

新时期道路交通 管理创新与执法

探索实践

主编 王新田



中央编译出版社
Central Compilation & Translation Press

新时期道路交通管理创新 与执法探索实践

主编 王新田

下 卷



中央编译出版社

Central Compilation & Translation Press

※ 交通运政管理

大力发展道路运输业,为发展现代商贸物流创造条件

辽宁省铁岭市运输管理处 杨克勤 杨宏伟

着力发展现代商贸物流产业是建设新铁岭、大铁岭的战略选择,是实现超常规、跨越式发展的重大举措。道路运输业是发展现代商贸物流业的重要组成部分。大力发展道路运输业,无疑会给我市发展现代商贸物流业注入强大活力。下面仅就我市道路运输业如何为发展现代商贸物流搞好服务谈点粗浅的看法,仅供参考。

一、正确认识道路运输业对促进现代商贸物流发展的重要作用

随着市场经济的发展,流通的作用越来越重要。商品流通包括商流、物流、信息流与资金流,是“商品所有者的全部相互关系的总和”。铁岭如何较快地构筑一个可以将必要的商品,按必要的数量,以必要的方式,在必要的时间,供应到必要的地点的高效率的物流体系,是国民经济发展中不可回避的一个重大课题,我市国民经济的现代化,离不开流通的现代化,而流通的现代化离不开物流的现代化。

进入20世纪90年代,传统物流已向现代物流转变,现代物流包括运输的合理化、仓储自动化,包括标准化装卸机械化、加工配送一体化、信息管理网络化,等等。随着现代科学技术的迅猛发展,全球经济一体化的趋势加强,现代商贸物流作为一种先进的组织方式和管理技术,被广泛认为是企业在降低物资消耗、提高劳动生产率以外的重要利润源泉,并在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。现代物流水平成了一个国家综合国力的重要标志。

现代物流服务相对于传统的运输方式来说,是一个革命性的突破。第一,它是多种运输方式的集成,把传统运输方式下相互独立的海、陆、空的各个运输手段按照科学、合理的流程组织起来,从而使客户获得最佳的运输路线,最短的运输时间,最高的运输效率,最安全的运输保障和最低的运输成本,形成一种有效利用资源,保护环境的“绿色”的服务体系。第二,它打破了运输环节独立于生产环节之外的分界线,通过供应链的概念建立起对企业供、产、销全过程的计划和控制,从整体上完成最优化的生产体系设计和运营,在利用现代信息技术的基础上,实现了货物流、资金流和信息流的有机统一,降低了社会生产总成本,使供应商、厂商、销售商、物流服务商及最终消费者达到皆赢的战略目的。第三,它突破了运输服务的中心是运力的观点,强调了运输服务的宗旨是客户第一,客户的需求决定运输服务的内容和方式,在生产趋向小批量多样化和消费者需求趋向多元化、个性化的情况下,物流服务提供商需要发展专业化、个性化的服务项目。第四,在各种运输要素中,物流更着眼于运输流程的管理和高科技信息情报,使传统运输的“黑箱”作业变为公开和

透明的,有利于适应生产的节奏和产品销售的计划。第五,它与电子商务日益紧密地结合在一起。随着因特网的普及,电子商务的应用呈现迅猛的增长之势。电子商务的推广,加快了世界经济的一体化,使国际物流在整个商务活动中,占有举足轻重的地位。第六,现代物流业正在全球范围内加速集中,并通过国际兼并与联盟,形成愈来愈多的巨无霸。当今世界正处于新一轮的产业升级和结构调整的大潮之中,国际物流业也在加速集中。

现代物流服务是以贯穿于供给和需求而发生的商品流通的全过程。通过向用户提供合理化的综合物流服务发挥其核心作用,推进需方企业和货主物流活动的效率。物流服务更应该站在货主和需方企业的立场上,从专家的角度对物流活动的合理化、效率化运营以及物流系统化管理提供软件方面的服务。只有传统的运输业完成了从经营理念到经营手段上的转变,才可能被称之为物流服务。运输是物流的重要环节,公路运输更是以其机动灵活,可以实现门到门运输而在现代物流中起着重要作用。面对物流的发展,公路运输业如何融入物流,成为真正意义上的“第三方物流”,是许多公路运输企业,特别是一些较有实力的大型公路运输企业进一步发展所关注的问题。

从宏观物流看,现代社会的物流系统是如此巨大,如此复杂:经物流过程,无以计数的原材料流入工业化国家庞大的制造体系中,然后在通过千千万万的市场营销渠道,把各种各样的产品配送到亿万顾客手中。在美国,仅营销结构就涉及到大约 150 万个零售商、46 万个批发商和 1490 万辆货运卡车。1998 年美国的物流总成本为 8000 多亿美元,相当于美国国民生产总值 GNP 的 10.6%。在欧洲工业化国家,其社会物流总成本,虽因国家不同而略有出入,但一般相当于国民生产总值的 11%—14%。现在尚无确切数字来说明目前我国物流总成本究竟有多少,相当于国民生产总值的比例是多少,但是,很显然,我们在运输和物流的各个环节,有待提高效率,进行改进的地方还很多。在从原材料到生产制造再到市场销售,最后到用户的物流供应链中还有大量的产品、原材料、零部件的库存和积压。因此,同发达国家相比,这个比例可能会比较高,还有很大的改进空间。如果我們能在物流合理化方面进行改进,降低物流总消耗,对经济的贡献将是非常可观的。从微观物流看,对于一个企业来说,物流不仅是第三个利润源泉,物流能力是被视为企业的核心能力,成为企业获得竞争优势的战略资源。人们不仅看到,在今天的经营环境中,通过在生产过程中降低成本获得竞争优势的空间已经非常有限了,许多生产企业在搞好技术开发和进行产品全面质量管理的同时,把寻求成本优势和差别优化优势的目光转向生产前后延伸的物流领域。人们还进一步认识到,当今的市场真正的竞争不在单个的企业间,而是供应链之间的竞争。企业通过对整个供应链的管理和控制,力求在尽可能最低的总成本条件下,或者说,在低于行业平均水平的条件下,提供优良的客户服务,并以此来获取竞争优势。今天的工商业企业所面临的外界市场环境发生了很大的变化,如客户服务激增,时间性成为管理的焦点,经济的全球化趋势等都迫使企业不得不重视物流管理和开发物流战略。

