# 现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考（全文5篇）

来源：网络 作者：落花时节 更新时间：2025-07-26

*第一篇：现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考文章标题：现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考现代化新进程中\_\_交通跨越式发展的思考确定交通组织决策目标有两个基本原则：一是“需要”原则，即目标能满足各方面的需要；二是“可能”原则，即目标是...*

**第一篇：现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考**

文章标题：现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考

现代化新进程中\_\_交通跨越式发展的思考

确定交通组织决策目标有两个基本原则：一是“需要”原则，即目标能满足各方面的需要；二是“可能”原则，即目标是有实现可能的。我们根据\_\_构建和谐社会和推进现代化新进程的交通需求，确立\_\_交通“十一五”跨越式发展目标，计划完成公路

水路交通基础设施建设投资360亿元，为“十五”期间总投资的3倍；到2025年总体实现“5555畅通”：即500公里高速公路纵横成网；5000公里等级公路贯连城乡；5000公里硬化公路村村通达；港口形成5000万吨吞吐能力。这一目标以总体上满足“十一五”\_\_经济社会发展对交通的需求为前提，着眼于可持续发展的长远战略，拉开交通框架，搭好交通平台，奠定现代化的交通先导和保障基础。这从发展路径上讲，是抢抓机遇、加速前进的追赶战略；从工作态度上讲，是超越常规、追求卓越的进取精神。

今年以来，\_\_以跨越式发展为目标取向的“十一五”交通建设规划已全面启动实施，实践不断丰富我们的认识，深化我们的思考，使我们进一步坚定而又冷静地对待这一跨越式发展路径的选择。

一、确立\_\_交通跨越式发展路径，必须要对交通发展形势作出科学判断

事物发展的理想途径应该是均衡、协调，跨越式发展不是最优选择，而是实现均衡、协调遭遇困难下的次优选择。通常的情况：一是过去发展慢了，要加快速度追赶；二是现实需求强烈，不加快发展无法满足；三是可预期的将来期待更高，渐进式的发展不能适应。\_\_交通谋求“十一五”跨越式发展，就是这三种情况并存背景下的路径选择。

第一，\_\_交通基础设施虽然有了很大的改善，但这种改善带来的缓解是初步的、暂时的。

\_\_属沿海多山丘陵地区，区位条件不具优势，铁路未通，航空落后，公路承担着交通主体功能,交通不便一直是经济社会发展的主要制约因素。“十五”期间，在全省实施“交通六大工程”的建设高潮中，\_\_公路水路基础设施建设累计完成投资120亿元，高速公路、干线公路、农村公路建设快速推进，交通条件显著改善，交通瓶颈得到了初步缓解。但是，我市交通的基础仍然不够扎实，交通滞后于经济社会快速发展的格局尚未根本改变，交通建设的力度和速度总体上还处于全省靠后水平。

在全省格局中，\_\_陆地面积9411平方公里，人口560万，2025年GDP1252亿元，分别占9.2、12、9.4；但\_\_公路通车里程4128公里，其中高速公路128公里，分别只占8.5、6.9；\_\_公路密度43.9km/100km2、高速公路密度1.36km/100km2、每万人口公路拥有量7.6km，也均低于全省47.6km/100km2、1.83km/100km2、10.5km/万人口的平均水平。\_\_拥有浅海面积8万平方公里，大陆海岸线745公里，港口资源十分丰富，但大港口的建设、开发还刚刚开始破题，与宁波、舟山、温州三港的开发存在很大差距。十五”期间全省交通建设总投资完成1765亿元，\_\_只占到6.8，也与\_\_占全省经济、人口、面积的份额不成比例。改变区位条件，交通必须先行，“十一五”\_\_交通，不仅仅是正常发展的问题，还有一个追赶发达地区、加快改善区位条件的问题。

第二，适应\_\_“十一五”经济社会发展，交通要以跨越式发展避免出现新一轮瓶颈。

目前，\_\_陆路主通道甬台温高速公路的交通量已接近饱和，104国道经过城区路段时常堵塞；椒江、路桥、玉环三个经济最发达的县（区）不通高速公路，区域干线公路负荷很重；\_\_东部沿海产业带正在迅速崛起，但没有高等级公路贯通连接；椒江大桥作为主城区的唯一跨江通道目前就已饱和，将无法承受2025年台缙高速公路全线贯通时带来的巨大交通量。水路运输方面，这几年\_\_的集装箱生成量每年提升幅度很大，但是我市90的集装箱通过陆路流向周边港口，给企业发展增加了成本和不便。

展望“十一五”，这是\_\_从人均GDP3000美元增长到5000美元的新阶段，工业化、城市化、市场化、国际化将快速推进，必将产生巨大的客货运输需求；小汽车进入家庭正引起汽车拥有量的大飞跃，预计\_\_到2025年汽车保有量将比现在又翻一番，达到44万辆；同时，\_\_沿海产业带和先进制造业基地都将成型，必须要有强大的综合交通网络为依托。

因此，没有交通新一轮跨越式发展，就会形成\_\_经济社会发展新的瓶颈。

第三，着眼现代化新进程，交通要以跨越式发展实现适度超前的保障要求。

根据世界各国发展的经验，在工业化中后期，都有一个长达20-30年的交通大建设、大发展阶段，通过这一阶段的大投入、大建设，奠定现代化的交通保障体系，使交通基础设施从制约因素转化为驱动要素。此后，交通建设从快速发展的高峰期转入平稳发展和完善期。\_\_是中国民营经济的先发地区，现代化新进程已率先开启，预计到2025年、2025年、2025年，\_\_人均GDP将分别达到5000美元、10000美元、15000美元，这是从小康水平向现代化发达水平快速推进的新阶段，既具有工业化阶段的普遍特征，又具有\_\_经济社会快速发展的特殊背景。据此测算交通保障要求，同时考虑交通设施建设周期，\_\_交通将以“十一五”为

大建设的高峰期、大发展的关键期，不采取跨越式发展战略，就不足以形成现代化新进程的坚强交通保障。这个跨越式发展的路径选择，实际上是需求挤压和前景倒逼的结果。

二、实施\_\_交通跨越式发展规划，必须要重点突破与整体推进并举

“十一五”\_\_交通跨越式发展，从大交通格局来说，由三方面内容构成，一是甬台温铁路于2025年10月开工，计划2025年通车，将开辟\_\_铁路运输大通道，这是从无到有的新跨越；二是公路建设实现高速公路、干线公路、农村公路全面网络化，基本形成现代化公路交通体系，这是服务保障的新跨越；三是水路建设以大港口开发为重点取得突破性进展，基本形成规模化的集装箱作业区和港口集疏运网络，这是资源开发的新跨越。从\_\_交通部门职能工作角度，我们服务于公路水路交通发展，要致力于重点突破关系\_\_发展大局的公路、港口关键项目，整体推进交通基础设施建设新跨越。

第一，全力攻坚沿海高速公路项目，基本实现市域高速公路纵横成网。

1、加快高速公路建设是\_\_“十一五”交通发展的主攻方向。高速公路是现代交通发展的典型标志，大规模建设高速公路，是世界各国在工业化转向成熟阶段后交通运输发展的共同规律。

