

最新合同到期不续签补偿工资算法(实用7篇)

随着社会不断地进步，报告使用的频率越来越高，报告具有语言陈述性的特点。优秀的报告都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？下面是小编帮大家整理的最新报告范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

公路养护工自我鉴定 公路养护调研报告篇一

1、基本情况

我旗境内国道2条120.722公里(省际通道、乌兰浩特至白城)、省道3条319.372公里(乌霍路、乌兰浩特至阿尔山、五岔沟-乌里雅斯太)、县道10条347.661公里、乡道30条722.156公里(20xx年新增通乡公路38.1公里)、村道140条1278.411公里，分别占全旗公路总里程的4.3%、11.5%、12.4%、25.8%和45.8%。

截止20xx年底，全旗21个苏木乡镇(办事处)已通油路(水泥路)的20个，占全旗的95.2%；全旗苏木乡镇(办事处)通公路率达100%；全旗263个建制村(嘎查)和国营农牧场连队，其中已通公路的达252个，占全旗村行政村(嘎查)的96%。全旗532个自然屯，已通公路的413个，占全旗自然屯的78%。

2、存在问题

(1)农村公路建设投资大，配套资金额度大，由于我旗属区级贫困旗，财政收入十分有限，致使地区政府无力投入建设资金，资金瓶颈问题无法及时有效解决，影响工程进度。

(2)##旗农村公路建设标准相对较低(多以砂土路为主)，并且桥涵等基础设施相对薄弱，缺桥少涵现象十分普遍，公路抵

御自然灾害能力差，断头路时有发生，加之近年车辆超载超限现象愈加严重，对原本承载能力较差的农村公路的破坏作用不断增大，因此公路网整体上呈现农村公路比重大、等级低、硬化里程少，桥涵设施不配套，路网等级较低的现象。

(3) 由于原材料价格逐年提高，征占用永久性用地和临时性用地费用较大，致使公路建设成本提高。另外，部分农牧民对公路用地不支持，拒绝征用承包土地，给公路建设带来极大障碍。

(4) 配套资金比例较大，地方财政困难无力投入建设资金。

(5) 办理征占土地和林地手续繁琐，费用较大，困难较多。

(6) 由于近年来前旗各项工程建设规模加大，致使天然筑路材料(中砂、砂砾等)相对紧缺，外加，前旗境内砂砾等料场数量和储量有限，开采材料的质量也呈下降趋势，已无法满足现有工程建设质量要求，急需开发新产品、新工艺代替原有筑路材料。

1、计划

##旗20xx年计划新建通乡水泥路80公里，其中索伦至索伦牧场22公里，额尔格图至图木吉33公里，哈拉黑至古迹25公里。

2、存在问题

(1) 国家投资部分不足50%，地方配套资金压力较大。

(2) 征占公路用地受到村民阻拦，困难较多，需要地方政府和各有关部门互相配合和给予政策支持。

(3) 筑路材料缺乏，个别项目或路段需购买，而且需要远距离运输，额外增加了施工难度和造价。

1、做好工程前期准备工作，提高做好征占房屋和土地工作，配套资金按时足额到位。

2、健全组织机构，完善工作制度，严把施工设计质量关。

3、通过招投标选聘实际经验丰富，施工人员和设备配备齐全，资金力量雄厚的施工队伍进场施工。

1、养护资金少。养护资金缺口非常大，小额养路费自国家燃油税费改革后被取消，日常养护工作只能依靠上级单位拨付的少量养护资金维持，无法进行正常养护。

2、基础条件差。我旗现有养路设备少，机构陈旧，无法适应沥青等高级路面的养护要求。此外，养路道班配备不够，按照公路里程、养路定员、机械化程度等多方面考虑，全旗仅县级公路就需要设立养路道班18-20处，到目前为止只有三个养路道班，根本无法满足养路工作需求，更无法保障养路工作的正常有序进行。

3、养路取料难。目前，各乡、镇(苏木)、办事处的荒山大部份已经由集体或个人承包，导致养路取料困难，为养护工作带来极大的不便和争议。

1、招投标过程中存在个别单位或企业借资质投标的现象。

2、招投标工作虽然按程序、按要求进行，但其结果不能完全达到标准要求，大多数中标单位承诺进场的人员和设备与实际不相符。为了制约和杜绝类似现象发生，先后推行了履约保证金制度、从业单位信誉登记制度和工程进度、质量末位淘汰制度等一系列措施。对完善招投标工作起到一定的促进作用。