我国改革开放 20 多年来,经济持续快速发展,产品的生产能力迅速提高,买方市场的形成使企业间竞争空间激烈。工业企业间的竞争正在从生产领域扩大到非生产领域。物流管理,成为企业降低成本,提高服务质量,创造竞争优势的新领域。据有关资料,目前我国一般工业品,从产品出厂经过装卸、存储、运输等各个物流环节,到消费者手中的流通费

用,约占商品价格的 50% 左右。而新鲜水果蔬菜、易变质食品、某些化工产品的流通费用,有时高达商品售价的 70%。我国汽车零配件的生产中 90% 以上的时间是原材料、零配件的存储、装卸和搬运时间。在多种产品的生产和流通环节中还有大量的原材料、零部件和产品的库存。这些费用、时间上的消耗和大量的库储正潜伏在实施物流管理的领域,为物流的发展留下了巨大的空间。同时,人民生活在从温饱型转向小康型带来的消费中发生急剧变化。根据我国居民收入和消费增长情况测算,2000 年我国国民社会消费品零售额达 5 万亿元左右,巨大的商机为物流发展提供了广阔天地。同时商品供应渠道变化,流通环节减少,增加了对现代物流管理的需求。改革开放以来,国家加大了对交通运输基础设施的投入,交通运输基础设施和运输能力的发展非常迅速。物流服务开始起步,一些道路运输企业,特别是较大型的道路运输企业已有较强的物流意识和提供一定程度的物流服务。

二、目前我市发展道路运输业现状和问题

我市现管辖 7 个县(市、区)和 1 个经济开发区,所属乡镇 89 个,占地面积 1.29 万平方公里,总人口 302.6 万人,境内公路里程 10018.6 公里。全市有大宗货源 2630.1 万吨,年流出约 1340.4 万吨,其中:粮食 560 万吨,煤炭 473 万吨,水泥 160 万吨,木材 20 万吨,建材 53 万吨,集散物资点 74.4 万吨。年流入约 1289.7 万吨,其中:粮食 99 万吨,煤炭 53 万吨,化肥 94 万吨,水泥 240 万吨,木材 170 万吨,钢材 309 万吨,建材 213 万吨,集散物资点 111.7 万吨。现有道路运输经营业户 19525 户,营运载货车辆 27436 台,118853 吨位,年货运量 4730 万吨,货运周转量 500868 万吨公里。有货运停车场 21 个,建有物流仓储中心 1 个。改革开放以来,我市道路运输业发展迅速,一个多渠道、多层次和多种经济成分并存的道路运输市场格局已经初步形成,但仍有一些不容忽视的问题:

(一)市场需求基础有限。虽然企业内部物流服务社会化是大势所趋,但由于市场发展不完善,许多企业物流服务仍在企业内部完成,从而限制了高效专业化物流服务的展

(二)服务质量和管理水平缺陷。目前多数物流企业只能提供运输和仓储服务,而在流通加工、物流信息、库存管理、物流成本控制等增值服务,尤其在物流方案设计和全程物流服务等方面难以展开服务。

(三)管理体制和机制障碍。目前从中央到地方普遍实行按不同运输方式划分的分部门管理体制,该条块分割式管理体制分割了全社会的物流过程,影响和制约了物流产业的发展。

(四)物流专业人才短缺。物流业从业人员普遍缺乏相关业务知识和技能,教育机构缺乏规范的物流人才培养途径,企业短期培训成为目前物流培训的主要方式。

三、加速我市道路运输业向现代商贸物流发展与融合

未来我市发展道路运输业的基本思路是,充分发挥道路运输业的功能和优势,紧紧依托沈铁工业走廊,促进我市现代物流产业的发展,早日实现商贸物流活动的战略目标。结合我市市情和道路货物运输实际,按照我市国民经济和社会发展的“十一五”规划总体要求,坚持政府引导、企业运作、多方投入、市场导向的原则,以道路运输体系为基础,以工商企业为重点,以信息技术为依托,立足现实,面向未来,统筹规划,分步实施。不断扩充货



抢抓机遇 加快发展 不断推进农村公路建设迈上新台阶

河南省伊川县县乡公路管理所 都建喜 刘永熙

近年以来,伊川县把农村公路建设摆上县委、县政府重要议事日程,强力推进农村公路持续快速发展。2003年至今农村公路建设呈现出四个特点:一是建设里程长。共完成村村通公路建设679.195公里。二是建设等级和质量高。我们坚持从实际出发,对车流量、承载量大的路段,适当加宽、加厚或调整路面结构,以满足经济发展需要,有效提高了农村公路路网等级和通行能力。三是规划起点高。我们立足于联网成片,形成网络,按照“一步到位、分步实施”的原则进行规划,不断改善路网结构,提高通达深度。四是配套工程完善。我们按照路面、路肩、边沟、绿化“四同时”、“四到位”要求,切实搞好农村公路配套工程,村村通工程路肩培护达到0.75—1米,开挖有边沟,栽植不少于一行的行道树,统一设计制作路牌,完善道路使用功能。

我们的主要做法是:

