# 2024关于高速公路资产管理体制改革对策5篇

来源：网络 作者：落花无言 更新时间：2024-07-03

*第一篇：2024关于高速公路资产管理体制改革对策2024关于高速公路资产管理体制改革对策范文一、高速公路资产管理体制中相关问题的分析高速公路资产管理体系是否完善对于高速公路未来发展趋势有着决定性影响，基于此，务必加强对高速公路资产管理体系...*

**第一篇：2024关于高速公路资产管理体制改革对策**

2024关于高速公路资产管理体制改革对策范文

一、高速公路资产管理体制中相关问题的分析

高速公路资产管理体系是否完善对于高速公路未来发展趋势有着决定性影响，基于此，务必加强对高速公路资产管理体系的关注程度。当前阶段，高速公路资产包含的数量非常多，要想提升资产利用率，将其全面落实到高速公路建设环节中，就需要结合实际情况制定健全的资产管理体系，这是极为关键的。然而从高速公路资产管理体系实际发展现状来看，还有着较多的不足之处，阻碍了高速公路稳定运行。

（一）相关的监督管理体系不完善

在高速公路领域快速发展和运行的背景下，相关电子设施被广泛应用到了该领域内，一定程度上解决了工作人员自身的工作压力，不过因为对于项目有着极大程度的依赖性，因此高速公路资产管理人员的工作积极性有了明显改变，导致高速公路资产管理效率逐渐降低。科学合理的管理体系除了增加工作人员自身压力之外，还会转变成推动工作开展的基本动力，在工作人员工作期间产生较强的监督优势，只有基于压力进行工作，最终才会形成积极向上的态度。

（二）没有加大高速公路企业的约束程度

要想促使高速公路企业稳定运行，就需要制订出完善的对策激发员工积极性，对其行为进行合理约束，监督人员认真工作，为企业发展贡献出自身的力量。可是从高速公路企业资产经营管理现状来看，因为缺少压力，大多数员工存在着以逸待劳的现象，没有树立正确的工作意识，产生此种现象的实质性因素是因为没有加强约束程度，导致企业对员工管理不到位，长时间下来，企业员工难以养成良好的习惯，同时也会加剧员工非法占据国有资产行为的发生。以上现象都是高速公路资产管理期间面临的首要问题。

（三）高速公路经营企业改造不到位，法人治理结构不完善

高速公路经营期间，需要依照标准要求完善企业法人治理结构，可是目前企业仍然存在着依照事业单位核定编制的现象，而且法人治理结构不完善也是引起公路经营企业产权不具备明确性的主要因素。同时，在目前的资产管理体系中，管理人员思想理念太滞后，政企不分现象经常存在。

（四）出现问题的主要因素

对于高速公路资产管理体系来讲，出现相关问题的实质性原因是因为高速公路资产所有权缺位，表现为全民所有和个人自荐的矛盾。高速公路资产属于一项共有财产，人们都是公有财产的受益人以及所有者，财产具备公有性以及个人逐利性产生了一系列矛盾，而且因为制定的激励机制不完善，所以导致问题频繁出现。

二、高速公路资产管理体制改革的基本对策

（一）制定健全的高速公路资

产管理法律法规体系要想促使高速公路资产管理工作得到高效率开展，关键在于制定健全的高速公路资产管理法律法规体系。基于此，就需要对委托和代理之间的法律关系加以确定，全面了解高速公路资产经营权的主体。其次，制定的法律法规体系必须和新时代要求相一致，禁止出现不良的形式主义现象，将法律法规的优势全面体现出来，从而加快高速公路行业运行进程。然后，结合实际情况改善法律法规，使高速公路资产管理工作朝着法制化趋势开展。最后，进一步确定高速公路的基本经营主体，掌握管理要点，促使政府部门可以更好地将高速公路资产管理职能进行一定程度的发挥以及体现。

（二）落实完善监督管理制度

合理且完善的监督管理体系能够促使高速公路资产管理工作有效开展，借助该项体系可以全面监督企业员工行为，使其在适量的压力中提升工作水平，促使工作有效开展。监督管理体制没有产生良好作用长时间以来是高速公路资产管理期间面临的首要问题，该问题直接阻碍了高速公路工作实施。对此，当条件允许的情况下，需要从交通主管部门上级以及下级等方面入手，构建良好的监督管理关系，禁止交通主管部门在行使自身权力期间发生违法乱纪的行为，保障交通主管部门在行驶自身权力的基础上也应当全面履行对下级部门进行监管的责任，促使高速公路企业遵循基本要求开展各项工作，以此在竞争激烈的市场中脱颖而出。（三）对一路一公司模式进行规模化管理引进互联网收费技术，将网络效应全面体现出来，并且为了满足高数公路网络的技术经济需要，和快速处理问题的运行体系相一致，高速公路应当对目前的一路一公司模式进行合理管理，遵循委托经营和专业运行的基本原则，以此达到规模化管理的要求。结合目前相同高速公路由不同领域、投资主体管理以及经营现象来看，可以采取按照比例分成方式以及统一收费的方式对各方面利益进行有效调整以及改进，全面体现出现代互联网收费信息化技术的优势，从技术方面入手，将跨区域高速公路管理分割化现象全面解决，在增强高速公路网络效应的基础上促使网络公路管路体系朝着规范性和统一化趋势发展。

（四）制定特许经营制度

在我国公路交通领域内，特许经营的落实具备相关经济以及政治背景。其一，从经济背景入手。x我国在经济社会运行期间需要增加高速公路的供给，同时还面临着财政有限现象，而特许经营的实施能够对私人投资以及民间资本进行合理利用，将以上存在的问题彻底解决。x在高速公路运行期间，需要减少成本输出，提升经济效益。政府采取直接管理方式监管高速公路是一项良好的机制，不过也有着一系列缺陷，那就是将行政内的各项条框照搬到企业内，使企业经营处于行政化状态，难以提升经济效益。而特许经营的实施有利于企业实现相关目标，进一步确定政府和企业之间的关系，特许经营人员进行全面监管，促使技术得到全面创新以及改进。其二，从政府背景入手。在社会经济水平提升背景下，当公共部门和私营部门被分工之后，政府成为了公共部门以及公共利益的责任承担者，但是在该阶段中，公益事业有着繁琐性和多样性特征，政府过于繁忙，只能将关注点放在社会公共需求方面，将作用体现出来，可是承担的全面公共管理体系职能也是不可缺乏的。开展高速公路特殊经营是政府处于有限条件下对高速公路公共服务进行管理的一项最佳选择方式。特许经营和我国高速公路基本运行属性相一致，同时完善的经营协议还能够增强经营期间政府和企业关系的协调性，最终实现经济效益和社会效益发展目标。而且健全特许经营制度还可以确定政府以及经营人员之间的权利和义务，将高速公路资产所有权以及经营权进行有效区分，特许经营机构具备一定的经营自主权利，可以体现出高速公路资产运营的高效性特征，在强化政府监督的基础上促使高速公路资产日益完善。