1、结合国家新农村建设，跟据国家和地区公路建设规划，各苏木乡镇(办事处)、国营农牧场等对本辖区的通村公路建设

做出可行实施规划。

2、由村民“一事一议”确定年度实施计划，筹集配套资金，解决征用公路用地等问题。

3、计划、配套资金和用地问题落实后，将计划上报交通主管部门按公路建设基本程序实施。

一是尽快深入推进公路养护体制改革，成立专业化养护机构，对全旗农村公路实行规范化、专业化养护。

二是继续推广“一事一议”有偿养护农村公路新方法，根据公路属地管理原则落实养护任务，切实提高公路养护水平。

三是加大养护资金筹集力度，制定明确的公路养护资金管理办法，从而保障养护资金有可靠的来源。

四、前旗路政大队仅有4个路政人员编制，远远不能满足路政工作的实际需求，为更有效的维护路产路权，根据内蒙古自治区公路局文件〔1995〕77号《关于下发“内蒙古自治区专职路政员配备标准及着装规定”的通过》精神，需增设25-30名路政编制。

五、由于没有超载卸载点，所以对超载超限车辆无法治理，需在重点路段增设卸载点，以更好的完善前旗路政工作。

“三分建，七分养”，公路建设是发展，公路养护也是发展，如何解决农村公路的管养问题，地方政府及沿线群众都应高度重视。

公路养护工自我鉴定 公路养护调研报告篇二

我镇地处隆回县境中心，据县城32公里，全镇人口6、2万，面积162、8平方公里，辖54个行政村（居）。本年度农村公

路管理养护任务较大，合计里程88、5公里。

为建立符合我镇农村实际和社会主义市场要求的农村公路管理养护机制，保障农村公路的日常养护和正常使用，我镇成立了由镇长马仪任组长，分管农村公路管理养护工作的政协联工委主任刘艳菲任副组长，各驻村干部以及各村固补干部为成员的农村公路管理养护领导机构，负责我镇农村公路管理养护工作。为切实加强我镇农村公路的管理养护，我镇还与有养护任务的村委会签定了《20xx年农村公路管理养护责任状》，明确每条村道的管养员，责任到人。

从县交通局召开农村公路管理养护动员会以后，我镇召开了全镇村固补干部会议，传达了上级会议精神，安排部署了本镇农村公路管理养护工作任务。随后，各村又分别召开了村民小组会，层层分解任务，安排落实。镇政府还印发了宣传资料500余份，书写了宣传标语，使本次农村公路管理养护工作人尽皆知。

本次农村公路管理养护工作，在县农村公路管理局拨付的养护经费基础上，镇财政再投入一定资金用于路障的清除、安保工程的建设等。镇领导小组多次督促检查农村公路的养护工作，副组长刘艳菲经常下到各条线路，督查工作，促使公路养护工作按时保质完成。

（一）部分群众漠视公路法规，随意在路面、路肩或水沟处堆放物品，路障问题突出。

（二）财政资金困难，投入不足，部分危险路段还没有实施安保工程，村道的路肩完成率偏低。

（三）部分村没有把村道养护工作纳入日常工作计划，没有形成长效工作机制。

（一）继续加强领导，建立农村公路管理养护工作长效机制。

配齐配全村道专职公路管养工作人员，促使管养工作的长期化、固态化。

（二）继续加大投入，使农村公路管理养护工作得到切实开展。探索奖勤罚后的利益导向机制，激发管养员对农村公路管理养护工作积极性。

公路养护工自我鉴定 公路养护调研报告篇三

李xx，男，38岁，中共党员，1999年6月毕业于xx学校，xx年4月参加工作，现任xx县交通运输局公路管理站副站长，自xx年分管养护工作以来，他用自己的双手，践行着公路人朴实无华的诺言，在岁月的磨砺中，成为东光养护的一面旗帜、一个路标，带领着东光养护中心的养路工人们，在公路事业不断发展的道路上继续奋进。

严以律己做勤奋学习的模范

作为一名基层党员干部，不努力学习，不提高自身素质，就难以适应新形势和新任务的要求。“非学无以广才，非志无以成学”。若想成就事业，实现人生价值，任何时候都不能放松学习。李xx多年来时刻坚持学习不忘给自己充电，他积极参加各类业务培训，将道路养护知识学全学通学细，他结合自己的思想和工作实际，撰写各类学习论文10余篇，学习笔记达20余万字。并在工作中学以致用，通过学习与实践，提高了自己的政治理论水平和工作能力，促进了自身管理水平上了一个新台阶。

