

提升基层治理效能

来源:中国组织人事报

党的十九届四中全会提出,到新中国成立一百周年时,全面实现国家治理体系和治理能力现代化。组织部门要深刻把握中国共产党的领导是中国特色社会主义的最本质特征和最大优势,把党的领导落实到地区治理各领域各方面各环节,不断把党的领导优势转化为地区治理效能。

站稳政治立场,不断健全完善党的领导制度。党的领导制度是我国的

根本领导制度,我们要时刻保持清醒、站稳政治立场,从组织上、政策上、制度上落实和保证党对一切工作的领导。要制定加强党的政治建设的工作方案,健全党领导各项事业的具体制度,探索“一方隶属、多重服务、区域共享”的非公企业和社会组织党建工作机制,强化党组织在基层治理中的领导核心作用。加强干部政治素质考察,制定党政领导班子建设规划纲要的实施办法,健全优秀年轻干部选育

管用全链条机制,完善从严管理监督干部制度体系,运用信息化手段科学有效管理使用干部。深化中关村人才特区建设,不断创新人才培养、评价、激励和使用机制,实现增人数和得人心的统一。

强化宗旨观念,构建党建引领基层治理的长效机制。基层是一切工作的落脚点,社会治理重点在基层,难点也在基层。要坚持以人民为中心,树

立向下一层的理念,围绕“七有”“五性”需求,健全党组织领导的自治、法治、德治相结合的城乡基层治理体系。持续深化“吹哨报到”改革,落实“接诉即办”机制,用好“12345”热线通报结果激励干部担当作为,实现未诉先办、主动治理。深化党建引领物业和业委会参与社会治理试点,扩大试点范围,创新治理模式,引入“创新合伙人”理念,组建“红色物业志愿者服务队”,主动引导多方力量参与社会治

理。健全联系群众机制,持续开展“千百十·我在基层”活动,落实“双联系”“双报到”及党建联系点制度,推动党员干部到一线解决问题。

树牢制度意识,提高党员干部的制度执行力。制度的生命力在于执行。目前,阻碍基层治理水平提高的一个重要因素就是党员干部制度意识不牢、执行力不强。要把提高制度执行力作为新时代党员干部队伍建设的重大任

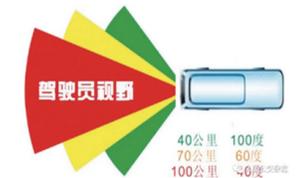
务。制定落实干部教育培训规划实施办法,坚持重大政治理论轮训制度,把依法行政、综合执法等纳入培训课程体系,提高领导干部的法治精神、制度意识。深化海淀党支部书记学院建设,健全区委党校基层分校体系,实施“四大工程”,提升党建队伍的治理能力。实施“薪火共燃”计划,面向党政人才、海英人才、企业家、创业家等重点群体,开展党情国情民情研修,引导人才为提高区域治理水平贡献智慧。

浅谈公交车预见性驾驶与安全节能驾驶

来源:人民公交

公交车驾驶由于频繁起步、加速、减速、停车等问题,油门、转速及车速的控制是节能的核心技术。本文从观察、判断、速度、措施四个方面概括介绍了预见性驾驶,并从预见性驾驶与节能驾驶中找到一个既安全又节能的最佳结合点。

预见性驾驶是指车辆在行驶中,驾驶员通过观察对可能发生的道路交通情况作出预先判断,并采取减速、制动、停车等相应的安全预防措施。



预见性驾驶受时间、地点、速度、装载、措施、天气、判断、环境、机件、心理等因素的影响,对于驾驶员来说,做好预见性驾驶的四个方面就是观察、判断、速度和措施,同

时,预见性驾驶也是公交车安全节能的最大法宝。

观察

预见性驾驶要求驾驶员要提前观察、提前判断、提前采取措施。措施有减速滑行、制动、停车和转向等。如何做到有效观察呢?在车辆行驶中会遇到包括车辆、行人、红灯、车站、转弯、斑马线、上坡、撒漏物、坑洼、施工围栏等阻挡车辆前进的障碍,这就要求驾驶员在行车中要集中精力注意观察这些障碍物是运动或是静止状态,并及时根据障碍物做出判断。