三、结语

从以上论述来看，高速公路建设在社会经济水平提升方面具有极高的优势，并且资产管理体制的落实也对未来发展趋势有着决定性影响。基于此，为了加快高速公路企业稳定运行，提升经济效益，就需要全面探究高速公路资产管理体系改革期间存在的相关问题，制订出完善对策将问题全面解决。比如，对政府职能加以改变，制定健全的高速公路资产管路法律法规体系和监督管理制度等，促使各部门均在规定领域内行使自身权力。

**第二篇：国有企业资产管理体制改革研究**

改革开放以来，国有经济在整个国民经济中的比重虽有一定下降，但一直占据着主导地位。加强国有资产管理是保证国有经济乃至国民经济持续、健康、快速发展的基础。但国有资产管理体制的现状距离完善的社会主义市场经济体制所要求的目标还有不小的差距，有很多问题亟待解决。

一、投入不均，形式单一

国有资产按其所处的领域可

分为经营性国有资产（以企业资产为主）和基础性国有资产。对于这两种不同类型国有资产的管理存在着两方面的问题：一是长期以来无论是中央还是地方各级国有资产管理专门机构，对于国有资产的管理主要集中于经营性国有资产领域，这样在国家控制财政资源有限的情况下势必造成“翘翘板效应”，即，一方面在经营性国有资产领域投入了过多的财力，另一方面在基础性国有资产领域投入的财力严重不足，这种做法既不符合效率原则也不符合公平原则。二是对不同领域的国有资产采取相同的管理模式，这样不利于政府对国有资产经营业绩进行准确的考核。

对此，我们应该采取以下措施：第一，对于经营性国有资产，大致方向是将其逐渐从竞争性领域中撤出，对于那些仍需继续存在和经营的国有企业应尽快设立统一经营的国有资产托管公司，同时将重心转移到对基础性国有资产的管理，对于基础性国有资产要强化统一管理的原则，减少现有体制中自收自支的成分，实行国库统一收付制度，以切实提高这些部门的工作效率，同时在该类国有资产管理中，还应将那些划在该类范围而其实质属于盈利性的国有企业的国有资产尽快推向市场，并按照盈利性国有企业的国有资产管理的基本方法对其加以管理。第二，根据不同类型国有资产的特点，编制不同性质的预算，制定不同的规章制度并相应设立不同类型的专门管理机构，实施适合每一类国有资产的运行机制。

二、分割管理，职责不清

（一）“所有权”与“管理权”相分离。我国现行的是“国家统一所有，政府分级管理”的机制，这种制度的优点是：减少了界定产权的工作量,但是这种体制严重抑制着地方作用的发挥，尤其是地方自筹资金创办的企业，地方也不能履行出资人权力，势必影响地方政府管理资产的主动性和积极性。

针对这一弊端，可采用“分级所有，分级管理”的方式。所谓“分级所有，分级管理”是指中央政府和地方政府分别代表国家履行出资人职责，享有所有者权益、权力、义务和责任相统一，管资产和管人、管事相结合的国有资产管理体制，既让地方政府享有占有、使用、收益和处分的权利，又承担相应的责任，让地方政府成为所辖国有资产的真正所有者，这样地方政府的身份将由原来的监管者转变为出资者，其管理积极性将明显被调动起来。其次，要妥善解决好中央政府与地方政府管理国有资产的权责问题，合理划分中央和地方的国有资产范围，并赋予其完整而统一的权利与责任。充分发挥中央和地方的积极性，提高国有资产的配置效率。

（二）国有资产所有者缺位问题突出。现阶段我国许多大中型国有企业改制后，国有股的代表还是董事会成员或是职业化的经理，他们虽在企业中从事经营管理工作，但他们本身不是真正的资产所有者，所以无论制定了多么严格、严密的监督和约束制度或是很有诱惑力的激励制度，他们对国有资产的关心是有限度的，而且只要好处多多，他们宁可不按“游戏规则”去努力规范自己的行为，更不用说去监督和约束他人。在这种情况下产权人格化和产权主体到位是很难实现的。为了解决这一问题，可以建立一套机制，创造一种环境，使国有资产代理人具有真正资产所有者的活力和动力，行使被赋予的权力，承担应尽的责任义务。首先可以从企业家市场选择国有资产代理人，这样如果代理人出于公心，接受法律约束将受到社会的尊敬，代理者本人也能在市场上不断“增值”。其次，健全相应的监督体系，防止代理人大权独揽，不负责任，要对国有资产增值的代理人的各项经营工作不间断地实行严格监督。再者健全规范合理奖励或实行“年薪制”。

三、政企不分，机构不明

（一）企业受政府影响较大。在现代企业制度下，对于国有企业，政府作为所有权代表与企业的关系不可能剪断。所以，国有企业不可避免地受到政府较大影响，尤其是高层经理人员的选任，不能不与政治机构或行政机构有直接关系，这些人员其本质上仍是政府的官员，企业经营者不仅仅要面向市场还要面向政府，其经营活动还要看政府领导的脸色，这样难免造成国有资产管理中的政企难分的局面。

（二）政府身兼双重角色。政府身兼市场的执法者和国有资产所有者双重角色，这个兼任市场执法者的所有者必然有着内在的冲动，以图利用自己执法者的身份获得更多的利益。例如地方政府不可避免地充当了地方市场监管和盈利性国有资产管理者的双重角色，以致产生严重的地方保护主义的问题。对此可以采用将执法者和所有者的身份进行分离的做法。具体说来，原则上某一行业的具体管理部门不宜再承担

**第三篇：高速公路养护管理对策研究**

高速公路养护管理对策研究

改革开放以后我国经济进入为实现“起飞”打基础的发展阶段，十几年的发展实践已经显示出，公路运输业一定会成为我国经济的主导产业，成为我国经济的增长点。从80年代开始，我国交通基础结构就成为国民经济投资重点。在此期间，交通基础结构投资规模越来越大，增长速度越来越快。到2024年底我国已建成高速公路34288公里。八届人大四次会议批准《中华人民共和国国民经济和社会发展“九五”计划和2024年远景目标纲要》进一步强调，交通是国民经济的基础产业，是我国现代化建设的战略重点之一。我们有理由相信，公路交通运输业在今后相当一个时期内，将是我国的主导产业，是我国经济腾飞的起点之一。因此本课题的研究具有重要意义。

第一章 高速公路养护管理的必要性

在我国，高等级公路是指满足交通部《公路工程技术标准》（jtj001—97），采用高级路面结构（沥青砼路面、水泥砼路面）的高速公路、一级公路及部分二级公路。高等级公路的主要特点是：交通流量大、行车速度快、渠化程度高、桥涵等构造物多、公路设施比较齐全，全路段封闭或部分封闭。它们一般构成国家公路网主骨架，是国家公路交通运输主动脉。

