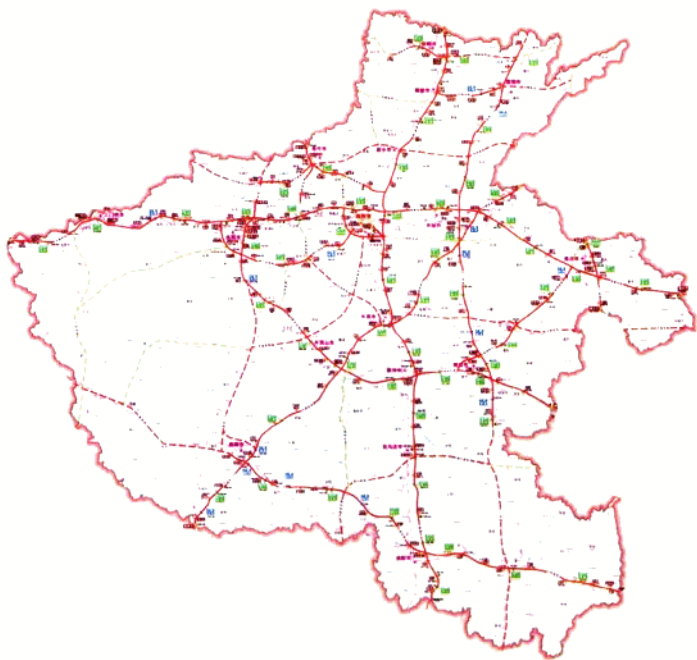


交通廉政建设

理论与实践

JIAOTONG LIANZHENGJIANSHETLILUNYUSHIJIAN

赵运生 主编



河南人民出版社

加强理论研究和理性思维 推进交通系统廉政建设

(代序)

张战伟

理论源于实践并用以指导实践。交通系统反腐倡廉理论研究,是加强交通系统纪检监察工作的重要组成部分,也是判断一个地方和部门廉政建设工作水平和创新能力的重要标志。近年来,在省委、省政府的正确领导下,全省交通系统广大干部职工栉风沐雨,团结实干,用心血和汗水在千里中原大地上铺就了条条坦途,用倾心奉献演绎了交通事业的奇迹和辉煌,用对事业和人民的忠诚铸就了河南交通为民廉洁务实的新形象。2003年以来,全省交通建设投资规模以每年100亿元的增幅连创历史新高,工程建设质量稳步提升,2006年全省高速公路通车里程达3436公里,实现全国第一。与此同时,全系统坚持一手抓发展,一手抓廉政,总结沉痛教训,着眼于事业发展、稳定大局和维护行业形象,立足于教育、预防和制度创新,全力推进党风廉政建设。经过系统上下的共同努力,交通系统内部监督约束机制和预防预警机制基本形成,领导干部廉洁自律意识明显增强,交通基础设施建设领域违法违纪行为明显减少,公路“三乱”得到明显遏制,行业风气和形象明显改善,人民群众和社会各界对交通政风行风满意率明显提升,反

腐倡廉基本实现了常态化、经常化和制度化。这是厅党组和交通系统各级党组织高度重视和不断加强廉政建设工作的结果,是全系统干部职工热爱交通事业、珍爱集体声誉、关注和支持廉政建设的结果,更是长期以来奋战在交通廉政建设第一线的纪检监察干部任劳任怨、无私奉献的结果。可以说,交通系统纪检监察这支队伍,在河南交通事业发展的特殊时期,在特殊工作岗位上,发挥了特殊的作用,做出了不可或缺、无可替代的贡献。《交通廉政建设理论与实践》一书,是全省交通系统近年来廉政工作实践的一个侧面,也是廉政建设理论思索的缩影,一些观点或许失之稚朴,但字里行间无不跳跃着思想的火花,凝聚着作者对交通事业的热爱和对纪检监察工作的执著。