一、统一思想,提高认识,强力推进农村公路建设

2005年4月份,省市在我县相继召开现场会、工作会,充分肯定我县农村公路建设成绩,同时在政策、资金上给予我县更大支持。这是我县加快农村公路建设的一次难得机遇,要用工作实际赢得上级支持,不仅要全面完成好上级要求的建设任务,更要充分发挥自身能动性,把更好、更多的水泥路修到农民群众的家门口。2005年内基本实现全县行政村村村通水泥路奋斗目标。

我们一是专门成立农村公路建设指挥部,县委书记、县长担任政委、指挥长,3名县领导任副指挥长,18个部门一把手为成员。对农村公路建设工作齐抓共管、全力支持并提供优质服务,确保各项工作顺利开展。二是加大资金投入。三是召开动员大会,明确乡镇和部门责任、建设工期和工程质量标准,将农村公路建设列入乡镇责任目标考核内容,与各乡镇签订责任书,将工作完成好坏作为考核乡镇干部工作能力和政绩的重要依据。四是加强督导。召开现场会、促进会、协调会,开展多次专项督查,通过新闻媒体宣传、曝光,营造良好的社会氛围,有效推进农村公路建设工作扎实开展。

二、加大地方投入,进一步完善多元化全方位农村公路建设投融资机制

我县农村公路项目多,规模大。我们把筹集资金作为头等大事,通过向上争取、县乡补贴、社会募集、市场化运作等办法,多渠道、全方位解决资金问题。

三、强化质量和资金管理,高标准建设农村公路

农村公路建设凝聚着人民群众的心血汗水。我们从农村公路开工建设之日起,就把严抓工程质量、管好资金作为一条主线贯穿建设始终,使农村公路经得起现实和历史的考验。为把每条路都建成“群众满意工程”、“精品工程”,县乡村三级齐抓共管,严抓质量。

位重型货运汽车和短途集散用的小型货运汽车,鼓励业户购置或更新多轴重载大型车辆,限制标志吨位改小和轴荷超限的普通货车发展。三是抓好经营结构调整。积极引导货运企业,在现有货物运输的基础上,拓宽业务,形成运输、仓储、保管、搬运装卸、配送、流通加工等一体化服务体系,向物流方向发展。按照“政府推动、企业为主、市场运用、逐步推进”的原则,推动专业运输企业向第三方物流服务转化。要打破部门、行业界限,鼓励运输企业积极与外商合资合作,建立全新的经营方式和经营机制,大力发展现代物流、集装箱、零担、快件、危险品等组织化程度和技术要求高、时效性强、高附加值的货运业务,提高货物运输的有效供给能力,树立代表先进生产力的品牌。

3. 加快物流基础设施建设,坚持规划与建设有机结合,改造同扩建统筹兼顾。一是加强对物流中心规划、布局和功能的研究,特别要突出物流业对基础设施的要求,要重点突出仓储、停车、理货等主要功能,认真借鉴和汲取国际通用物流场站的基本类型和国内先进场站的成功经验,对建设项目的布局、结构和功能要经过论证委员会进行认真论证和审查,使总体功能设计具有一定的超前性,以适应未来发展的需要。二是采取新建和改扩建相结合,要突破部门和体制上的约束,不仅要与货运站场设施的规划建设有机结合,还应将原有货运站场设施的改造和扩建一并统筹兼顾,要将物流基础设施规划列入城市建设规划之中,根据其工业、商业的布局来规划物流园区,对原有的工业或商业区应采取充分利用,并改造原有货运站场和仓储设施。物流基础设施的建设、改造必须以企业为主,其建筑物的类型、内部结构和规模等要由物流企业或运输企业根据服务对象以及市场需求来确定。三是拓宽物流基础设施建设的融资渠道,建立新型的资金投入机制。按照社会主义市场经济的投资运作规则,采用股份制、股份合作制、发行债券等多种方式,融通建设资金,充分发挥企业投资主体和地方政府政策投入的作用,鼓励外商合资和独资建设物流站场。要继续按照“突出重点、兼顾一般、注重功能、提高效益”的原则,集中资金建设和改造重点物流设施。



构建科学和谐的运政管理体系

山东省青岛市道路运输管理局 于礼刚

深化行政管理体制改革,优化机构设置,创新社会管理体制,创新公共服务体制,是目前政治体制改革的主要目标。运政管理体制的改革,是一个政策问题,也是一个事关运政管理工作全局以及创建科学和谐管理体制的大问题。当然,运政管理体制所带来的问题又是一个基本无法用思想工作所能解决的问题,因此,运政体制的改革,就是用进一步改革运政系统的体制去解决当前运政系统中尚存在的一系列亟待解决的问题,从而达到加强和理顺运政管理工作,创建科学、和谐的运输管理环境之目的。

第一,领导体制要理顺

如果把运政系统的体制上下比做一条渠道的话,那么这条渠道的首端在交通部,而末端则在乡镇运管所。目前这条渠道不够畅通,细节过于繁琐。这里说的领导体制要理顺,就是要进一步疏通运政系统这个渠道。在此,我们不妨先看看工商系统:工商系统管理渠道的首端——国家工商总局,中间——省工商局、地区工商局、县工商局,终端为乡镇工商所,它能从上到下形成一个完整的管理网络,实行的是垂直管理。若参照工商系统的做法,解决道路运输管理机构的垂直管理问题,将更加有利于加强道路运输市场的宏观调控与监管,以解决道路运输发展的不平衡状况;更加有利于运政管理人员的合理流动,以提高道路运输执法队伍的服务水平和执法能力;更加有利于进一步发挥各级政府的监管职能,避免地方保护主义和地方“土”政策的出台。倘若全国运政管理系统也像工商系统那样,形成一个一呼百应的运政系统网络,必然是领导关系顺,工作渠道通,减少了不必要的“婆婆”,垂直的机构设置,会使工作上下一致,也将更有利于运政管理工作的开展。当务之急是要以目前正在进行的筹建政务网为切入点,实现省、市、县三级运管机构的互联互通,真正实现行业管理的电子化、网络化,主要业务审批实现网上办理,建立垂直统一的便民服务热线,实现全国信息服务一号通,促进信息资源的整合与共享。

