

提升长三角交通运输 信息共享水平的思考

[白璐 季锦章]

长三角交通运输信息化建设进入攻坚克难阶段，存在的突出矛盾是信息共享水平难以满足区域业务管理和领导决策的需求、信息共享水平难以满足长三角公众公共交通服务信息的需求、信息共享建设块状分割明显。提升长三角交通运输信息化共享水平是响应国家“长江经济带”战略部署的迫切需要和抢占行业先机的内在要求。现阶段的总体思路可以定位为：加强顶层规划，整合现有资源，明确各省（市）职责，构建共享机制。

一、长三角交通运输信息化建设进入攻坚克难阶段

长三角交通运输信息化建设经过近十年的快速发展取得了很大的成绩，表现为：一是长三角交通运输信息化建设水平国内领先。江苏京杭运河的运量和运力占全国内河水运的五分之一以上，多项干线公路、内河水运的信息化技术全国领先；上海城市交通信息已融合 273 类在全国占重要地位的数据，整合程度全国第一；浙江物流信

息平台 2009 年已是全国的信息化示范平台；上海港、宁波港、舟山港等多个港口成为世界级大港。二是长三角交通运输信息化建设政策法规框架初步成形。三地省（市）政府层面成立了长三角联席办公室，专门进行日常行政事务的协调。2005 年交通部就印发了《长江三角洲地区现代化公路水路交通规划纲要》，这极大的促进了长三角交通运输信息化的建设。国务院《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》提出了长三角一

体化的建设进程表。2008年国务院正式批准实施《长江三角洲地区区域规划》，提出了建设交通、信息共享和互联互通的战略目标，为长三角交通运输信息共享提供了政策支持。

目前长三角交通运输信息化建设已基本完成了前期基础建设布局，正步入深度融合发展阶段。面临的突出矛盾和问题集中在以下几个方面：

1. 信息共享水平难以满足区域业务管理和领导决策的需求。根据调研显示，目前长三角区域仅少部分数据实现了共享，比如两省一市的地方海事局已就内河船舶位置信息实现了定期共享，但离实时共享目标还存在一定的距离。总体来说，区域内部还无法跨省市实时获取交通流量、车辆行驶速度、路网运行状态和服务水平等信息，甚至在全省（市）内部还无法实现路网事件、应急事件等的科学指挥、高效调度，难点集中在普通道路及内河航道信息采集方面。原因主要是各省（市）交通运输行业数据库建设思路还不统一，基础平台没有统一规划和建设，信息技术的应用还没有深入到交通运输各单位组织、管理及处理全过程之中。

2. 信息共享水平难以满足长三角公众公共交通服务信息的需求。向社会公众提供公共交通运输信息是长三角各级交通管理部门的重要任务。目前，长三角区域的各省（市）交通管理部门均建立了各自的出行信息服务网络，如上海市公共信息平台、浙江省长三角信息共享平台、江苏省路网运行监测与服务平台。但由于各省（市）的信息来源渠道不同、内容不同、数据格式的不同，公共服务的效果迫切需要提升。

3. 信息共享建设块状分割明显。各省（市）的交通运输信息化均有各自的建设重点，上海市交通信息化共享建设侧重服务公众，比如其各区的停车信息已融入全市信息平台；浙江省交通信息化共享建设集中在民营资本投资的高速公路监管上，该类型高速公路的交通运输信息已实现实时汇聚；江苏省交通信息化共享侧重公路与水路交通运输信息的协同，其公路水路共用一套地理信息系统的推进工作正在进行之中。总体来看，这样的信息化共享水平仍处于起步阶段，长三角区域的信息共享机制的建设尚任重而道远，其信息化建设进入攻坚克难阶段。

