

为“十四五”蓝图提供坚强的组织保证

来源:中国组织人事报

党的十九届五中全会审议通过的“十四五”规划和二〇三五年远景目标建议,擘画了我国未来五年乃至更长时期的宏伟蓝图,是夺取全面建设社会主义现代化国家新胜利的纲领性文件。党的组织路线是为党的政治路线服务的。组织部门要带头学习贯彻党的十九屆五中全会精神,准确把握新发展阶段、新发展理念、新发展格局对组织工作提出的新要求,更加有力有效地贯彻新时代党的组织路线,充分发挥党的组织优势、组织功能、组织力量,为实现“十四五”宏伟蓝图、推动天津高质量发展提供坚强组织保证。

坚持把加强党的全面领导作为首要任务,推动各级党组织和党员干部坚决做到“两个维护”。“十四五”时期,我国经济社会发展面临复杂形势和艰巨任务,越是这样,越要保持坚强政治定力和正确前进方向,越要坚持和加强党的全面领导。必须紧紧围绕坚持和加强党的全面领导这一根本目的,一切工作都要朝着这个方向去推进。以党的创新理论立根铸魂。坚持把学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想作为首要、主课和必修课,把党的十九届五中全会精神作为各级党委(党组)理论学习的重点内容,纳

入各级党校(行政学院)、干部学院教育培训必修课,分类分级开展党的十九届五中全会精神教育培训,推动党员干部原原本本学、全面系统学,确保学出使命、学出责任、学出干劲。紧紧围绕党的十九届五中全会提出的重大战略任务,精准开展专业化能力培训,着力提高贯彻新发展理念、构建新发展格局的能力,提高斗争本领和解决实际问题的能力。以“两个维护”统领导航。坚持把“两个维护”作为“国之大者”之首,作为党的建设和组织工作之首,认真落实市委《关于进一步做好学习贯彻习近平总书记重要指示批示贯彻落实工作的若干规定》等文件,强化党内政治要件执行力,确保习近平总书记重要指示批示精神和党中央决策部署不折不扣贯彻落实。以巡视整改激浊扬清。最近,中央巡视组正对天津开展常规巡视,这是党中央、习近平总书记对天津工作的高度重视和亲切关怀,是对我们落实“两个维护”情况的监督检验。要把巡视整改与学习贯彻党的十九届五中全会精神结合起来,自觉诚恳接受监督,认真反思整改问题,推动广大党员干部在做到“两个维护”上重行重效,在贯彻落实党中央决策部署上到底到位。

坚持以正确用人导向引领干事创业

业导向,着力锻造适应新时代发展要求的高素质干部队伍。把蓝图变成现实,将愿景化为实景,关键是要把各级领导班子和干部队伍建设好、建设强。要以明年地区和乡镇领导班子换届为契机,大力培养选拔政治过硬、具备领导现代化建设能力的高素质干部,推动正确用人导向更加鲜明、干事创业导向更加突出。突出政治首关导向。坚持把政治关作为首关、定性之关,把能否做到“两个维护”作为衡量干部的核心标准,认真落实领导干部政治素质考察办法,坚持组织工作情况半月报等制度,首关不过、余关莫论,坚决把政治上的“两面人”挡在门外。突出事业为上导向。坚持从推动高质量发展的“需求侧”着眼,从干部培养选拔使用的“供给侧”发力,为事业选、为事业用,及时把那些愿干事、真干事、干成事的干部发现、任用起来。深化国有企业选人用人制度改革,抓好市管企业领导人员管理规定等制度文件落实,扎实实施《天津市国企改革三年行动方案(2020—2022)》,激发国有企业领导人员队伍活力。突出实干担当导向。坚持以作为论英雄,注重在实践的赛马场上相马选马,大力选拔使用敢于坚决斗争、勇于改革创新、善于攻坚克难的“猛将”“闯将”“干将”。充分发挥高质量

发展考核“指挥棒”作用,深入开展新动能引育、疫情常态化防控等重点工作任务专项考核,激励广大党员干部在推动高质量发展中扛重活、打硬仗。突出能上能下导向。加大调整不适宜担任现职干部力度,对甘于当“太平官”“南郭官”“撞钟官”的干部坚决“下”,推动形成能者上、优者奖、庸者下、劣者汰的正确导向。近期市委对20名不担当时代赋予的责任、因慢而落伍的市管干部“不等了”,作出改任下级公务员、调整岗位等组织处理,在干部群众中引起强烈反响。