\_\_高速公路建设从1993年开始启动，现在正进入了大规模建设的新阶段，目前的格局是：已建成通车的有甬台温和上三高速公路，128公里；在建的有台缙、诸永高速公路，140公里；即将开工的有台缙高速公路东延段，30公里；筹建的有沿海高速公路，143公里；已列入规划、准备前期的有天仙、珠六高速公路，89公里。

我们“十一五”目标完成高速公路建设投资175亿元。计划为：2025年，台金高速公路东段（60公里）建成通车；东延段（30公里）开工建设。2025年，台缙高速公路西段（38公里）、诸永高速公路\_\_段（42公里）建成通车。2025年，沿海高速公路（143公里）开工建设。2025年底至2025年上半年，台缙高速公路东延段（30公里）建成通车。2025-2025年，争取天仙高速公路（55公里）、珠六高速公路（34公里）立项并完成前期工作，能在“十一五”开工建设。

如以上计划得以实施，到2025年，\_\_高速公路通车里程为298公里，在建里程为232公里，建成和在建的530公里高速公路网络基本成形，将从根本上改善我市交通状况和区位条件。

2、推动沿海高速公路兴建是\_\_“十一五”交通工作的重中之重。沿海高速公路贯穿宁波、\_\_、温州三大沿海发达城市，贯通我市三门、临海、椒江、路桥、温岭、玉环六个县（市、区），对整合沿海深水港口资源，优化长三角区域经济环境，带动我市沿海、沿线地区发展的效应十分明显，将极大地推动我市的城市化进程和沿海产业带加速形成，实现产业集聚和布局优化；并在杭州湾宁波通道2025年建成通车的背景下，该线又为甬台温高速公路面临的巨大交通压力有效分流，衔接杭州湾大桥，开辟\_\_“接轨大上海、融入长三角”的新通道。这是关系\_\_经济社会可持续发展的头号交通项目，也是\_\_市“十一五”期间的最大基础设施建设项目。

\_\_和沿线宁波、温州市都热切期望沿海高速公路尽早立项建设，在省交通厅的高度重视和积极推动下，今年1月份，省厅与省发改委主持组织并通过了“工可”预审，省交通设计院抓紧开展“工可”文本完善工作和17个专题报告的编制，到7月份已有9个专题报告通过了审查，6个基本完成编制，另外2个专题在抓紧编制。我市同步展开相关前期工作，基本完成建设用地预审，实施了线位走廊带初控，建立了沿线资料数据库。

8月2日，吕祖善省长、王永明副省长在\_\_召开有甬台温三市主要领导参加的交通建设工作座谈会后，沿海高速公路前期工作进入调整优化设计方案新阶段。8月15日，设计方案的调整优化思路初步形成，省厅随即在\_\_召开沿海高速公路前期工作座谈会，进一步研讨和统一优化设计思路。经二个多月的紧张工作，初步设计的调整优化方案已基本完成。如能顺利通过省政府领导和省交通厅等有关部门的审查，则希望沿海高速公路尽早列入“十一五”全省重大建设项目，力争2025年开工建设。

3、确保在建高速公路工程计划完成是推动\_\_规划项目陆续上马的基础条件。在建的台缙、诸永高速公路开辟了贯通浙东浙西、连接浙南浙北、辐射内陆腹地的大通道，对\_\_交通运输发展，尤其是对沿海港口和仙居县的开发，将起到巨大的促进作用。作为项目实施地的交通主管部门，我们的首要任务是，全力以赴确保在建工程项目按计划推进，按期竣工，确保省定目标在\_\_得到全面落实和完成。

一是确保台缙高速公路东段建成通车。台缙高速公路东段年底建成通车，是省厅和我市的既定目标，确保这一目标完成，是今年\_\_交通工作的首要任务。省厅和我市主要领导多次赴台缙东段工地现场督查，召开协调会、座谈会、分析会，解决工程建设过程中遇到的各种困难和问题。市政府专门举行台缙高速公路东段保通车誓师大会，并与临海市、仙居县政府签订了保通车责任状。到9月底，台缙高速公路东段工程累计完成工程量18.30亿元，占总工程量的85.8。其中路基土建工程累计完成工程量15.66亿元，占实际总工程量的99.84；路面工程完成工程量17019万元，占实际总工程量的62.6；附属工程累计完成工程量9292万元，占实际总工程量的31.9。在余下的二个月里，我们将进一步抓进度、抓质量、抓安全，确保年底通车。

二是确保台缙高速公路东延段年底开工。台缙高速东延段是\_\_主城区连接甬台温、台缙高速公路，通往浙北、浙西的高速主通道。虽然这项工程的前期工作几经磨合、反复，延搁了一些时间，但在省厅的重视下，已于9月21日通过了初步设计审查。省厅对我们的要求是力争年底前开工建设，市委市政府要求必须年底前开工。目前我们正会同省交通设计院、省交通集团对设计方案作进一步优化，征地、拆迁等政策处理工作也已展开，我们将进一步强化前期工作，确保年底开工的各项准备工作就绪，在2025年至2025年上半年建成通车。

三是确保台缙高速公路西段和诸永高速公路\_\_段明年建成。台金高速公路西段工程到年底要基本完成路基工程、中小桥涵结构物、3千米以下大桥梁板安装、隧道贯通，确保总体形象进度达到65以上；诸永高速公路\_\_段到年底基本完成路基工程、中小桥涵结构物，3千米以下大桥梁板安装基本完成，除括苍山隧道外其余隧道全部贯通，均要完成省厅年度计划目标，为2025年台金、诸永高速公路全线建成打好基础。

确保以上在建工程按计划推进，然后争取规划项目陆续列入全省建设计划，循序渐进，努力实现高速公路贯通成网的目标。

第二，抓紧启动75省道改造和椒江二桥建设，全面推进干线畅通工程建设。

国省道和区域干线公路是境内运输的主通道，\_\_境内通104国道、12条省道，拥有一、二级干线公路里程1851公里，承担了十分重要的交通运输功能。目前\_\_铁路未通，沿海高速公路尚未立项，这时强化干线公路以承担快速增长的交通压力，就显得非常迫切。“十一五”\_\_将全面进行104国道和大部分省道的技术改造，到2025年，规划完成投资85亿元，市域内的104国道全线改造为一级公路或修建二级复线，12条省道改建里程365公里；全市县乡道以上等级公路通车里程达到5300公里，公路密度达到56公里/百平方公里；县际通一级公路或二级复线，中心镇至县城普遍通二级以上公路，绝大部分乡镇至县城有一条三级以上公路。

当前，\_\_干线公路建设最为紧迫的是75省道改造和椒江二桥建设。

75省道是\_\_市区连接椒北区块、临海东部和三门县域的主通道，椒江大桥是椒江南北两岸的唯一陆上通道，建成于2025年，长2587.30m，总宽19m，净宽18m，双向4车道。现在，随着沿线经济快速发展和交通量的迅速增长，75省道与椒江大桥已严重地滞后于发展的要求。

一是75省道线路迂回曲折，路面偏窄，繁忙路段只有来去二车道，各类机动车、非机动车和行人混行，对正常的交通通行已经造成了非常严重的影响，随着江北地区经济快速发展和城乡一体化快速推进，75省道的布线和功能都已不能适应交通需求。