一、高速公路养护管理简介

1． 公路养护管理的概念

公路养护是指为保持公路经常处于完好状态，防止其使用质量下降，并向公路使用者提供良好的服务所进行的作业。这里，公路养护管理特指公路建成投入使用后所进行的养护作业管理。国际道路会议常设协会（piarc）于1983年建议，公路养护统一划分为日常养护、定期养护、特别养护和改善工程四类。公路养护管理的目的是充分实现公路的使用功能，并不断提高服务水平。

2． 高速公路养护在国民经济中的地位

公路呈现多元的特性，归纳起来可以分为两大类别：第一即公路的技术特性类别，有人也称之为自然特性类别；第二是公路的社会性类别。在公路的社会特性中，既包括公路的社会公益性和基础性（这是公路的本质属性），还包括公路的经济特性。

与一般公路相比，高速公路在经济上的最主要特征是高速公路具有鲜明的 “级差效益”。所谓级差效益，就是相同汽车完成相同的运输工作，在使用高速公路时高出使用一般公路而得到的较高效益。

二、高速公路养护管理的重要性

高等级公路的作用及特点决定了高等级公路养护管理的重要性与特殊性。如何搞好高等级公路的养护管理，是摆在公路管理部门及经营企业面前一项长期而艰巨的任务。正确树立“公路建设是发展，公路养护也是发展，而且是更为重要的发展”的观点，是我们从事公路养护管理工作的根本出发点。按照我国建立社会主义市场经济的要求，为满足高等级公路的使用公益性，及其社会化大生产的商品属性，我们必须从公路可持续发展战略的高度，研究现代化公路养护管理对策，深化改革现行公路养护体制与运行机制，走出一条适合我国公路事业不断向前推进的新路。

第二章 国内外研究现状及存在的问题

一、国外高等级公路养护管理现状

国外高等级公路的养护管理，由于国情不同，差异很大，但管理目标却是一致的。这就是要保证高等级公路的高效运营，使巨额建设资金能够及时收回，并不断创造更大的经济效益和社会效益。

美国国道网称为“州际与国防公路”（全部是高速公路），由联邦政府进行宏观管理，主要依照各个不同时期国会批准的法案，对州际高速公路、国家公路系统的建设活动进行资助与管理，具体的养护工作委托州及地方公路部门。管理机构以业主的身份负责承包工程的谈判，并监督合同执行和验收工作。养护公司的组织充分考虑到养护现场的距离及许可的时间因素，在人员及装备配置上充分体现了技术密集型的特点。全部作业机械化，技术人员和技术工人技能涵盖了养护作业的各方面。

法国通过立法将高等级公路特许经营权授予公共事业机构持股的混合经济型公司，在国家规划、控制下负责高等级公路的建设、运营和养护工作。与其他国家不同的是，法国有专门为公路养护服务的机械公司。机械公司按照法国《道路、机械、维修及航空基地章程》进行管理，配有各种施工机械，机械公司独立于公路管理部门和养护机构之外，以合同方式与养护部门建立联系。

日本高等级公路的建设、运营管理和养护工作，不是由政府直接组织实施的，而是由公共性组织——日本道路公团负责。公团对公路养护负有养护责任，具体养护工作由其设置的管理局下的管理事务所进行。

通过分析和比较，国外高等级公路养护管理的特点可以归纳为法制化、社会化、专业化、市场化及养护作业方式的机械化等几个方面。按照我国建立社会主义市场经济体制的要求，以及高等级公路公益性商品的属性，这几个方面也应该是我国高等级公路养护管理发展努力的方向。

二、国内高等级公路养护管理现状

我国高等级公路养护管理现状从20世纪80年代中期，随着我国改革开放的进一步深化，经济建设的发展，国家关于加快交通基础设施建设决策的实施，我国的高速公路建设从零开始，已经进入一个空前发展的新时期，截止2024年底，我国高速公路的通车里程超过34288km。高速公路通车运营之后，必须对它进行养护维修，以达到使高速公路的使用寿命增加，同时保障车辆的行驶安全，进而为经济建设服务。

三、我国高等级公路养护管理存在的问题

我国高速公路的运营管理仅有10余年，尚处于探索研究阶段，所以高速公路养护体制也沿用我国传统的集建、养、管、征一体的公路管理体制，高速公路公路养护的管理者，既是养护的生产者，也是养护的监督者，高速公路公路管理部门既行使部分政府管理职能，又承担高速公路公路养护具体作业，这种管、养不分的传统模式很难保证计划的合理性和科学性、实施的严格性和彻底性、监督的严肃性和有效性，给高速公路养护工作带来许多弊端。

现行高速公路养护体制的主要存在以下几个矛盾：

1.现行养护运行机制已经不适应社会主义市场经济的要求。

高速公路公路管理机构一直决定着高速公路养护企业领导的任命权，不仅要给高速公路养护企业找饭吃，找活干，而且要告诉高速公路养护企业怎么干。缺乏活力和竞争机制的老问题仍然存在。

2.养护及管理技术水平不适应路网发展的要求。

公路路网的不断发展、完善，尤其是高速公路的迅猛发展，对高速公路养护工作无论是机械化水平还是技术含量都提出了更高、更新的要求。而目前的高速公路养护方式及组织规模还停留在分散、落后的生产水平上，养护生产的科技含量和机械水平及集约化程度都比较低，管理与决策过程中的信息技术应用很不普及。

3.事企关系尚未完全理顺。

有些地方虽然对高速公路公路养护体制改革进行了大胆尝试，组建了相应的养护公司，但是这些公司仍由公路管理机构主管，企业自身缺乏足够的自主权，大部分公司不具备独立的法人资格，养护仍按上级的指令计划来完成，公司形同虚设，难以适应市场经济的要求。

第三章 高速公路养护管理对策分析

我认为我国应积极探索养护经营多元化，充分利用市场机制，鼓励企业参与经营，使养护工作逐步步人社会化、市场化、专业化和机械化的高水平。随着高速公路路网的逐步形成及管理体制改革的深入，高速公路养护管理体制必然走一条符合社会主义市场经济体制、符合高速公路自身特点的路子．逐步实现事企分开、管养分离、产权清晰、权责明确、管理科学，还应做到以下几个方面的工作。