坚持以组织体系建设为重点,着力打造贯彻落实党中央决策部署的坚强战斗堡垒。严密的组织体系,是马克思主义政党的优势所在、力量所在,也是推动党的十九届五中全会各项决策部署落地生根的关键所在。实施“十四五”重大战略部署,必须织密建强党的组织体系,确保党的全面领导“一根钢钎”插到底。抓实带头人队伍建设。深入总结运用2018年换届工作经验,认真做好明年村(社区)“两委”换届工作,切实把“能干的好人”找出来、选上来、用起来,努力实现高质量的“一肩挑”。依托天津市党支部书记学院,全员轮训村(社区)党组织书记,激励他们团结带领党员群众撸起

袖子加油干。抓实有效覆盖。以“两新”组织为重点,创新“支部建在连上”的方式,强化园区引领带动作用,网格化推进商务楼宇、商圈市场党组织建设,加强互联网企业、快递物流行业等新兴业态党组织党建工作,不断扩大党在新兴领域的号召力和凝聚力。抓实基层治理。认真落实党的十九届五中全会关于推进社会治理现代化的新要求,坚持“战区制、主官上、权下放”,扎实推进党建引领基层治理体制机制创新,充分发挥基层党组织在基层治理中的领导作用,抓紧补齐短板,不断提升基层治理效能。抓实作用发挥。充分发挥基层党组织在重大任务落实中的战斗堡垒作用,找准贯彻落实党的十九届五中全会精神的切入点和着力点,把党建工作融入“六稳六保”、国企改革、乡村振兴等重大任务,融入本部门本单位主责主业,实现党建工作与中心工作互促共进,以高质量党建引领推动高质量发展。

坚持把创新摆在发展全局的核心地位,着力激发各类人才创新创造活力。党的十九届五中全会把“创新”放在首位来强调,提出深入实施科教兴国战略、人才强国战略、创新驱动发展战略,凸显了人才引领发展的战略地位。实现“十四五”宏伟蓝图,关键

靠创新,根本在人才。聚焦推动高质量发展,大力引进培养高层次人才。抓住引才“重要窗口”,以更大力度实施重大人才工程,升级提速推进“海河英才”行动计划,使天津真正成为“天下之津”。坚持靶向引才育才,聚焦京津冀协同发展、国家自由贸易试验区建设、“一基地三区”建设等重大发展战略,聚焦人工智能、信创产业、生物医药等全市重点发展产业,努力培养造就一大批高层次人才和高水平创新团队。聚焦激发创新活力,深化人才发展体制机制改革。紧紧围绕向用人主体放权、为人才松绑,着力破除人才发展体制机制障碍,建立健全以创新能力、质量、实效、贡献为导向的科技人才评价体系。以建设十大产业人才创新创业联盟为抓手,推进创新链、人才链、产业链、技术链、金融链深度融合,使各类人才创新智慧竞相迸发。

聚焦政治引领和政治吸纳,提高团结凝聚人才水平。整合人才公共服务资源,建立人才服务专员队伍,帮助人才解决好落户、住房、医疗、子女入学等方面的实际问题。完善党委联系专家制度,组织好国情研修、国情考察、走访慰问等活动,激励广大人才在全面建设社会主义现代化国家新征程上勇攀高峰。

作者系天津市委常委、组织部部长

关于公交站台场服务管理标准化建设的思考

来源:公共交通咨询 秦铭娟

公交站台是城市公共交通的重要组成部分,是实现客流集散、场站管理、车辆停放、调度、清洗、维保和后勤保障等工作的重要场所。国务院印发的《交通强国建设纲要》,要求构建畅通便捷的城市交通网,公交站台服务管理标准化建设既是建设人民满意公共交通的需要,也是建立现代企业管理制度的需要。本文结合重庆公交站台管理实际,就公交站台实现服务管理标准化建设需要的硬件设施和软件管理体系等方面做以下交流探讨。

一、公交站台规划建设的依据和原则

交通规划主要是指交通设施体系布局规划和近期建设规划。规划依据主要是规划区域的历史和现状的人口、经济和土地利用情况以及交通供需状况。

公交站台规划建设的原则:一是服从总体规划、准确定位,以城市总体规划和公共交通专项规划为依据,确定公交站台的选址和功能。二是统筹布局、高效用地,以节约土地、有效利用场站空间为目标,确定场站功能和规模,优化设置场站内各种配套设施功能单元。三是内外分离、有效组织,做好交通组织设计,保证公交线路高效运营,最大程度减小公交车与外部交通的影响。四是公共交通站台的设置应符合畅通、安全、环保、有序、便捷原则。