二是椒江大桥交通量目前已经饱和，逾20000辆/日，已超出了原“工可”报告预测的2025年交通量18525辆/日；且大桥功能为双向4车道混合交通，中间无隔离带，人车混道，机动车与非机动车交织，4车道实际只能发挥2车道的作用，交通拥堵、事故险情时有发生。尤其是台缙高速公路东延段将于2025年底至2025年上半年建成通车，届时，原来从\_\_北面、西面，经由黄岩城区和82省道出入\_\_主城区的车辆，将都会从台缙高速东延段至章安互通经椒江大桥出入\_\_主城区，大桥将因无法承受急剧集聚的交通量而陷入严重拥堵甚至瘫痪。

因此，实施75省道改造和新建椒江二桥势在必行，如不抓紧改造道路和大桥的功能，就将成为制约\_\_市区拓展空间和椒江南北统筹协调的关键瓶颈。我们已就75省道改造线位和椒江二桥桥址作了多方案比选和投资测算，并于10月26日向省交通厅领导作了专题汇报。根据省厅领导指示精神，现在我们对椒江二桥的功能定位、如何处理与老桥收费的关系、如何处理与沿海高速公路大桥桥址线路的关系以及资金筹措方案等问题，开展进一步调研论证，尽快提出切实可行的工作方案，争取省厅列入2025年干线改造重点项目。考虑到该项目的建设时间需要3年左右，及早做好前期工作，推动开工建设，力争能在2025年通车，是当前\_\_十分紧迫的一件大事。

第三，总体完成乡村康庄工程建设任务，启动新一轮农村公路连网建设和规范化养护管理。

社会主义新农村建设是十六届五中全会确定的重大战略，交通部把农村公路建设作为“十一五”交通工作的重中之重。自2025年全省统一部署实施乡村康庄工程以来，至今年底，\_\_将完成建设投资27亿元，新建成通村等级公路3490公里，通村率达到96；通村硬化公路3910公里，硬化率达到89；新增农村受益人口220万，椒江、路桥、温岭、玉环、临海、三门六县（市、区）达到“双百”目标，全市提前总体完成乡村康庄工程建设目标。同时，完成766.5公里乡道砂石路面改造，实现全市乡道路面全部硬化。

在此基础上，启动实施农村公路“连网贯通工程”，2025年再建设通村及连网公路750公里，使区域支线相互贯通，镇与村、村与中心村、中心村与自然村道路合理衔接，道路成线成环。同时加强安全设施建设，对已达到乡村康庄工程“双百”目标的县（市、区）重点转向进一步完善交通安全实施，对欠发达地区乡村康庄工程交通安全设施建设予以补助，使农村公路更好地为人民群众出行便捷、安全服务。

随着农村公路设施的改善，要及时加强农村公路的管养服务，探索建立农村公路管理养护长效机制，对符合技术标准条件的农村公路列入县乡公路养护管理，增加公路通车里程和公路密度，更好地发挥农村公路的整体效益；推进农村客运公交化，促进农村货运发展，逐步提高城乡交通运输一体化水平，努力把乡村康庄工程这件好事办好、实事办实，使农村公路更好地服务于社会主义新农村建设。

第四，以加速大麦屿港区开发为突破口，构建\_\_港现代化港口体系。

立足\_\_港口优势资源，\_\_撤地设市以来的三届市委市政府都把建设现代化港口城市作为既定目标。面对港口开发滞后局面，今年我市进一步明确了以干促上加快\_\_港口开发的工作方针，准备在重点推动大麦屿港开发的同时，积极推进一港六区整体开发，找准港口功能定位，建成一批、启动一批、前期准备一批并举，大力兴建大吨位码头泊位，提升港口档次。期望通过“十一五”努力，初步形成规模化的集装箱作业区，基本形成港口集疏运网络。

一是整合港口资源，打造一港六区开发格局。目前，《\_\_港总体规划》已经批准实施，\_\_港在海门、大麦屿、健跳传统三大港区基础上，增加临海、温岭、黄岩三港区，形成了一港六区的港口发展新格局。“十一五”期间，\_\_港规划建设各种千吨级以上泊位87个，其中7万吨级3个、5万吨级1个、3万吨级3个、万吨级3个，全港泊位及航道等设施建设规划总投资80亿元；六大港区共新增货物通过能力3138万吨，到2025年，\_\_港港口货物通过能力达到5000万吨、集装箱吞吐能力50万标箱。

二是大力推动大麦屿港区开发取得新突破。按照市委、市政府对大麦屿港区“三年三步走”的要求，今年完成2万吨级码头的整合利用；启动建设5万吨级集装箱码头，2025年底前建成启用，达到集装箱年通过能力40万标箱；到2025年底前基本完成3个作业区2800亩围涂及水电配套等工作。争取大麦屿港列入浙南港口群的主体港，通过若干年努力成为“三港一中心”，即我国东南沿海中部依托上海国际航运中心的集装箱运输支线港，矿石、原油、煤碳等大宗货物集散的中转港，对台湾往来的台贸港以及港口物流中心。

三是适时启动临海头门港区的开发建设。海门港往头门岛延伸，是一片开发远景很好的深水港区。连岛工程实施后，将有100多平方公里的后备土地资源可以利用。为发挥临海头门深水港区和后方土地结合的优势，我们规划建设椒江口北岸与头门岛之间的拦海大坝和临海头门深水港区一期工程，在“十一五”跨“十二五”期间，建成万吨级件杂货泊位1个，并完善水、电、通信等一系列配套设施的建设，实现港口和产业的互动发展。

四是依港兴业，以工促港，加快临港型工业发展。围绕滨海工业城建设和临港工业园区开发，大力发展临港型工业，把港口岸线后方陆域规划为临港型工业发展空间，通过招商引资、吸引民资，加快临港型工业园区项目的引进，促进临港工业与港口的互动。

三、实现\_\_交通跨越式发展目标，必须要对不确定因素具有充分认识和积极措施

跨越式发展是打破常规的进取状态，目标设定高，工作不留余地，许多不确定因素将阻滞甚至中断目标的实现，对此，我们要有认识、有准备、有对策。

第一，规划因素。

由交通工程的跨区域性和当前交通管理体制决定，省级交通规划对我们市、县具有很强的指导性和约束力。我们市、县交通建设，大的项目从“预可”到实施都由省里主持组织，一般项目也是省里补助、地方配套。所以，我们推进区域交通跨越式发展，争取省里的支持至关重要。一方面，对已列入省规划的项目，要把我们份内的工作做主动，争取早安排、早开工、早建成，以带动后续项目。如在建的台金、诸永高速公路要确保按计划推进，沿海高速公路前期工作要全力推动。另一方面，对未列入省规划的重要项目，我们要在做深做细调研的基础上，拿出充分的依据向省里争取，尽量在省规划中途调整时能列入。如天仙、珠六高速公路，我们就要作这样的努力。总之，在规划问题上，我们如果局限于省规划的已有项目，自己无所作为，那就不叫跨越式发展。

第二，国家宏观调控因素。

上半年，全国GDP增长10.9(全省14.1、\_\_15.3)，全社会固定资产投资增长29.8％，中央为防范经济过热，加大了宏观调控力度。调控的主要手段是从严控制新开工项目、建设用地和信贷规模，坚持突出重点、区别对待、有保有压、适度微调，切实解决当前投资增长过快、新开工项目过多、结构性矛盾突出等问题。交通项目虽然属于“区别对待、有保有压”的“有保”一类，但在宏观从紧的大环境下，肯定也要有所收缩，尤其是推动新开工项目的难度要增大。省政府领导对沿海高速公路前期工作的指示精神，就蕴涵着贯彻宏观调控政策的背景。

