落实情况来看，推进行政执法责任制的起点是明确行政执法主体和依据，在此基础上分解职责，分解执法目标，制定履职的执法标准。制定规范行政执法责任的行政执法程序，用程序保障执法的公开、公正、公平。要尽快制定执法公开、评议考核、责任追究等为主要内容的保障制度，做到用制度管人管事。

(二)加强法制机构建设，强化交通执法监督。

交通执法单位法制工作机构作为推行执法责任制的牵头部门，既是执法责任制的落实部门又是执法监督部门，对交通系统进一步深化和完善行政执法责任制负有主要责任。因此，健全和完善交通执法单位特别是县交通法制工作机构建设，增强专业法制队伍力量已迫在眉睫。要尽快改变目前交通法制工作机构未建立、力量薄弱、专业人员缺乏的状况。在大力加强交通法制机构建设的同时，必须加强交通系统内部的层级监督力度。一是要切实加强行政复议工作。认真履行法定职责，积极运用法律手段，解决各种行政执法争议和纠纷，促进社会的和谐稳定。二是做好重大行政行为、规范性文件的备案审查工作。加强对抽象行政行为的监督审查。各交通执法部门作出的重大行政处罚，应当按照规定程序向上级交通主管部门法制机构报送备案。三是加大对执法行为的监督检查力度，完善行政监督制度和机制，重点检查行政许可、行政处罚实施情况，对检查中发现的问题，坚决予以整改纠正和责任追究。

(三)严格落实行政处罚标准细化，合理行使自由裁量权。

正确行使行政自由裁量权，合法行政、合理行政是实施行政执法责任制的基本要求。目前交通法规体系还存在许多不完善、不科学的地方。作出行政许可或者行政处罚时还带有较大的随意性，相同情形作出不同处理，既影响了执法形象，也容易滋生腐败。今后要严格落实省交通厅行政处罚标准细化，合理行使自由裁量权，从而减少人为因素，减少和防范执法腐败。

(四)夯实基础，扎实推进基层执法单位建设，切实提高执法队伍整体素质。

交通行政执法工作的重点和难点在基层，基层执法单位、执法人员直接面对广大人民群众，面对纷繁复杂的执法环境，执法工作非常辛苦、执法任务非常艰巨，其水平和工作能力直接影响到执法队伍的社会形象。作为交通主管部门应当关心和支持基层执法队伍建设，切实为基层执法单位办实事、办好事。要主动与地方政府沟通，着力帮助解决制约交通基层执法单位基础建设的体制性障碍、机制性约束和保障性困扰。在人员配备、管理经费、装备投入、站房建设方面，要主动向基层执法单位倾斜，要不断改善基层执法单位执法环境和执法待遇，真正做到组织上关心执法人员，精神上鼓励执法人员，工作上爱护执法人员，生活上体恤执法人员，努力解决基层执法人员的后顾之忧，不断增强执法队伍的凝聚力，充分调动了基层执法人员的积极性。

（五）整合交通执法队伍，实行综合执法体制改革。

面对交通众多执法门类，建议上级交通主管部门要下大力气尽快进行交通综合执法体制改革，将道路、水路交通执法各归属1个综合执法机构。通过创新执法方式，统一执法队伍名称、机构编制、执法标志等，整合、充实一线执法队伍，改进执法人员作 风，把有限的执法力量进行综合利用，提高执法效率，树立执法形象。

二〇一〇年七月二十日

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！