严格管理做优质养护的模范

公路养护管理是一个专业性比较强的行业，新时期对干线公路养护服务也提出更高要求。为了提高东光公路养护水平，李xx在实践中勇于创新，积极探索公路养护的新路子和新途径。坚持“要想养好路，必先育好人”的工作思路，把

思想政治教育摆在各项工作的首位，结合工作实际开展职业道德教育及专业技能培训，牢固树立“爱岗敬业，无私奉献”的思想，打造出了一个知难奋进、顽强拼搏、擅打硬仗的优秀团队。他经手相继制定完善了各类养护管理制度，将养护工作纳入规范化、标准化、程序化、制度化管理的轨道。在工作中他坚持“七到现场”，每天坚持深入到施工现场，亲自指挥，严把质量关，做到样板起步精品施工，他以雷厉风行的作风和表率的行为影响和带动全体养护职工超额完成生产任务。他还结合本站实际，组织养护职工开展了节约挖潜、降本增效活动，教育职工爱站如家，精打细算，树立节约就是效益的理念。并充分利用养护中心闲散地及房屋建起了鸡舍、猪舍和鱼塘，积极为全站职工提高福利水平。

细微处下工夫精心养护平安路

东光县公路管理站承载着国道104、省道千武线、千武线分线、高速连接线全长共计公里的养护任务，李xx把道路安全畅通作为重点，公路养护作好“早、快、严、好”四字文章，做到经常养护、全面养护、科学养护、文明养护。畅、安、舒、美、舒是他对所管理的养护工作的基本要求，为了达到这个要求，他组织职工深入开展“养护365”行动，带领养护职工发扬勇攀高峰的精神，坚持道路清扫路肩维护不间断，并加强养护巡查对路面随时出现的损坏及时修补，实现了路面清洁、路肩整洁、水沟顺适、边坡整修一条线的高标准化养护。无论是夏天风雨交加还是冬天大雪纷飞，他带领养护工冒雨顶雪“林大户”。为为扎实做好植树造林工作，圆满完成县委、县政府交办任务，李xx做为不住泪流满面，因为路上需要他，他无法陪伴在母亲的身旁。今年6月因为前期干线公路养护、植树造林工作繁重，李xx病倒了，直到无法工作才到医院进行了手术，他不顾医生的劝告，拖着手术后尚未痊愈的身体回到了工作岗位，由于不能长期坐下办公他就站在办公桌前工作。他舍弃小家，顾全大家，把自己的心血投入到他忠爱的公路事业上，他爱路上的一草一木，它们是他路上作业时

无言的伙伴；他爱他的每一个同事，他们是他并肩战斗的挚友；他爱路上的每一辆车，每一个人，是他们让他养护的路实现了自己的价值，而他们在路上的每一个微笑都是对他辛勤工作的回报。

李xx甘做铺路石，勇挑重担不计得失，为了公路畅通，他身先士卒树先锋，他时刻以党员标准严格要求自己，他把自己的满腔热忱和全部心血献给了养护事业，奉献给所有过往的司乘人员清洁、畅通的行车环境，用热情与睿智、勤劳与奉献谱写着公路人对公路事业、对党的无限忠诚。

公路养护工自我鉴定 公路养护调研报告篇四

为了规范和加强县乡公路养护工作，更好地完成市县乡道路处和县交通局20xx年度目标考核的各项指标及精神，我股在上级领导的正确指导下，圆满完成了各项任务，现就20xx年度上半年工作做如下总结。

1月中旬至2月上旬，我县遭遇了罕见的持续冰冻，全县所有县乡公路不同程度受灾，特别是x004杏棋线□x010五十线□x015盐甘线□x016贺杨线□y197沙大线□y216梓大线□y230常天线等线路交通一度中断。为保证县乡公路的畅通，我们一是加强对重点路段的巡查，及时加固有松散、坍塌危险路段公路边坡，安装警示标志牌，对山区公路、桥梁派专人24小时监控，发现问题及时上报、处置。二是根据各地上报的路段受损情况，组织人力对重点路段和受损特别严重的路段优先抢修，同时，为解决桥梁结冰车辆通行的困难，派专人专车在结冰严重的桥梁上撒放工业盐20xx多斤。三是及时向市处做专题汇报，争取资金支持。

议，水泥路的养护我站出资680元/公里，其余部分由乡镇自筹，砂石路的养护参照20xx年县人民政府43号文件执行，由乡镇负责物色养护人员，我站负责业务指导和检查验收。有