二、提升长三角交通运输信息化共享水平的战略意义

1. 提升长三角交通运输信息化共享水平是响应国家“长江经济带”战略部署的迫切需要。随着长江经济带这一国家发展战略的推进，长三角交通运输体系日益显现出亟需改进的态势。2014年6月11日国务院常务会议强调指出，建设长江经济带，要注重发挥水运运量大、成本低、节能节地的优势，抓好综合立体交通走廊建设。依据《长江三角洲地区区域规划》，到2020年旨在形成以上海为核心，沿沪宁和沪杭甬线、沿江、沿湾、沿海、沿宁湖杭线、沿湖、沿东陇海线、沿运河、沿温丽金衢线为发展带的“一核九带”空间格局，该格局将极大的促进“综合立体交通走廊建设”目标的完成。目前长三角交通运输体系中陆路运输异军突起，水运、民航发展相对缓慢，尤其是水运信息化建设仍处起步阶段。由于缺乏信息共享机制，各种运输方式衔接不够协调。加

快提升长三角交通运输信息化共享水平,对进一步提高长三角区域竞争优势,积极融入长江经济带建设具有重要的战略意义。

2. 提升长三角交通运输信息化共享水平是抢占行业先机的内在要求。区域交通运输与经济发展是相互促进和共同发展的关系,交通运输信息化的发展能极大促进区域经济的发展。目前,长三角交通运输信息化仍然是以纵向业务系统建设为主的发展方式,在一定程度上造成了不同业务部门、各个业务系统间技术标准规范不一致,使这些相对独立、异构、封闭的系统彼此之间难以实现互联互通,从而形成一个个“信息孤岛”。随着我国实施交通运输部“大部制”行政管理体制改革的进程,铁路、民航、邮政等部门的职能相继并入交通运输部,出于整合现有部门职能、减少交叉、提升服务能力的目的,交通运输信息化与信息资源共享已成为抢占行业先机的重要突破口。比如建立健全交通运输信息化智能化标准体系、综合运输与物流信息服务等领域的标准制修订等等。鉴于长三角交通运输信息化建设一直处于国内领先地位,这些标准规范必将引领其他区域经济体交通运输信息的共享建设,并带动相关产业的发展,产生正向的经济外部效应,有利于长三角交通运输行业在国家产业升级中持续保持行业领先地位。

3. 提升长三角交通运输信息化共享水平是推动交通运输绿色低碳战略实施的有力保证。交通运输业是全社会石油消费的主要行业,也是建设资源节约型、环境友好型社会的重要领域。信息化共享水平的提升可实现对客运车辆的智能调度与公众出行的合理引导,将有助于降低车辆能源消

耗、减少公众出行时间成本。国家“十二五”规划纲要提出,到2015年,非化石能源占一次能源消费比重达到11.4%。单位国内生产总值能源消耗降低16%,单位国内生产总值二氧化碳排放降低17%。这就迫切要求加快转变交通运输发展方式,把节能减排摆到更加突出的位置,实现能源资源利用效率的显著提升和生态环境的持续改善。

三、提升长三角交通运输信息共享水平的总体思路与重点举措

长三角地区开展交通信息资源互联共享是一个系统工程,涉及从机制建设、体制保障到具体实施等各个环节。因此,就目前长三角交通运输信息建设情况来看,围绕长三角交通运输“安全、协调、高效、绿色”的总体目标,现阶段的总体思路可以定位为:加强顶层规划,整合现有资源,明确各省(市)职责,构建共享机制。具体来说:

1. 以顶层规划引领长三角交通运输内部信息资源的整合,夯实信息共享机制构建的基础。要实现长三角地区交通信息资源的互联共享,必须要做的工作是从交通内部信息系统的整合着手,理顺关系,最大程度的互联共享。做好顶层设计,统一规划交通信息基础设施建设,加强三地交通信息基础设施在业务应用领域的融合,推动区域交通应用网络的共建,实现区域内高层次的资源共享。就目前实践需求和研究现状而言,需要针对基础设施架构模型和信息系统架构模型组织力量进行攻关,指导交通运输信息系统和基础设施设计以及建设所需的详细标准和规范的具体制定和完善;同时完善四个体系,即标准规范、管

