党建引领河北交通新闻舆论工作研究

河北省交通运输厅宣传中心

习近平总书记强调:“加强和改善党对新闻舆论工作的领导，是新闻舆论工作顺利健康发展的根本保证。”为全面贯彻落实习近平总书记关于加强和改进党对新闻舆论工作的领导的重要指示精神，更好地推动我省交通运输系统党建和新闻舆论工作双融双促，河北省交通运输厅宣传中心课题组通过调查问卷、实地走访、座谈交流等方式，于7月上旬向雄安新区建设和交通管理局、各市(含定州、辛集)交通运输局、厅监管企业16家单位开展调研,搜集掌握了大量第一手资料。在此基础上,对全省交通运输系统党建引领新闻舆论工作现状进行了研判分析,提炼出了典型经验,总结了主要的问题,剖析了原因,并有针对性地提出了对策建议。

一、正面典型经验

近年来，河北交通坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕举旗帜、聚民心、育新人、兴文化、展形象的使命任务,创新工作思路、举措和办法,不断凝聚工作合力，推动形成党支部统一领导、党建和宣传齐抓共管的工作格局,推动我省交通运输宣传工作走在前。

(一)以政治建设为统领,做大做强交通舆论主阵地。《中国共产党章程》规定:“党的各级组织的报刊和其他宣传工具,必须宣传党的路线、方针、政策和决议。”调研发现,此次调研的党组织,都能够坚持以政治建设为引领,做大做强交通舆论主阵地。其中,石家庄、邢台市局党组和厅宣传中心党支部在以政治建设为统领做好交通新闻舆论方面做法突出。例如,厅宣传中心党支部负责省交通运输厅“两微一网一报”4个主要宣传平台的运营维护，始终旗帜鲜明讲政治,教育引导党员干部坚决把增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”落实到工作中,贯穿到策采编校审印发各环节,体现到每篇报道、每块版面、每个网页、每个新媒体作品中,始终确保我省交通新闻宣传具有正确的政治方向、舆论导向、价值取向。石家庄市局党组围绕“四好农村路”建设、疫情防控、交通运输服务保障、交通基础设施建设等涉及国家方针政策的重点工作积极宣传,邀请中央、省、市新闻媒体进行报道,取得了良好效果。邢台市局多种形式开展“党的二十大精神进机关、走基层、下一线”主题宣传活动,创新开展“学习党的二十大精神音乐思政课”活动,坚持把政治建设放到首位,把准政治方向,守牢交通舆论阵地。

(二)以思想建设为抓手,构筑坚如磐石的战斗堡垒。党的十九大强调,“要把坚定理想信念作为党的思想建设的首要任务”;党的二十大指出,“用党的创新理论武装全党是党的思想建设的根本任务”。调研发现，此次调研的党组织都重视思想建设工作,能够通过开展形式多样的学习活动,坚定党员干部理想信念。其中,河北高速集团、河北交投集团党委和厅宣传中心党支部在加强思想建设为抓手做好交通新闻舆论方面做法突出。例如,厅宣传中心党支部着重以“学思想”凝心铸魂,通过落实周五“党员学习日”制度,创新开展“主题微党课”活动,与交通运输部新闻中心、承德市局、石太高速等不同层级党支部开展联学共建等形式，教育引导党员干部用党的创新理论统一思想、统一意志、统一行动,筑起坚如磐石的战斗堡垒。河北高速集团党委组织了学习宣传贯彻党的二十大精神和意识形态责任制落实情况的专项督查,全面掌握党员干部学习情况、思想认识层面存在的问题,并形成清单、建立台账,督促下属单位尽快完成整改。河北交投集团紧紧围绕党的十八大以来全面从严治党在交投集团的生动实践,开展以“交投十年 廉洁记忆”为主题的廉洁文化作品征集活动,以培育践行主流价值、助力企业生产经营、丰富活跃文化生活为工作内容，强化廉洁奉公的思想引领。