我们认为，这次宏观调控对当前交通发展大局影响不会很大，但对我们的工作要求肯定大大提高，至少对新开工项目的审查将更加严格，我们申报项目必须要把前期工作做细，理由充分，经得起审查。如沿海高速公路设计方案优化问题，必须贯彻省长指示，以大局为重，局部利益必须服从整体利益，兼顾投资方的承受能力，否则，项目就会扯皮，就会延误时机。天仙、珠六高速公路我市规划在“十一五”启动前期工作，省里对天仙高速公路安排在“十二五”，珠六高速公路尚未列入，我们要先把布线等前期调研工作做起来，在台金、诸永高速公路建成通车和沿海高速公路开工之后，争取提上日程。

第三，资金因素。

交通建设根本上取决于资金。其来源：一是省交通厅、公路局等上级主管部门拨款或补助，随着国家、省财政和交通规费收入的大幅度增长，支持力度不断增强，如我市上半年规费征收势头良好，完成公路养路费42184万元，比上年同期增长22；完成客货运附加费4977万元，同比增长18；完成港航规费5303.8万元，同比增长19.2，将壮大省里的统筹拨付能力。二是地方财政配套资金，随着地方财政收入快速增长，配套能力也不断增强。三是地方政府主导的银行融资、收费还贷工程，这类交通“四自”项目从90年代兴起，成为一段时期区域干线公路建设的主要筹资方式，现在出现了两种情况，部分效益较好的收费工程，继续支持着当地交通滚动建设，部分收费工程受交通发展等因素影响效益下降，出现亏损，政府开始实施赎回裁撤政策，“四自”工程呈不断缩减和退出趋势。四是业主投资的商业化经营工程。企业财团、上市公司和民间资本投向交通领域，大大加快了交通重大项目建设，现在高速公路、大吨位码头大多由业主投资，或被财团收购，正成为交通市场化的主导力量和交通设施投资的市场主体。五是社会捐资和农民投劳，主要支持小型公益性交通设施建设，对加快农村公路建设起到了积极的推动作用。

现在，交通建设总体上可按公益性和经营性划分出两类投资主体，即政府投资和市场业主投资。“十一五”政府对交通建设投资比例将比“十五”有一定幅度的提高，但支撑较大的交通发展规模需要发挥多方面的积极性；业主对交通设施的投资取决于项目的经济效益，本质上是资本的逐利行为和市场博弈。

就像道路的建设速度总是落后于机动车的增长速度一样，交通的投资增长也总是满足不了交通建设的资金需求增长，尤其是政府投资，既受到政府财力的制约，也要受政府决策取向的影响，如投资建设的时机选择问题、建设标准与投资能力问题等等。因此，保障交通建设所需资金，除了广开渠道增加外源资金供给，更要树立正确的投资效益理念，建立交通投资的收益补偿和转移支付机制，从根本上解决政府和社会投资交通建设的内生动力问题。对此，我们的看法是：

1、确立政府投资主体地位。交通是国民经济的重要基础设施，是经济增长的孵化器，市场繁荣的助推器，区域协调的平衡器，其对经济社会发展的巨大促进作用远远大于直接的投资利益，本质上是公共产品，政府财政是义不容辞的投资主体。

2、建立政府交通发展基金。交通设施建设是一种战略投资，其巨大的外部经济效应为其它基础设施所不可比拟，区域经济地理和发展空间随着交通的发展而拓伸，沿线和周边的土地等资源随着交通的发展而升值，但市场无法按照等价交换原则对交通的外部效应作出补偿，这种“市场失灵”现象，正是需要政府主动介入的地方。政府可以作出这样安排：建立交通发展基金，基金由财政拨款和交通投资补偿费组成，前者保证工程前期工作开展和建设启动，后者是对交通发展产生的土地升值等收益按一定比例回馈于交通建设，实现交通投资良性循环、滚动开发。

3、探索业主投资补偿机制。对综合效益显著但政府投入不足、业主投资回报率又不高的重要交通项目，要本着“适度举债，适度超前，积极平衡”的原则，大胆开拓融资渠道；或者一项一策、特事特办，制定相应的优惠政策或补偿措施吸引市场投资，以推动交通设施早投入、早建设、早出效益。

第四，土地资源因素。

交通设施建设要占用大量土地，消耗大量能源，当前，农民土地维权意识越来越强，宏观调控下国家对土地的控制也越来越紧，土地征迁的难度甚至比落实资金的难度更大，我们在建的台缙高速公路、76省道复线等工程，都受到征迁问题的阻挠，严重影响工程的建设进度。土地等要素的制约正成为交通发展的突出瓶颈，破解这一瓶颈，要处理好两方面的关系：

一方面，交通建设是促进土地开发的，国土资源的配置要满足交通发展的需要。交通道路建设在占用一定的土地资源的同时，激活了沿线土地，提升了存量，开发了荒僻土地，盘活了增量，带来更多的回报。如台缙、诸永高速公路开辟了我市西向通道，仙居更是四面辐射，沿线尤其是偏僻山区的国土资源一举激活；沿海高速公路将开辟我市南北第二通道，沿线滩涂资源开发前景不可估量；76省道复线、35省道、74省道改建和温岭石松一级公路等区域干线公路建设，都将大大优化区域空间布局，提高沿线土地开发效率；全市兴起的农村公路建设，有力推动了偏远山区开发，帮助农民增加收入。这些，都是通过交通发展，促进了国土资源的均衡开发，加速经济社会协调发展和人民生活水平整体提高。可见，国土资源的价值实现离不开交通发展，交通使大量的闲置土地激活、变热，交通建设对于土地的占用，不但是合理的，而且是必要的、必须的。

另一方面，土地是有限资源，交通的发展要合理利用土地。交通行业是资源占用型和能源消耗型的行业，同时也可以成为节约型行业。土地是战略资源，要认真处理好交通建设与土地资源紧缺的矛盾，把节约土地、保护耕地贯穿于交通建设的全过程。在项目立项和可行性研究阶段，要合理确定路线走向、建设规模和技术标准，尽量减少占用耕地，避让基本农田，达到满足公路功能要求与减少建设用地的合理统一。在工程设计阶段，要优先选择能够最大限度节约土地、保护耕地的方案，充分利用荒山、荒坡地、废弃地、劣质地进行建设。在工程实施阶段，要尽可能利用荒坡、废弃地作为施工场地，对公路改线后废弃的旧路尽可能造地复垦或绿化，避免闲置浪费。

要开发就必然有消耗，要利用就必须有保护，这是发展与可持续之间的辩证关系。关键在于做到开发而不乱伐、消耗而不浪费、利用而不滥用、保护而不保守，通过科学合理的开发利用，使交通“十一五”新跨越和可持续发展得到切实的土地资源支持。