1． 加强政府行业监管力度在转变政府行业职能的前提下，高速公路养护管理体制已 呈现出进一步加强政府行业监管的趋势。

由于高速公路的养护和维修对公众安全具有重大影响，因此必须对其规范并体现养护的强制性。经营公司只有在依法履行了养护、维修的义务和责任的前提下，才具有合法的收费、经营的权利。养护的强制性是通过地方政府交通主管部门来实施或委托实施的。而中央政府的交通主管部门主要负责组织制定相应的运营高速公路的养护技术标准、操作规程和规范。规范所涉及的范围，不仅应包括路基、路面、桥梁、隧道、安全设施、标志、标线、机电系统的运行标准，还应有绍修、抢险和救援的时限、作业的安全措施等。获得经营许可资格的高速公路经营公司，不仅要与普通公司一样进行工商注册、税务登记，还应接受交通主管部门对其从业的资格和资信进行批准和定期审查。对于违反公路法，不充分履行养护、维修义务；所运营的高速公路达不到服务标准．对社会公众的安全造成或可能带来危害的，政府行业主管部门可以采取各种级别的行政处罚，如令其停业整顿、改组、临时接管甚至吊销其从业资格。政府的行业监管，还应将范围进一步外延，除了高速公路经营、管理公司以外．还应扩大到对专业养护公司的从业资格的管理。用于高速公路养护且与环境、公众安全有关的材料、设备使用的规范和管理，如标志、信号设施的可靠性、有效性及除雪用盐的许可投放数量及对环境影响的监测、管理等。要开放市场、必须先规范市场。对养护市场(包括部分材料)资格法人的管理，将有助于形成良性有序的市场竞争机制。

2.养护管理行业性工作向协会化方向发展由于高速公路的行业特点，其养护、管理具有较强的特殊性，应对其进行严第六章养护体制的发展对策53格的规范。

但到目前为止，我国高速公路还没有一套完整的包括高速公路养护标准在内的运营服务标准。从九年前全国高速公路管理第一次研讨会开始，每年举办已历时9年。全国各省的高速公路管理部门在积极交流管理经验的同时，还有组建一个全国性高速公路管理协会的想法。探讨在政府的指导下，由协会担负起规范高速公路管理责任的可行性。高速公路管理协会不是政府的部门，不具有政府行政职能，是纯正的社会团体，但可以经授权或受委托为政府承担部分管理工作。它可以受委托负责指导和监督高速公路的运营管理；考核和评估高速公路的经营状况、社会效益和运营服务水平，受委托组织高速公路养护运营质量的检查；组织制定规程、规范和行业标准，协调服务，公布管理信息，营造市场环境，建立市场规则等。行业管理协会既可以按区域设立区域性的分会，也可以按养护、政策法规、交通信息、收费管理和服务等内容设立专业委员会。协会中的专业委员会或专家委员会受政府委托，独立于政府从事行业管理工作。协会中的养护管理专业委员会应主要负责高速公路管理中的养护技术管理。目前，很多规范性的工作已由交通部委托研究所、设计院在组织。一旦协会组成，这方面的工作宜由协会组织专家委员会或专家组来完成，而各省高速公路管理部门、科研、设计、教学单位可以以会员或专家委员会成员的身份参与工作。

3.进一步加强区域性协作高速公路养护维修要投人大量的资金，而频繁的封闭维修又将对服务质量带来一定程度的影响。

尽量降低这个影响，采取的技术方法是加强路况检测、进行有效的预防性养护，提高养护作业的机械化水平和快速反应能力已成为各管理单位的共识。而目前各管理单位面临的问题是一些专用性极强的养护设备和检测设备不仅价值昂贵，而且使用频率较低。这些装备专业性强，利用率低，社会上租不到，有的又面临长期闲置，这就引发了高速公路养护管理需要组织区域性协作的问题。最好的办法是采取区域性合作的方式，打破管理上相对封闭的局面。相临省份可以按照区域的特点，经过协商，以会员制的方式，各自有所侧重。装备专门的检测或养护设备并按照区域性的需求来安排，有效的使用这些设备。区域协作、有偿使用、优势互补，可以便养护专业化的水平得到进一步提高。

4.管理体制逐步走向集中、统一随着高速公路路网的逐步形成，管理体制也将逐步走向集中、统一。高速公路养护管理，不仅涉及面广、延续时间长、技术含量高、装备专用而且还具有发第六章养护体制的发展对策54生时间、地点的随机性和技术方案不确定性等因素。在高速公路管理中，不仅要根据营运实际状况和社会需求不断的改善和调整养护技术政策，还要在一定的区域内对交通和维修具有一定的分流、调度的能力。这就要求在建立高速公路养护管理体制时优先考虑集中、统一的原则。高速公路的养护管理体制应该集中领导、统一管理、合理布局、管养分离。一段一公司应尽快归纳为一路一公司。在形成路网的区域内，一路一公司也应进一步归纳为一域一公司。所谓一域一公司可以在一个省内形成一省一公司(集团)也可以在有条件的几个相临的省组建区域性的集团公司(相当于北京铁路局、沈阳铁路局)。专业化养护(公司)中心或养护基地的设立，不仅要考虑作业能力所覆盖的合理的养护里程，还要考虑实施效率养护，快速反应所覆盖的最合理的半径。显然，在形成网络的时候，承担相同维修里程的养护任务，覆盖半径愈小，其效率会愈高，而养护成本会相对比较低。基地设立要做到这一点，只有打破一段一公司或一路一公司的割据，实行高速公路管理区域集团化才能实现。管理体制走向集中、统一，并非在经营方式上要一统天下、一个体制，而主要是统一标准、统一规划、统一调度。这是顺应了高速公路发展趋势和产业的特点。这种方式是在路网逐步完善的条件下对一路一公司的进一步完善。高速公路的性质需要集中统一的管理，这并不排除在集团公司领导下，各路可以根据其特点和经历，组建经营性质不同的管理公司、经营公司、股份公司或上市公司。

5.开放高速公路养护市场开放公路养护市场，对于一般公路，有一个难以逾越的障碍．就是现有的养护资金来源都限定在公路养护事业费的范畴内．由此确定了养护公司的性质难以突破事业单位企业管理的性质。养护生产成果只能限制在公路系统内部的考核和核算。而由此建立的养护实际上仅是公路系统内部一个有限开放的市场，若再准确一点，是限于行政区域(资金来源区域)范围内的系统内部的市场。对于这种内部管理引入市场机制的方式，人们称其为模拟市场。在费改税实现之前，模拟市场的方式还是一种阶段性的主流方式。与一般公路不同的是，高速公路的养护资金来源于通行费，即使是采取事业型的管理方式，建立养护市场和养护工程引入市场机制都相对更便利一些。建立高速公路养护市场在具有比较优越的条件的同时，还要注意做好一些基础工作，规范市场，如高速公路养护技术标准和定额等，市场准入的方式和方法以及合理公平的市场监管机制等。目前，实行收支两条线的事业型管理模式和自收自管的第六章养护体制的发展对策55企业经营型管理模式，都不同程度表现有重营运、轻养护的问题。处理好高速公路公益性和商品性的一对矛盾，还应立足于以法律手段保证养护资金能够足额投入。6.养护队伍更加趋向于专业化高速公路养护工程的特点是技术性强、人员素质全面、机械化程度高、维修反应迅速、安全措施严格。