交通作为国民经济基础产业,为经济发展和人民生活提供公共基础设施,一是具有基础性;二是具有发展的先导性和必需的适度超前性;三是对 GDP 增长具有从投资和需求双向的强力拉动性。孙中山讲:“交通是实业之母。”恩格斯称之为“给文明的进步以新的推动”。改革开放以来,各级政府都把加快交通基础设施建设作为拉动经济增长的重要支撑,不断加大投入。由于交通基础设施建设特别是高速公路建设项目多、国家投资额度大,建设资金在较短时间内在交通系统快速聚集,交通成为政府直接投资建设规模最大的领域。腐朽的东西往往依附新生事物而滋生,经济热点领域、资金密集和供需矛盾突出的环节往往是腐败钻营之所,这几乎是一条规律。交通基础设施投资规模大,工程建设项目多,加之主要由政府投资且工程造价较高及预概算不尽合理,给承包商留下了较大利润空间。一些人为牟取非法利益,不择手段拉拢腐蚀党员领导干部。

不少国家经验表明,一个国家经济起飞阶段,往往是交通事业尤其是交通基础设施建设大规模、跨越式、超常规发展的时期。本世纪前二十年是国家经济发展的战略机遇期,也是交通事业长足

发展的黄金期。面对新的发展机遇,应对建设任务重、战线长,诱发腐败发生的社会因素大量存在的状况,交通系统今后一个时期反腐败斗争形势仍将艰巨而繁重。基础设施领域的腐败问题仍将是社会反映强烈的热点问题。严酷的教训一再警示我们,执政基础最容易因腐败而削弱,行政能力最容易因腐败而降低,行业公信力最容易因腐败而动摇,从长远看还会影响行业的可持续发展。要从坚持科学发展观、促进交通事业全面协调和可持续发展的高度,从加强交通行政能力的高度,始终保持清醒头脑,坚决遏制住腐败多发的势头,提高有效预防腐败的能力。2006 年全省交通系统党风廉政建设会上,我讲过唐代诗人杜荀鹤的传世之诗:“泾溪石险人兢慎,终岁不闻倾覆人。却是平流无石处,时时闻说有沉沦。”就是说,溪险石危之时,人人警觉,可能平安无恙;平流无石之处,往往因为骄傲麻痹,容易倾覆沉沦,发生不测。要总结交通发展过五关、斩六将的辉煌,更要吸取个别人走麦城带来的沉重教训,居安思危,增强忧患意识。越是形势好,越要谦虚谨慎、戒骄戒躁;越是事业发展,越要加强反腐倡廉建设,为全省交通事业健康发展提供政治保证。

一、进一步转变职能,切实规范行政行为

在现代市场经济条件下,创造并维护一个有效率的市场比直接干预经济更能有效地推动经济发展,这已是不争的事实。推进交通系统反腐倡廉工作,首先要按照完善社会主义市场经济体制的要求,坚持市场取向的改革,转变思想观念,转变政府职能,明确职能定位。交通行政主管部门既是落实国家和省发展交通政策的执行层,又是推进区域交通发展、实施行业管理的决策层,承上启下,处于宏观和微观的结合部。要摒弃管理上事无巨细、越多越宽越好的思维模式,按照依法行政、科学行政和该管的坚决管好不缺位、不该管的坚决不管不越位的思路,科学界定职责范围,理清政府与市场、企业的关系,明晰不同管理层级的权限,努力从具体项

目和微观经济活动中解脱出来,着力提高交通公共服务能力和市场监管能力。要全面履行法定职责,注重经济调节,加强市场监管,强化社会管理,提升公共服务,把职能和主要精力逐步转向依据国家行业政策和区域经济社会交通发展需求,研究制定交通发展战略、发展规划和产业政策,加强宏观调控、提供有效交通供给上来;转向依法行政,通过政策法规、规划、计划、信息、咨询和各种经济杠杆,强化行业监管、质量监督、服务管理和公共服务上来;转向依法加强交通基础设施建设市场和交通运输市场监管,服务市场主体、规范市场行为、维护市场秩序、创造公开公平统一开放的市场竞争环境上来。这不仅有利于提高交通行政能力、强化行业监管水平,也有利于从源头上预防腐败,有利于交通事业可持续健康发展。