(三)以组织建设为基础,打造宣传战线的业务尖兵。习近平总书记指出,党的力量来自组织,党的全面领导、党的全部工作要靠党的坚强组织体系去实现。此次调研的党组织都高度重视组织建设，认真贯彻落实新时代党的组织路线，推动基层党组织建设更加坚强有力,利用政治教育、竞争激励机制和实践活动，教育引导党员干部增强看齐意识、先锋意识,打造一批“关键时候冲得上、碰到硬仗打得赢”的业务尖兵。调研对象中,80%的单位建有自己的宣传队伍，且能够发挥党建引领作用和党员先锋模范作用,开展宣传活动,践行志愿服务。例如,沧州市局党组制定印发了《沧州市交通运输局关于做好2023年度新闻媒体宣传和政务信息工作实施方案(试行)》,建立了通讯员队伍,打通与局直各单位、县(市、区)各局报送沟通渠道。保定市局党组结合“党员活动日”活动,开展“党员志愿行,圆梦当先锋”“发挥模范作用,护航交通先行”等形式多样的党员主题活动,增强广大干部职工防范意识形态领域风险意识,进一步筑牢战斗堡垒、锻造过硬交通运输队伍。厅宣传中心党支部开展“党员先锋岗”“优秀党员”评选,推进“先锋培育”“头雁提升”行动,形成创先争优良好氛围;多位党员在家庭有困难的情况下，舍小家顾大家,在北京冬奥会交通保障宣传、防汛抢险救灾和灾后重建的工作中冲锋在前,勇挑工作重担。

(四)以制度建设为依托,用好提升宣传效能试金石。制度建设是长远之策、根本之策。调研发现,此次调研的党组织都结合单位实际，出台了规范内部宣传工作的制度、办法,以刚性的制度为单位开展宣传工作提供了有力指导和支撑。其中,在宣传程序方面,河北高速集团党委印发《新闻宣传工作管理办法(试行)》,廊坊市局党组定了完善的安全管理、信息发布、应急管理、三级审核等规章制度。在宣传考核方面,秦皇岛市局党组制定下发了《信息和新闻宣传工作考核办法》,建立了新闻宣传稿件分解表、季通报、年考核制度,邢台市局党组制定了《宣传工作考核办法》,沧州市局党组建立了健全的宣传考核奖惩机制。在舆情处置方面,石家庄市局党组印发了《石家庄市交通运输局网络舆情监测处置暂行办法》,对全局舆情处置回应工作提出了新要求。

二、现状问题分析

当前，我省交通运输系统党建和新闻舆论工作呈两极分化态势,河北高速集团、河北交投集团两个省级行业宣传平台在机构、制度、队伍、平台、渠道建设等方面相对成熟,但是雄安新区建设和交通管理局、各市(含定州、辛集)交通运输局在党建和新闻舆论工作方面比较薄弱,问题明显。

(一)从事党建和新闻舆论工作人才队伍力量偏弱。主要表现:一是从事党建和新闻舆论工作人数少。调研发现,我省交通运输系统从事党建和新闻舆论工作人员共计65人。在回答“你所在单位目前负责党建和宣传工作的人数有多少”时,37.5%的受访单位表示人数为3人以下,56.25%的受访单位表示人数为4-6人,6.25%的受访单位表示人数为7人以上。座谈了解到,虽然我省各市都明确了具体的通讯员和各级媒体平台对接,但受人员数量限制,存在党建和新闻舆论工作队伍建设不足、力量偏弱的情况。二是从业人员专业素养不够。调研发现,在回答“你所在单位目前负责党建和宣传工作人员所学的是什么专业”时,25%的受访单位表示属于思想政治、新闻宣传相关专业,75%的受访单位表示不属于思想政治、新闻宣传相关专业。走访时,有部分单位基层通讯人员反映，他们向各级媒体平台投稿的稿件很多,但是使用率不高。这也反映了基层通讯员专业素养不够，对稿件新闻性把握不准确，导致不能被各级媒体平台采用。

(二)党建和新闻舆论工作存在“两张皮”问题。调研发现,44%的受访单位表示能够推进党建和新闻舆论工作统一部署、统一开展、同步发声,56%的受访单位表示党建和新闻舆论工作还存在融合不够、“两张皮”的问题。座谈时,一些单位就宣传谈宣传,就党建谈党建,一些领导干部认为宣传工作比较实、党建工作比较虚，存在重宣传、轻党建的思想倾向,因此在谋划和推进工作时难以做到党建和新闻舆论工作深度融合,出现抓宣传工作比较硬、抓党建工作比较软的状况。

