

新形势下加强交通运输档案数字化管理的几点思考

高杨¹ 朱丽丽²

1. 承德市交通运输综合行政执法支队 河北 承德 067000;

2. 承德市安全生产技术服务中心 河北 承德 067000

[摘要]截至到2021年12月,国内机动车保有量达到了3.95亿辆,机动车驾驶人员多达4.81亿人,保有量和驾驶量总体呈现出相互均衡的状态,这也足以说明我国交通运输规模有了明显的延伸和拓展,档案的管理自然是变得更加复杂,需要在新时期灵活的应对更加复杂的交通形势。对此,本文也将以机动车发展的新形式为切入点,结合交通运输管理这一环节,探讨传统交通运输档案管理的弊端,并列举出数字化建设的方法,希望能够为行业发展带来一定的积极影响,仅作个人的意见。

[关键词]交通运输管理;档案建设;数字化开发;方法探究

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-627X.2021.09.1653

引言

早在2020年年底,中国就已经超越美国成为全球最大的汽车保有国,新能源汽车的占比不断上升,汽车进出口贸易活动变得更加频繁,这种可喜的趋势也给交通运输行业的发展注入了更多的生机与活力。但值得注意的是,繁荣景象的背后也暗藏许多危机和隐患,不仅交通违法行为呈现出逐年递增的趋势,道路资源的分配也变得更加紧俏和不均衡。当需求和供给不成正比,数据统计进程落后,道路交通违法案件日益增多的时候,档案的数字化管理就显得更加必要和突出。

一、传统交通运输档案管理的欠缺之处

交通运输档案管理作为数据收集的重要载体,本身就发挥着无可替代的基础性价值,是维持道路交通系统稳定的主心骨和杠杆,是基础民生事业的定心丸。从长期的历史积累和演变中可以看出,交通运输档案是以人和车辆为核心主体的,能够充分记录并展现出驾驶人员的道路信息,由此来精准的分析车辆运输的具体情况,帮助道路交通管理部门掌握更加详实的数据,为后期的规划和指导,做好充分的准备工作。与此同时,值得注意的是,交通运输档案是一种公共性极为明显的信息资源,因此也与政府的联系极为密切,能够为部门的管理者提供决策上的支撑,凸显出道路交通管理的理性和严谨性。早在新中国成立之初,交通运输档案管理工作就已经启程,并随着经济体制的改革不断调整自身的轨道,但无论是何种类型的变化,纸质档案这一模式始终获得了广泛的关注和重视,直到如今,一些欠发达的县乡地区也仍旧没有跟上数字化发展的脚步,没有针对线上交通档案的管理做出深刻的探究,即便是网络化查询,也并不统一。

(一) 耐久性欠佳

耐久性问题始终是纸质档案保管面临的一道难关,纸张本身的质量、纤维的含量和占比、酸碱的比例都会直接影响到纸质档案存放的可预期性。与此同时,档案所处的客观环境也同样不容忽视,室内的温度和湿度、通风和光照、借阅和复制中的人为磨损,都会给纸质档案的长期保存带来极大的风险和隐患,纸质档案很有可能会在相互传播的过程中就此遗失,最终无从查起。

(二) 空间量感较大

纸质档案是由专业的文件和资料共同组成的,每一份答案都有与之对应的包装袋,一些重要的机密性文件甚至还需要进行反复的装订、编制相应的查阅目录,方便后期的收集与检索,以上这些工作的完成都需要依靠大量的人力资源。但从我国的交通运输发展规模来看,机动车数据的收集仅仅通过人力

完成显然是不够现实的,最终整理完毕的纸质档案必然会占据极大的空间,会浪费更多的人力与物力资源,而且也无法保证查阅的高效性和准确性。

(三) 检索难度高

我国本身就地大物博,公路和铁路的铺设范围是极为广阔的,而且运营总里程也呈现出日益增加的趋势,这种资源和空间上的拓展,也进一步充实了机动车的销售市场。这就意味着,如果路检人员在审查车辆和驾驶人员的时候,依旧按照纸质档案的方式来进行,那么就必然会经历更加繁琐的步骤,花费更多的时间。

(四) 共享壁垒突出

自建国以来,属地原则就成为交通运输档案管理的核心参考,无论是车辆还是驾驶人员,其信息的收集都要受到车辆所在地、户籍所在地、驾照申请所在地等条件的限制。在这种机制的影响下,纸质档案的查阅和检索必须要得到地区部门的支持与认可,然而除了一些极为恶性的跨界交通运输事故之外,异地查询检索的可能性是极低的。从本质上来看,纸质档案的全国共享面临着极为厚重的壁垒,根本无法在短期内得到实现。