二、深化投融资体制改革,铲除腐败滋生的土壤

交通基础设施是以非盈利为目的的社会公益性设施。无论社会主义国家还是资本主义国家,无论经济发达国家还是第三世界国家,都是由政府为主用各级财政收入或规费收入进行投资建设的。交通基础设施又具有某种商品属性,尤其是级差效益的存在,使一些区位和效益优势明显的交通基础设施建设项目具有一定的竞争性。交通基础设施建设主流的公益性和一定程度上的商品性这双重属性,决定了高速公路和干线建设项目规划、立项、决策、市场准入和退出,以及投融资政策和质量控制必须由政府决定或调控;而勘测、设计、资金(包括政府投资)、施工、监理和材料等建设所需各种要素投入,都可通过市场竞争机制来实现资源的优化组合和配置。交通系统领导干部腐败问题的发生,很大程度上,反映了以政府为主导的交通建设投融资体制投资主体缺位和责任缺失,公路的公益性和商品性、政府行为与市场行为、政府资金与市场资本的运作范畴和运行方式没有准确界定,从而导致政府的公共行为、计划性和资本的市场行为、趋利性相互交织,出现错位。

在这种情况下,建设项目投资决策权成为一些人攫取私利的砝码,工程建设项目成为其聚敛钱财、鲸吞国有资产的场所。要进一步改革现行高速公路建设投融资体制,拓宽融资渠道,规范政府投资行为,优化投资结构,提高投资效益。放开高速公路建设市场,规范和引导社会资金、民营资金以独资、合资、合作、联营、项目融资方式投资经营性高速公路建设项目。对政府投资项目,要抓紧建立健全项目决策机制、投资风险约束机制和责任追究机制。同时要注意研究解决投资主体多元化情况下可能出现的新情况,规范社会投资行为。现在有一种观点,认为在投资主体多元化条件下,投资高速公路是投资者自己的事,政府应“大撒把”。这是错误的、有害的。现代市场经济是法治经济,放开高速公路建设市场,并不等于没有市场准入规则。微观经济主体的投资行为通常并不考虑经济的外部性和公路的公益性,在利润最大化的驱动下,如果没有市场准入和退出的制约机制,会出现一系列问题。要研究解决投资主体多元化、资金来源多样化和经营性建设项目市场化情况下可能出现的新情况和新问题,通过产业政策指导和制定市场准入标准和规则,引导社会投资,规范企业投资行为,抑制无序竞争,防止恶意倒转项目,借机洗钱圈钱。

三、改革招标投标制度,堵塞腐败产生的漏洞

招标投标是市场经济条件下通过竞争择优方式促进生产要素在不同地区、部门和企业之间自由流动和组合,从而降低工程造价,保证工程质量的重要途径。综合评估价法在市场发育不成熟条件下对于有效控制投资,防止承包商漫天要价起到了积极作用。但其最大的缺陷在于评标过程中从清标、开标、评标、定标诸多环节到行政领导、业主、评标专家诸多方面,人为因素干扰太大难于有效排除。一些行政领导利用职权直接介入或非法干预、插手招标投标活动,私下授标,压价定标,泄露标底,“前台在演戏,后台已内定”;少数项目业主或逃避招标,虚假招标,或资质审查把关

