

不断提高新时代组织工作质量

来源:中国组织人事报

党的力量来自组织,组织建设是党的建设的重要基础,抓组织建设必须提高组织工作质量,始终坚持组织路线服务政治路线,着力提升政治站位、理念思路、工作机制、能力水平、状态作风,以新气象新作为不断提高新时代组织工作的质量和水平。

聚焦政治站位统领组织工作全局。提高组织工作质量,首先要提高政治建设的质量,引导各级党组织和广大党员干部深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想,提高政治站位、把准政治方向、对党绝对忠诚,牢固树立“四个意识”、做到“两个坚决维护”。要严明党的政治纪律和政治规矩,严肃党内政治生活,严格落实批评与自我批评、领导干部双重组织生

活制度,培育积极健康的党内政治生活。要大力弘扬忠诚老实、公道正派、实事求是、清正廉洁等价值观,引导党员干部明大德、守公德、严私德。组织部门要始终坚定政治属性,选干部坚持政治标准,管人才注重政治引领,抓党建突出政治功能,自觉履行管党治党政治责任。

聚焦理念思路贯穿组织工作过程。思路决定出路。组织工作是一项系统工程,提高组织工作质量,要坚持统筹谋划、一体推进、协调联动。要强化组织体系建设,大力实施精准党建行动,分层分类开展示范建设,推动基层党建全面进步、全面过硬。要健全完善干部工作“五大体系”,抓实干部培养、选

拔、管理、使用工作,建设忠诚干净担当的高素质干部队伍。要坚持党管人才原则,坚持把人才工作摆在更加突出的位置,实施人才强县战略,强化人才发展支撑作用。要树立品牌理念,坚持精益求精、追求卓越,坚持项目带动、品牌带动,打造一批有影响力、有示范引领作用的特色品牌,以点带面推动组织工作水平整体提升。

聚焦工作机制推动组织工作落实。提高组织工作质量,必须建立健全工作机制,实现组织工作推进有章可循。要健全党员干部教育培训、考核评价、关心激励、能上能下、容错纠错等机制,提振党员干部干事创业精气神,激励党员干部在新时代有新担当新作为新业绩。

要落实组织工作督促检查机制,探索组织工作考核评价机制,细化目标任务、具体举措,干什么、怎么干、谁来干、何时完成都要做出任务书、划出时间表。要认真贯彻中央和省市委关于人才工作的部署要求,推动人才工作在思维理念、制度机制上创新突破,更加有力有效地聚集各方面优秀人才,全力推动脱贫攻坚、乡村振兴、基层治理、经济发展等工作。

聚焦能力水平保障组织工作质量。打铁必须自身硬。习近平总书记指出,“组织工作是一门科学,专业性很强,需要有过硬的专业能力和专业精神”。做好新时代组织工作,提高组织工作质量,组织部门重任在肩、担当在前,要深入落实

习近平总书记“讲政治、重公道、业务精、作风好”的重要要求,以更过硬的本领,奋力推动组织工作走在前、作表率。要严格遵循组织工作规律,坚持一切从实际出发,着眼于提高党内政治生活质量、选人用人质量、人才培养质量和党员发展质量,有的放矢、靶向施策。要坚持具体问题具体分析,有针对性地解决好党员干部推动脱贫攻坚、乡村振兴、经济发展等方面的能力水平问题,着力打造“善谋发展、善惠民生、善抓改革、善于攻坚”的干部队伍,以解决问题的实效检验组织工作的成效。

聚焦状态作风提升组织工作成效。提高组织工作质量,组工干部要自觉传承组织部门的优良传统和

作风,保持应有的精神、风骨和操守,切实做到讲政治、重公道、业务精、作风好,正确处理公与私、苦与乐、亲与清、自律与他律的关系,严格执行党章党规党纪,严格执行民主集中制,严格执行党的干部工作政策、规定和程序。组织工作无小事,组工干部要始终把政治纪律摆在首位,严守组织纪律、工作纪律、保密纪律,以昂扬向上的精神状态、求真务实的工作作风开创新时代组织工作新局面,谱写新时代组织工作新篇章。