第二,工作任务要统一

为了使运政系统充分发挥其职能作用,整个系统的工作任务应做到上下一致,整体统一。《中华人民共和国道路运输条例》中关于道路运输经营及相关业务包括客运、货运、站场经营、机动车维修经营、驾驶员培训等。从法规上讲,道路运输管理职能应包含以上五个方面,即以上五种职能应由道路运输管理机构统一行使。在《行政许可法》中也规定了行政业务部门要实行“一个窗口对外”、“一站式服务”的原则。但在部分地区运政管理工作中的运管、稽查、维修被人为地分割,形成设置分散,多头对外、职能交叉、重叠,权责不清的不利局面,这种局面即增加了人员编制、执法成本、管理难度,又容易人浮于事,让老百姓感到政出多门、办事不方便,也更不利于行业管理部门的监督管理。

解决这个问题,一是要采取多种方法,通过多种渠道,大力宣传运政工作的性质、地位

及作用,通过宣传教育,使各级各类部门,对新时期运政工作有一个正确的认识 and 了解,从而保证其工作的专业性和相对独立性,保证运政工作能依法按照自己的行业规律正常地开展。二是要完善运政工作职责,有了职责任务就清,目标就明。目前总的讲,各级运政管理部门职责上下详简不一,内容不够具体,尤其是部分市级运政管理部门职责分配过于混乱,分工过细,无章可循。这里所说的完善职责,是指在运政系统的体制理顺后,国家主管部门应在充分调查研究,广泛征求地方各级部门意见的基础上,统一修订各级运政部门的工作职责,真正做到统一、有序的管理格局,以职责来具体明确区分运政工作的范畴,统一运政工作的内容,并通过地方党政机关颁发执行。这样,各级严格按统一后的职责办事,就能保证各级运政部门把全部人员、大部分时间、主要精力用于运政执法工作。

第三,待遇标准要一致

“各尽所能,按劳分配”是社会主义市场经济的一项基本原则。实践证明,只有按照按劳分配原则办事,才能调动人们的工作热情和积极性,有利于各项工作的开展。相反,同劳不能同酬,分配过于平均,待遇标准不一,就会给运政系统工作人员带来许许多多的思想问题,思想有了问题,必然波及工作,使工作受影响。因而,生活待遇问题也是一个不可忽视,而需要认真加以解决的问题。在这方面,我认为税务系统的待遇标准值得借鉴:该系统上上下下,除了享受统一的工资标准,还严格按照工作性质、个人能力、综合考核来实行按劳分配原则,这就避免了因待遇不同而造成的上比下联的思想问题。运政系统标准的统一,应贯彻“按劳分配,多劳多得”的原则,改变目前“干多干少一个样,出工不出力,或者不出力待遇照有”的大锅饭格局。只有解决了这一问题,再加上各级党委和政府的领导,运政系统的广大干部职工致力于运政管理工作的积极性和主观能动性必定能充分地调动发挥出来。

第四,注重推进创新,强化行业管理

运政管理工作是一个发展的过程,在这个过程中科学与和谐是一个主题,也是一个关键。科学、创新应是发展的动力,和谐更是发展的目的。

在新时期,科学创新、和谐发展这两个关键词对运政执法工作的发展理念、策略、模式等方面都提出了更新、更高的要求,这就需要我们运政执法人员认真思考“做什么”、“怎么做”,才能让政府和社会满意,让广大人民群众满意。

在“十一五”规划中,已经明确把交通运输定位为运输服务业,并作为服务中优先发展的领域。道路运政管理凭借在综合运输体系中的一个管理者,已经而且必将在促进国民经济和社会发展、建设社会主义新农村和方便人民群众安全便捷出行中,占据重要领导地位,发挥主力军作用。当前要在转变观念、强化管理的同时,更要把服务工作融于其中,寓服务于管理之中,正可谓任重而道远。

作为行业的管理者和有关政策的践行者,我们应站在人民群众对运输管理工作需求的角度审视运政管理工作的管理能力和服务水平,站在行业以外的角度审视运政工作中存在的问题和应解决的措施,注重推进创新,构建和谐稳定的局面,科学地管理和发



浅谈道路运输企业安全文化建设

湖南省永州市交通局安全科 李云华

湖南省宁远县交通局

道路运输生产安全是运输企业的生命,关系到国家和人民的生命财产、社会的发展与稳定。多年来,我国各级政府和交通主要部门、道路运输企业投入了大量的人力、物力、财力,进行综合治理,取得了一定的成效。但与一些西方发达国家相比,我国的交通安全状况仍不尽人意。特别是进入本世纪以来,随着车辆保有量的加大,道路行车事故的次数、伤亡人数一年比一年多,恶性事故不断发生。据资料统计,我国的万车事故死亡率与美国相比,是美国的12.6倍,与日本相比,是日本的17.2倍。这说明我国在交通安全管理方面与发达国家相比还有相当大的差距。

当今西方发达国家,文化与经济、政治相互交融,文化的地位和作用相当突出,社会协调发展,他们不但管理水平、技术设备先进,社会文明程度也比较高,国民素质普遍较好,这是搞好交通安全的重要因素。可见,借助文化的力量,强化国民素质教育,加强道路运输企业安全文化建设,构建一种以人为本的人格化管理新机制,也许就是道路运输企业安全管理创新的新思路。