不严,不按法定程序开标、评标和定标,使得进场企业鱼龙混杂,或强行指定工程分包和大宗材料采购;投标商在资质信誉上弄虚作假,围标串标,低价抢标,层层分包;一些非法中介人上下其手,倒卖工程承包权,按比例提取工程费,大肆牟取暴利。招标投标成为诱发职务犯罪的黑洞。要拓宽和延伸招标投标领域。公路建设项目勘察设计、工程项目承包和监理,必须招标投标。工程设备材料依法招投标,不得违反规定指定采购。经营性的收费公路建设项目要采用招标方式选择投资人。公路工程咨询、招标代理单位的选择逐步推行招标方式。公路大修、中修等养护工程要逐步引入竞争机制,通过招标选择养护队伍。要严格资格预审,从源头把好市场准入关。要从严审查承包方的资质信誉,在工程建设项目招标投标制度设计上,取消原来评标阶段专家对技术的打分,而把投标人技术管理、施工能力、信誉情况的审查前置于资格预审阶段。充分利用互联网等信息渠道收集申请资格预审单位的详细情况,真正选择能力强、信用好的单位通过资格预审。通过严格资格预审,基本保证每支进入评标环节的队伍均可在技术管理、施工能力等方面达到强制性规定要求。为防止投标人串标围标,对通过资格预审单位的数量要有明确要求。要改革评标办法,推行合理低价中标法,提倡无标底招标法。除技术特别复杂的特大桥和长大隧道外,只对投标文件是否存在重大偏差进行审查,按照招标文件规定的合同授予条件,推荐中标候选人。推行合理低价中标法,并随着企业信用体系健全和建设市场发育实行无标底招标法,加大招标投标结果的客观性、随机性和不可预测性,减少人为因素左右评标结果。要建立招标结果当场公示和相关信息发布制度。建立有形建筑市场,实行招标信息公开,变封闭评标为现场公开评标,及时公示中标候选人和中标结果,充分利用现代化手段制约人为干预招标投标行为。建立招标投标活动相关当事方“黑名单”制度,及时公告业主、评标专家和投标方不良行为记录,并根据合同履行情况实行

责任倒查追究制度,同时建立施工、设计、监理企业信息库并实现全国联网。健全招投标行政监督机制,依法规范招投标各方的行为,确保招标投标活动公开、公正、公平和透明。

四、深化行政审批制度改革,减少“寻租”几率

权力对经济资源的垄断,天然地具有“收益递增”效应。腐败产生于行政权力对经济活动的过度干预。体制转型时期,一方面由于政府对经济生活的干预普遍存在,另一方面以货币为中介的市场交易有了相当发展,寻租活动就有了社会条件和内在动力。过多过滥的行政审批成为“设租”、“寻租”的介质,导致腐败的温床。就交通基础设施建设来讲,一是交通基础设施总量总体上不足,长期以来是国民经济发展的“瓶颈”,交通建设能力的有限性与社会经济不断增长的矛盾突出。二是建筑市场僧多粥少,全社会建筑工程项目的有限性与施工能力需求矛盾突出,公路建设项目无论是国省主干线还是高速公路,都有相当规模的项目,建筑企业和承包商趋之若鹜。贿随权集,用金钱换取工程承包权,贿金与工程造价正相关,是建筑业内公开的秘密。三是交通基础设施建设涉及计划、交通、财政等多个部门和工程立项、可行性研究、招投标、资金拨付、交竣工验收等多个审批环节。如果审批政策不透明,审批程序不规范,审批时限不确定,审批结果不公开,就会为一些人“暗箱操作”、吃拿卡要、搞权钱交易大开方便之门。要依法规范行政审批的设定和实施,减少行政许可项目,规范行政许可行为,改革行政许可方式,坚持用经济和法制手段来管理经济和社会事务,可用市场机制替代的要通过市场机制运作,逐步把资源配置权交给市场,把投资决策权和生产经营权交给企业,把社会可以自我调节和自律管理的事情交给社会中介组织。充分运用间接管理、动态管理和事后监督管理等手段对经济和社会事务实施管理。对保留的行政审批,规范审批程序,简化审批环节,缩短审批时限,公开审批结果,接受社会监督。加快电子政务建设,推进上网工程

的建设和运用,扩大网上办公的范围,提高办事效率,降低管理成本。要实行“阳光行政”,交通基础设施建设年度计划编制,建设资金管理,工程招标投标程序结果,农村公路建设、客货运站场建设补助,交通规费征收依据标准,交通行政执法程序,交通行政许可条件程序和结果,向社会公开,消减项目和资金安排上的个人自由裁量空间。