(三)推进党建和新闻舆论工作融合发展新媒体平台建设不足。随着“互联网+”技术的普及，新闻宣传方式也从传统的纸媒发展到网络,向着短视频直播发展,然而我省交通运输系统在平台建设上没有达到新媒体全面覆盖。调研发现,在回答“你所在单位运营的宣传平台有哪些”时？62.5%的受访单位表示同时开通了官方网站、微信公众号,25%的受访单位表示只开通了官方微信公众号,12.5%的受访单位表示未开通任何官方宣传平台。座谈了解到,大多数单位在新媒体平台的建设使用中，很少将党建工作融入其中开展，都是以开展新闻宣传工作居多;在新媒体平台宣传上,党建宣传方式方法单一,偏重于撰写文字稿件,缺乏形式新颖、内容鲜活的短视频报道。

三、原因剖析

(一)从事党建和新闻舆论工作的人员缺乏党性意识、融合发展意识。调研发现,62.5%的受访单位表示负责党建和宣传工作人员从事年限为5年以上，可见从事党建和新闻舆论工作的大多数人员具有一定的工作经验，但56%的受访单位表示党建和新闻舆论工作还存在融合不够、“两张皮”的问题。这说明相关从业人员缺乏党性意识，没有全面贯彻落实党对新闻舆论工作的领导。同时,这些从业人员也缺乏推动党建和宣传业务深度融合的意识，从思想层面上不重视,导致他们重宣传、轻党建。

(二)对党建和新闻舆论工作人员培养力度不够。调研发现,一些受访单位从事党建和新闻宣传工作人员人数少，而且大多为兼职,而且非专业出身,工作后参加党建和新闻宣传方面系统学习的机会非常少,加之工作多、时间少的原因,导致在推进党建和新闻舆论工作融合发展过程中缺乏思路、方法。

(三)对党建和新闻舆论工作融合发展缺乏量化考核机制。调研发现,大多数市局对党建和新闻宣传工作融合发展无统一量化要求，局班子成员对党建引领新闻宣传的重要性认识不深。具体表现在:压力传导不够,将宣传工作作为工作“硬指标”、党建作为工作“软指标”,无具体考核方案、量化指标,大多缺少经费支持,工作开展难度较大。

四、对策建议

(一)主动转变思想,增强党性意识、党建和新闻舆论工作融合发展意识。习近平总书记强调,党的新闻舆论工作是政治性、政策性很强的工作，从来不是单纯的业务工作，讲政治是第一位的。这句话告诉我们,作为一名新闻舆论工作者,要牢固树立马克思主义新闻观，否则就做不好党的新闻舆论工作。思想是行动的指南,各单位要从根子上解决党建和新闻舆论工作“两张皮”问题,就要主动从思想上进行转变,变“要我融”为“我要融”,充分认识到不断推进党建与新闻业务融合一体化发展，是使党员更加有为、党组织更加有力、党建工作更加有效的迫切需要。要牢固树立“党业融合”的思想理念,从党建着眼、从业务着力、从实际出发，推动党建和新闻舆论工作深度融合互促。

(二)建强人才队伍,优化人员配置、多措并举加大培养力度。习近平总书记在党的二十大报告中强调,要建设一支“政治过硬、适应新时代要求、具备领导现代化建设能力的干部队伍”。宣传思想战线是服务党和国家事业全局、开展党的宣传思想工作的重要“硬件”,党的宣传队伍建设是党的思想政治工作的重要利器，所以要合理配置党务和宣传工作人员。在党建和宣传业务繁忙、工作量加大的背景下,需要适当加大人员投入，配备专业的人才队伍开展工作,防止出现重业务、轻党建的现象。除此之外,各单位必须加大从业人员的培养,从思想上培养职业道德，在培训中提升专业素养,在实战中锻炼法律意识,全方面提升党务和宣传工作人员业务水平，培养一批“关键时候冲得上、碰到硬仗打得赢”的业务尖兵。