第五，社会矛盾因素。

交通是造福于民的事业，但也会因利益的不均衡使部分群众受到损害，这在交通工程的征地和拆迁中得到集中反映。因工作不到位引发社会矛盾以至群体性事件，这是我们的过错；因社会矛盾而阻碍甚至破坏交通建设，那是事业的遗憾。当前，中国社会正处于剧烈的转型期，社会矛盾不断集中和显化，对涉及群众切身利益的问题一旦处置不当，社会矛盾就会聚焦。我们交通工程建设和运输市场资源配置，都与沿线群众、从业人员的利益密切相关，与广大群众的生产生活密切相关，在工作推进中能否得到群众的理解和支持，很大程度上取决于我们工作的出发点和方法。

1、在工作的理念上，要坚持以人为本，把维护好人民群众利益作为工作的根本出发点和落脚点。在全面建设小康社会与构建社会主义和谐社会的今天，如果以损害被征迁农民的利益为代价来推进交通工程建设，以破坏公平公正原则为代价来推动运输市场配置，那不是交通发展的方向，也不是交通发展的目的。新形势下，交通要实现全面协调可持续发展，必须更多地考虑方便社会公众，保障公众安全，维护公众权益，保护资源环境，体现以人为本的思想和理念，更好地满足人民群众日益增长的交通运输需求。

2、在工作的方法上，要坚持依靠群众，运用民主科学的手段把群众利益问题协调好、解决好。“相信群众，依靠群众，从群众中来，到群众中去”。这是我党的根本工作路线和工作方法，是我党的政治优势。\_\_市区环线公交二轮运力改造，是我市交通系统走群众路线、妥善协调各方利益的成功实践。我们出台的改造方案，经过召开各种座谈会、听证会，广泛征求社会各界意见，让利益各方充分磨合和表达，不断加以完善，报市长办公会议、市委书记办公会议审议批准实施。3月27日，49辆公交新车置换64辆旧车投入运营，开通以来，经营单位严格按承诺服务，市民反响良好。今明两年我市有100条县（市）际客运线路、664辆客运车辆将经营到期，年内到期有73条、494辆，我们将在市区环线公交改造经验的基础上进一步完善，坚持走群众路线，做好过细的调查研究和思想工作，把市政府发布的《县（市）际线路第二轮运力配置实施意见》落实好。化解新形势下交通工作碰到的社会矛盾，必须要以服务的理念、踏实的作风赢得广大群众支持，做到好事办好、实事办实，成为和谐社会的推进者。

第六，\_\_交通体制因素。

\_\_由撤地而建市，行政中心迁设椒江，至今仍然带有明显的行署体制烙印，事权、财权下放县（市、区），统筹全市重大项目建设的能力不强，市本级处于很难有所作为的位置。我们\_\_市交通局就是这种现象的典型性部门之一。资金运作方面，各市都有资产近十亿、几十亿的交通投资公司为依托，\_\_交通投资公司虽成立于1993年，但实际上已倒闭，市本级财力薄弱，交通投资没有融资平台能力更弱，从项目报批到法人组建、政策处理等各个实施环节，毫无自主性可言，如台缙高速东延段、沿海高速公路\_\_段均仰仗外来业主投资，中间发生纠葛和磨合，我们全部受制于人，处于完全被动的地位，每一个项目的实施都要面对着随时可能出现的不确定因素。

体制和历史原因造成的现实窘境，不能成为我们无所作为的藉口，而要成为鞭策我们直面艰难、勤勉有为的动力。因为，我们除了虚心、诚心、细心、恒心，已没有其他可以获取关心的资源；我们除了自勉、自励、自律、自强，已没有其他可以获得支持的自信。因此，我们要以更加诚恳的态度、务实的作风、严谨的服务，做好每一项工作的每一个细节，打造我们的人格和人力资源优势，以此赢得各方面对我们工作的支持，促进交通跨越式发展目标的实现。

影响和促进交通跨越式发展的因素很多，无论是消除负面影响，还是推动积极因素，最终都落脚于我们是否朝着“十一五”交通跨越式发展的目标作出了孜孜不倦的努力。

《现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考》来源于feisuxs，欢迎阅读现代化新进程中我市交通跨越式发展的思考。

**第二篇：进一步深化改革推动我市跨越式发展的若干思考**

关于进一步深化改革推动我市经济社会跨越式发展的若干思考

改革创新是发展的不竭动力。当前形势下,实现我市跨越式发展迫切需要进一步深化改革。今年，市委市政府实施“改革提升”行动，突出了对改革工作的重视，改革工作力度进一步加大。如何在实践中更好地推动改革工作，需要我们进行深入地思考。

一、为什么要加强改革

当前，加大我市改革工作力度，既有理论上的要求，也是实现跨越式发展的现实需要。

（一）改革上的差距造成了发展上的差距。从各地发展的实践经验来看，改革是发展的动力，大改革大发展；小改革小发展；慢改革慢发展。深圳、苏州、绍兴、义乌和宁波慈溪余姚北仑三市（区）等经济发展快的地区，都有一个共同的现象,即越是经济发达，改革工作越受重视，改革工作力度就越大、改革活跃程度就越高。从自身发展来看，我市近年经济发展放缓以致逐渐被部分县市超越，很大程度上是与我市改革工作淡化，改革功能弱化，改革创新力度、改革措施落实方面与它们存在差距。特别是在我市完成国有企业转制，实现从计划经济向市场经济转轨以后，许多同志认为改革失去了方向，改革力度松懈，改革功能弱化，改革势头放缓，原因就是因为

（二）当前经济困难时期必须更加突出改革。经常我们在说，政府工作必须妥善处理改革、发展、稳定三者的关系。但如何才能称得上是妥善？我们认为，改革、发展、稳定三者关系是一种动态的协调。经济发展快的时候，一些制约发展的体制机制矛盾被掩盖，改革工作相对弱化被放在一边；但经济发展慢下来的时候，一些制约发展的体制机制矛盾就被显露出来成了绕不过的障碍，相应就必须借机加强改革，集中攻克和消除发展障碍。从国家应对这次金融危机的实践来看，面对百年一遇的国际金融危机，党中央、国务院果断决策，及时应对，连续推出并不断丰富完善应对国际金融危机的一揽子改革计划和相关政策措施，扭转了经济增速下滑的局面，实现企稳回升。实践证明，深化改革是战胜危机的一把金钥匙。越是在困难的时候，越要坚持改革不动摇。就我市自身来看，我们在工作过于追求稳定，害怕改革影响稳定，工作保守，改革推进不快，因此一定程度上影响了发展。

（三）我市实现跨越式发展需要更加突出改革。市委戎雪海书记在全市深入学习实践科学发展观活动中所作的《激发活力培育奉化速度，发挥优势提升发展水平》宣讲报告中，深刻地论述了实现奉化跨越式发展需要培育速度、激发活力和发挥优势。但目前，我市在自身优势、外部借力、激发内力等方面还未能充分发挥和利用，一些体制机制上的问题亟待解决。

二、改革的主要方向和重点任务

结合我市实际，当前推动改革，应重点抓好以下几个方面的改革：

（一）在借势借力推动跨越式发展方面推进改革。“接轨宁波，借势借力”是市委市政府确定的三大战略之一。推动这一战略实施，就要着力在招商引资、推动企业上市、深化和完善区域合作（接轨长三角）等方面创新体制机制。

