

文章编号:1005-0523(2005)03-0067-05

构筑人才高地,加快江西省交通运输事业发展步伐

周尔民¹,孙克霞²

(华东交通大学,1.研究生处;2.人文社会科学学院,江西 南昌 330013)

摘要:本文依据江西省在中部地区崛起的发展战略目标,分析了省内交通运输行业发展需求和人才现状,结合学校交通运输学科建设情况,在分析周边地区交通运输领域发展状况的基础上,提出构筑人才高地,加快江西省交通运输事业发展势在必行。

关键词:交通运输;人才高地;构筑

中图分类号:F503

文献标识码:A

1 人才高地构筑背景

江西省委在把握江西省发展现状和未来发展态势的基础上,提出了实现江西在中部地区崛起的奋斗目标,并准备分三步实现这一目标。第一步,在今后五年,各项综合经济指标在中部省份位次前移并力争进入前列;第二步,用十年左右的时间,基本实现工业化;第三步,到本世纪中叶新中国成立一百周年时,和全国一道基本实现社会主义现代化。

江西省目前处于经济和社会各项事业大发展时期,提出了科教兴赣、工业强省、实现江西在中部地区崛起的发展战略。工业肩负着强省富民、实现中部崛起以及全面建设小康社会的重任。因此,今后几年江西省将以工业的崛起加速江西的崛起,以工业的振兴实现强省富民。

在《江西省国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》中,提出了要实现“三大突破、三大发展”,其中就包含了“主攻工业有大的突破”和“科技教育有大的发展”,并提出举全省之力,集中力量抓好十项支撑力强、带动力大、事关经济社会发展全局的重大工程。在这十项重大基础工程中包含了“铁路工程”、“高速公路工程”和“人才工程”。江西省将按照发挥优势、突出特色、分工合作、协调发展的原则,进一步优化全省经济布局,继续推进和完善以南昌为中心,京九铁路和浙赣铁路为主轴的“大十字”生产力布局,加速区域经济整合,逐步形成赣北东、赣中南、赣西三大经济区,加快江西

省融入东部、走向西部的步伐。

“十五”时期是江西省经济社会发展的重要时期,同时也是新形势下江西省交通运输发展的关键时期,这一时期交通运输的发展对省“十五”目标的实现起着至关重要的作用。随着江西省所有制结构的调整、工业的高速发展、高新技术的开发和产业化、城市化进程的加快以及省“十五”期间将旅游业作为国民经济发展支柱产业的决策,交通运输事业快速发展的要求变得更新更高和更紧迫。“十五”期间江西省将着重加强与以上海为中心的长江三角洲和以广州为中心的珠江三角洲的经济往来,这些都要求江西省必须形成一个畅通、高效、能满足各种运输需求的基本现代化交通网络。

交通运输始终是国民经济和社会发展的基础,是社会生产、流通、分配、消费各环节正常运转和协调发展的先决条件。尤其是铁路,它是连接周边发达地区的桥梁,是经济大动脉。目前,京九铁路自北向南贯穿江西省,全省境内里程占全线总长的三分之一,并与浙赣铁路构成了南北东西的铁路大十字框架,这对实现江西战略目标起到有力的支撑作用。然而,要实现这一战略目标,人才是关键,特别是交通运输领域高层次人才。

2 江西行业发展技术与人才需求分析

江西省“十五”时期交通运输发展的指导思想是:以社会主义市场经济为导向,坚持发展和完善综合运输体系,从

收稿日期:2004-05-26

作者简介:周尔民(1962-),男,华东交通大学高级工程师。

中国知网 <https://www.cnki.net>

省内实际情况出发,抓住扩大内需、国家加快中西部地区发展和加入 WTO 的历史机遇,实现两个根本转变,实施科教兴交和可持续发展两大战略,根据经济发展及人民生活水平的需要,加快实现省内交通运输现代化的步伐.“十五”期间,继续优先发展公路及铁路,扶持水运,加快民航事业的发展,使各种运输方式协调发展.