判断

判断就是对车辆的两项安全系数(时间和距离)进行判断,和其他车辆有无碰撞和交叉的可能,提前设计下三秒或下一作业时间段的安全操作方法。三秒间距是比较科学合理又简单实用的技巧,开车应该养成保持三秒间距的安全习惯。

与前车留出足够的安全距离,与

周围车辆和行人留出安全侧距。驾驶员看到前方障碍采取制动措施,在法定速度条件下车辆停止所需的最短时间为2.5秒,即:反应时间T1=0.65秒,制动时间T2=0.35秒,抱死时间T3=0.5秒,停车时间T4=1秒。安全有效的制动措施就是提前控制车辆T1和T2,所以通常确定安全驾驶的最小安全区为4秒,需要的最大安全识别区为100米。通过测算,保持一定速度(10、20、30、40、50、60公里/小时)时与前车分别保持12米、24米、32米、44米、56米、68米的安全距离(一定速度4秒时间行驶的距离),依次类推。安全车距在数字上基本等于车速。

车速	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1"	3	6	9	11	14	17	19	22	25	28
2"	6	12	18	22	28	34	38	44	50	56
3"	9	18	27	33	42	51	57	66	75	84
4"	12	24	36	44	56	68	76	88	100	112
5"	15	30	45	56	70	85	95	110	125	140
6"	18	36	54	66	84	102	114	132	150	168
7"	21	42	63	77	96	117	130	150	170	190
8"	24	48	72	88	110	132	146	170	200	224
9"	27	54	81	99	123	150	166	195	225	252
10"	30	60	90	110	140	170	190	220	250	280

侧向距离是车辆行驶中与运动体、

静止物的侧向安全距离。根据车速,一般来说,时速在40~60公里时,与同向行驶的车辆侧向最小安全距离为1~1.4米,与异向行驶的车辆侧向最小安全距离为1.2~1.5米,与人行道的间距应为0.5~0.8米。时速在30公里时,车辆的侧向最小安全距离为0.75米,与人行道的间距应为0.6米为宜。

公交车在行驶中,除了安全,还要想到省油,驾驶员要有心平气和、不急不躁、不抢不抢的良好心态。

速度

公交车运行中速度过快是常见的不安全驾驶行为,控制好车速是抓好行车安全的关键所在,也是节能驾驶的技巧。

有的驾驶员觉得40、50、60公里/小时的速度慢,没什么区别,那就大错特错了,当40公里/小时和60公里/小时的时速撞到人时,产生的后果完全不同。根据实验表明,当被40公里/小时的车速撞击时,会受重伤,如关节部位撞碎等;而当被60公里/小时的车速撞击时,受到的撞击伤害可不只是骨折,严重的甚至会死亡。

实验表明,汽车速度越快,人的反应时间越短,视野越小。时速40公里时,视野为100度;当时速70公里时,视野为60度;当时速100公里时,视野为40度。(视野角度:是指汽车在道路上行驶时驾驶员目视前方左右两侧视线所构成的夹角。其值与车速有关,车速愈高,视角愈小,视界亦愈狭直,产生的视觉盲区也就越大。)

车速越快,碰撞能量越大,车速增为2倍,碰撞能量增为4倍。如果与行人发生碰撞,当时速为20公里时,行人死亡率为10%;时速为40公里,行人死亡率为40%;时速为50公里,行人死亡率为60%;而时速达到100公里时,行人死亡率则为100%。

冲击力(冲量) $F=mv$, m 为质量,单位为 kg , v 为速度,单位为 m/s ,即冲击力与速度成正比(还与质量和时间有关)。

在公交车运行线路中站点与站点的距离设置一般在500米左右或更多一些,车辆从起步、加速、滑行到停车,不用了很高的速度,行车速度一般控制在25~40公里/小时,最高

45公里/小时。那么,如何起步加油呢?反映在在油门上,CNG、LNG、混合动力、柴油车控制在800~1200转/分,最高1300转/分;电车电流控制在50~70A,爬坡时电流控制在90~100A。