少数乡镇对水泥路的养护不够重视，不愿意出资养护，但是我们并不放弃，并且加大了对这些路段的巡查力度，一发现影响公路畅通的问题，马上解决。由于年初冰灾对沙大线和常天线两条砂石路的影响很大，沿线司机和群众要求我们对这两条线路进行铺砂，我们在第一时间会同乡镇对这两条公路进行了彻底的检查后，马上安排人力、物力，备砂300多方，对两条线路进行了全面铺砂。通过我们半年的努力，各条常年养护公路路况大大提高，沿线群众和司机纷纷拍手称好。

今年年初，站领导组织我们学习了湖南省人民政府办公厅文件《湘政办发[20xx]64号关于印发湖南省农村公路管理养护体制改革实施方案的通知》精神，为了加强对上级精神的领会。我们股室人员对此文件反复学习，直到彻底领会为止。4月初，湖南省公路局下发196号文件关于农村公路计划编制要点的通知，我们迅速组织了学习，并深刻领会了省局精神，紧接着我们就按市局的要求，加班加点搞好了农村公路管理养护成本测算，5月初，我们根据在涟源召开的20xx年娄底市农村公路计划工作会议精神，制定了双峰县20xx年农村公路投资计划，无论是成本测算的资料还是投资计划的资料，都得到了市处的一致好评。

半年来，我股在上级领导的关心支持下，做了一些卓有成效的工作，但离上级领导的要求仍有一定差距。下半年，我们将以此为基础，瞄准更高目标，再接再厉、踏实工作，争取更大的工作成绩，为县乡公路事业的跨越式发展作出贡献。

存在的主要问题和困难：一是乡镇对水泥路的养护不够重视；二是养护资金有限、养护机械化要加强。

公路养护工自我鉴定 公路养护调研报告篇五

在高速公路管理工作中，公路养护是其中一项很重要的工作，它的养护工作不同于一般公路，它具有技术性强、人员素质

全面、维修反应迅速、机械化程度高、安全措施严格等内在要求。但是目前由于受较为落后的养护管理体制和运行机制的限制，使得各地高速公路养护工作都无法完全达到这一内在要求。

1、养护管理体制不顺，机构设置复杂。目前，我国高速公路养护管理存在“管养一体”和“管养分离”两种模式，其中“管养一体”模式比较普遍。许多高速公路养护管理仍然套用事业型养护管理体制，职责不明、责任不清，养护经费采用拨款形式，这种计划经济管理模式已远远不能适应高速公路公司化经营的发展趋势和养护体制改革的要求，束缚了养护技术水平的提高和管理体制的创新。另外在机构设置上，许多高速公路仍然按照“统一管理，分级领导”原则设置养护处、养护科、养护工区等，造成人员庞大、机构臃肿。这种按照计划经济体制形成的养护管理模式，一方面不利于养护工程市场化，另一方面不利于养护工程的监督和质量管

2、养护运行机制落后，创新力度不够。近年来，根据交通部提出的“管养分离、事企分开”的原则，各省（区、市）都不同程度的进行高速公路养护运行体制的改革，并取得初步成效。但是目前由于各地对高速公路养护市场化运作尚存疑虑，从而使得养护运行机制较为落后，创新力度不够，主要表现在：养护市场封闭运作、养护市场化模式尚未确定、养护市场主体尚未完全形成、养护市场各项制度尚不完善等等。另外，高速公路养护目前仍未制定全国统一的养护定额和高速公路养护技术规范，各地养护部门在编制养护计划和养护费用估算时，大都参考公路工程定额和《公路养护技术规范》中的相关要求，从而导致养护工程费支出缺乏严格的考量标准，随意性较大；养护质量的考核仍沿用一般公路养护的“好路率”指标，不能满足高等级公路全方位养护的客观要求。

3、养护队伍臃肿，技术力量薄弱。目前，在全国各地的高速公路养护管理中，由于“政、事、企”不分以及激励约束机

制不强，导致各地养护机构重复设置，非生产人员膨胀，养护队伍臃肿，人浮于事现象比较严重，从而使得养护经费被挤占，养护队伍素质下降等问题产生。同时在现有养护队伍中，其人员结构也不合理，主要表现在以下方面：（1）管理人员过多，一线从事养护生产的人员太少；（2）文化素质较低，技术力量薄弱。以河北某高速为例说明，此高速公路共有养护职工126人，其中正式工73人，临时工53人，正式职工主要从事管理工作，一线施工大多由临时工进行。在养护职工中，中专以上学历仅为25%，由此其技术力量可见一斑。