因此需要养护队伍要做到人员精于、技术全面、训练有素、机械配套、安全措施完备，才能完成高速公路各种常规养护和应付各种突发事故的抢修工作。这样一支养护队伍应该是针对上述高速公路维修的需求而组建的专业化养护队伍。因此高速公路维修组织一定要人员精干、技术全面．一专多能。这样的要求，不仅针对维修作业人员，管理人员同时也应该具备这样的素质。在养护管理岗位上的工作人员，不仅应是知识全面的管理人员．还应该是专业层次较高的技术人员；不仅要会管理、还要懂技术。在养护技术方面，要能够按照工作分工，承担所管理项目维修方案的确定，绘制简单的施工图，设计各种需要的配合比，能够使用常规手段和检测仪器考核养护施工成果的各项技术指标。了解各类养护、施工机械的性能、用途并能操作一部分机械。在管理方面，能够指导各类养护施工作业，具有一定的管理作业现场的能力。熟悉各类养护工程的成本构成，了解大宗材料的市场行情和各类工种的劳动力、技术工人的有关生产定额，能够编制工程预算和决算。设备配备是养护队伍专业化的另一个重要因素。例如完成一项沥青路面坑槽修补工作，就需要多道工序，使用不同的手段来实现。首先使用安全设施和作业标志封闭作业现场．使用切割、凿岩机械破碎原有的路面，清理废料，加热沥青和喷粘层油，加热沥青混合料并摊铺、压实。清理现场、做好施工记录，直到撤除安全设施，开放交通。一个0.5平方米的坑槽，从封闭现场开始到完成维修、撤出现场开放交通，工作时间定额应为半小时以内。人员、工具、设备、设施都要配套，才能保证高速公路养护的服务水平。

第四章 结束语

高速公路养护必须以“预防为主、防治结合”为方针，坚持“机械化养护为主，防止中断交通”的原则。同时在养护技术措施中应遵循“调查研究、科技创新、协调发展”的原则。

高等级公路的作用及特点决定了高等级公路养护管理的重要性与特殊性。如何搞好高等级公路的养护管理，是摆在公路管理部门及经营企业面前一项长期而艰巨的任务。正确树立“公路建设是发展，公路养护也是发展，而且是更为重要的发展”的观点，是我们从事公路养护管理工作的根本出发点。按照我国建立社会主义市场经济的要求，为满足高等级公路的使用公益性，及其社会化大生产的商品属性，我们必须从公路可持续发展战略的高度，研究现代化公路养护管理对策，深化改革现行公路养护体制与运行机制，走出一条适合我国公路事业不断向前推进的新路。

因此，发展高速公路，必须坚持建、管、养并重原则，不能因等级高、质量好而放松正常养护管理。实践证明，只有科学、严格的养护管理，才能提高高速公路的运行质量和经济效益。

**第四篇：浅谈高速公路桥梁养护管理对策**

浅谈高速公路桥梁养护管理对策

摘 要：在我国，随着经济建设的不断发展，交通运输成了主要的关键因素，高速公路迅速成为经济发展的主要纽带之一。而高速公路的发展离不开桥梁的建设，所以做好桥梁养护管理是非常重要的，桥梁是高速公路出入口的咽喉，如果我们长期对桥梁进行疲劳作业，那么桥梁的强度和坚韧度都会受到影响，再加上自然因素的影响，则会出现更多的不良后果，高速公路的的发展也就成了空谈。因此，我们必须要加大对高速公路桥梁养护管理的对策，提高整个高速公路正常使用的功能和水平，从而确保桥梁的完好与安全畅通,防止恶性事故的发生。

关键字：高速公路、桥梁养护、超载

前 言：根据我国的高速公路建设的实际情况，同国外的发展状况相比还是有很多发展的空间。目前，我国的高速公路的桥梁设施建设在管理工作等方面还是相对滞后的，再加上由于受运输经济利益的影响，汽车、货车的超载现象也非常常见，超载对桥梁(路面)的损坏是特别严重的，而且在一定程度上缩短了其寿命，所以桥梁建设存在很大的局限性，不能满足工程项目信息化的要求。所以，对于高速公路桥梁管理与养护方面的部门一定要做好桥梁的养护工作。在养护中，同时也推动了新技术、新工艺、新材料的发展，从而在源头做好桥梁的保护工作，防止坍塌等现象的发生。

一、高速公路桥梁发展状况及重要性

1.现阶段高速公路桥梁养护

我国现阶段主要发展的方向是关于高速公路桥梁养护管理，近几年高速公路的发展异常迅速，首先不仅分布的地域广阔，而且跨省市、自然区也较为常见。传统的桥梁管理方式一般为各地区公路处分散管理，一直无法实现网络互通，体现了一定的局限性，由于主观因素较大，所以不容易制定共同的养护决策。另一方面，各地区的桥梁信息资料不统一，格式方面也有较大的差别，所以沟通起来也有一定的难度。综上所述，可以明白桥梁养护的意义主要是在之前能够提出稳妥的桥梁养护管理，并严格按程序实施，这样对于以后桥梁建设的后续工作进行合理的养护管理。

21世纪以来，我国高速公路的发展呈现多样化，由于我国地大人广，在建设过程中也面临众多的问题，在平原地区，为了避免环境遭到人为的破坏，或者在地段较差的位置，一般都采用高架桥的形式；在山区方面，由于高山较多，地形复杂，所以修建高速公路时建好桥梁也不可避免。所以，这就造成了桥梁的总长在我国高速公路建设历程中占有很大的比例。但是由于技术的革新，材料的高质量，引入先进设备不断的进行完善，我国的架桥水平也上升到一个高度，高速公路桥梁在原有的功能基础上逐步具有点缀和装饰高速公路的作用,从而达到变换视觉效果的目的,为安全行驶创造条件。

2.高速公路桥梁养护的特点

关于高速公路桥梁养护的问题，在初期的发展建设中也是一种较大的投资，同一般路面养护管理相比，桥梁养护也存在一些问题，其中有很多方面的影响因素，其最后达到的效果也不是非常的明显。除了最开始的养护工作须做好，在平时还需要工作人员进行不断的监测，应采用特殊的手段和科学方法对桥梁进行特殊性检查，准确判断其损坏原因、损坏程度和整座桥的技术状况。在检查过程中需要特别的认真仔细，一旦出现什么状况，需第一时间进行高速公路桥梁道路封锁，找专业施工人员进行安全排查，从而保障通过桥梁车辆的安全。

3.加强桥梁养护工作的重要性

在加强高速公路养护工作的管理也是非常重要的，在我过经济的发展促进了运输行业的不断进步，繁重的交通量及大量超载车量的运行，不仅加快了道路的病害产生，但也大大加速了桥梁道路的寿命。另一方面，自然与环境因素对高速公路桥梁的危害也是不可估量的，雨雪风霜、恶劣气候的侵蚀日益加重，使得桥梁安全性得不到保障，相应减少了使用寿命。以上讲的都是非人为因素，除此之外，还有一个原因，那就是桥梁管理养护部门制度的不完善，在建桥初期，可能受到资金影响，施工过程中出现偷工减料的现象，施工管理的粗放。桥梁完善后主要体现在人员、资金、设备等不能及时的对病害桥梁进行检修与养护。