二、公交站台的分类及分级

根据公交站台的综合交通功能,城市公交站台可以分为枢纽站、中心站和首末站。根据场站服务保障能力,枢纽站、中心站和首末站还可划分为一、二、三级站场。

(一) 枢纽站

枢纽站是指链接两项及两项以上公共交通方式,提供城市范围内交通换乘便利服务并具备多种配套服务保障功能的城市公交站台。

1. 一级枢纽站需要链接两项及两项以上城市公共交通客运方式,提供城市范围内交通换乘便利服务并具备多种配套服务保障功能的公共汽车站台。发车位20个及以上。

2. 二级枢纽站至少链接一种城市公共交通客运方式,提供城市范围内交通换乘便利服务并具备一定配套服务保障功能的公共汽车站台。发车位10个至20个以内。

3. 三级枢纽站与其他城市公共交通出行方式衔接的公共汽车站台。发车位10个以内。

(二) 中心站

中心站是指在城市的各个区域中心,以公共交通最佳辐射半径为中心点建设并配套一定服务保障功能的城市公交站台。

1. 一级中心站为夜间停车数大于等于100标台,或者始发/到达线路条数大于等于10条。

2. 二级中心站为夜间停车数大于等于60标台且小于100标台,或者始发/到达线路条数大于等于6条且小于10条。

3. 三级中心站为夜间停车数小于60标台且始发/到达线路条数小于6条。

(三) 首末站

首末站是指指在公共交通运营线路两端,为公交运营线路服务和管理活动设立的城市公交站台。

1. 一级首末站夜间停车数大于等于60标台,或者始发/到达线路条数大于等于6条。

2. 二级首末站夜间停车数大于等于30标台且小于60标台,或者始发/到达线路条数大于等于3条且小于6条。

3. 三级首末站夜间停车数小于30标台且始发/到达线路条数小于3条。

三、重庆公交站台现状

(一) 总体规模不足-现有站场规模不能满足运营需求

重庆公交集团现有公交车8700辆,按照每标台车需要150平方米的站场使用面积(包括车辆停放面积及其他附属设施的均摊面积)计算,总体需求为130万平方米。目前重庆主城区有公交站台74个,占地面积82万平方米,现状站场面积与实际需求相比,站场使用面积缺口较大。

(二) 功能发挥不全-枢纽功能发挥不足,缺乏首末站

由于城市土地资源有限,公交站场规划建设与城市发展功能需求不匹配,枢纽站场虽有25个,但有一部分是分布于非核心区域,没有真正发挥枢纽在城市管理中的应有功能。同时,公交首末站399处(含占道363处),发车位1703个(含占道1274个),大部分线路采取路边停放、调度指挥的形式,难以对车辆和驾驶员进行集中管理,运营调度效率不高,缺乏线路间的高效换乘。

(三) 站场建设与管理分离,站场功能得不到充分保障

因资金等方面的原因,原来的公交站场建设并未完全考虑公交运营管理的功能需求,公交站在移交后必须对设施设备(如调度亭、驾驶员休息室、监控设施设备等)进行补充完善才能正常运营;一方面增加了站场的运营管理成本,同时,因功能完善会对站场进行开挖整治,也增加了改造的难度和成本。

四、公交站场管理的主要方面

(一) 公交站场管理目标

通过科学管理,打造管理高效、运营安全、经济适用、舒适便捷的公交站场。

(二) 公交站场服务管理内容

1. 进站单位运行保障服务

(1) 服务的主要内容包括公交车辆出入站场、站场车辆秩序引导、停车管理、安全巡视巡查及电子巡更、乘客进出站场引导、站场内乘客咨询、投诉及建议处置、站场维修维护等管理服务。

(2) 运行保障服务实施过程的主要工作:有序引导公交车辆的出入;监督进入站场车辆必须按照规定在区域上下客;引导或者监督进入站场乘车的乘客必须在指定区域候车,按照安全疏散的标识、标线离开站场;乘客新冠肺炎疫情检查;站场内巡查间隔时间不超过2小时一次;对站场设施设备(含消防设施)及环境的检查按照日、周、月检查制度相关规定进行落实;对站场突发事件的应急服务按照设置的安全应急预案和应急演练流程实施。