措施

行车中采取的安全预防措施有减速滑行、制动、停车和转向等。

减速滑行就是充分利用车辆动能和势能,在下坡路段利用车辆的动能和势能滑行,电车利用电制动回收多余的能量,从而达到节能。

起步与加速是两大高耗能工况。起步与停车:减少停车就可以减少起步。加速与制动:减少制动就可以减少加速。

只有真正做到预见性驾驶,掌握安全驾驶、安全节能的方法和技巧,做到行车三稳即起步稳、行车稳、停车稳,才能尽可能减少不必要的停车和制动,实现安全节能驾驶。

城市公交企业转型发展路径研究

来源:人民公交

在没有轨道交通的我国大多数城市,城市公交企业承担着城市居民交通出行的刚需保障,是市民机动化出行的主要交通方式。

按照国务院国资委关于国有企业功能划分标准和定义,城市公交企业一般都被各地方政府划分为公益性企业。公交企业之所以被定义和划分为公益性企业,笔者认为主要有三方面因素:

一是承担着政府对特殊人群的公共交通公益和福利,如对老年人、残疾人、军人(现役和退伍)等的优惠和半价乘车;

二是执行低票价制,即公交所有运营执行的都是市场化成本,而票价却执行的是政府计划性定价,存在很大的收支倒挂问题;

三是城市公交承载着拉动城市各区域协调平衡发展、节能减排、缓解交通拥堵等巨大的经济社会任务。

现阶段不同地域补贴的基本形式
基于城市公交企业公益性功能和投入大、运营成本高、收益少的行业特点,各地方政府对公交企业都采取财政补助方式,但各地补助方式、补助多少却不尽一致,大致有以下几种方式。

第一种是投入+补助方式:公交企业所需的车辆装备、站场设施等由政府财政投入,在此基础上,每年财政再预算一笔资金用于企业运营补助。

第二种是成本规制方式:这种方法简单讲就是,每年核定公交企业成本和收入,差额部分由公共财政予以补贴。第三种方式是包干制:即政府每

年给予公交企业定额补助资金,企业统筹用于生产经营。

根据调查情况看,一般在一线城市、东部和经济较发达的沿海地区,大多采用第一种和第二种补助方式。而对于大多数经济欠发达的中西部城市,则更多采用的是第三种模式,事实上,第三种模式所补助的资金往往是很少的,大部分中西部公交企业都存在严重政策性亏损和巨大的运营资金缺口。面对政府补助不足,企业又要保持正常运行以确保民生的艰难处境,传统公交企业转型发展就成了必须、紧迫而关键的课题。

我国大部分中西部城市公交企业普遍存在投资能力弱、要素保证差、投资渠道窄等特点,因此公交企业在选择转型发展路径上就更加需要认真考量。

遵义市内并列式公交站
深化改革,办好主营业务

毋庸置疑,公交企业主营业务就是公共交通运营。前面提及,由于行业的特殊性,造成投入大、成本高、收益少,如果依然按照传统和粗放的管理运营模式,即便有政府公共财政补贴,也是难以长久为继的。因此必须推动管理和运营改革。怎么改?笔者认为就是按照中央提出的供给侧结构性改革要求和思路方法进行。

一、改革公交传统运营方式
公交企业是公共交通服务产品的提供商,在其提供的产品中,有优质高效的,也有低质低效的。改革的思路方法就是:充分运用大数据、互联网技术和“四在工作法”(在场上、在点上、

在车上、在线上),精准掌握乘客流向、流量、流时、流距,精准配置车辆数量、精准安排班次密度,精准线路规划布局(简称“四精准”),创新保障和服务模式,通过不断的优化要素配置,在确保公众公交出行保障的前提下,尽量减少无效和低效运营活动。

这样一方面可切实实现降本增效的目标,同时可促进企业技术进步和传统管理的转型升级,还能够最大限度减少对道路、能源等公共资源的占用,实现企业的可持续和行业与社会的协调发展。以遵义公交为例,据统计,遵义公交自实施供给侧结构性改革以来,每年减少低效无效运营近800万公里,节约直接成本近3000万元。

二、加大车辆能源结构调整
公交企业三大成本分别是人工工资、燃料消耗、装备投入。燃料成本居第二位,也是可变动最大的成本项目,因此,要切实降低运营成本,就必须抓住这个关键。

随着国家新能源汽车应用政策和技术的推广,公交企业应紧紧抓住政策窗口期,大力推广应用新能源公交车,用新能源公交车更替传统燃油车,使过去使用每升6~7元的燃油变为使用每度1元左右的电能,这样不但能大幅降低燃料成本费用,同时还可以有效实现节能减排的目的。遵义公交自2015年使用首批新能源公交车至今,新能源公交车占比已达50%,每年节约燃料费用达1000万元。