党建工作理论篇

公交企业的“制度树”建设

来源:公共交通咨询

在当前公交企业面临的新形势下,作为内控管理的重要抓手一制度体系的搭建和完善成为提高企业竞争力的有效途径。对于大型国有公交企业而言,制度体系建设无论是对于公司上下级管控,还是公司单体持续发展,都有极重要的作用。如何在企业制度体系的建设中融入管理者的理念、智慧,如何通过制度体系建设,有效配置资源,打造核心竞争力,促进企业经营目标实现,如何使各基层公司在统一指挥下,抓而不死、放而不乱,是我们需完成的课题。

一、制度体系搭建的目标

搭建分类、分级的制度体系,完成横向有分类、纵向有分级的制度树。

二、制度体系建设阶段性分析

制度,是指要求企业内部部门及员工共同遵守的办事规程或行动准则。制度体系,是指若干有关联的管理制度、规章等相互联系,通过一定规则分类而构成的一个制度整体,是让企业正常运营发展而制定的各种办事规程或行动准则的一个有机整合体。

1. 制度体系建设常见的阶段

第一阶段,“应急期”。企业在初创阶段通常制度的建设是选取了最基本与核心的管理要求,拟定了相关的制度,或借鉴了行业其他企业的制度,这个阶段主要呈现的管理现状是解决核心问题,经营管理中出现什么问题解决什么问题,但通常是靠经验和习惯发挥管理作用。

第二阶段,“规范期”。企业在经营

管理过程中,管理者通过对企业管理的优化和理解,完善与管理相关的各种制度,并培训实施,也是我们常说的“贴膏药”的方式,将管理中的漏洞逐步补齐,但也存在着制度与制度之间有重叠、有真空,制度、方案、细则、条级分级不清晰,需要经常性的修改与调整。

第三阶段,“成熟期”。这个阶段的企业建立了一套较为完善制度分类,层级的规定也较为清晰,形成了“制度树”。可以简明直观的通过制度体系进行索引,发现制度是否有缺失、新增制度属于什么类别、管理内容是否过时过期等。

2. 搭建制度体系需考虑的五个要素

公交企业制度体系的搭建需符合市场趋势和自身特点,考虑的要素有,企业的内外部环境(新区对体制机制的要求)、企业中期的发展目标(五年发展规划)、管控模式(财务管控、战略管控、操作管控还是综合型)、管理流程和岗位职责规范。

三、制度体系的分类和分级

公司的每一项职能建立若干相互联系、密切配合的、完整的、系统的制度集合,即制度树。以人力资源管理作为示例,一般情况下,人力资源管理制度体系包括岗位职责管理办法、薪酬管理制度、绩效管理办法、招聘管理制度、培训管理制度、(全岗位)员工任用管理办法、劳动合同管理办法、考勤及休假管理办法等,这几个相互关联、相互作用的制度根据内部管理流程连接起来后就形成了企业“制度树”中人力

资源管理“枝干”。

若干个“枝干”组合在一起,就形成横向分类、纵向分级的企业制度体系框架,制度体系建设的重点是通过建立企业管理制度树,对企业的管理制度框架做到横向没有遗漏,纵向不交叉、不重复、不矛盾,所有制度全部覆盖。

1. 横向分类

根据企业特点和实际情况,制度体系可建立多套索引,最基本的可以以部门分类建立制度体系,同时可以按照功能分类。

例1:在拟定消防安全管理制度时,可给的标签是“人力资源部”和“安全生产”,则该制度在以部门为分类的制度体系中,与薪资、绩效、招聘等制度共同显示在人力资源部部分类中,在以功能分类的制度体系中,与行车安全、场站安全等制度共同显示在安全生产分类中。