4、用工制度僵化，分配形式不活。随着高速公路的发展，科学技术和现代机械在高速公路养护中的作用越来越突出，这就使养护单位一方面急需专、精、尖人才，而另一方面无法解决“不能胜任”工作的职工安置问题，从而导致内部人员出不去，外部人才进不来的“两难”境地。在工资分配上，效益工资在工资总额中所占比重较小，激励作用不强，使得“有工不出、出工不出力、多劳不多得、干好干坏一个样”的现象比较普遍，导致职工工作积极性差，责任心不强，生产效率低下等问题产生。

5、养护资金不足，成本居高不下。目前，全国各地高速公路养护中普遍存在养护资金不足的问题，造成这一问题的原因主要有几个方面：（1）建设资金缺口太大，有限的养护资金难以满足不断增加的养护任务；（2）有些高速公路本身收费额低、效益差，养护资金分配不足。（3）偿本付息压力较大，养护资金投入不够充足。（4）由于利益驱使，不愿投入过多资金用于养护。尤其是一些采用bot+tot方式经营的高速公路，由于经营公司一味追求低成本、高利润，从而忽视了对高速公路养护维修的投入。养护资金的不足，必然会使高速公路病害得不到及时处理，公路使用寿命大大缩短，交通事故频频发生，给经营者和使用者都造成极大的损失。同时，由于各地高速公路管理养护机构臃肿，养护生产效率低下，导致高速公路养护成本居高不下。

6、机械化程度不高，无法适应“及时养护”需求。高速公路需要高标准的养护，实现养护机械化是推进养护工艺更新和养护技术提高的重要标志，也是保障和改善高速公路交通环境的客观要求。但目前从整体上看，我国高速公路养护维修较大程度上仍然依靠传统的手工养护作业，养护机械化水平不高，养护机械的完好率和利用率比较低，作业效率和养护质量难以适应高速公路大交通量、快速交通的要求，无法确保高速公路养护的及时性、快捷性和高效性。

7、养护体系不健全，无法实现“预防性养护”要求。目前各地高速公路养护在很大程度上是被动养护，主要表现为疲于应付各种病害，缺乏运营使用过程中的路况调查、病害预测以及适时养护决策和养护规划。只有变被动养护为预防性维护，才能延长道路的使用寿命，减少养护成本，提高养护效益。实现预防性养护应具备两个条件：（1）技术条件，包括道路及桥梁结构检测系统、路况评价预警系统、养护决策系统及成套养护设备；（2）机制条件，指养护管理体制及其运作模式，需要建立完善的养护决策、养护规划、养护调度及工程养护监理制度。

8、法规建设滞后，影响养护市场化进程。

近几年来，一系列公路法规的颁布实施，对公路建设、养护和管理起到了一定的积极作用。但从整体上看，公路法规体系尚不配套，尤其是高速公路管理与养护的相关法律法规体系建设难以适应突飞猛进的高速公路建设和养护体制改革的要求，因此应加速制定高速公路养护技术规范、操作规程、养护保障、养护定额等管理体系和技术体系，建立完善养护系统，以实现养护管理的现代化、科学化、法制化和规范化。

1、重建轻养。自从1988年第一条高速公路建成通车以来，我国高速公路建设突飞猛进，目前高速公路总里程已经超过3.4万公里，并且根据《国家高速公路网规划》，再用20年左右的时间，我国高速公路总里程要达到8.5万公里。由此可见，

目前我国正处于高速公路大规模建设时期，建设任务很重，各地政府及交通主管部门将主要的精力都集中在高速公路项目的融资及建设上面，而对于高速公路的养护问题，往往没有引起足够的重视，普遍存在“高速公路工程质量好，早期无须养护”的思想，没有充分认识到“公路建设是发展，公路养护也是发展，而且是更重要的发展”的真正内涵，因此导致高速公路养护资金被挪用挤占，养护体制缺乏创新等问题的产生。

2、体制不顺。为了解决高速公路建设资金严重不足的矛盾，国家不断深化高速公路投融资体制改革，打破了传统计划经济体制下高度集中的投资管理模式，初步形成了“投资主体多元化、资金来源多渠道、投资方式多样化、项目建设市场化”的新格局。投融资体制的改革，一方面调动了地方政府和社会力量参与高速公路建设的积极性，解决了高速公路建设资金问题，但同时也带来了高速公路管理体制混乱等问题。高速公路管理体制的混乱必然导致养护体制的不顺，尤其是“政、事、企”不分现象比较严重，养护管理套用计划经济模式，长期封闭运行，使得高速公路养护工作长期缺乏竞争意识、市场意识以及效益意识。