(三)创新内容形式,完善考核机制、不断加强新媒体平台建设。习近平总书记多次强调创新对新闻舆论工作的重要性,他在视察解放军报社时要求，新闻舆论工作必须坚持“创新为要”。所以要做好新媒体时代下党建和新闻舆论融合发展工作,需要积极探索新的形式和途径。为更好地适应现代管理要求，各单位要对党建和新闻舆论工作融合发展情况进行考核，严格考核奖惩兑现等结果运用，使从业人员肩上扛指标、有任务、添动力,增强以党建为引领做好新闻舆论工作的责任感和紧迫感。新媒体时代，信息的传播方式和人们的交往方式、思维方式都发生了巨大变化。调研中发现大多数单位有新媒体平台，但未通过该平台创新性开展党建工作，这就要求各单位加强新媒体平台建设，运用该平台创新党建工作方法、宣传方法和传播方式,研究制定新媒体管理办法,从组织建设、要素保障、创新内容等方面入手,不断提升党建和新闻舆论工作融合水平。

(该课题为河北省思想政治工作研究课题,立项编号:HBSZKT-2023063。杨玉昭为该指导课题负责人,杜楠、朱立莉、张贺贺主要参与。)

推动城市公交多样化发展

□高维

前不久,江苏无锡推出动态公交和响应式停靠公交服务。服务试点运行以来,获得不少市民点赞。

所谓动态公交,其实就相当于公交版的网约车。市民用手机打开相应的服务页面,即可在线预约叫车,兼具公交车和网约车两方面的优点。一方面,作为一种基本公共服务,公交车性价比更高;另一方面,网约公交车灵活机动,不必逢站必停，主打的就是“点对点”接送,可以实现“随叫随到”。

有数据显示,2014至2019年,坐公交的人每年都在减少,客运量平均每年自然流失2.41%。一些地方的公交出现经营困难，寻找破局之道势在必行。当人们的出行选择越发多元化,公交如何在多种交通方式中寻找新定位、新角色？网约公交车或许提供了一个思路。

可能有人会问，这种模式会不会“叫好不叫座”,反而造成了浪费？事实上,尽管乘车需求相对分散,但网约公交车的客源往往比较稳定,只是需要通过精准有效的整合,进一步摊薄运营成本。预约量较多时,可以利用大数据等技术,生成最优路线;进入服务闲期时,车辆可以停在人流相对密集的地点等候,减少低效运行。立足实际、扬长避短,才能更好地发挥网约公交车的积极作用。

针对乘客的不同需求，一些地方正积极探索公交发展新路径，推动多样化发展。广东东莞等地推出“公交婚车定制”服务,被赞“既时尚又低碳”;山东滨州的“公交+”不断推出新服务,非急救转运服务、农村客货邮融合可圈可点;浙江宁波公交集团开通“地铁一到,公交即发”模式的接驳线……在票价难以覆盖成本、服务吸引力不足的情况下,企业需要不断创新服务模式,增强“造血”功能。

给予城市公交足够的创新空间,管理上应做到张弛有度。前不久,交通运输部等9部门发布《关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见》，明确提出“优化定制公交管理流程,提高办理效率”等举措,为城市公交服务的提质增效夯实了政策基础,明确了行业发展方向。期待在各方共同努力下,未来的城市公共交通能多样化发展，不断提升服务能力和水平,更好满足人民群众出行需求。

(转自2023年12月15日《人民日报》)

媒体声音 HE BEI JIAO TONG

国家防灾减灾委、应急管理部部署低温雨雪冰冻灾害防范应对工作

新华社12月18日报道:针对安徽等省份部分山区有冻雨、雨雪相态复杂、气温总体偏低情况,国家防灾减灾救灾委员会办公室、应急管理部增派工作组赴安徽协助指导防范应对工作。两部门同日组织防范应对低温雨雪冰冻灾害专题视频会商调度,强调要强化重点领域保畅保供,做好重点路段扫雪除冰和安全管控,提前落实电网设备防冻、防潮运维保障措施,加强运力保障和物流保通保畅,确保全国各类物资供需平稳有序。