二、交通运输档案数字化发展的必要价值

(一) 让办公自动化成为可能

通常意义上所说的办公自动化,主要指的是现代化办公和计算机网络的深度结合,也被称为office automation。在这一模式的引导下,即便是传统的办公室,也可以在新机器和新设备的支撑中焕然一新,更新自身的办公业务,走上自动化和智能化发展的道路。办公自动化是数字化办公的鲜明体现,可以进一步调整档案组织的结构,进一步提高信息收集和处理的效率,把不同的交通部门协调到一起,凸显出决策的凝聚力和向心力。也就是说,交通运输档案的数字化管理能够让公共道路管理部门的工作走上现代化的道路,摆脱盲目依赖人力资源的模式。

(二) 突出资源的流通性与共享价值

笔者在上文中已经强调,国内的道路通车里程正在不断增长,机动车保有量也日益提升,驾驶人员的数据变得更加复杂,在面对以上这些情况的时候,如果只是依靠人力资源去整理档案,必然会大大延误管理的进程,而且也无法保证档案的准确性和完整性。此时,快速检索、查询、评价、判断交通运输工具的综合情况,就成为交通运输管理部门必须破解的难关。因此,提高档案管理的数字化水准,能够让网络化检索查询发挥出最为突出的价值,让不同的数据库共享并连接到一起,凸显出信息的流通性,提高道路交通事故处理的效率和质

量, 遏制违法违规行为的发生。

(三) 加速内容的更新与升级

现如今, 一旦发现了违法违规的道路行为, 交通档案的管理手段都集中在刑事处罚、行政拘留和罚款上, 同时也伴随着一定程度的扣分, 而具体的违法违规行为却并不一定会被完整的记录下来, 甚至会直接被忽略。之所以会出现这种问题, 主要原因在于日积月累的属地管理模式滋生了各自为政的割裂局面。在这种情况下, 加速数字化管理手段的应用, 就可以迅速排查违法违规案件的地点, 记录事件发展的全过程, 并同步更新到驾驶人员的线上档案上, 让全国各地的电脑和客户端都能对其查询。也就是说, 交通运输档案的数字化管理能够加速资源和信息的更新, 约束驾驶人员的思想和行为, 提高他们的危机意识和风险意识。

三、交通运输档案数字化管理的方针和举措

(一) 打造坚韧的技术型队伍

数字化管理方针的落实, 离不开软件和人才的支撑, 在这其中, 人才发挥的作用必然是最为优先的。因此, 交通运输管理部门必须要打造更为坚韧的技术型队伍, 在落实招聘工作的时候, 选择与道路交通专业相对应的高素质人才, 提高专业云数据处理信息化技术工作人员的占比, 合理审查人才综合素质, 并优化工作岗位的待遇, 吸引更多的优质资源, 让管理人员能够有更多的幸福感和安全感^[1]。除此之外, 要构建更为完善的培训方针和策略, 交通运输档案的数字化建设并不是一蹴而就的, 无论是软件的操作还是信息的分析, 都需要管理人员掌握更为专业的技巧, 因此他们需要不断的学习, 积累更多的经验和教训, 并定期参与考核和审查。在这里, 管理部门制定的考核机制, 必须要凸显出数字化和信息化的地位, 结合互动性审查的途径, 把考核的结果作为管理人员薪资发放的重要参考, 进一步提高在职人员的主动性和积极性, 引导他们不断向着现代化方向靠拢, 及时更新自己的管理思想与认知。

(二) 做好软件的更新与升级

尽管很多交通部门都引进了数字化的软件, 构建起了线上档案运行管理系统, 但不同地区的软件兼容性是存在差异的, 而且运行的机制也不尽相同, 这就可能会出现数据输入和输出混乱的问题。再加上, 相对于发达国家来讲, 我国信息化技术的更新速度是相对缓慢的, 因此交通运输档案的数字化管理并没有形成相对统一的标准和格局, 这就很容易堆积数字信息壁垒, 阻碍了交通运输资料的顺利传播, 让道路交通陷入信息不对称的窘境。在这种情况下, 就要进一步促进软件的更新和升级, 构建起更为完善的系统运行标准。具体来讲, 要以全国发展为视角, 推行统一且完整的交通运输档案数字化管理标准, 保证各地数据格式是相互一致的, 这样可以为后期的异地审查做充分的准备工作^[2]。除此之外, 纸质档案和电子版档案要紧密关联到一起, 数字化的建设并不意味着纸质档案就要退出市场, 那样反而会加大数据遗漏和丢失的风险。还有, 交通运输管理部门应当及时针对软件的运行与专业性的IT部门进行对接, 构建起线上的云数据平台, 走数据三维化和可视化的道路。