理控制、规章制度和管理组织体系 4 个体系,旨在为长三角交通运输信息共享提供有效的制度供给。

2. 明确各省(市)职责,整体推进长三角信息化共享建设。长三角交通信息资源的互联共享从整个工作上是一体的,因此各

个具体的事项应明确牵头的省市,做到职责明确,整体推进。这样可以发挥各地的优势,加快推进长三角地区交通信息资源共享的步伐。按照顶层规划框架,根据各省(市)现有条件和水平,具体任务可以分解如下:

序号	主要任务	建议重点工作	建议单位
1	交通基础设施建设	长三角交通运输一体化顶层设计	发改委长三角联市办
2	信息集成服务平台建设	2.1 网络平台建设。长三角云数据中心实施的网络平台建设。	二省一市交通厅科技信息办牵头,规划处、协调处配合
		2.2 业务联动系统、服务协同系统的规划、设计及实施	
		2.3 长三角交通运输数据治理标准规范	
		2.4 信息安全体系建设。	
		2.5 长三角信息集成服务平台试点示范。	
3	提升交通运输信息化水平	3.1 信息服务模式探析。	江苏省交通运输厅
		3.2 信息化共享实施思路探析。	浙江省交通运输厅
		3.3 交通运输信息化消费服务业态探析	上海市交通运输与港口管理局
4	完善当前工作	4.1 “船联网”项目	各项目承担单位
		4.2 江苏智慧交通“232”工程	江苏省交通运输厅
5	强化区域合作保障措施	政策研究与合作交流	交通厅规划处、协调处等部门

3. 创新共享机制建设,推动长三角交通运输信息深度融合共享。在内部资源整合基础上,积极开拓思路,创新工作方法、共享手段,推进长三角地区交通信息资源的互联共享。组建长三角交通运输信息化领导小组是推动深度融合的关键。该小组将负责组织协调和制定区域交通运输信息化的总方针和政策,并组织专门人员制定信息化总方针和分阶段实施方案。可以具体分为执行和技术支持两部分工作,执行工作主要由省、市交通运输部门的信息化科室部门协作完成,并负责信息化具体方案的设计和实施;技术工作由小组在三省(市)和交通运输部范围内的专家组完成,该专家组由管理部门人员、交通从业人员、高校等专家构成,这些技术专家主要负责

把握好技术方向。条件允许的情况下,信息化建设经费实行专项管理,与组织架构相对应,充分保证信息化建设经费与使用的相互匹配,有效保证信息化建设。

此外,应进一步加大市场机制引入力度,创新融资模式,可以尝试采用 PPP 模式(public-private-partnership),政府与市场主体建立起“利益共享、风险共担、全程合作”的共同体关系,来承担跨区域信息资源共享和开发利用的任务,确定共享方向和目标等具体的工作,从而使长三角交通运输信息化的建设达到比预期单独行动更为有利的结果。

(作者单位:江苏省社科联;江苏省交通规划设计院 210004)

关于完善年轻干部培养机制的思考

[陈 达]

一、年轻干部培养工作中存在的问题

1. 重视程度不够,主动性不强。一方面,部分单位和领导对年轻干部的培养缺乏紧迫感,存在重选拔轻培养的现象,被动应付心理严重。有的只顾眼前使用,不顾长远发展;有的只抓下一届接班人,缺乏长远考虑;有的把培养年轻干部当作例行任务完成;有的把学习锻炼当作“镀金”、“过渡”、“做客”。另一方面,对于年轻干部的培养存在认识上的不到位。一是存在培训等同于培养的片面认识。相对于实践锻炼,培训显得更为便捷、省力,一些地方或单位对年轻干部培养的注意力多集中在办班上,重复培训、交叉培训、多头培训,似乎培训后便什么问题都解决了。二是忽视对年轻干部思想政治素质的培养。有的一讲到培训,无非就是办班培训和挂职锻炼,忽视了经常性的思想教育和管理工作。新的历史条件下,影响年轻干部思想政治品质的因素日益增多,理想信念、道德情操、意志品质面临着挑战和考验,在各种诱惑面前更易急功近利、心浮气躁,甚至意志颓废、腐败堕落,不仅不能担当重任,甚至会给党和人民的事业带来损失。