一、道路运输企业安全文化的内涵及意义

道路运输企业安全文化是企业文化的组成部分之一,企业文化建设是当代世界企业管理的重要内容。凡世界大型企业都特别注重内部企业文化建设,通过企业文化建设,形成一股凝聚力相当强大的经营理念,作为企业发展的精神支柱。尽管我国与西方资本主义国家的社会制度不同,经济体制和文化传统存在着差异,但企业文化作为一种新的管理理论和方法,80年代传入我国后,经过不断的实践和探索,企业文化之花已在我们的国土上结出了丰硕的果实。道路运输企业文化就是借助企业文化的成果,充分运用文化的导向功能,把长期的生产经营和安全管理过程中形成的具有行业特点的安全管理经验提升到物质与精神结合的境界,成为加强和改进企业安全管理的精神动力。它包括企业安全价值观念、安全生产责任感、安全道德观念,安全行为准则等,既是一种文化现象,又是企业安全管理的一种理论。

早在八、九十年代,我国道路运输企业职工对文化就情有独钟。在汽车驾驶员中,兴起一股在驾驶室悬挂毛泽东像、福字牌、忠字牌的热潮,人们按各自的喜好、信仰,把驾驶室布置得色彩斑斓,有的还给自己的驾驶室起了雅号,车前车后印上“爱我,追我,请别吻我”等字样,这反映的就是一种文化现象。作为各级交通主管部门和企业领导,对萌芽在职工中的文化现象,要站在安全生产的战略高度,深刻认识文化建设的战略意义,积极加以引导,把员工的热情和创造性引导到安全管理上来,为安全行车提供智力支持和精神动力。

在安全生产实践中,加强安全文化建设,培育企业员工普遍认同的安全价值观和安全生产理念,倡导用安全哲学辩证处理安全与生产、安全与改革、安全与经济效益的关系,用珍惜自己和他人的生命的安全生产理念指导生产经营管理,用正确的安全价值观应对突发事件,作出保护生命财产,减少损失的选择。通过创建企业安全文化达到营造良好的安全生产氛围,提高全员的安全素质,从而促进安全行车目标的实现。

二、如何加强道路运输企业安全文化建设

随着科学技术的高速发展,现代运输设备的技术性能日臻完善,高速公路的大量兴建,公路快速运输系统的初步建成,现代通讯各种监控手段日趋先进。这些对搞好行车安全固然重要,但掌握、使用、处置这些先进技术的仍是人,生产技术程度越高,人的文化素质、安全文化修养越显重要。加强企业安全文化建设已成为交通运输行业安全管理的共同追求。

1. 加强企业员工的安全教育培训。运输企业要把安全教育培训放在首位。教育培训分系统教育和自我教育两方面,系统教育方式有培训、轮训、复训、安全报告会等。自我教育方式有安全例会、安全知识竞赛、安全谈心、安全帮教等。安全教育的目的是全面提高企业员工特别是驾驶员的思想素质、文化修养、操作技术水平、心理生理素质,增强安全意识,使管理者和操作者了解事故的发生规律,掌握先进管理技术,具备妥善处置突发事件的本领。

2. 统筹兼顾,企业在扩展业务、发展生产的同时必须重视安全文化的建设。一要持之以恒。文化的熏陶功能是不能一竿见影的,企业安全文化建设要做到月有安排,季有打算,年有筹划,日积月累,企业文化才会显示其独特的功能。二要齐抓共管。党、政、工、团要根据职工不同工种、岗位、不同年龄阶段的心理特点,从各自的工作角度,设计好活动载体,围绕安全生产主题,开展富有成效的活动,如各个时期的安全竞赛、安全生产月、安全生产周活动等。三是全员动员。在企业内部建立一个以行政领导为中心,向基层辐射的安全管理网络。每个层面都要有人负责,做到人员、制度、措施、资金“四落实”。每个层面都要重视安全文化建设,积极开展各项安全活动。四要投入资金。加强安全文化建设必须舍得投入资金。安全宣传活动、安全教育培训、安全设施设备都需要大量的资金投入。

3. 加强道路运输企业安全文化建设要注重人性化管理。运输企业安全管理系统中“人”“车”和“环境”三要素,“人”是最关键、最活跃、最能动的因素,能否调动员工的积极性,是企业安全管理成败的标志。人性化管理的内容主要是处理好“三种认识”:

一是对待事故的认识上,要走出两个误区:即“事故不可避免论”和“重处罚,轻教育”的做法。事故发生后,有些人采取自我解脱的消极办法,把事故的原因归咎于客观因素,归咎于“运气不佳”。人性化的管理强调人的主观能动性,对事故的发生采取科学的态度,实事求是的精神,从血淋淋的事实中找出管理者和操作者自身存在的问题,吸取教训,掌握防止事故发生本领。在对待事故肇事者、责任人的问题上,人性化的管理强调按“四不放过”的原则进行处理,既要严肃处罚,更要注重教育。

二是对待制度的认识上,人性化的管理采取的是与时俱进的态度,奖罚并进,既要重视规章制度的约束力,又要注重各种激励手段。建立适应新时代、新环境的新规章、新制



度,使规章制度真正起约束人、管理人,促进安全生产的作用。

三是在宣传教育的认识上,人性化的管理讲究宣传形式和方式方法,抓好用好安全文化宣传阵地,如安全劝导牌、提示牌、标语牌、安全宣传栏、安全活动室等;教育方式上,广泛开展电视广播专题、安全文艺汇演、安全文艺创作、安全比赛、安全理论研讨、事故案例分析等;宣传内容上,少利用“严禁”、“不准”,多用“请你注意”等形象生动、富有人情味的词语。