前11月我国造船三大指标同步增长

新华社、央视新闻客户端等12月14日报道:今年前11个月,我国造船完工量3809万载重吨,同比增长12.3%；新接订单量6485万载重吨，同比增长63.8%;截至11月底,手持订单量13409万载重吨,同比增长29.4%。此外,前11个月我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占全球总量的50.1%、65.9%、53.4%,国际市场份额均超五成。

空客:中国有望成为全球最大航空服务市场

环球时报12月13日报道:空中客车公司12日发布最新《全球航空服务市场预测》报告预计,伴随全球航空旅行复苏以及数字化、智能化等服务新需求的增长,全球航空服务市场价值将从2023年的1300亿美元增至2042年的2550亿美元,其中中国有望超过欧美,成为全球最大航空服务市场。空客预测,未来20年,中国航空客运量年均增长率将达到5.2%,是全球平均水平的近两倍,中国新飞机的需求量将超过9000架,占全球同期新飞机需求总量的23%。

深圳拟放宽车牌申请条件

南方网12月18日报道:深圳当日发布消息,市交通运输局近日发布该市小汽车增量调控管理实施细则(征求意见稿)。据其内容,深圳将适当放宽普通小汽车增量指标申请对象范围和条件，并新增专项增量指标,采用阶梯摇号方式配置,这意味着摇号中签率有望提高。此外,该局透露,为落实国家、省、市关于支持二手车交易和出口的决策部署，拟增设周转指标。

天津出台网约车新政明年4月起施行

中新网12月13日报道:天津市近日发布网约车经营服务管理办法,自2024年4月1日起施行,有效期5年。办法明确网约车与私家车一样,执行机动车尾号限行措施;行驶里程达到60万公里时强制报废,未达到60万公里但使用年限达到8年时退出网约车运营。

水泥混凝土路面塑性收缩裂缝原因分析与防治

□刘月金

热天施工的水泥混凝土路面，在没有采取任何养护措施前,即在混凝土终凝前,处于泌水或泌水之后，一种较为松软的塑性状态,其表面会出现不规则的微观裂纹,称为塑性收缩裂缝。塑性收缩裂缝以单条或多条裂纹的形式成片分布在多块板的表面,其分布无一定的规律。

一、塑性收缩裂缝的成因及性质

1.塑性收缩裂缝的成因

研究发现,新铺设的混凝土路面,包括大型结构或构件裸露表面，可能会出现塑性收缩裂缝,这是由于:

(1)外界环境

相对湿度低。在相对湿度较大的环境中,除非混凝土配合比严重不匹配,否则一般不会出现塑性收缩裂缝。因此,塑性收缩裂缝问题在长江以南各省大多不会发生,但在河北省春秋两季较为严重。