2. 统筹规划不够,针对性不强。年轻干部的培养工作较为零散,缺乏制度化、常态化机制。有的经常在挂职,很少参加教育培训;有的轮番参加教育培训,却从未参加实践锻炼;有的不能根据干部自身经历、专

长、潜能以及发展趋势来设计合适的培养方式。面对各条线培训、各单位锻炼,缺乏统一的把握和统计,也没有明确的计划与分工,无法从宏观上掌握年轻干部培养现状。同时,对年轻干部的教育培训多缺乏明确的定位,也没有相应的目标要求,更没有好的检验成效的方法,导致培训的形式虽然不同,但培训的内容、方式差别却不大,对于培训的效果也无法检验。面对新时期年轻干部身上存在的新问题,缺少与时俱进的分析与了解,使得对年轻干部的培养措施不能适应新的需求,缺乏针对性。

3. 实践锻炼不够,成效性不强。实践锻炼是提高年轻干部综合素质的根本途径,但在具体实践中也出现一些问题。一是倾向于把好苗子放在条件好或者先进的地方和单位,旨在通过肥沃的土壤使他们茁壮成长。在这些地方任职更容易出政绩,即使本身能力平平,也能稳坐钓鱼台,自身却很难得到深层次的锻炼和培养,往往导致年轻干部缺乏吃苦耐劳的精神和应对解决复杂问题的能力。二是多岗位锻炼能够使年轻干部见多识广,但有些年轻干部往往没等进入角色,没待坐热板凳就匆匆而过,这样的经历只能是走过场、走形式、走马观花,对年轻干部的培养并没有实质性的作用。三是一些年轻干部挂职锻炼往往是挂虚职、跑龙套、当帮手,既没有目标也没有指标,有的干部自认为时间不长,因此不敢正视矛盾,不求有功,但求无过。

二、完善年轻干部培养机制的对策

1. 深化思想认识,重视党性修养。将年轻干部培养工作落实到制度安排上,通过制度保障促其常态化,在制定党政领导班子建设规划和后备干部队伍建设规划时,应对配备的年轻干部所必须经过的培养方式作出刚性规定,不经过系统培养,达不到要求的不予考虑。对年轻干部素质要求,既包括知识、专业、能力等素质,更包含党性、思想、政治等素养。相对于老干部,年轻干部在理想信念的明确性、坚定性方面相对薄弱,需不断提高年轻干部理论学习水平,夯实理论功底,强化党性锻炼。不断提高坚持与贯彻党的基本理论、基本路线和基本纲领的自觉性,增强政治坚定性、政治敏锐性和政治鉴别力,严格遵守党的纪律,全面提高自身素养,成为党和人民可以给予厚望的年轻干部。

2. 科学制定规划,创新培养方式。加强对年轻干部的培养,必须有明确的思路和目标,增强针对性,注重实效性,防止理论与实践相脱节。应按照“干什么学什么、缺什么补什么”的原则,针对年轻干部身上存在的新问题,有计划、有步骤地扎实抓好不同年龄、不同层次、不同类别年轻干部的培养工作,规划不同的培养方式,如模拟工作场景、开展实地调研、专门案例分析、“走出去”观察体验等,突出培养的个性化和差异化。年轻干部也可以根据自身的需求,主动申请选择培养锻炼方式,使具体的培养工作更符合实际、更贴需求、更得人心。总的来说,对年轻干部的培养应做到四个结合,即:规模培养与定向培养相结合、教育培训与实践锻炼相结合、组织培养与自主学习相结合、阶段培养与长期培养相结合,使年