党的改革开放政策,促进了经济的繁荣和发展,假日经济的萌生,知识经济的增长,劳务大量输出,人员频繁流动,使道路运输业的发展如虎添翼。但在繁荣和发展后面,也隐藏着大量的安全隐患。为防止和遏制重特大事故的发生,近些年来,国家相继出台了《安全生产法》、《道路交通安全法》、《道路运输管理条例》等法律法规。面对新形势、新环境和新变化,我们也应该适时转变安全管理机制。如果仍旧沿用原有的管理方法,沿用那些过时的、僵化的老套路,那事故的发生将如春风里的野火,扑了这头,又生那头。重视发挥文化的功能,创建道路运输企业安全文化,对预防和遏制事故的发生,改观道路运输安全局面一定会有所裨益。

农村客运持续发展的瓶颈

湖南省洞口县交通局副局长 卿立武

湖南省洞口县位于雪峰山东麓,全县总面积 2200 平方公里,有 22 个乡镇、565 个行政村,总人口约 80 万人。全县现有通车里程 1548 公里,其中等级公路 693 公里,等外公路 855 公里(含村林道、乡村道、简易公路、机耕道等),已通达 431 个行政村。截至 2002 年底,全县开通农村客运班车线路 29 条,拥有营运客车 373 辆,农村客运班线覆盖了 22 个乡镇、304 个行政村,县到乡镇通班车率为 100%,县到行政村的通班车率为 54%。

自 2003 年交通部实施通达、通畅工程以来,洞口县的农村公路里程增多。2003 年至 2005 年,农民积极投工,交通主管部门积极投资,新建公路 17 条 58.5 公里,新增公路通达村 21 个。但在此期间,全县未开通新的农村客运班线,行政村的通班率没有提高。农村道路客运向纵深发展步履艰难,停滞不前。

一、制约农村客运纵深发展的因素

近几年来,居住在乡村公路沿线的村民盼望通班车的呼声越来越高,每年都有两三件县乡人大代表、政协委员提案要求政府解决通班车问题。农村客运纵深发展主要受到两方面因素制约:一是农村公路状况较差,二是农村客运市场混乱。

农村公路方面:一是公路等级低、坡陡、弯急、路面窄,无安全标志设施,危险路段多,行车安全没有保障。2003 年,洞口县发生了一起惨痛的交通事故。桐山乡鸡禾村民贺家祝非法驾驶一辆客车在桐山鸡禾村至山门镇的村道上载客营运,当车行至原竹组的急弯陡坡时,翻入 21 米深的河滩上,造成 6 人死亡,13 人受伤。这个教训是惨痛的。安全重于泰山,发展农村客运必须把人民群众生命财产安全放在第一位。二是乡村公路缺乏规范的管养制度。修路时热热闹闹,路修好后,管养工作跟不上。多数公路是头年修,两年坏,三年垮,四年面目全非,造成农村客运行车难。三是缺乏可操作的政策依据。到目前还没有哪一部法规、规章对客运班车的通行道路条件作出具体明文规定。由于缺乏法律依据,运管机构不敢审批线路牌。以竹市镇至石江镇的江洲村道为例,路基达四级,路面平整度较好,沿线村民强烈要求开通班车,但由于没有公路部门的技术等级鉴定,运管所没有审批客运班车。

农村客运市场方面:边远农村乡到乡、乡到村的道路运输,主要依靠沿线村民购买的农用车、拖拉机、报废车。这些车辆技术性能差,驾驶员素质低,经营成本低,合法经营者无法与之竞争。而执法部门对乡村线路管理又显得鞭长莫及,市场监管不力。

二、积极稳妥开通农村客运班线

推进农村道路客运纵深发展,促进农村经济建设任务艰巨,责任重大。县交通局、县委、政府对此十分重视。分管工交的副县长罗美光同志亲自参与,县政府牵头组织,由交通、发改、公安、交警、安监、监察、乡镇政府等单位参加,召开协调会,把部门行为变成政府





行为,率先以竹市至石江江洲、木瓜至民群两条村级公路为试点发展农村客运。坚持镇村组织申请是发展农村客运的必要前提。洞口县农村客运发展的体会是哪一条路沿线村民要求开通班车呼声高,哪一条线的客运市场潜力就大。按市场供求配置客运资源,可以避免行政机关主观的盲目性。竹市镇至石江镇江洲村,全程7公里。这是一条以村民自发投工投劳为主修建的乡村道。沿线共7个行政村,居住人口有五六千人,沿线村民组织及老干部多次跑县政府、交通主管部门要求开通班车。因此,我们在发展农村客运班车中首选此条村级公路作为试点线路。

坚持公路技术部门鉴定验收,是发展农村客运的必要条件。乡村道路主要是沿线村民投工投劳修建,缺乏严格的技术指导,公路选线差,桥涵荷载低,安全设施不完善。因此,我们从实际出发,在缺乏通行客运班车的道路条件数据的情况下,根据镇村组织申请,交通局组织地方公路管理站技术人员对村级公路进行鉴定,参照四级路的标准予以检验。凡符合基本要求的乡村道路,经县政府认可,则列入发展农村班车线路的计划。

坚持综合整治,营造农村客运向纵深发展的环境。乡镇政府牵头,组织公安交警、运管、农机、安监、监察等单位配合,逐线彻底整治,取缔农用车、拖拉机、报废车非法载客,为合法经营保驾护航。

坚持根据市场需要配置资源,是发展农村客运的最佳途径。《道路运输条例》第十二条规定:“县级以上道路运输管理机构在审查客运申请时,应当考虑客运市场的供求状况,普遍服务和方便群众等因素。”第十三条规定:“县级以上道路运输管理机构应当定期公布客运市场供求状况。”县交通部门对政府列入农村客运发展计划的线路,进行实地调查,根据乡村公路里程、村民自然院落、人口总量、道路状况制定运力投放规模,运力结构、经营条件,如期向社会发布乡村道路客运市场供求状况信息。如木瓜至民群村道是一条长6公里,宽3.5米水泥路,沿线4个行政村,居住人口五六千人。我们据此计划投入4辆15座以下的小型客车,目前已有4位村民递交了客运申请报告。