二、目前桥梁养护管理工作存在的问题

1.桥梁养护技术人员相对较少

近几年，虽然全国各大学相对往年扩大了对于桥梁养护专业的招生，但是具体表现出的还是供不应求的现象。导致了，高速公路桥梁养护工程师不能满足最基本的养护工作，其中的原因也是各分公司所管的路段比较长，所以需要的技术人员的数量也非常大。还一个方面的原因，就是现阶段的桥梁养护工程师多方面工作能力还比较欠缺，工作较为单一，桥梁养护工程师即要组织维修工作，又要搞好桥梁检查!档案整理等相关工作，使各方工作进度大受影响

2.技术水平比较欠缺

一般高速公路桥梁建设完成之后，最重要的工作就是做好桥梁检测技术，目前，我国这方面的技术还处于一个薄弱的环节，但是桥梁结构较为复杂，涉及各方面的知识也比较多，所以对于技术人员的要求也特别的高。尽管在养护技术人员配置中，配备有专门的桥梁工程师和技术员，也配备了桥梁检测设备，但是组织人员各方面的素养不同，就有可能对于一些常见的问题处理不当，造成桥梁管理缺乏科学依据，使人身安全受到严重威胁。

3.桥梁技术档案不够完善

由于在桥梁养护管理这方面缺少一个统一的部门组织，就导致往年的桥梁养护档案管理不够齐全规范，技术经验也没有明确的说明，所以很多新员工接手的资料难以了解，对于处理问题方面也较为欠缺，另一方面，很多资料在移交过程中，也会出现不规范和丢失的现象。种种原因，使得整个桥梁技术的管理没有进行一个归纳总结，导致了后续工作的难以开展，再加上处理不当，就出现了很多的安全隐患。

三、做好桥梁检查、检测工作

1.关于高速公路桥梁养护管理现状，首先我们要做好桥梁检查、监测，这也是桥梁养护管理的重要工作，在此过程中我们必须从多方面进行考察，针对不同的情况采取不同的防范、维修、养护、管理措施，防止桥梁病害的出现。具体分析，详见下表1：

2.定期检查的工作程序

以上对于桥梁养护监测的项目进行分析，下面我们主要针对高速公路桥梁养护管理的工作程序进行讲述，主要分为以下几点：

（1）首先对于桥梁周围的环境进行调查、统计，列出可能出现的各方面原因，在进行有针对性的设计，减少后来病害的威胁。

（2）对于建设好的桥梁进行多方面监测，详细记录桥梁病害，综合进行分析。

（3）分析得出相应结论，大致判断桥梁发生病害的影响因素，预测维修与成本的范围。

（4）把难以判断的损坏构件，向有关专业部门提出检测的建议，若更加严重的话，及时提出限行的建议。

3.相关部门需加强监管力度

一方面，必须要加强政府对于高速公路桥梁方面的监管，还要做好桥梁预防超载等的宣传工作，让做运输的工作人员认识到做好桥梁养护责任的重要性。还要提高公路养护部门管理者的素质水平，对工作中可能存在的漏洞和错误进行预测，并组织员工进行计划制定和实际检测，提高工作能力。针对存在问题应实行各个击破的方法，制定具体的解决方案，加强桥梁精细化管理与养护，实施桥梁管养责任制，完善加强各项桥梁管养制度，科学使用公路桥梁管理系统对桥梁进行科学化、及时化管理

结 语：

虽然现在我国高速公路桥梁养护方面有了一些提高，但是我们依旧不能放松在这方面的投入，高速公路桥梁养护管理工作的重点要落在管理二字上，所以我们必须加强平时的检查工作，遇到问题我们要快速处理，尽量不让较大的危险事故发生，慢慢的，建立起养护管理的长效机制。此外，我们还必须加强在这方面的技术人员投入，进行科学的桥梁养护管理。综合以

上，才能减少、甚至杜绝桥梁垮塌恶性事件的发生,保证交通运输的安全快捷。

参考文献：

[1]刘文瑞.桥梁养护与管理中存在的问题及解决措施[J].黑龙江交通科技,2024,12(2):58-61

[2]高朝晖,张 宁,陆赛杰.基于Web-GIS技术的现代桥梁养护管理系统研究[J].交通与计算机,2024,12(2):42-44

[3]刘明友.目前仍存在的高速公路桥梁养护管理工作问题

**第五篇：山西事业单位管理体制改革对策研究**

山西省事业单位管理体制改革对策研究

专业：经济管理 姓名：韩文丽

摘 要：随着社会主义市场经济体制的逐步确立，我省现行的事业单位管理体制越来越不适应市场经济条件下的社会发展需要。事业单位管理体制存在问题的突出表现是政事不分，社会化程度不高，人员和机构庞杂，缺乏良好的竞争机制和自我约束机制。这些问题导致部分领域的事业服务供给不足，政府职能范围的混乱，财政负担加重，社会事业单位之间缺乏整合与协调，公共资源配置效率低下。改革我国事业单位管理体制是当前迫在眉睫的任务。本研究是在系统分析当前情况的基础上，以当前事业单位现存问题，改革的必要性，目标模式等三个方面进行分析，为推进事业单位改革，明确事业单位职能，调整政府与事业单位关系，以及建立绩效评估制度、国有资产管理制度、社会保障制度等方面的改革提供有益的帮助。关键词：关键词：事业单位 公共服务管理体制 分类改革

从党的十一届三中全会开始，中国共产党和中国人民逐渐认识到，我国社会主义现代化建设事业，必须通过体制改革才能实现，必须经过不断探索才能建设好有中国特色的社会主义。要真正推动我国现代化建设的发展，就必须大幅度地提高社会生产力，也就必然要求多方面地改变同生产力发展不相适应的生产关系和上层建筑，改变一切不相适应的管理方式、活动方式和思想方式。只有这种不断自我完善、自我更新的社会主义制度，才是真正有生命力的。事业单位是我国经济、社会和文化发展的重要力量和组织形式，同样也面临着改革的任务。

一．事业单位管理体制中存在的问题

目前，中国的改革正处于关键时期。中国共产党的十六大明确提出“按照政事分开的原则，改革事业单位管理体制”。中共中央十六届三中全会确立了以人为本的科学发展观，提出政府要更好地履行社会管理和公共服务职能，进一步深化社会领域改革。继续推进事业单位改革，既是今后经济体制改革的重要任务和关键环节，又是经济社会协调发展的重要内容。中国共产党的十七大又再次明确提出了“加快推进政事分开，加快推进事业单位分类改革”。事业单位改革是一场具有广泛、深刻影响的社会服务领域变革，也将不断推动人们的生活方式、生产方式和思维方式的改变。1.1事业单位管理体制亟待创新