根据江西省“十五”计划纲要的要求,“十五”期间,继续把交通运输作为战略重点优先发展,全省交通基础设施建设总投资将超过 400 亿元,并将进一步完善综合运输体系.在公路方面,以高速公路建设为主框架,新增高速公路 1 000 公里,改扩建国、省道 6 000 公里,改造县乡公路 9 000 公里.在铁路运输方面,要建成赣州——龙岩、九江——铜陵铁路,完成浙赣铁路电气化改造,进一步完善以京九铁路、浙赣铁路为骨干的铁路网络.“十五”期末,全省铁路运营里程达 2 400 公里,电气化里程 630 公里.

江西省“十五”计划强调贯彻“科技兴交”的战略决策,要求全面提高交通干部职工的整体素质,特别要求培养软科学、智能交通系统(ITS)、安全综合检测、灾害预防、预警防护系统等方面的人才.“十五”末期,交通运输专门人才比例由 2000 年的 14.2%提高到 21%.实施“一五二”人才工程,即培养、选拔 10 名交通工程和管理高级专家,50 名科技创新带头人,200 名以动手能力见长的科技骨干.

然而,目前江西省交通运输企业高层次应用型专门人才相当匮乏,这在很大程度上影响了企业的技术改造及新产品、新工艺、新技术、新材料的研究开发,也影响了企业的工程质量和整体水平的提高.

在科技利用方面,铁路线路无缝化率、电气化率还很低,京九铁路干线南段及部分铁路线路仍为半自动闭塞,运输管理还没有完全实现信息化、自动化,离现代化还有一定距离.公路水运多数运输工具技术水平不高,计算机应用比较差,交通网站建设还没有起步.

在科研队伍方面,缺少具有高水平的学术带头人,科研水平不高,科研成果中新技术研制、开发不多,交通科研对提

升交通建设、交通管理的技术结构作用不明显,交通科研与交通生产、交通建设脱节的矛盾依然存在,科研成果不能及时转化,商品化、产业化率低.

据调查统计,江西省交通厅所属公路系统的 12 万名职工中,没有博士,仅有十几名硕士研究生.南昌铁路局 7.6 万名职工中,也没有博士,硕士也仅有 18 名,平均 4 200 名职工中才有 1 名硕士.由此可见,江西省对交通运输人才的需求是非常强烈的.

3 江西省与周边省份高校在交通运输工程学科建设方面的比较分析

华东交通大学原隶属铁道部,2000 年 3 月完成了“中央与地方共建,以地方(江西)管理为主”的管理体制改革.学校在长期的教学与科研实践中,坚持以交通运输为主线,不断优化、调整学科专业,在交通运输领域形成了明显的特色与优势,形成了以交通运输工程为主线的学科群.

学校在交通运输工程一级学科内有 3 个二级学科硕士点:“道路与铁道工程”、“交通信息工程及控制”和“载运工具运用工程”,均为江西省重点学科.另外,结构工程、岩土工程、计算机应用技术、机械制造及其自动化、劳动经济学等重点学科均具有鲜明的交通运输行业特色.

表 1 为江西省及周边省份交通运输工程二级学科分布情况.可以看到,与周边省份相比我省具有一定的学科优势,尤其在铁路方面.管理体制变革之后,学校仍然坚持自身的学科特色与优势,有所为,有所不为,始终倾全校之力重点建设交通运输工程学科.中南大学的交通运输工程学科较为齐全,该学科为原长沙铁道学院带入学科,院校重组、合并后,其学科发展必然存在一定的统筹性和侧重性.而其他院校该学科均以研究公路交通为主.为此,只要华东交通大学抓住机遇,深化改革,创新思维,锐意进取,就一定能在以铁路为主的交通运输工程学科领域构筑起人才高地,促进江西省交通运输事业快速健康发展.