例2:在拟定高温饮料、过节食用油发放的管理制度时,可给的标签是“人力资源部”和“职工福利”,则该制度在以部门为分类的制度体系中,与薪资、绩效、招聘等制度共同显示在人力资源部部分类中,在以功能分类的制度体系中,与职工疗休养、生日蛋糕券发放等制度共同显示在职工福利分类中。

例3:在拟定线网调整管理制度时,可给的标签是“营运业务部”和“线网配套”,则该制度在以部门为分类的制度体系中,与集调、时刻表等制度共同显示在营运业务部分类中,在以功能分类的制度体系中,与车辆停放、场地管理、安保管理等制度共同显示在

线网配套分类中。(具体分类的数量和内容可通过各条线充分研讨和论证后确定)

2. 纵向分级

企业的制度体系可分为三级,其管理颗粒度也因层级的不同,由企业纲领性文件向业务指导细则而逐渐细化。

第一级:公司原则性制度,如公司章程、三重一大、议事规则等治理结构类制度,作为公司的纲领,是企业经营遵循的总的程序和原则,体现了公司的背景实质,规定了公司的运作机制。

第二级:公司级制度,按照公司工作范围、内容和任务制定的管理制度,主要规定公司各类重要工作的工作机制、原则和要求,是全社会通用或跨多部门的制度,标题名称的结尾必须是XX制度或XX管理制度,如营运现场管理制度、车辆财务制度、招投标制度、办公用品管理制度、管理员任用管理制度、审计制度等。

第三级:配套方案与操作规程,在制度的宣贯和执行中,部分制度需要相关的推进工作方案或操作规程,该类制度体现的特点是阶段性或非整体性,如,在实施管理员的绩效管理过程中,时间跨度在一年或几年的阶段中,会使用不同的绩效方案;在车辆维修保养的管理制度下,需拟定细化到某个部分的维修细则或操作规程;在职工食用油采购的制度下,需拟定选取品种、选择供货商的操作流程。这一级制度的标题名称通常以XX实施细则、XX管理标准、XX工作条例、XX工作方案等。

四、制度体系搭建的实施与推进

1. 由公司主要领导牵头,各条线、各部门参与,群思群策;

2. 研讨体系搭建中具体的分类与分级,形成制度体系的结构和框架;

3. 分类确定后,确定各类中应有的管理制度;

4. 将公司目前现行制度与分类相匹配,并与该分类中应有制度相对照,梳理是否有缺失、有重叠;

5. 梳理已有制度,对照实际工作,是否符合实际工作的需求,有则改之;

6. 整理制度是否需要第三级方案或操作规程。

五、长效管理

1. 形成定期(如一年)制度的梳理与评估机制,发现该期间需调整和删改的制度(方案终止等)、细则和操作规程;

2. 明确如何获取国家法律法规、地方条例、行业要求、上级发文等制度的管理要求,责任部门、责任人;

3. 建立一套相配套的信息化管理系统,方便新增、修改、删除、分类分级管理,提高对管理制度实效性,方便汇总、归档,发现缺失等。

六、制度完善中的注意事项

1. 重具体制度编制,轻制度体系建设。原计划搭建制度体系,过程中避免重新回到发现管理漏洞或针对某一项管理工作做出规定,用制度来规范工作,忽略了制度体系的建设。

2. 重制度内容继承,轻管理思想创新。公交行业是有传统、有历史的行业,不能简单地将其一些固有的管理

经验简单概括归纳就形成了现在的管理制度体系。管理制度必须适应企业新形式下的生产经营活动需要,要以创新的思想为指导,不断调整和完善管理制度体系,废除不合时宜的条文,增添最新的管理经验。

3. 重制度数量,轻制度质量。在“制度树”建设中不能片面强调管理制度的数量,随着企业的成长,不断有新的管理制度出台,旧的管理制度又没有及时调整和清理,结果是管理制度太多且过时,提高了企业内部协调成本,降低了企业的运行效率。