五、改革干部人事制度,防止用人上的腐败

古往今来,用人方面的不正之风和腐败危害最大。从交通系统发生的一些大案要案看,一些人违法乱纪、收受贿赂长达数年,有的“带病提拔”,从一个侧面反映了现行干部管理体制和选人用人机制上存在弊端亟待改革。要坚持正确的用人导向,坚持德才兼备、任人唯贤,注重社会公论,尽快研究完善体现科学发展观和正确政绩观的干部德才及实绩考核评价标准和指标体系,健全干部考核考察制度和办法,真正用好制度、好机制制止和防范用人上的腐败现象和不正之风。要建立干部管理配套制度建设,完善党政领导干部辞职制度,实行干部任期制度,建立职务与职级相结合的制度,落实和完善干部交流制度,健全干部回避制度。要建立健全干部监督管理制度,完善民主集中制度和对党政主要负责人的监督制约机制,健全领导干部个人重大事项报告制度,完善述职述廉、民主评议、谈话诫勉制度和回复组织函询制度,依法实行质询制、问责制和罢免制。加大组织处理力度,对一些群众反映强烈、有些问题比较明显但又一时难以完全查清的干部,可先采取停职、免职、调离等组织措施。要建立健全用人责任追究制度,明确责任主体,量化责任标准,逐步做到谁考核谁负责,谁推荐谁负责,谁决策谁负责,对失察失误的要坚决追究责任,对封官许愿、任人唯亲甚至受贿卖官的要严肃惩处。

六、坚持惩防并举,建立预反腐败长效机制

坚决惩治腐败是交通事业健康发展的重要保证;有效预防腐

败更是交通系统行政能力建设的重要内容。要按照中央关于标本兼治、综合治理、惩防并重、预防为主的思路和部署,既坚持实践证明行之有效的好经验、好做法,又与时俱进,不断探索新思路和新办法;既严厉惩治腐败,又有效预防腐败,研究规律性,增强预见性,把握主动权。要以交通基础设施建设领域廉政建设和对权力运行过程的监督为重点,积极构建具有交通行业特点的教育、制度、监督并重的惩治和预防腐败体系。加强思想道德教育和法纪教育,构建不愿腐败的教育自律机制。坚持党的基本理论、基本路线、基本纲领和基本经验教育,加强领导干部的理想信念教育、法纪教育、优良传统教育和社会主义荣辱观教育,认真执行领导干部廉洁从政规定。交通系统每一个党员干部都要牢记廉政这一高压线,紧绷防腐这根弦,以工程优质为荣,以质量低劣为耻;以公正执法为荣,以趋利枉法为耻;以勤俭节约为荣,以铺张浪费为耻,以廉洁奉公为荣,以以权谋私为耻;以增辉交通为荣,以祸害交通为耻。严禁利用职权违规干预和插手交通建设工程招标投标、交通物资设备和材料采购等微观市场经济活动;严禁配偶、子女亲属利用领导干部职务的影响,在交通工程 and 行业管理范围内从事经营活动谋取私利。加强制度建设,建立结构合理、配置科学、程序严密、制约有效的权力运行机制,构建不能腐败的制度防范机制。围绕工程建设计划管理、资金管理、项目管理和质量验收等,从健全规则、完善程序入手,建章立制,堵塞漏洞,规范决策议事和办事程序,建立权力内部分解和控制体系,建立决策民主、行为规范、公正透明、廉洁高效的交通行政管理内部运作机制,提高权力运作的透明度,防止避免“暗箱操作”。加强对权力运行的监督制约,规范正确行使权力,防止权力失控、决策失误、行为失范,构建不容腐败的监督制约机制。围绕行政决策和权力行使这一主线,加强对权力的制约、资金的监控和用人的监督,实行上级纪检监察主要负责人同下级党政主要负责人谈话、领导干部任前廉政谈话、廉政诫免谈话和

领导班子成员定期述职述廉制度、巡视制度。加强对高速公路重点建设的监督,推行在重点工程建设项目中建立临时党组织的做法,坚持向重点项目派驻纪检监察人员和财务总监,落实廉政合同和廉政档案制度、廉政告示制度、责任追究等制度。加大对腐败的惩处力度,构建不敢腐败的惩治预警机制。重点查办贪污、受贿、挪用公款和严重失职渎职造成严重工程质量问题的案件,着重查办招标投标、设计变更、材料采购、资金拨付等环节的违纪违法案件。要加强基层基础工作,抓好基层,夯实基础,力求把问题解决在基层,把矛盾解决在萌芽状态,努力打造以人为本、科学发展,依法行政、管理有序,干部廉洁、行业自律,市场规范、人民满意的廉政河南交通。