表 1 江西省及周边省份交通运输工程二级学科分布情况表
(统计来源:2003 年研究生招生目录)

		江西	湖南	湖北	安徽	浙江	福建	广东	河南	合计	备 注
道路与铁道工程	博士	0	1	0	0	0	0	0	0	1	中南大学
	硕士	1	3	2	0	0	0	1	0	7	华东交大、中南大学、湖南大学、长沙交通、华中科技、武汉理工、华南理工
交通信息工程 及控制	博士	0	1	1	0	0	0	0	0	2	中南大学、武汉理工
	硕士	1	1	1	0	0	0	1	0	4	华东交大、中南大学、武汉理工、华南理工
载运工具运用工程	博士	0	1	1	0	0	0	0	0	2	中南大学、武汉理工、
	硕士	1	1	1	0	0	0	0	0	3	华东交大、长沙交通、武汉理工
交通运输规划与管理	博士	0	1	0	0	0	0	0	0	1	中南大学
	硕士	0	2	2	0	0	0	0	0	4	中南大学、长沙交通、华中科技、武汉理工

4 华东交通大学学科建设成效

华东交通大学在“十五”期间重点学科建设的总体思路是:以交通运输为主线,重点建设道路与铁道工程、交通信息工程及控制、机械制造及其自动化、结构工程、计算机应用技术、劳动经济学等学科,加强载运工具运用工程、岩土工程等与“交通”相配套学科的建设,经过10—15年的努力,形成在区域内具有以交通为主、特色鲜明的学科群,某些学科达到国内领先水平,为江西和行业的经济建设和社会发展做出应有的贡献。

1) 学校现有“道路与铁道工程”、“交通信息工程及控制”、“载运工具运用工程”、“机械制造及其自动化”、“结构工程”、“岩土工程”、“计算机应用技术”、“劳动经济学”等9个省级重点学科,有“江西省道路与铁道工程重点实验室”和“江西省载运工具与装备重点实验室”,设立了“道桥与岩土工程”、“交通信息工程及控制”、“现代制造技术”、“交通运输与经济”等重点研究所。

2) 在江西省第五、六批硕士点评估工作中,学校的“交通信息工程及控制”、“会计学”、“结构工程”、“劳动经济学”等学科被评为优秀,学校“道路与铁道工程”、“交通信息工程及控制”学科为江西省示范性硕士点,学校将继续规划和加强以交通运输为主线的重点学科建设,使道路与铁道工程、交通信息工程及控制、载运工具运用工程、劳动经济学等特色学科继续在江西省和区域行业处于重要地位。

3) 学校在开展同等学力人员申请硕士学位工作的同时,获得工程硕士专业学位授予权。目前招生的工程领域有“交通运输工程”、“建筑与土木工程”、“计算机技术”和“机械工程”,涉及道路与铁道工程、交通信息工程及控制、载运工具运用工程、交通运输规划与管理、结构工程、岩土工程、隧道与桥梁工程、计算机应用技术、物流工程等研究方向。

4) “十五”以来,学校国家级项目不断线,省级以上奖励保持在每年两项以上,其中“中国铁路客票发售和预订系统”获2001年度国家科技进步一等奖。近5年来,学校承担各级各类科研项目800余,其中国家科技部、863计划及国家自然科学基金项目等省部级以上项目300余项。雷晓燕教授主持的《高速列车轮轨噪音机理研究》、陈梦成教授主持的《复合压电材料尖劈/接头端部附近奇性电弹性场》和查伟雄教授主持的《带软时间窗车流路径问题及其应用研究》等国家自然科学基金项目均具有鲜明的交通运输行业特色。横向课题也势头良好,如交通信息工程及控制学科承接到549万元经费的横向课题“郑州铁路局陇海线远动更新改造设备工程”的科研开发任务。

学校在交通运输工程领域形成了“铁路轨道结构数值分析方法及应用”、“边坡稳定与复杂路基工程设计理论”、“交通信息工程”、“电气化铁道综合自动化”、“智能制造系统与信息集成技术”等稳定的研究方向。其中“铁路轨道结构数值分析方法及应用”属我国铁道工程领域率先系统地开展铁路轨道结构数值分析方法的研究方向,该方法应用于铁道工程解决实际问题,具有十分重要的意义。