4. 重制度的高度,轻制度实操性。管理制度的编制中,不能仅考虑到纲领性、指导性,而忽视了实用性和实操性,细则和操作规程的缺失和不全面造成实际工作中的混乱。

5. 重制度编制,轻制度落实。制度体系的建设、制度本身的完善不应停留在搭建完成、编撰完成,需要形成有效的机制和管理部门核查制度的落实情况,时间是检验真理的唯一标准,不落实、未执行,就起不到制度应有的目的,也无法检查制度中存在的问题,需要进行相应的检查和实施反馈。

“制度树”是制度体系中的框架结构,分类就是不同的“枝干”,分级就是“枝叶”,只有脉络通常,才能枝繁叶茂,生机盎然。企业的经营管理在不同的阶段对制度编纂有不同的要求,梳理明晰了管理制度的框架,才能使我们的企业更有活力、有动力和生命

公交专用道设计规范要求分享

来源:公共交通咨询

国内公交专用道设置条件

公共安全行业标准《公交专用车道设置标准》

下述设置条件并非强制性的标准,只是参考标准。

2004年公安部发布的《公交专用车道设置标准》(中华人民共和国公共安全行业标准GA507-2004)中规定了公交专用车道设置条件:

(1)城市主干道满足下列全部条件时应设置公交专用车道:路段单向机动车道3车道以上(含3车道),或单向机动车道路幅总宽不小于11m;路段单向公交车客流量大于6000人次/高峰小时,或公交车流量大于150辆/高峰小时;

(2)城市主干道满足下列条件之一时宜设置公交专用车道:路段单向机动车道4车道以上(含4车道),断面单向公交车流量大于90辆/高峰小时;路段单向机动车道3车道,单向公交车客流量大于4000人次/高峰小时,且公交车流量大于100辆/高峰小时。路段单向机动车道2车道,单向公交车客流量大于150辆/高峰小时。

《公交专用道设置条件标准》(报审稿)根据实际情况大幅度降低了公

交专用道设置条件的门槛,主要如下:

一是单向3车道及以上道路,满足下列条件之一,应设置公交专用道:单向高峰断面公交车客流量大于每小时4000人次;单向高峰断面公交车流量大于每小时90辆公交标准车;单向高峰断面公交车客流量占道路断面客流量大于等于50%。

二是单向3车道及以上道路,满足下列条件之一,宜设置公交专用道:单向高峰断面公交车客流量大于每小时2000人次;单向高峰断面公交车流量大于等于每小时60辆公交标准车;单向高峰断面公交车客流量占道路断面客流量大于等于40%。

三是单向2车道道路,满足下列条件之一,应设置公交专用道:单向高峰断面公交车客流量大于每小时5000人次;单向高峰断面公交车流量大于每小时120辆公交标准车。

四是单向2车道道路,满足下列条件之一,宜设置公交专用道:单向高峰断面公交车客流量大于每小时3000人次;单向高峰断面公交车流量大于每小时75辆公交标准车。

其他设置条件:预测3年内客流量可以达到设置条件的道路,宜设置公交专用道;为形成公交专用道网络起到连接作用的路段,宜设置公交专用道;单向2车道道路,有条件改建为3车道时,

应按照3车道的规定设置;在城市商业区、历史风貌保护区、旅游景点等地区,根据环境保护、交通组织需要,可设置公交专用道或公交专用路。

北京

1. 城市快速路,承担城市交通功能的高速公路公交专用道设置条件

(1)满足下列全部条件时,应设置公交专用车道:

a)单向机动车道3车道以上(含3车道);b)公交运送速度 \leq 40公里/小时,或公交断面客流量 \geq 4000人次/小时,或公交车流量 \geq 150标准车/小时,或单向4车道路段公交客流在通道客流中所占比例 \geq 30%。