3、管养不分。由于各地高速公路建设规模增长迅速以及养护市场尚未真正建立，因此在高速公路养护管理中，“管养不分”现象比较普遍，许多高速公路管理机构，既是养护管理者，又是养护生产者，同时也是养护质量的监督者，这种管养不分的传统养护模式，很难实现养护计划的合理性和科学性、养护实施的严格性和彻底性、养护监督的严肃性和有效性，从而给高速公路养护带来诸多弊端。

4、垄断经营。长期以来，由于高速公路养护管理体制不顺，管养不分，因此目前各地高速公路养护市场基本上都是内部封闭运作，垄断经营，高速公路养护市场的公开性、透明度不够，离真正的市场化、社会化要求有相当的距离。这对于高速公路养护市场的健康发展非常不利，容易导致养护效率

低下、养护成本居高不下、养护人员过度膨胀等问题的产生。

5、规模不经济。目前，各地高速公路管理基本上采用“一路一公司”或“一路一处”经营形式，所管辖里程最多200公里左右，最短的只有十几公里。而大多数经营公司（或处）自设养护机构，这必然使高速公路养护无法达到最佳规模，不能实现规模经济效益。养护规模不经济，则容易导致养护单位无钱购置现代化养护设备或由于里程短出现养护设备闲置浪费现象，另外规模不经济也会导致养护队伍文化素质不高，养护技术不强、养护效率低下等一系列问题的产生。

6、规章不健全。为了促进我国高速公路养护事业的健康发展，国务院和交通部先后出台了一系列规章制度，如《收费公路管理条例》、《公路养护工程管理办法》、《公路养护市场准入暂行规定》、《公路养护工程招标投标管理暂行规定》等等。但是，由于目前高速公路管理体制以省（市、区）为主，上述规章制度的颁布只是给各地高速公路养护体制改革提供了基本原则，指明了方向。各省（市、区）由于具体情况各异，对规章制度的执行力度不一，各种养护体制改革的具体执行政策及配套政策尚未完全出台，从而导致养护体制改革的混乱和问题的产生。

1、建养并重。要顺利推进高速公路公路养护体制改革，政府部门及高速公路管理机构首先要消除认识上的误区，牢固树立“建设是发展，养护管理也是发展”的指导思想，充分认识养护工作的重要性，切实做到建养并重，保证高速公路养护工作的持续健康发展。

2、理顺体制。科学、高效的管理体制是做好养护体制改革的重要保证和必要条件。目前，我国高速公路已经具有相当规模，高速公路运输网络已经初步形成，为此交通管理部门要充分认识到高速公路现行管理体制的弊端，从有利于高速公路事业的大局出发，尽快建立起精简高效、职能明确、权责一致、运转协调，办事规范的高速公路管理体制。

3、管养分离。高速公路市场化养护模式的实施就是要通过将市场经济中的竞争机制、激励机制、价格机制等引入养护工作中，达到提高养护质量、降低养护成本的目的。为此，就应该逐步实现管养分离，将高速公路管理机构所属的适宜于市场化养护工区、养护中心等与管理机构相分离，并通过合并、重组等形式将其培育成为具有市场竞争力的“自我发展、自我经营、自我约束、自负盈亏、独立产权”的养护企业。

4、监管到位。在高速公路养护体制改革过程中，政府部门要明确自己的职责和定位，即政府部门是养护市场的“掌舵者”，而非“划桨者”，它以自己的行政权威对高速公路经营公司、高速公路养护公司、高速公路养护中介机构的 market 行为进行有效监督，同时制定有关政策及规则保障养护市场规范有序运转；政府及交通主管部门应该对养护市场准入、招投标、养护质量等方面加强监管，做到政府监管到位，保障高速公路养护市场健康有序发展。

5、依法保障。市场经济本质是法制经济，在高速公路养护市场化进程中，应该以《公路法》、《收费公路管理条例》等法规为龙头，重视和加强高速公路养护管理有关法规的制定。政府部门应建立一整套公路养护工程管理、评价办法及检查制度，使高速公路市场化能够有章可循，有法可依，从而减少改革风险，保证改革目标的顺利实现。