坚持加强安全监管,是农村客运纵深发展的关键。农村客运发展最大的风险是交通事故。县政府按照“政府领导,经营者负责,行业监督”的原则,将安全责任分成三类,明确责任制和责任追究制。一是乡村道路的安全隐患排查和安全设施的设置,由乡镇村负责,公路技术部门负责定期技术指导。二是客运车辆实行民警户籍化管理,加强车辆动态监管,强化车辆第三者责任险和承运人员责任险管理。三是运管机构认真履行“三把关一监督”职责,实行投放车辆标准化、从业人员资格化、经营行为规范化,让农民兄弟坐上“放心车”。

浅谈如何加强基层运管队伍思想政治工作

湖南省衡山县交通运输管理所所长 王岳新

改革开放以来,特别是我国加入 WTO 后,中国道路运输与世界接轨,道路运输业飞速发展,竞争日益强烈,为我们基层运管部门提出了新的课题。随着道路运输市场结构调整深入,运营方式的多元化,运输体制改革不断深化,对运管工作的要求也越来越高。面对新的机遇与挑战,面对新时期运政工作的复杂性、多变性和不确定性,基层运管工作人员思想受到了巨大的冲击。新形势下如何加强基层运管队伍思想政治工作成为当务之急。

一、深入剖析,找准基层运管队伍思想政治工作的切入点

当前基层运管队伍在社会经济纷繁复杂,以及社会生活方式、组织形式多样化的情况下,岗位、工资、奖金、福利的不均衡等问题,这些“多样化”及“问题”的存在迅速反映在新的思想意识上,使新的思想政治工作面临着严峻的挑战。

1. 基层运管队伍职业道德素养偏低,文化及专业知识欠缺。在目前的运管队伍中,大学本科以上高学历人才明显偏少,熟悉和掌握运输经济、法律法规等有关专业知识的人员较少,造成在执法过程中许多程序不规范,工作效率不高,没有创新精神等问题。有的运管人员宗旨观念淡薄,职业责任心差,在工作中不挑担、不办事,遇到问题互相推诿,敷衍塞责,有的利用履行国家行政管理职能,乱摊派、乱收费、乱罚款,在执法工作中徇私舞弊,刁难经营者。部分单位存在官僚主义、形式主义,“门难进、脸难看、事难办”的现象依然存在。这些问题制约和影响了运输事业的发展,也损害了运管队伍的形象。

2. 运管工作人员的人生观、价值观在发生变化,思想呈多元化。随着运管机构改革不断深入,体制、机制的转变,分配方式的多元化,不同价值观念和道德观念相互碰撞,对基层运管队伍的思想观念和价值取向产生了深刻影响,特别是对经济社会经济收入的反差,干部职工心理不平衡,再加上一些现实问题不能解决,此外,还有工作压力较大,群众不理解,政治待遇较低等因素。很多基层干部职工对信念与实惠,奉献和索取,竞争与合作,原则与市场经济原则等问题认识模糊,是非不清,拜金主义、享乐主义、极端个人主义思想滋长蔓延,造成荣辱观缺乏,是非、善恶、美丑不分。

3. 少数干部职工对开展思想政治工作认识不足。往往即使重视,也是表现在口头上重视,行动上并不重视,一味强调抓工作,而轻视思想政治工作,没有认识到思想政治工作在促进工作和发展中所起的激励保障作用。以致不少基层运管部门没有专门机构,没有配备专门的政工人员,仅靠办公室和工会挂职人员撑撑门面,有的基层认为思想政治工作可有可无,以行政手段代替思想政治工作,工作不深入,不细致,粗线条,简单化,对思想政治工作缺乏持久以恒的韧劲,工作信心不足,有的只注重机关教育,面对一线站点执法人员教育不够,不深入基层调查研究,掌握思想动态,仅局限于开会布置或重大活动提提要



求而已。

二、求真务实,选好着力点,加强基层运管队伍思想政治教育

鉴于基层运管队伍思想政治水平的现状,加强运管队伍思想政治教育工作刻不容缓,势在必行。当然也不必为此忧心忡忡,这是社会转型时期在一定时期内长期存在必然矛盾。只要牢牢抓住思想政治工作这根弦,一切矛盾都会迎刃而解,新形势下的思想政治工作,务必着眼实际,抓住中心,把握关键点,做到“一个中心,两个加强”。

1. 以深入开展理想信念为中心,树立正确人生目标。思想政治工作的根本目的,是解决人们现实生活的各种思想认识问题,最大限度地把人心凝聚起来。而人的思想永远处在一个不为变化状态中,必须经常性地用正确的思想来教育引导,面对理想和信念的丧失,一是要大力加强马克思主义的宣传教育,坚持不懈用邓小平理论、“三个代表”重要思想武装、教育干部职工。引导职工学习科学知识,掌握科学理论,科学思想和科学方法,树立正确的理解和信念;二是大力加强大局意识,主人翁意识培养,我们的事业是社会主义事业组成部分,我们只有投身于建设中国特色社会主义的伟大实践中,才能实现人生的价值,才能成就事业,只有称职工作,为祖国繁荣昌盛添砖加瓦,为人民群众的根本利益贡献自己的力量。