表2 近年来华东交通大学交通运输领域已完成或正在进行的部分科研项目

项目名称	项目来源
提速列车轮轨噪声产生机理研究	国家自然科学基金
复合压电材料尖劈/接头端部附近奇性电弹性场	国家自然科学基金
带软时间窗车流路径问题及其应用研究	国家自然科学基金
中国铁路客票发售和预订系统	铁道部
郑州铁路局陇海线远动更新改造设备工程	郑州铁路局
曲线钢轨调边使用技术条件研究	济南、北京、南昌铁路局
广州、长沙电气化铁道微机远动系统	广州、长沙铁路局
西北地区大型滑坡监测预报	铁道部
钢轨接头对京九线提速的影响及对策	南昌铁路局
CXM—Ⅱ铁路新型辙叉磨床研制	南昌铁路局鹰潭工务段
主干网技术设计研究实施及应用开发	南昌铁路局
五千吨重载列车对轨道结构的影响及对策措施	上海铁路局
滚动疲劳载荷作用下钢轨表面三维裂纹传播分析	铁道部
ADI新材料凸轮轴研制	戚墅堰机车车辆厂
京九铁路赣南段滑坡预测与整治	南昌铁路局赣州工务段
提速铁路桥梁的减振分析	南昌铁路局赣州工务段
电力机车牵引电机主极断路测试仪研制	上海铁路局永安机务段
滑坡防治工程效果的评价方法及评价标准研究	南昌铁路局
电气化铁道吸流线断线检测装置	上海铁路局漳平供电段
提速线路轨道过渡段均衡刚度研究	南昌铁路局
内燃机车柴油机故障诊断专家系统	南昌铁路局

2010 年铁路运输企业人才规模、结构的预测研究
旅客列车开行方案优化方法及计算机决策支持系统
建立与现代企业制度相适应的工效挂钩与工资分配制度研究
京九铁路运价研究
铁路机辆工业建立现代企业制度及控股公司研究
严格按图行车条件下车流集结规律的研究
铁路运输形势评价及近期货运量预测模型的研究
加入 WTO 我国铁路运输生产人员面临的经营形势与对策研究

铁道部
郑州铁路局
铁道部
南昌铁路局
铁道部
长春铁路局
铁道部
铁道部

5) 学校注重学科基地建设,先后与南昌铁路局、上海铁路局、北京铁路局、郑州铁路局、贵阳铁路分局、怀化铁路总公司、中铁第二、第三、第四、第五、第十二、第十七等集团公司、株洲电力机车研究所、江西省交通厅、江西省建设厅、泰豪科技、江铃汽车集团公司、江西省公路开发总公司、总参工程兵科研三所等铁路与地方大型企业建立了长期的合作关系,开展了多种形式的科技合作和人才培养工作.与铁道部戚墅堰机车车辆工厂、铁道部株洲电力机车厂等 27 家企业签订了建立校外实习基地的协议.学校“劳动经济学”学科自 1996 年即被铁道部确定为“铁道部劳资干部培训基地”.从学科建设所取得的成效来看,学校具备了为本省和区域行业培养交通运输高层次人才的条件.

5 以华东交通大学为平台构筑交通人才高地,推动江西交通运输的发展

“人的发展”,新世纪的最高命题.当今世界已进入“以人力资本为依托的经济发展时期”,世界资源开发的重心已经由物力资源开发向人力资源开发转移,资源的竞争已让位于人才的竞争,智力的竞争.据专家分析,世界经济增长重心的转移,总是与人力资源的开发利用密切相关.第一次世界经济增长重心转移到英国,主要是英国依靠了强有力的科技人才作支撑.第二次世界经济增长重心转移到美国,主要是美国吸引了世界各国的大批优秀人才.第三次世界经济增长重心正在向亚太地区转移,主要是亚太地区的国家(如日本和“四小龙”等),实行了强化人力资源投资与开发的战略.对于造就人才、运用人才、输送人才的高等学校来说,高素质人才是校运所系.

华东交通大学是江西省政府确定的“十五”期间重点加强建设的院校,作为省内唯一一所交通为主的工科高校,担负着为江西省在交通运输领域培养高层次人才的重任.学校在“十五”期间的重点工作就是学科建设,而学科建设的关键是人才.