1、完善招商引资体制机制。一是要优化项目选择机制。把招商引资与国家扩大内需、产业结构调整的政策结合起来，寻找国家扩大内需、推动自主创新与我市招商引资的结合点，重点引进有利于国家铁路、电网等大型基础设施建设的装备制造业、新材料项目，引进有利于生态保护和节能降耗的环境技术产业，引进有利于医疗卫生事业发展的生物医药产业等等。目前，慈溪市、北仑区等正在与中央企业、国家有关部委衔接引进相关项目。二是要优化引进项目的利益调节机制。目前，我市对各单位引进的项目未实行统一安排落地，各镇因考虑经济利益，往往把引进的项目争抢安排在本镇落户，造成产业分布散乱，破坏全市规划布局和产业集中集聚的目标。同时，在现今对招商引资工作实行目标管理考核的体制下，各单位各经济单位为完成招商项目任务，前方百计寻项目，使一些投资额小、产业类别较杂的产业项目

被引进。因此，有必要改革现有的引进项目管理方式，对项目引进实行统一产业引导、统一登记和安排落户。

2、大力推动企业上市。上市是企业优化管理模式、解决企业扩张融资难问题、促进企业迅速做大做强的快速通道。积极推动更多企业上市，对推动经济实现跨越式发展具有十分现实的意义。宁波市江北区、海曙区、慈溪市、鄞州区等地都在加快企业上市步伐，多家企业在创业板上市。已逐步形成了上市创业经济板块。与之相比，我市在企业上市方面虽然作了不少工作，但仍还有很大差距，主要是工作推进不快，多数停留在上市前期工作，还没有完成辅导进入实质性上市阶段的企业。

（二）在破解要素制约强化发展支撑方面：主要应在解决资金、土地要素制约方面加大改革，先行先试，抢占发展先机。

1.围绕解决项目建设用地难题，积极开展土地双挂钩改革试点。

“土地双挂钩”政策是国家为推进土地集约节约利用、促进城乡统筹发展，实行城镇建设用地增加与农村建设用地减少相挂钩政策，鼓励农村土地整理，推动农村集体建设土地入市，并逐步实现与城市国有土地“同地、同价、同权”的健康流转模式。这种模式的核心，就是将来自宅基地置换后腾空出来的土地，用作工业用地和商业用地；原有农业用地

流转后，吸引社会资本投资现代农业，大大提高土地经营效益。目前，此项改革得到国家和各地的积极支持，国土资源部在2025年制定了《城乡建设用地增减挂钩试点管理办法》。2025年11月17日，国土部已确定在浙江开展农村土地整理改革试点，最快从2025年元旦起,浙江将在全省范围内推广农村集体建设土地入市，全省今年共分配有双挂钩土地周转指标3000亩。我省部分县市区已先行先试，安吉县在递铺、孝丰两镇开展此项改革试点，双挂钩指标从原先的500亩追加到800亩。北仑区在柴桥街道开展土地流转市场试点，建立了全区农村土地流转信息服务平台。

当前，我市城市化进程正在加速推进，溪口镇卫星城市发展、莼湖象山港区与保护和利用等均需要大量土地，用活用好“双挂钩”政策，积极推动农村宅基地异地置换和农村承包地经营权流转，可以有效提高我市经济建设的用地支撑。我市已出台了《关于加快推进农村住房制度改革切实改善农民住房条件的试行办法》和《加快推进农村土地承包经营权流转和农业规模经营的意见》，今年关键是要抓工作落实和推进，力促取得实效。

2.围绕破解创业融资难问题，着力推动金融产品创新。一是发展农户小额贷款，支持个体创业。象山县积极拓展贷款抵押范围，开展农村房产、渔船、大型农机具、海域使用权、农地承包经营权、林权抵押等融资业务；江北区在全

国率先启动了股份经济合作社股权质押贷款、土地承包经营权抵押贷款、农村住房抵押贷款工作（简称“二权一房”抵押贷款），并出台了系列配套政策，设立了“二权一房”抵押贷款风险基金，建立了贷款激励机制，对相关金融机构给予补助。同时，区政府还出资3000万元设立国有独资担保公司（第三家）。

二是发展金融机构。据宁波发改委透露，宁波市共有试点建5个村镇银行的指标，目前3个指标已用，仍有2个指标未用。慈溪市已设立民生村镇银行、融通小额贷款股份有限公司，目前正在争取扩点。镇海区和海曙区成立了小额贷款公司。我市也成立了爱伊美小额贷款公司，但在贷款规模和与业务拓展上与先进地区相比仍有较大差距。

三是建立企业互助资金。镇海区建立了互助转贷基金，初期筹资规模为5000万元，其中政府出资2025万元作为贷款风险补偿金，其余由企业出资，每家50万元。入会企业如有资金需求，可以向基金申请转贷，并受反担保措施约束，该企业法人及配偶个人资产须承担无限连带保证。深圳市建立重点民营企业互保金贷款，以当地民营领军骨干企业为主体，成立“重点民营企业池”（主要扶持对象为深圳市重点民营高科技企业、重点传统行业龙头企业）。池中企业在向银行申请贷款时，通常需要缴纳贷款金额1%—3%的互保金，连续缴纳三年；政府提供的贷款风险补偿金，市财政对银行

为池中企业提供中长期贷款所产生的风险损失按一定比例进行补偿。如果企业贷款逾期6个月后，合作银行可启动代偿程序，由贷款银行通知管委会，由互保金先行代偿，同时由合作银行启动债务追偿程序；当互保金不足时，不足部分由合作银行向财政部门提出补偿申请，由政府风险补偿资金和银行按比例分摊。政府和银行的分担比例各为50%。在启动债务追偿程序后，追索回的资金或者企业在恢复还款时，将按比例补偿政府和银行的损失，然后才是补偿互保金。此外，深圳还积极探索“非上市公司股份转让代办系统”（俗称新三板），为那些达不到创业板条件的非上市中小企业进行定向融资搭建一个新的平台。依托这些互助机制，能够有效鼓励金融机构向重点民营企业提供大额中长期贷款，推动重点骨干企业、苗子型、成长型企业发展。

（三）在富民增收方面推进改革。扩大内需，拉动消费关键在于推动增收富民，做到“有钱消费、方便消费”。（1）发展三大合作促进农民增收。深化完善农村社区股份合作、土地股份合作、农业专业合作等“三大合作”改革。北仑区印发了《关于规范村股份合作社收益分配的通知》在白峰、霞浦、小岗等镇街道开展农村股份合作制改革。通过社区股份合作，壮大村集体经济；通过土地股份合作，促进农民联合创业，提高农民利益分配；通过发展农业专业合作，拓展特色农业产销和科技服务渠道，促进农民与市场接轨。

（2）研究有利于促进外来工消费的机制。完善商业网点布局，拓展促销渠道和方式；提高住宿、用餐等社会化、集中化经营水平；丰富外来工文化生活，促进文化消费；改革居住制度，促进民工子女教育。

三、加大改革的保障措施和建议

2025年中央经济工作会议：胡锦涛提出5个更加注重,即更加注重提高经济增长质量和效益，更加注重推动经济发展方式转变和经济结构调整，更加注重推进改革开放和自主创新、增强经济增长活力和动力，更加注重改善民生、保持社会和谐稳定，更加注重统筹国内国际两个大局。