2. 加强形势政策教育,积极引导职工解放思想。首先,要引导职工以社会主义科学发展看待事物。人的思想从来就不是一成不变的,总是随着社会环境的变化而变化。在各种社会环境中,大家在对新的理论、新的价值观念等方面的选择上也处在一种或不辨良莠,全盘否定,或虽持疑虑,又不置可否的状态,急需用科学理论加以引导。因此,我们要用社会主义科学发展观将干部职工的思想补充、丰富,使其不断发展,而将其思想中消极颓废的方面控制在萌芽状态。其次,要向广大运管职工宣传以落实科学发展观为目标,引导干部职工认清形势,把握大局,明确任务,振奋精神,为实现“十一五”计划而共同努力。再次,要特别注意做好行业体制改革、社会保障体制改革以及税费体制改革与运管职工切身利益密切相关的重大改革的宣传教育工作,积极引导职工解放思想、转变观念,提高对压力和困难的承受能力,正确对待思想中出现的问题。

3. 加强社会公德、职业道德、家庭美德教育,提倡奉献精神。为人民服务,是我们工作的核心,思想政治工作要不断加强社会公德、职业道德、家庭美德教育,要提倡奉献精神。要以《交通职工道德规范》、《交通行业文明公约》、《交通行政执法职业道德基本规范》为教师,加强职工岗位教育培训,使广大干部职工提高职业道德,加强职业纪律,端正职业作风,遵守职业规范,提高职业道德素质。要以开展“八荣八耻”教育活动为载体,以构建和谐社会的标准,不断强化基层运管队伍教育培训,教育引导职工树立全心全意为人民服务的社会主义道德观念,服务人民、奉献社会、爱岗敬业、诚实守信,安全生产、文明服务,提高行业文明程度。要加强社会主义荣辱观教育,引导职工正确处理权利与义务,眼前与长远、局部与整体、个人与国家、集体的关系,多做化解矛盾、统一思想、凝聚人心的工作,要加强素质教育,按照“讲学习、讲政治、讲正气”的要求,切实抓好干部职工的素质建设,帮助教育干部职工树立正确的世界观、人生观、价值观,坚定全心全意为人民服务的宗旨,增强事业心、责任心。

三、开拓创新,把握关键点,加强思想政治工作的领导

胡锦涛总书记指出:“思想政治工作说到底做人的工作。”针对基层运管队伍中种种思想动态,要做好现阶段思想工作,最重要的是坚持以人为本的理念。因为人是生产力各种要素中最活跃、最积极、最具决定性的力量。要对工作方法进行创新和改进,增强时代感,加强针对性和实效性。只有这样,才能使思想政治工作充满生机与活力,才能充分发挥思想政治工作不可替代的作用。

1. 抓好领导干部队伍建设,增强领导干部的向心力。领导干部重视、贴近群众,做出表率是思想工作的有效办法,一个集体、一个单位有没有凝聚力,有没有使命感,有没有工作热情,有没有务实,关键在于领导,领导干部是开展工作的领头雁。工作中,一个领导要带头抓思想政治工作,不管是分管业务,还是分管党务政工的,在实际工作中都应牢记思想政治工作使命,把思想政治工作渗透到各项工作中,形成齐抓共管的局面。二是要领导以身作则,率先垂范,以良好的人格力量潜移默化影响和感召职工。因此,思想政治工作首先要从领导做起,充满激情,端正态度,以高度的使命感、责任感细致做好深入基层,调查研究,带头学习,勤政廉政,踏实工作。三是党政齐抓共管,充分发挥党支部战斗堡垒作用和党员先锋模范作用,把思想政治工作贯穿整个工作的始终。上下、基层签订文明创建责任状,建立党员责任区,把一些思想政治觉悟高、党性原则强,工作业务素质好的同志放在工作最薄弱的地方,充分发挥党员干部的表率作用。

2. 加强基层政工队伍培养,提高政工干部的战斗力。思想政治工作,涉及到工作的方方面面,加强政工队伍建设,建立一支高素质的政工干部队伍,是抓好思想政治工作的关键。因此,我们一是要充实力量,建立政工组织体系。基层运管应充实政治思想工作队伍,把思想理论水平高、业务能力强、工作经验丰富的优秀干部及时充实到思想政治工作岗位上,并保持政工队伍的相对稳定。同时,建立政工岗位责任制,明确岗位职责和工作任务。从而使政治思想工作有人做,政工干部有事做。二是要强化力量,提高政工队伍素质。运管的改革与发展,将为政工队伍发挥作用,施展才华提供广阔的空间和舞台,同时也对政工队伍的理论素养、知识水平、业务本领和工作能力提出了更高的要求。对此,要按照政治强、业务精、纪律严、作风正的要求,大力加强政工队伍的自身建设,着力提高政工队伍的学习、工作和创新能力。通过学习能力的培养,为政工队伍做好工作打牢坚实的知识根底;通过工作能力的培养,引导政工干部结合中心工作解决队伍中思想问题推动改革与发展;通过创新能力的培养,引导政工干部敢于在挑战中创新发展,在实践中打开局面。同时,政工干部要严以律己,对自己高标准,严要求,在学习上做榜样、在工作中争先进,甘于奉献,乐于吃苦,把自己作为一面镜子,作为一面旗帜,敢于要求员工向自己看齐。三要发挥力量,求真务实完成任务。政工干部首先要做到超前思维。基层运管思想政治工作往往处于一种滞后于教育对象的思想变化的被动局面,特别是在改革与发展过程中,干部职工思想波动较大,少数人员甚至可能出现追逐利益而放弃原则的念头,不稳定因素增加,这就要求政工干部的思维过程先于思维对象的变化,要能对思维对象的未来走势作出预测,只有准确地掌握了教育思想走势,才能减少工作的盲目性和被动性,争取工作的有效性和主动性。

3. 建立和健全制度和机制,建立强有力的保障体系。制度是行动的指南,把思想政