2. 乘客及信息服务

(1) 乘客及信息服务包括通过设置标识开展站内外出行路径指引、提供乘客乘车安全通道和等候区域、便民信息服务、应急信息发布、网络信息发布等内容,条件许可的可以采用信息技术,通过互联网进行线路运行、等候、到站、发车实时信息发布。

(2) 对开展乘客接待、引导、咨询和实施进场车辆引导以及开展充电、洗车、停车等服务的站务服务人员应实施普通话标准化文明礼貌用语服务。

(3) 接待用语应采用标准化文明礼貌用语:您好、请、谢谢、对不起、再见和必要的礼貌用语如:问候用语、接待用语、道歉用语以及专业服务用语等。

3. 配套服务场站

配套服务包括配餐餐饮、洗车、充电桩充电、广告、物业管理、休闲娱乐、商品销售等。站场配套服务应满足以下要求:

——应提供良好的配套服务环境和氛围

——应提供可供乘客驻留的服务设施设备

——应提供商户不良经营行为投诉电话,供乘客对商户监督、投诉。

4. 公共配套设施

(1) 枢纽站应在显著位置设置公共信息导向系统,宜建电子信息显示

系统。

(2) 枢纽站内应设置乘坐规划牌、线路走向等标识,应满足以下要求:

——标识宜由文字和图案组成,颜色、格式应统一,文字宜配备英文,图案应简明易懂。

——标识宜设置动态信息导向标志,并应和信息系统连接。

(3) 枢纽站宜设置照明、通讯、视频监控、站区广播、安全防范及相关机电设备自动控制系统。

(4) 条件许可的情况下,公交站场均应在围界范围和站场内部以及不同交通出行方式的结合部安装公共安全监控设备,与属地公安局110指挥中心实行互联互通。

(三) 公交站场的人力资源管理

一般情况下,枢纽站场专职管理人员配置人数为1-2人,中心站场兼职管理人员配置人数为1人,首末站场兼职管理人员配置人数为10人以内,中心站场站务服务人员配置人数为6人以内,首末站场站务服务人员配置人数为3人以内。各站场所辖分公司管理人员配置人数不超过6人,分别兼任各个站场负责人,作为站场服务安全管理第一责任人。

在各个公共交通站场中配置站场责任管理岗(可由分公司管理人员兼任)、三品品检查岗、站场站务服务岗(包括:清洁、绿化、引导、物管、服务、门禁、巡查、巡更、监控、应急)等。站场各类人员配置人数比例为1:1:3(配置站场负责人岗:三品品检查岗:站场站务服务岗),结合站场规模,可以实行一人多岗配置。

(四) 公交站场管理制度

公交站场管理具有点多、面广的特点,每一个站场都是一个独立的生产单元,内部管理流程、业务流程特别需要标准化操作,需要用制度来规范。公交站场的制度体系应具备以下方面的内容:

1. 各级各类岗位职责、工作指标、服务要求、劳动纪律和相应的考评、奖惩制度;

2. 员工教育培训机制;

3. 各岗位、各工序的安全生产操作规程、安全警示禁令和安全监管各环节、各层次的责任主体和责任制度;

4. 建立健全年、季、月、周、日安全隐患排查和安全点巡查巡更制度机制;

5. 各类安全应急预案、应急队伍、应急储备、应急演练、应急响应制度机制;

6. 外包服务承包商选择、评价、管理、监督检查制度机制;

7. 资源开发合作方的选择、监督机制;

8. 资源开发项目的经营管理机制。

(五) 站场服务评价及考核

宜引入社会监督机制,以社会效益评价为主,由第三方机构定期(每年至少一次)开展公共交通站场管理数据的采集、整理、汇总、分析工作,获得公共交通站场安全、服务的相关数据,为公交站场管理服务评价和绩效考核提供依据。

五、公交站场服务管理标准化建设的保障措施及建议

(一) 坚持政府主导作用和企业积极参与的组织原则,明确政府和企业对公共交通优先发展中各自的定位和作用。政府做好城市公共交通的规划建设投融资工作,企业专注于提高运营服务管理工作质量。

(二) 实现公交优先的投融资立法,在确保公共交通投融资有制度保障的前提下,明确公交企业在运营、维保、服务管理中的权责。

(三) 在确保公交站场运营功能的前提下,通过充分挖掘、开发利用公交站场资源的附加值。同时,转变观念,守正创新,探索租赁、联合开发等多种经营模式,吸引和鼓励更多资本投资公交站场建设。