事业单位是一种具有中国特色的法人社会组织，承担着政府为公民提供公共物品和公共服务的职能，作为公益服务的主要载体，广泛分布于政治、经济、文化和社会生活等各个领域，对每个中国人都在产生影响，是中国经济建设和社会发展不可或缺的重要力量。目前，中国的事业单位约有130多万个，职工2800多万人，加上离退休人员约3000万人。其中专业技术人员占62%，70%以上的科研人员、95%以上的教师和医生都集中在事业单位。事业单位掌管的国有资产近3万亿元，各项事业经费支出约占国家财政总支出的1/3。在计划经济体制下形成的传统事业单位管理体制，曾经在计划经济时代的经济建设中起到重要的作用。随着逐渐的改革和完善，已形成了具有中国特色的事业单位管理体制，其中有着许多合理的成分和成功的经验。因此，新型的事业单位应该继承和发扬传统事业单位管理体制的优势之处，特别是一些提供公共产品和服务的事业单位如科、教、文、卫等行业，如果没有政府来主管，仅事业单位独立经营，则势必会导致亏损或损害公共利益。政府直接管理这些公共事业的传统管理体制，可以保证这些事业的稳定性和公共产品的充分供应。

目前，能够实行政事分开的事业单位需要一定的过渡期：一是大部分事业单位现在还不适宜完全的政事分开，少数事业单位在这方面可以快一些；二是对于大部分不能完全分开的事业，可以经历一个政事半分开、半不分的过程。因此，在由政事不分到政事完全分开的过渡期，还要继续发挥传统事业体制的优势。但要清醒地认识到这种传统体制的弊端，以及与社会主义市场经济的不适应之处，不失时机地推进事业体制的创新，尤其是管理体制的创新。所以，必须更新观念，与时俱进，在创新上下功夫。

1.2前期事业单位管理体制改革的成果与不足

1985年3月，国家发布了《中共中央关于科学技术体制改革的决定》；1985年5月，发布了《中共中央关于教育体制改革的决定》等等，标志着事业单位管理体制改革的开始。这些改革决定，分别就有关单项事业体制改革的目标，途径等作出了总体布署。在各项政策文件颁布的基础上，中共中央和国务院有关主管部门，各级地方政府及有关部门分别就本系统、本地区的事业管理体制改革制定了一系列相应的配套改革政策和具体改革措施，进行了大量的开创性的改革试验，在艰辛的试验和探索中，取得了一定的可喜的成果：一是明确了事业单位体制改革的政事分开和社会化的原则和“国家、集体、个人一起上”的原则。通过多渠道、多层次、多形式来筹集各项事业发展资金，减轻了国家财政负担，推动事业单位面向社会服务。二是采取了创收、让利、免税等改革措施，拓宽了事业单位经费来源的渠道，增强了事业单位的发展潜力。三是建立了事业单位法人登记制度，实行了行政首长负责制，推行了多种形式的聘任制度。同时，前期的事业单位管理体制改革过程中也存在着诸多不足：

第一．国家没有明确界定事业单位的职能，导致无法正确区分事业单位与政府机关间的界限，因而前期的社会化改革策略并没有从根本上改变国家包办事业的局面。

第二．片面的将事业单位全部推向社会、推向市场，笼统地提倡、鼓励、支持各类业单位拓展资金来源，已造成了一些消极后果，一些事业单位巧立名目滥收费，造成了事业单位不正之风蔓延。

第三．我国虽早已实行了事业单位登记管理制度，事业机构注册登记之后即可获得独立的法人资格，但这种“独立”却只是一种形式。因为现行事业单位的行政首长仍然是由政府直接任命的，他(或他们)只是作为政府的代表、并按照政府的指令在事业单位中履行管理职责，其本身就是“行政事业一体化”的典型体现。

第四．国家有关改革决定仅限于单项的、局部的事业管理体制改革，没有采取整体分类推进的管理体制改革方式，使得前期的事业单位管理体制改革缺乏整体规划，导致改革的滞后和不平衡。

第五．在事业单位创收活动过程中，大量的非经营性资产被无偿转作经营性资产，产权归属不清，经营补偿严重不足，监督管理职能缺乏，浪费大，效益差，收入分配向个人倾斜，既没有达到支持事业发展的改革目的，又造成国有资产大量流失。

1.3我国事业单位管理体制存在的问题

我国的事业单位随着我国经济体制改革的不断深入，得到了蓬勃的发展，这对发展我国社会主义市场经济起到了巨大的推动作用。从目前情况看，我国的事业单位管理体制改革虽然取得了较大的发展，但仍然存在许多问题。这些问题严重地阻碍了我国的事业单位管理体制改革和发展。具体表现如下：

第一．事业主体的单一化。国家仍然是事业单位的举办主体。“事业主体的单一化，既拓展了政府的职业职能，增加了国家财政负担，又抑制了社会办事业的积极性和创造性，无法满足公众对各类公益事业的需求”。

第二．事业机构的行政化。各类事业单位之间的责、权、利划分界限不清，国家包办并直接控制事业单位运作的情况严重，现有的许多事业单位仍带有浓重的“官办”色彩，其业务开展不是依靠市场而是依靠政府主管部门的“权威”。

第三．事业职能的扩大化。由于政事不分所导致的事业单位的行政化，混淆了政府机关、事业单位与企业组织之间各自的职能界限，“政府充当着事业举办者、管理者、经营者等多种角色，政府的事业职能范围不断扩大”，加上条块分割的管理体制，淡化了事业管理界限，从而泛化了国家事业职能范围。

第四．事业经费供给的财政化。国家财政统包供给各项事业经费，事业发展资金没有实现多渠道筹集。在这种高度集中统一的事业财务管理体制下，事业单位既没有自己独立的经费来源，也没有自主支配事业经费的使用权，这样就压抑了事业单位广开财源和自主理财的积极性。

第五．事业资源配置的非社会化。即我国公共事业资源配置缺乏明确的目标，各事业单位之间没有互通有无，相互分割，相互封闭，互不开放，由于低水平的重复建设造成公共事业资源的大量浪费。

第六．事业运行机制的非效率化。事业单位内部缺乏利益激励机制、竞争机制、约束机制、风险机制等，事业单位存在无效率运行状态和人浮于事，资源利用率低，不计成本，不讲效益的问题。

第七．事业管理的部门化和多头化。我国传统的事业单位管理体制主要是针对政府机构和对应法人事业单位进行管理的，这就造成了同一类社会公共事务被人为地分割成多部门的多头管理，既造成了管理资源的浪费，又降低了管理的效率。

三．事业单位体制改革的目标模式

1993年李鹏总理在第八届全国人民代表大会第一次会议所作的《政府工作报告》中提出，“事业单位要按照政事分开和社会化的原则进行改革”。1996年7月8日中共中央办厅、国务院办公厅转发的《中央机构编制委员会关于事业单位机构改革若干问题的意见》（中办发[1996]17号），事业单位机构改革的指导思想是：遵循政事分开、推进事业单位社会化的方向，建立适应社会主义市场经济体制需要的和符合事业单位自身发展规律、充满生机与活力的管理体制、运行机制和自我约束机制。事业单位改革的基本思路是：确立科学化的总体布局，坚持社会化的发展方向，推行多样化的分类管理，实行制度化的总量控制。