例如, 重庆诺怀软件有限公司就结合了阿里云服务器, 打造了诺怀云汽修管理系统(图1), 这一系统不仅可以与微信等客户端平台进行绑定, 同时还能够兼顾到各类主流汽修系统的数据导入, 维护道路交通的历史信息, 让机动车驾驶员

能够更为方便的查询信息, 这一管理系统也为当地的交通运输部门提供了极大的便利。也就是说, 交通运输档案管理部门要积极的探索不同的业务模型, 根据档案管理的不同分类, 进一步细化数字化软件的功能, 当推出线上交流系统的时候, 与机动车驾驶员进行有效的联系和对接, 保证数据是可调查且真实的^[3]。

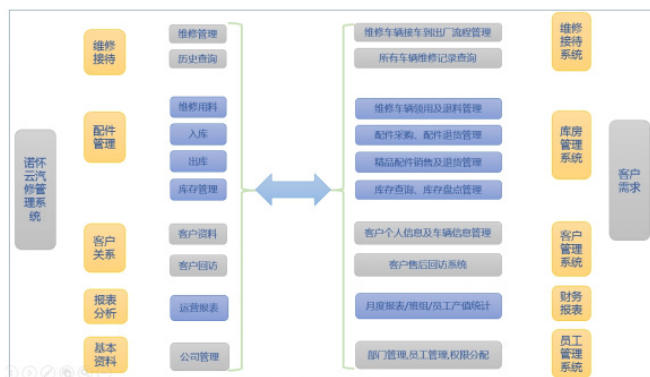


图1 诺怀云汽修管理系统平台页面

(三) 做好制度和资金上的准备

交通管理部门要根据数字化档案发展的需求, 及时的更新现有的管理机制和体系, 针对信息化升级打造全新的工作规章, 设立专门的数字化服务机构或者是组织, 根据岗位性质和工作重点的差别, 划分人才的工作权限和范围, 进一步提高队伍的凝聚力和向心力, 让不同的支线可以互相配合查漏补缺。在这里, 制度的完善也必须要吸取专家的意见和建议, 交通运输管理部门应当及时与工作技术人员和学者进行对接, 采取动态化的调整策略, 对数字化的发展保持开放且宽容的态度。除此之外, 值得注意的是很多交通运输管理部门在当下依旧没有认识到数字化档案的重要价值, 所以在这一领域的投入也是相对有限的, 一些管理人员认为数字化管理在前期需要耗费大量的资金, 而且不能在短时间内收到成效, 所以他们并不能真正放开手脚, 不愿意过分地去冒险。在新的历史发展时期, 交通运输部门可以采用招投标的方式引进更多的社会化数字资源, 进一步提高档案管理的性价比, 这样一来, 不仅可以缓解经济负担, 同样也能够吸引更多的企业投资^[4]。

四、结束语

交通运输档案的数字化管理是一项艰巨的任务, 任重且道远, 绝只是通过软件的更新就可以完成, 而是要实现资源、人力、资金、技术、政策的全方位配合。本文通过队伍的打磨与历练、软件运行标准的统一与升级、制度与资金的完善这几个角度, 论述了交通运输档案数字化发展的方法, 充分结合了我国机动车市场的现状, 具有理论上的合理性与实践上的可行性, 能够作为工作人员的参考和借鉴依据。

参考文献

- [1] 孙调换. 新时代交通运输档案管理工作数字化的几点思考[J]. 经济技术协作信息, 2021(4): 1.
- [2] 鲁志恒. 交通运输企业档案数字化与业务系统的融合管理[J]. 山东交通科技, 2021(4): 2.
- [3] 张旭. 互联网+交通运输档案信息化管理思考[J]. 才智, 2020(17): 241-241.
- [4] 辛淑芸. 新形势下档案管理思路探讨[J]. 视界, 2020(1): 1.