轻干部培养工作不断走向科学化、规范化、制度化。

3. 强化实践锻炼,提升能力水平。年轻干部需要不断丰富知识、积累经验、增长才干,提升解决实际问题的能力。在实践中锻炼、考验和提高,是年轻干部成长成才的必经途径,越是有培养前途的年轻干部,越要放到艰苦环境、基层一线,在实践锻炼中增强党性、改进作风、磨练意志、提升本领。对年轻干部的锻炼,应注重实效,切实从提升年轻干部能力素质出发,也要明确培养不等于选拔,只有实践证明真正善于做群众工作、能妥善应对复杂局面、有处理实际问题能力的优秀年轻干部才能进一步选拔任用。在对年轻干部进行评价时,应结合客观条件综合分析,要看其工作努力程度、组织领导能力、工作思路及潜在才能等。

4. 锤炼优良作风,加强监督管理。锤炼年轻干部的作风,应站在巩固我们党执政基础的高度,多放在条件艰苦、经济较落后的地方,问题较多、情况较复杂的地方,社会关注、群众最需要的地方,提升和加强各方面能力,培养和增进对人民群众的深厚感情。要引导年轻干部树立优良作风,正确对待权力、地位和利益,正确对待组织、群众和自己,克服浮躁情绪,脚踏实地干事。对年轻干部既要关心爱护,又要严格要求,应不断健全和完善年轻干部监督管理体系。从小处着眼,从细节抓起,防患于未然,发现缺点与不足,要及时提醒并促其改正,不能不管不问,甚至“护着、捧着、包着”,否则容易使年轻干部自我感觉良好,久而久之,小毛病发展为大错误,思想认识问题发展成行为上的违纪违法。

(作者单位:中共淮安市淮阴区委组织部 223300)

地方政府化解地方债的几点建议

[刘 可]

地方债务问题目前已经成为我国经济发展中的一个关键性问题。在政府刺激经济发展的情况下,以及相应的财政政策和货币政策的背景下,各个地方政府的投融资平台也出现了井喷式的涌现。然而在投融资平台繁荣发展的前提下,也蕴含着地方债务爆发的风险性。对此,提出几点建议为地方政府系统性化解债务风险提供参考。

1. 编制地方政府资产负债表,控制债务风险。未来一段时间内,土地收入仍将是地方政府的主要收入之一,各级政府应编制完整的资产负债表,政府财政统计和预算报告应披露有法律效力的担保所导致的或有负债。一是土地出让金收入经法定程序,可由土地储备机构、地方财政局、税务局及资产经营公司设置财政专户,保证收入及时纳入管理和储备机制内,其他部门不得私设账户。二是以实现财政支出责任配置与财政收入筹集能力相适应为目标,建立完善土地征收绩效评价体系。三是对地方政府的土地受让,人大以及审计部门必须发挥监督和审计作用,加大审查和执法力度。

2. 成立地方资产管理公司,即俗称的“坏账银行”,负责地方债和不良资产处置。资产管理公司购入的不良资产可以采取债务重组的方式进行处置,可以对外转让,可

以以债转股处理企业股权,从而化解地方存量债务。

3. 考虑存量资产注入融资平台,尝试市场化偿债路径。将地方政府存量资产,比如路桥、隧道、水厂等,划拨给相应的投资集团,纳入投融资集团的固定资产。比如广州市政府将占据地方债务大头的投融资平台划分为交通、水务、地铁、燃气、垃圾处理、城建、亚运城七大板块,注入资产,并组建七家相应的投融资集团,以土地收入、基础设施收入、发债、资产证券化等方式化解地方债务。

4. 建立地方政府信用评级,等待市政债的启动。自十八届三中全会后,关于赋予地方一定举债权的呼声越来越高。近日,财政部、中国人民银行等部委启动市政债的研究工作。此项研究的政策指向应该是化解地方债风险和为城镇化融资,基本原则是发展真正意义上的市政债,即由原来的代发代办的地方债转向自主发行的市政债。财政部部长楼继伟曾表示,市政债应建立在地方政府信用评级基础上。而建立地方政府信用评级,也更有利于获得保险、基金等社会资本青睐,当然如果信用评级不高,获得社会资金将更难。

(作者单位:南京某公司 210000)