三、加快和优化设施建设和布局
公交车辆因夜间停放、能源充装等

原因,必然产生空驶里程。因此,加快场站建设,优化场站规划布局对减少空驶里程意义很大。一方面是运用建设“综合保障基地”的思路加快公交站建设,使所有的后勤保障工作在一个基地内完成;另一方面是优化基地布局和强化运输组织,实现公交车“就近”停放保障。从而切实降低成本,提高效率。

加快发展,实现多元经营
根据调查,无论政府对公交企业实行哪一种补贴方式(如公交企业只简单依赖政府补贴),都不能完全解决公交企业因政策性造成的亏损,更不能使企业像正常企业一样有盈利和再生产能力,这是违背企业理论的(美国经济学家科斯提出的)。要使公交企业真正摆脱靠补贴的输血式生存,走“一业为主,多元发展”,实现“一主多辅,主优辅强”应是可行的战略路径和选择。

一、充分依托资源优势,做大企业实力

据了解,各地公交企业或多或少都具有一些以土地为代表的较好的存量资源,而这些优质资源因各种主客观原因,大多并未发挥或很好发挥应有价值。

公交企业可因地制宜,认真研究市场,发挥自身优势,按照“两有两能”(有现金流、有利润,能保值增值、能安置分流人员)思路,投资一批投资小、见效快的经营性项目,增强企业经济活力和实力。在策划研究投资项目时,除充分研究好市场外,还需认真考量和分析企业在资金、技术、劳动力

和管理能力等要素的支撑能力。

二、充分依托行业优势,延伸产业链条

按照行业划分,公交既属于道路运输行业,又带有市政行业特点。无论是道路运输行业,还是市政设施行业,都有丰富宽泛的产业链条和产业基础。除行业外,公交企业自身作为兼具生产和经营活动的经济实体,本身就具有较长的上下游产业链条。公交企业可根据自身实际,积极投入到行业和企业上游产业链条的分工协作中,从而拓宽企业经营领域,获取更多产业分工带来的利润。

国内很多优秀公交企业有的投资汽车装备制造,有的投资城市建设开发,有的投资道路运输全领域,有的涉足能源投资开发利用,总之无一不在这方面做得都很成功。

遵义公交集团众道公司(5S店)

三、充分依托政治优势,增强造血功能

公交企业的公益性质,既给企业经营带来盈利的约束,但也给企业带来较好的政治优势。改革开放特别是党的十八大以来,随着我国经济实力的不断增强,持续加大民生投入,已成为各级党委政府的执政理念和法定责任。

公交企业应充分发挥国有和公益这两个政治优势,主动协调政府和有关部门,积极抢抓发展机遇,抢占土地、特许经营权等为代表的优质资源,培育投资有市场前景、成长性好、竞争能力强的经营性项目,从而不断

壮大资产总量,增强企业盈利能力和造血功能,使企业靠输血式生存转型为造血式发展,摆脱对公共财政的过度依赖,回归企业本质。

遵义公交集团与中石化合资的能源站

加强党建,提高治理能力
实践证明,再好的策略、思路、方法,如没有强有力的落实和执行,最终都是务于虚声。全国大多数公交企业普遍存在职工人数多、文化及年龄结构性问题突出,因此,必须强化企业党的建设和文化建设。

首先以党建为纲,实现党建强企。根据习近平总书记2016年10月在全国国有企业党建工作会议上的重要讲话精神,遵义公交按照“三四五”(确保“三个到位”,坚持“四个始终”,做到“五个跟着走”)的工作思路和要求,充分发挥国企党组织的“两个核心”作用和“把方向、管大局、保落实”的职责,加强党对国企的领导,实现“党建强企”目标。

其次应注重文化建设,实现文化兴企。公交企业因自身行业特点,或多或少有一些固有标签,其中就有文化素质不是很高的标签。而事实上,全国几百万公交员工披星戴月无私奉献,吃苦耐劳服务社会,为经济社会发展民生保障做出了巨大贡献,其中有无数中华传统美德和优秀文化的活生体现,应该认真挖掘总结宣传。通过这些典型感人事迹,树立和倡导社会主义核心价值观,实现公交乃至全社会“文化兴企”“文化兴邦”“文化兴国”。