(作者原为河南省交通厅党组成员、纪检组长,现为河南省监察厅副厅长)

目 录

权力的分解和监督的集中	
——交通系统反腐败轨迹浅探·····	1
清理招标腐败 力推信用体系	
——建立健全企业信用体系,打造“信用交通”·····	9
浅谈加强和改进纪检监察工作·····	20
构建预防为主的廉政监督体系浅议·····	28
对加强交通基础设施领域廉政建设的思考·····	35
论构建和谐社会进程中纪检监察机关履行职能的途径	
选择·····	42
加强廉政文化建设 为反腐倡廉营造良好文化环境·····	48
构建惩治和预防腐败长效机制的理论思考·····	54
对大宗施工材料实行公开招标是实现防腐增效的有效	
途径·····	64
强化监督制约机制 构筑立体监督网络·····	71
加强党风廉政建设 构建和谐公路乐章·····	82
交通基础设施建设领域廉政监督的热点难点和对策研究	
·····	92
浅谈纪检监察部门在高速公路运营管理中监督作用的	
发挥·····	100

加强党风廉政建设 构建和谐社会和谐交通·····	105
对交通企业领导人员实行有效监督问题的研究·····	112
加强反腐倡廉舆论监督的几点体会·····	118
遏制交通工程建设领域腐败之我见·····	124
浅议建立教育、制度、监督并重的惩防体系的工作方法和 治本措施·····	134
促进交通和谐发展必须树立正确的荣辱观·····	141
构建“三个机制” 遏制腐败蔓延 ——浅谈交通系统如何从根本上解决腐败问题·····	147
聚焦公路建设 构筑惩防体系 ——公路部门党风廉政建设热点、焦点、难点·····	153
加强反腐败教育 推动廉政建设工作深入开展·····	160
浅谈廉政监督体制的构建·····	168
加强基层站所建设 树立文明交通形象·····	178
适应和谐社会建设 推进反腐倡廉工作·····	185
提高交通系统组织建设能力 巩固党执政的群众基础 ·····	193
构建和谐社会与反腐倡廉的关系·····	200
弘扬廉政文化 构建和谐交通·····	205
如何加强国有企业现代企业制度改革中的党风廉政 建设工作·····	211
谈质量的控制及廉政建设·····	217
浅谈构建我省水运业保廉体系·····	222
认真总结廉政建设经验 加快惩防体系建设步伐·····	231
试论如何从源头预防和遏制腐败问题·····	237
浅谈工程质量、造价控制与廉政建设的关系 ·····	242
论建设“阳光海事” ·····	250
关于交通行业进行廉政文化建设的思考·····	256

加强行政能力建设 构建和谐社会·····	264
论健全管理制度是反腐倡廉的保证·····	271
提高纪检监察机关的监督能力·····	276
发挥纪检监督职能 促进社会和谐发展·····	281
工程招投标腐败现象透析及对策·····	287
对行政审批权力滋生腐败现象的分析与思考·····	293
浅谈加强交通廉政文化建设·····	300

权力的分解和监督的集中

——交通系统反腐败轨迹浅探

—

在不同的时代和地区,腐败行为有不同的具体原因和具体表现形式,但归根结底,腐败就是滥用公权谋取物质私利。然而,作为中国社会转型过程中经济高速发展的衍生物,其对交通系统的危害尤其恶劣。1996年以来,全国有13个省(市)交通厅局的26名厅局级干部因经济问题被查处,有的地方甚至是连续几任出问题。交通系统成为腐败大案的“重灾区”,“工程上马,干部落马”,似乎已是交通工程建设中的一种“宿命”。在大小工头的围追堵截之下,与工程沾边的官员们“前腐后继”,演出了一幕幕令人瞠目的丑剧。