2024年江泽民总书记在中国共产党第十六次全国代表大会上的报告中要求“要按照政事分开原则，推进事业单位管理体制改革”。

2024年胡锦涛总书记在中国共产党第十七次全国代表大会上的报告中指出“加快推进政事分开，加快推进事业单位分类改革”。上述报告、政策文件中都对事业单位管理体制的改革提出指导思想和基本思路，但是对改革要达到的理想模式缺乏具体的阐述。

我们知道，中国事业管理体制改革有两大基本任务：一是要重新界定、调整和转换市场经济条件下国家职能的基本范围，重新界定和收缩国家的事业职能范围，重新配置事业资源，将原有部分国家“事业单位”逐步推向市场，使其向专业化、民营化、市场化与社会化方向发展；二是要对经过调整之后依然保留在国家事业职能范围以内的各项事业做出新的制度安排，建立与我国社会主义市场经济体制和各项事业自身发展规律相适应的新型事业管理体制，构建市场经济条件下我国事业管理体制的目标模式。事业管理体制改革的方向：公共事业主体多元化、资源配置社会化、市场化是我国事业管理体制改革的基本方向。而“所谓 事业单位社会化是指事业单位在向市场经济体制过渡的过程中接受社会的影响、进入社会系统的过程。因此，事业单位社会化可以理解为三层含义：一是行政与社会事业的分离；二是社会事业社会办，即依靠社会力量兴办事业单位；三是事业单位面向全社会服务”。

现代事业单位体制是现代市场经济的一项基本的组织管理制度。它既不同于我国传统的事业管理体制，也不能完全照搬西方第三部门的管理模式，而应是符合中国国情并具有中国特色的新型事业管理制度。

针对现代事业单位管理体制的以上特点，中国事业管理体制的理想模式，应该从以下三个方面的加以具体把握：

第一，政府部门职能得到重新界定。按照“政事分开、管办分离”的原则，界定政府部门职能，规范政府部门权限，将政府部门定位于管宏观、定政策、做规划、抓监管。主要有三方面内容：一是取消政府部门举办事业单位的职能，压缩所属事业单位人、财、物等方面的内设机构和行政编制，加强其社会管理的业务力量；二是对事业单位进行分类，规范事业单位职能。将原由事业单位承担的行政职能回归政府部门管理；将主要从事生产经营活动的事业单位，逐步转为企业；将主要从事公益活动的事业单位，继续保留在事业单位序列；三是将政府部门作为购买公共服务的代表，采取合同外包、招投标、民办公助等形式，与事业 单位或其他社会主体建立契约式管理模式，逐步实现多元社会主体参与公共服务的提供，实现公共服务资源由部门内配置向全社会配置的转变。

第二，成立管理政府公共服务提供的机构。在界定职能的基础上，国家应成立了“事业单位监管委员会（局）”，作为政府的特设机构，“事业单位监管委员会（局）”实行行政首长负责制。该机构使用行政编制，人员由各政府部门按照“人随事走”的原则调剂解决。设立“事业单位监管委员会（局）”的目的在于把它作为政府构建公共服务体系的骨干力量，理顺公共服务机构内部管理及外部衔接工作机制，像推进经营性国有资本有序进退一样，加强政府所属公共事业资源的整合，为社会提供优质高效的公共服务。“事业单位监管委员会（局）”主要承担以下五个方面的职责：一是负责组织协调所属事业单位贯彻落实相关法律法规、规章政策、规划标准以及行业体制改革措施，并参与有关行业规划和标准的研究拟定工作；二是负责所属事业单位财务管理和审计管理工作；三是负责所属事业单位固定资产的管理、存量资产的整合以及系统内政府投资基本建设项目的组织实施工作；四是负责所属事业单位机构编制和人事管理工作；五是负责所属事业单位党群工作、精神文明建设和安全稳定工作。第三，事业单位的管理模式和制度得到了改革。成立公共服务提供的管理机构后，改革将以完善公共服务体系为目的，推进事业单位管理模式和制度的创新。主要有三方面内容：一是梳理事业单位承担的职能，明确事业单位分类，将经营服务类事业单位转制或撤销，将承担公共服务职责的事业单位划入“事业单位监管委员会（局）”管理。二是改革事业单位人事管理制度，扩大事业单位的用人自主权。“事业单位监管委员会（局）”只负责所属事业单位法定代表人的考核任免，其他人员由事业单位自主逐级聘任。三是按照中央关于事业单位改革的有关精神和办法，研究并促进“事业单位监管委员会（局）”所属事业单位的改革，完善事业单位法人治理结构，推进事业单位依法独立运作，创建事业单位自我管理的现代运行机制。探索和建立有中国特色的社会主义的事业单位管理体制，是一个长期认识和实践的过程。本文的研究主要是针对现有体制下贵州事业单位管理和运行中存在的问题展开的，并期望通过改革有助于我国事业单位体制的建立和完善。

事业单位管理体制改革是一复杂的系统工程，需要总体设计，更需要以“摸着石头过河”的渐进方式不断创新，不断开拓新的管理思路。同时，要发动广大事业单位的群众积极参与，使这一改革真正调动起事业人员为全面建设小康社会目标奋斗的积极性和创造性。随着中国加入世界贸易组织，市场经济国家通行的国际贸易规则、经济运行机制和公共服务方式，必将对作为中国社会经济活动管理者和公共服务提供者的政府及其事业单位产生重大影响。中国政府需要不断深化公共行政体制改革，调整公共部门的组织结构，实行精兵简政，在政府公共服务理念和运行机制等方面做出相应的调整和完善。同样也需要适应中国实际，借鉴国外相关组织管理和改革的成功经验，进一步研究解决与公共服务相关的理论和现实问题，积极稳妥地推动公益服务的体制创新，深化事业单位管理体制改革，切实建立起与市场经济发展相适应的事业单位管理体制，逐步理顺政府与社会的关系，改善公共服务方式和质量，推动各项公益事业健康稳步的发展。参考文献：

[1]娄成武，李坚.公共事业管理概论[M].北京：中国人民大学出版社,2024.[2]陈荣富.公共管理学前沿问题研究[M].哈尔滨：黑龙江人民出版社，2024.[3]王德清，张振改.公共事业管理[M].重庆：重庆大学出版社,2024.[4]黄恒学.中国现代事业管理体制改革研究[M].北京：清华大学出版社，1998.[5]李正明.公共事业管理教程[M].北京：机械工业出版社，2024.[6]张志坚.中国行政管理体制和机构改革[M].北京:中国大百科全书出版社, 1994.[7]朱德米.我国新一轮行政改革的趋势分析[J].中国行政管理，2024(7).[8]肖金明.和谐社会与新法治观[J].中国行政管理，2024(1).[9]朱光明.政事分开与事业单位改革的路径选择[J].政治学研究，2024(1).

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！