构筑交通人才高地分两个方面,一个是学校自身人才队伍建设.人才队伍建设是一个复杂的系统工程,高校人才队伍建设是构筑江西人才高地的重要组成部分,如何创造公开、平等、竞争、择优的用人环境,如何制定科学的人才评价体系、竞争择优的人才选拔机制和促使优秀人才脱颖而出的收入分配机制,是摆在学校面前的首要问题.目前学校出台了多项人才建设的强力措施,坚持事业留人、感情留人、

待遇留人,以明确“四个目标”,抓好“三个环节”,处理好“三个关系”的思路构筑人才高地,即明确人才的规模目标、层次目标、结构目标、效能目标;以人为本,抓好人才培养、吸引和使用三个环节;正确处理好流动与稳定、刚性与弹性、高地和基地三个辩证关系,搭建起交通运输自身人才建设平台.并按照人才配置市场化、人才开发社会化、人才集聚全球化、人才发展国际化、人才分配价值化、人才利用业绩化的理念,构筑学校人才高地.

另一方面是为江西省培养和输送高级专门人才,推动江西交通运输的发展.江西省交通运输业“十五”期间及今后将重点发展以包括先进的交通信息服务系统、交通管理系统、车辆控制系统、公共交通系统、货运管理系统、电子收费系统、紧急救援系统等为主的智能交通运输系统(ITS),发展车辆综合性能检测系统,加强软科学的研究与推广应用.在铁路方面将着力推广应用先进的安全综合检测设备、安全监控及防护系统、研究开发快速灾害预警防护系统等.华东交通大学的学科设置及研究方向与江西省交通发展规划相吻合,学校将围绕省内及全行业交通建设所需,加快专业人才培养,为江西经济的腾飞作人才方面的有力支撑.

华东交通大学在狠抓全日制研究生培养质量的同时,积极开展专业学位研究生教育,专业学位研究生教育的开展在制度建设上,丰富了学位类型,进一步改变了工科研究生人才培养规格单一的局面;在培养环节上,课程设置、教学要求和学位论文选题紧密结合企业需求,企业能够根据自己的产品发展规划和技术现状,培养急需的和储备的工程技术人员和工程管理人员,在人才培养上体现出“柔性制造”和“精良制造”的思想,实现人才的“定单制”生产;在办学模式上,实现校企紧密合作,企业作为人力资源投资和使用的主体,实现了研究生培养经费筹措渠道多样化.将人才培养与解决企业技术问题结合起来,发挥了研究生教育教学、科研的双重优势,产学研结合真正落到实处.

华东交通大学将继续坚持学校的办学指导思想,按照上述思路,构筑起人才高地,为江西省地方与行业培养输送更多的交通运输高层次人才,加快江西省交通运输事业发展步伐,实现江西省交通运输领域在中部地区率先崛起这一目标.

参考文献:

[1] 江西省国民经济和社会发展第十个五年计划纲要. 2001 年 2 月 23 日

[2] 构筑上海人才资源高地对策研究报告·中国博士后论坛

—www.pd888.com

Creating Upland of People with Ability and Mending Traffic-transportation Trade Step in Jiangxi Province

ZHOU Er-min¹, SUN Ke-xia²

(East China Jiaotong University 1. Graduate Department ; 2. School of Humanity and Social Science, Nanchang 330013, China)

Abstract : This paper analyzes developing demands and current status of the domestic traffic-transportation trade depending on the developing strategic object that grows up in the middle of Jiangxi province, according to subject-construct of this field in our school, on the basis of analyzing near areas traffic-transportation trade status, presents that is too important to wait that cultivates professionals and promotes the trade development of Jiangxi province.

Key words : traffic-transportation ; upland of people with ability ; create

(上接第 59 页)

Research on the CEO's Compensation

ZHU Xiao-mei

(Shanghai Jiaotong University, Shanghai 200052, China)

Abstract : The compensation of CEO is the area which the management theories and practices focus on. This paper analysed the effects of CEO's characteristic, firm performance, firm size, corporate governance and industry on the CEO's compensation from individual, organization and environment level. Then, the paper explored the relationship between CEO compensation and the factors based on the analysis of the related empirical researches from sample, variable, measurement, method and result. At last, the paper proposed the suggestions to improve the CEO's compensation decision-making mechanism.

Key words : human resource management ; compensation ; CEO ; motivation