什么原因?就是因为交通基础设施建设项目多、投资量大、规模空前,交通建设处于大发展时期。从1998年开始,中国交通基础设施建设进入快速增长期。当年占全社会固定投资的比重即接近10%,创新中国成立以来最高水平。高速公路的里程数比上年增长83%。此后,社会资金大量涌进交通基础设施建设领域,2003年,交通领域投资达到3500亿元。“越是热点部位就越是腐败的高发地带。”交通系统的官员如此大面积“塌方”,的确值得我

们反思。

但是,交通的飞速发展与腐败之间是不是有必然的联系?回答当然是否定的。交通飞速发展与腐败之间并无必然的联系。然而,当权力处于“失控”、“失去制约”、“失去监督”的条件下,社会经济飞速发展却也为腐败快速发展提供了“难得的历史机遇”。

二

据联合国工业发展组织对 100 多个国家和地区经济发展的数据所作的统计分析,一个国家的人均国民生产总值处于 265 美元至 1 075 美元的阶段,是社会变革最剧烈的阶段,也往往是腐败的易发、多发时期。什么原因?这是因为这个历史时期是政治、社会、思想观念变化最大的阶段,不仅仅是社会利益冲突最激烈的阶段,也是利益对处于“脱贫致富”时期人们的诱惑最大时期,更主要的是在这些发展中国家中的“权力制约”始终是个大问题,权力的失控很厉害,导致的腐败也必然很瞩目。

就我国交通系统而言,省一级交通主管部门既是落实国家和省发展交通政策的执行层,又是推进区域交通发展、落实行业管理的决策层,承上启下,处于宏观和微观的结合部。脱胎于传统计划经济体制的交通行政管理体制,是省一级交通主管部门投资、建设、管理、使用“四位一体”,既是重点工程项目的组织实施者、管理者,又代表政府对各类交通基础设施建设项目计划包括农村公路建设补助资金计划进行审批,还直接管理着交通运输企业。职能定位失当,权力过分集中,在市场不够规范的社会环境和监督制约缺失的情况下,就容易出现行为失范,滋生腐败问题。交通基础设施投资规模大,工程项目多,加之主要由政府投资且工程造价较高及预算、概算不尽合理,给承包商留下了较大的利润空间。

马克思说得好:“一旦有适当的利润,资本就大胆起来。有

50%的利润,它就铤而走险;为了100%的利润,它就敢践踏一切人间法律;有300%的利润,它就敢犯任何罪行,甚至冒绞首之险。”这段话用到腐败分子身上,是再恰当不过的。失去监督的权力一旦和资本结合,又何止是“300%的利润”呢?一张条就能换来几十万、几百万甚至上千万元的“利润”,无需资本投入,只需“权力运作”,即使是以身试法他们也决不会轻易放过这个致富的机会。

因此,胡锦涛总书记在中央纪委五次全会上强调:“必须以改革统揽预防腐败的各项工作,通过深化改革、创新体制,从源头上预防和解决腐败问题”,可谓高屋建瓴,切中要害。

三

近几年,交通系统在深化改革、创新体制方面进行了不断的探索,围绕交通公共权力的有序运行和有效制约,以权力的合理分解制衡为手段,以剥离依附于政府权力的经营权力为特点做了大量的工作。

一是转变政府职能,规范行政行为。按照依法行政、科学行政和该管的管好不缺位、不该管的不管不越位的思路,科学界定职责范围,厘清政府与市场、企业的关系,明晰不同管理层级的权限,努力从具体项目和微观经济活动中解脱出来,着力提高交通公共服务能力和市场监管能力。全面履行法定职责,注重市场调节,加强市场监管,强化社会管理,提升公共服务,把职能和主要精力逐步转向依据国家行业政策和区域经济社会交通发展需求,研究制定交通发展战略、发展规划和产业政策,加强宏观调控、提供有效交通供给上来;转向依法行政,通过政策法规、规划、计划、信息、咨询和各种经济杠杆,强化行业监管、质量监督、服务管理和公共服务上来;转向依法加强交通基础设施建设市场和交通运输市场监管,