风力较强。由于风力作用,会较大增加新铺设的混凝土路面材料的表面水分蒸发速度,增加塑性收缩开裂的可能性,并使混凝土温度下降,出现温缩现象。

气温较高。夏季高气温可达35至40℃,新拌混凝土表面的最高温度可达到52℃。

(2)材料因素

混凝土温度高。搅拌水泥时,由于温度过高,水化产生大量热量。

混凝土配合比不合理。单位体积用水量偏高，水泥掺入过量等因素导致新拌的混凝土粘聚性和保水性较差。

原料选择不当。水泥的干缩较大、集料的含泥量较高、粗集料粒型较差、净浆量或砂浆量过多等。

(3)施工操作不当

由于振捣、抹面等施工不当,也会引起混凝土的塑性收缩裂缝。

手工抹面时,如果侧面受力太大,或者没有进行第2次抹面，就有可能出现抹面塑性开裂。

滑模摊铺时，由于振动器的放置位置太低,容易产生泥沟。在振动器的作用下,将出现纵向塑性收缩开裂。

在摊铺过程中，出现了欠振、漏振现象,没有及时清除有害的裂缝;振动过度,砂浆层厚度太大,水分含量太高,导致砂浆发生塑性收缩,产生裂缝。

2.塑性收缩裂缝的性质

塑性收缩裂缝的本质是由于混凝土处于软塑状态时,其表面水分散失和干燥,同时水泥水化产生干燥、温度、化学收缩等多种因素的综合作用,从而产生温缩现象。

实验证明，初始塑性收缩裂缝产生的时段很短,在强烈太阳辐照的情况下,大约在混凝土拌合后的45分钟至1小时30分钟。在这段时间里,水泥的水化刚刚开始,混凝土中的大部分水份处在自由水和溶液水状态，泌水就是自由水沿着孔隙或毛细管流失的现象。新拌混凝土表面蒸发率比水面的蒸发率大。这时,水是水,水泥颗粒仍是颗粒,混凝土没有达到应有的连续性,一般意义上的温缩和化学减缩还来不及产生。另外,塑性混凝土不具备硬化后抗拉裂强度，此时的抗裂能力主要取决于新拌混凝土的粘聚性，这种抵抗变形开裂能力是很弱很有限的。对未初凝的新拌混凝土,由于其缺乏结构和材料硬化后的连续性,主要是失水干缩，所以应主要考虑它的蒸发速率,来有效控制塑性收缩裂缝。

二、水泥混凝土路面塑性收缩开裂的危害

面板在小范围内产生塑性收缩裂纹,也能影响水泥面板的整体性。表面完整性的弱化会导致增加路面的渗水性，提高了土壤盐渍化的可能性，降低路面的抗磨损性、耐疲劳性,抗滑构造较易磨损。

由于应力集中在表面裂缝中，裂缝向下延伸并在荷载作用下伸长。砂石等渗入表面裂缝,增加了板面断裂的可能性。

塑性收缩裂缝会降低水泥混凝土路面的抗冻性，冬季表面裂缝中的积水结冰后会像楔子一样，向下扩大路面裂缝或挤碎两侧的材料。

塑性收缩裂缝的两侧会产生空角,此处在若干年车辆荷载的作用下将会发生开裂、破碎,成为面板被破坏的始点。

由塑性收缩裂缝带来的破坏只有在数年后才会显现出来,并逐渐扩展。它不影响水泥混凝土路面初期的使用，但会影响到路面几年后的使用和路面的服务品质,将缩短维修期限,增加养护费用,降低路面的使用寿命和耐久性。

三、预防措施

1.混凝土原材料

对混凝土原料中的泥土含量进行严格的控制,试验结果显示,土对塑性收缩裂缝的影响很大,必须严格控制。根据标准,粗集料含泥量低于1%,砂含泥量低于3%。

水泥品种对混凝土塑性收缩裂缝的影响是由水泥的细度决定的,使用较粗水泥或减少其用量,则有利于预防塑性收缩裂缝。

随着水灰比和单位体积用水量的增加，使得混凝土塑性初裂蒸发速率和总蒸发速率降低，对其塑性收缩裂缝起到了很好的抑制作用。所以,在蒸发速率较高的环境下进行施工时,在保证强度、耐久性能的情况下,应加大水灰比,避免出现塑性收缩裂缝。

2.施工因素

在施工过程中，要尽量控制好新拌混凝土的坍落度、振动粘度,使表面的砂浆尽量均匀。

在混凝土路面施工过程中，要尽早进行养护。研究发现,长期未养护的混凝土,在多云天气下,水分散失很小时,同样会出现塑性收缩开裂。

在滑模混凝土施工过程中，要注意对抹平板的受力进行适当的调节，以避免由于刮擦而产生纵向裂缝。

3.施工环境

日光照射对水泥混凝土路面的塑性收缩开裂具有显著影响。研究发现,当多云天气时,其蒸发速率会急剧下降,这意味着遮阳对降低新拌混凝土的水分蒸发具有一定的作用。

夏季施工时,日照强度大,温度在30℃以上时，应避免11时至15时塑性收缩最大、最不利时间段。

相对湿度对混凝土塑性收缩开裂的影响显著。实验结果显示,随着相对湿度的降低,初始裂纹有所提高。

风速对塑性收缩裂缝有很大的影响。高等级公路由于通道多、路基高度较大,实测表明路面上的风速比地面风速约大40%。特别是海边和风口道路,有必要遮挡施工。

(审核专家:戴忠华)

责任编辑:张一驰