国家发展改革委、财政部决定实施新兴产业创投计划，扩大产业技术研发资金创业投资试点，推动利用国家产业技术研发资金，联合地方政府资金，参股设立创业投资基

金(即创业投资企业)试点工作。

《中共浙江省委浙江省人民政府关于开展转变经济发展方式综合配套改革试点的意见（代拟稿）》着力推进有利于产业结构调整的体制改革，加快构筑现代产业发展的新格局；着力推进有利于要素支撑结构调整的体制改革，加快构筑节约集约创新发展的新格局；着力推进有利于需求结构调整的体制改革，加快构筑投资出口消费协调拉动的新格局；着力推进有利于空间布局结构调整的体制改革，加快构筑城乡区域协调发展的新格局，率先基本形成转变经济发展方式的体制机制和制度环境，走出一条具有浙江特色的转变经济发展方式创新之路。

《国务院关于进一步促进中小企业发展的若干意见》切实帮助个体私营企业解决融资难问题。积极开展动产抵押、股权质押和注册商标专用权质押登记，指导个体私营企业利用抵押、质押担保进行融资；允许股权出资，探索债权转股权，为个体私营企业进一步拓宽融资渠道。奉化市发展和改革局

**第三篇：在全球化和现代化进程中**

在全球化和现代化进程中，文化遗产受到社会转型的猛烈冲击，有的正面临消亡。许多民族国家在文化上逐渐丧失自主、迷失身份，成为精神世界的“游荡者”。只有识别分析文化遗产，探寻其文化信息和意义底蕴，才能不断强化对本民族文化的认同，才能吐故纳新，铸造新时代的民族精神，支撑现代社会人们的精神支柱。所以，科学地实施文化遗产保护，是现代化国家张扬民族精神，独立自主进行可持续发展的必然的文化诉求。

文化遗产是先人创造的沉积与结晶，镌刻着一个民族国家文化生命的密码，蕴涵着民族特有的精神机制、思维方式、想象力和文化意识，是维护文化身份和文化主权的基本依据。人之为人，人类的本质规定性及其体现，就在于以其创造性实践，建设一个文化世界。在某个当下看文化，就是审视以往文化形成的某一群体的“文化遗产”，即某种活态的文化模式。文化遗产是人类活动的信息资料库，是展示人类文明的卷轴。如雅典卫城。

雅典卫城位于雅典市的市中心，它是一个非常特殊的位置：在一个小的山里。当年营造它的时候，是出于宗教、出于防御和其它各种各样的需求。几千年以后，人们仍旧将它视为雅典的中心，人们还是把它作为整个希腊文明整个西方文明甚至整个现代文明的代表。

在雅典卫城的周边，以及在雅典市的中心区域，在很多年以前，他们就已经对这个城市的高度，城市的密度，城市的色彩，都做了很严格的限制，这跟公众的参与都是密不可分的。但是，你要看到一个基本的格调，它为什么而发展，城市它有一种中心的发展区域，你总得有个主题，不能杂乱无章的进行，这个东西，可能是一个比较困难的过程，因为首先人们要对这个城市要有一定的认识，而且这个认识又不能是一种浮浅的、简单的或者局部的，一个时期的，这些都是不行的，我们在这方面已经很多的经验教训，过了几年以后就反思前几年的事情，这个是很危险的，对于城市来说这个可能是更危险的。在我去的这么多国家，这么多城市里面，很多的做的非常好的城市，它的城市规划差不多都是一百年前的，可是没有人预想到一百年后的今天，IT业这么发展，并没有本质上改变这个城市，这个可能是留给我们更多的是思考，我们现在看到的这些既有历史、文化，又有城市现代化发展的本质，和展示给人最新的精神面貌，这是并不矛盾的东西，我们只要处理好这之间的关系，让技术的艺术的东西结合，让保护和发展的东西结合。

**第四篇：浅议现代化进程中少数民族文化的保护和发展**

保护和发展少数民族文化的几点思考

有幸参加全市组织的民族政策法规培训班，授课的各位领导和专家对民族政策进行了精讲，通过认真学习，自己受益匪浅，现就保护和发展少数民族文化浅谈自己的一点见解。

一、当今少数民族文化的发展现状

我国是一个多民族国家，中华大地上的各族人民共同缔造了历史悠久、丰富多彩的中华文化，少数民族文化作为辉煌灿烂的中华文化的重要组成部分，是我国各族人民共同拥有的精神财富和宝贵资源。新中国成立以来，党和国家高度重视少数民族文化的发展问题，相继采取了一系列的有效措施促进少数民族文化的发展。随着改革开放，我国社会经济得到飞速发展的同时，我国少数民族文化发展也取得了很大的成效。但是，现代化的进程，实质上也是一种文化形态的变迁过程，在全国各地都不同程度地向现代化建设迈进的当前形势下，各地区、各民族之间政治、经济、文化的交流与合作变得频繁，少数民族地区的原面貌逐渐被改变，在现代化建设不断提高人民群众的生活质量，转变人民群众的生活方式的同时，“一些少数民族为了适应现代化主流社会的发展而开始逐渐向主体民族融合，在这一过程中，出现了少数民族的传统文化逐渐被主流文化所取代的现象。”少数民族传统文化的保护和发展既是我国民族政策的重要内容，也是社会主义精神文明建设的重要内容，实现少数民族文化的大发展、大繁荣，更好地满足各族人民日益增长的精神文化需求，是落实科学发展观、构建社会主义和谐社会不可缺少的组成部分，尤其当前形势下，保护并加快发展少数民族文化成为了一项刻不容缓的历史任务。

二、现代化进程对少数民族文化的影响 正面影响。一是语言方面：主流汉语的普及率远远超过少数民族语言，在社会交往中具有绝对的优势，基于生活、工作等方面切身利益的考虑，少数民族群众将日益重视汉语的学习与使用，进而促进各民族语言的趋同，方便各民族间的深入交流，共同发展。二是思想行为方面：各民族特有的思想观念和行为方式源自于各自不同的生活环境和社会环境。现代化进程中，各民族文化之间不断加强互相交流与合作，尤其是少数民族在与先进文化的长期交往中，受现代先进文化的影响，思想观念日益向主流融合，继而促进各民族成员的行为方式趋于一致。

负面影响。一是民族文化资源流失问题：现代化进程中，起初出于生活、工作需要学习主流汉语的少数民族，不仅语言上逐渐被同化，服饰、风俗习惯等也逐渐向着主流文化趋同。随着少数民族的生活环境、生活方式、生活需求的变化，很多少数民族成员，尤其是年轻一代盲目崇拜主流文化，有意或无意间不同程度地弃用本民族的语言；民族语言作为民族文化的灵魂载体，一旦失去民族语言，民族文化精魂也将不复存在。二是民族文化的商业庸俗化问题：少数民族地区有着深厚的历史文化积淀和独特的民族地域风情，比如布依族的“六月六”、彝族的“火把节”、水族的“端节”、瑶族的“盘古王节”，这些不同内容的文化资源在过去曾经以各种不同的艺术形态出现并有许多的辉煌；现代化进程中，民族文化为主导的旅游业是一项很有经济效益的产业，并且有利于宣传和弘扬民族文化，因此，民族文化常常被当地作为吸引游客，发展旅游产业的金字招牌。但是由于缺乏正确的引导和约束，民族文化往往更多地被不良商家当作赚取利益的幌子。比如：西双版纳的橄榄坝“泼水节”，每天例行商演；许多少数民族地区所谓的民族风味餐馆、茶室也往往都是外来商家按照自身理解以及市场需要而开设，空有外形没有内涵；偶尔说几句民族语言的导游乃至表演民族歌舞的姑娘和小伙，也大多是汉 的保护和发展。二是要号召经济较发达地区对民族地区文化建设进行对口支援, 建立发达地区与民族地区的文化友好协作关系, 发达地区给予民族地区文化基础设施建设支持, 民族地区向提供帮助的发达地区回报民族文化艺术产品的服务, 推动对口双方互动、互利、互惠，加快民族文化事业和产业又好又快、更好更快地发展, 进一步促进地区之间和民族之间的相互了解, 增进中华各民族的大团结。