(2)满足下列全部条件时,宜设置公交专用车道:

a)单向机动车道2车道以上(含2车道);b)40公里/小时 \leq 公交运送速度 \leq 45公里/小时,或3000人次/小时 \leq 公交断面客流量 \leq 4000人次/小时,或110标准车/小时 \leq 公交车流量 \leq 150标准车/小时,或15% \leq 单向4车道路段公交客流在通道客流中所占比例 \leq 25%,20% \leq 单向3车道路段公交客流在通道客流中所占比例 \leq 30%。

(3)满足2700人次/小时 \leq 公交断面客流量 \leq 3000人次/小时,可设置

公交专用车道。

2. 除城市快速路以外的其它城市道路及公路公交专用车道设置条件

(1)满足下列全部条件时,应设置公交专用车道:

a)单向机动车道2车道以上(含2车道);b)公交运送速度 \leq 20公里/小时,或公交断面客流量 \geq 1500人次/小时,或公交车流量 \geq 60标准车/小时,或单向3车道路段公交客流在通道客流中所占比例 \geq 50%。

(2)满足下列全部条件时,宜设置公交专用车道:

a)单向机动车道2车道以上(含2车道);b)20公里/小时 \leq 公交运送速度 \leq 25公里/小时,或1200人次/小时 \leq 公交断面客流量 \leq 1500人次/小时,或45标准车/小时 \leq 公交车流量 \leq 60标准车/小时,或20% \leq 单向3车道路段公交客流在通道客流中所占比例 \leq 30%,40% \leq 单向2车道路段公交客流在通道客流中所占比例 \leq 50%。

(3)满足1000人次/小时 \leq 公交断面客流量 \leq 1200人次/小时,可设置公交专用车道。

(4)双向2车道的道路满足2中的(1)或(2)或(3)时,可设置单向或双向公交专用车道。

3. 新建道路、改扩建道路设置公

交专用车道条件

新建道路,改扩建道路应根据规划或预测客流需求按照1或2设置,统筹考虑公交车站、同步设计、同步实施。

4. 公交专用车道连续设置条件

当一条道路上60%的路段符合设置公交专用车道条件时,其余路段均应设置公交专用车道。

山东

1. 路段公交专用车道设置条件

(1)城市道路满足下列条件之一时,应设置公交专用车道:

路段单向机动车道3车道以上(含3车道),预测3年内高峰单向断面公交车流量不小于4000人次/小时,或高峰单向断面公交车流量不小于90标台/小时;

路段单向机动车道2车道,预测3年内高峰单向断面公交车流量不小于3000人次/小时,或高峰单向断面公交车流量不小于70标台/小时。

(2)城市道路满足下列条件之一时,宜设置公交专用车道:

路段单向机动车道3车道以上(含3车道),预测3年内高峰单向断面公交车流量不小于3000人次/小时,或高峰单向断面公交车流量不小于70标台/小时;

路段单向机动车道2车道,预测3

年内高峰单向断面公交车流量不小于2500人次/小时,或高峰单向断面公交车流量不小于60标台/小时。

(3)城市道路满足下列条件之一时,可设置公交专用车道:

路段预测3年内高峰单向断面公交车流量不小于1500人次/小时,或高峰单向断面公交车流量不小于40标台/小时;

路段高峰公交运送速度小于15公里/小时,且公交车流量不小于通道客流量的60%。

2. 逆向式公交专用车道设置条件
机动车单行道路段满足下列全部条件时,宜设置逆向式公交专用车道:路段机动车道3车道以上(含3车道)的生活性道路;路段预测3年内逆向高峰单向断面公交车流量不小于3000人次/小时,或逆向高峰单向断面公交车流量不小于70标台/小时。

3. 公交专用进口车道设置条件

城市道路交叉口进口道满足下列条件之一时,宜设置公交专用进口车道:交叉口机动车进口车道数比路段车道数多2条以上(含2条),且路段设置有公交专用车道;

公交进口车道预测3年内高峰单向断面公交车流量不小于3000人次/小时,或高峰单向断面公交车流量不小于70标台/小时。(节选)