4.加快少数民族教育事业的发展。

教育事业的快速发展可以为少数民族文化的保护与发展提供更充足的智力保障。一是要把保护和发展少数民族文化与发展少数民族地区教育事业紧密地结合起来，加大对少数民族地区义务教育的投入,充分保障少数民族学生接受教育的基本权利。二是要加大师资队伍的建设以及培训力度，采取多种优惠措施，积极引进并留住教师人才。三是要尊重和保障少数民族使用本民族语言接受教育的权利,对于双语教学的师资培养培训、教学研究、教材开发和出版要给予大力支持。四是要重视社会教育, 加强少数民族地区的扫盲工作, 提高少数民族整体的文化素质，进而造就一支数量大、素质高、能力强的民族文化人才队伍,更好地保护与发展少数民族文化。

**第五篇：现代化进程中妇女发展展望与对策**

人的现代化是社会现代化的主体，它包括价值观念现代化、思维方式现代化、心理结构现代化、行为方式现代化等。妇女发展是人的现代化的重要内容之一，人的现代化过程离不开妇女的发展。

妇女发展从根本上说，是妇女作为一个由性别分层而形成的社会群体，在一定的社会条件下，不断进行自我超越，追求和实现人生价值的过程。妇女发展的最终目标是实现真正意义上的男女平等，即妇女自我意识的高度觉醒，与男性一样拥有自己的尊严、人格与价值，平等地参与国家经济、政治、文化、社会事务，发挥自己的潜力与才能，但随着现代化建设进程的加快，妇女发展却面临着诸多问题。妇女在社会经济、政治、文化等领域中总体上仍处于弱势地位，在现代化进程中相对于男性面临着更多的挑战和困难，尤其是“男尊女卑”思想依然比较严重，阻碍着妇女自身自我意识的觉醒和对发展的追求，妇女在法律上的平等地位在现实生活中还得不到真正实现。一些发达国家的妇女发展道路也警示我们，现代化并不一定带来妇女的发展与进步。如在美国，妇女追求自身的独立自主和人生价值，年轻时就离开父母独立学习、谋生，婚后许多人仍承担社会职务。但这较高的社会地位，是她们中许多人牺牲家庭与生育换来的。自20世纪70年代以来，美国妇女中独身者迅速增加，即使结婚也不要孩子，结果导致人口生育率迅速下降。而在日本，女性从学校毕业后暂时就业工作，结婚后便退职回家，专事生儿育女和家务劳动，结果导致妇女自我价值被埋没，社会地位极其低下。这两种极端在现代化进程中，都是我们不希望看到的，也是不可取的。此外，目前有关衡量现代化的主要评价指标中，还没有一项能够准确地反映作为性别分层的妇女群体发展水平的。而一项未曾考虑性别因素的战略，往往会带来片面的发展和新的社会不公。

现代化建设是一个长期的过程，妇女发展问题也不可能在短时期内得以彻底解决。但是任何强调客观，甚至消极等待、观望、无所作为的思想也是万万不可取的，我们必须用积极主动的态度和切实有效的行动扎实推进妇女的发展。

一、要真正将性别意识纳入决策主流。各级党和政府是现代化目标、任务、政策的决策者。决策者的认识、行为和认同度直接影响着性别意识在决策中的位置和作用。决策者在制定法律、公共政策、方案和项目时，只有把男女平等作为参照值，充分考虑发展过程中将会对男女两性特别是对仍处于弱势地位的女性造成的影响，才能使妇女的发展得到强有力的保障。因此，各级党和政府应抓好男女平等基本国策的落实，将妇女发展内容列入现代化目标和现代化衡量标准之中。一要将妇女发展规划与现代化总目标以及各级有关现代化发展的子规划、公共政策紧密地衔接在一起，在经济和社会发展指标之中，加强性别统计、性别分析，以及时采取有效的对策。二要将妇女工作真正纳入政府的职能之中，各级政府设立专门的实质性的妇女工作部门，更有效地承担起促进妇女发展的职责，改变目前各级政府虽然设有妇女工作机构（协调组织）而实际工作仍由不具备行政效力的群众团体——妇联来承担的状况。三要继续建立完善有关妇女的法律法规，加大执法力度，坚持打击侵害妇女合法权益的违法犯罪活动，为妇女平等参与发展创造更好的条件。四要坚持两手抓、两手都要硬的方针，大力加强社会主义精神文明建设。用法律的、行政的、宣传教育的等多种手段消除“男尊女卑”、性别歧视的影响，为妇女发展创造良好的社会舆论环境。五要关注和有效地解决妇女发展中的重点难点问题，如占妇女人口70%的农村妇女在现代化进程中的发展、权益保障问题，确保妇女参与国家和地方各级决策管理机构、平等地行使权力问题，妇女潜在的人才资源向显性的人才资源的转化问题，消除色情服务业滋长问题等等。

二、广大妇女要更自觉地参与现代化建设，以素质、作为求发展。妇女只有不断提高素质，积极参与解放和发展生产力的伟大实践，作出贡献，才能使自身发展获得坚实的基础和广阔的前景。而未来的社会以知识为本，以能力为本，将为妇女创造更多更好的平等参与、平等发展机遇。广大妇女要树立起自我意识、成就意识、成才意识、竞争意识，不仅仅把参与社会作为解决自身生存的问题，而且要把参与社会作为人生不断发展，实现自我价值的舞台，善于自我设计，在扎扎实实地走好每一步的基础上，有志于向更高层次迈进，努力做到在思想观念上不断更新，在志向目标上不断追求，在知识能力上不断充实提高，使自身发展获得持续的内在动力。

三、各级妇联要在现代化进程中更好地承担起推进妇女发展的神圣使命。要紧紧围绕“代表和维护妇女权益，促进男女平等”的基本职能，在四个方面加大工作力度。一要通过参政议政等渠道，更有效地推进男女平等国策和性别意识进入法律、法规和政府的各项决策之中，从根本上为妇女发展创造条件。二要进一步密切与各界妇女群众的联系，切实掌握妇女在现代化进程中的各种情况和问题，加强对策研究，为维护妇女权益，促进妇女发展提供实实在在的服务。三要进一步加强对妇女的宣传教育，唤起妇女的自我意识和群体意识，引导帮助妇女在现代化进程中不断提高素质，实现自我超越，发挥“半边天”作用。四要适应现代化需求，加强妇联的自身建设。以改革、创新、务实的精神，建设一支高素质的妇联干部队伍，努力探索和改进新时期妇联的思维模式、组织形式和工作方式，不断提高妇联的工作效率和工作水平。

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！