

基于统一平台的电力公司车辆一体化管理分析

黄 彤

(国网福建省电力有限公司福清市供电公司, 福建 福清, 350300)

随着电力公司数量的不断增多, 电力公司所涉及的车辆类型、数量也随之增加。新时期下, 我国有着在积极探索车辆改革制度以及构建节约型社会的总体需求。而基于统一平台的电力公司打造车辆一体化体系, 有利于提高企业内部车辆管理的使用效率, 同时还能实现跨部门之间的车辆共享, 提高车辆使用的效率。

一、车辆一体化管理技术概述及价值分析

(一) 概述

基于统一管理平台的车辆一体化管理是指实施后勤的一体化管理, 将其作为契机, 可不断提高车辆的服务保障能力, 深化其资源管控目标。同时, 还可以在此基础上不断健全组织结构, 创新工作模式, 优化业务流程, 做到管理平台、管理模式、运维管控等一系列的统一。并且, 在开展车辆区域集中管理、维修保养、定点采购等过程中也需统管统建, 创新实效。具体而言, 基于统一管理平台的车辆一体化管理是指对一个单位所有部门的车辆统一调度, 一些小型指挥车的调派, 采取先平台后后勤这一严格的顺序。用户在申请时需要提前说明用车原因、使用时间等, 然后平台便能根据用户的具体申请做出合理调配, 进而提高车辆使用率。另外, 每天还可安排一辆应急的值班车去处理突发情况, 其中, 生产的车辆会严格按照生产办的指令派车, 以此提高车辆综合利用率。而车辆一体化的调度管理, 并非是单纯地使用车辆, 一体化还包括维修保养、驾驶员培训以及车辆案件等一系列内容的一体化, 同时还要做好一日三检以及每日的行车记录, 定时保管和保养车辆。

(二) 价值分析

第一, 能够适应环境变化、改革发展等一系列外部要求。党的十八届四中全会上通过了相关文件后, 其明确提出了要全面推进依法治国, 并在此基础上作出一系列重大部署。而越来越多的电力公司也基于这一要求, 本着加强内部控制管理的目的, 积极堵上漏洞, 并采取相关风险防范措施。第二, 能促进公司发展, 并积极保障生产经营的内在需求。近年来, 随着我国经济逐渐向新常态迈进, 特别是在经济速度放缓, 产业结构调整的今天, 电力

的供需形势也开始发生显著变化。面对着日益增大的经营发展压力, 电力公司提出了降本增效这一要求, 希望能够在电网检修工作增加, 各单位用车需求急增等压力下, 实现降本增效, 通过开展车辆一体化的建设, 不断提高车辆的使用效率。

二、基于统一平台的电力公司车辆一体化管理流程分析

首先, 创新机制, 积极夯实车辆一体化的管理基础。在国家下发了关于明确车辆管理职责, 大力推进节约型社会这一要求后, 越来越多的电力公司积极响应国家的号召, 创新内部车辆管理机制。电力公司明确由后勤负责车辆的牵头管理, 大力消除管理的盲区, 构建横向的协同管理机制, 减少业务流程中的冗余环节, 优化管理流程, 做到横向协同、整体协调, 以此不断提高车辆管理运营的效率。

其次, 丰富车辆管理手段, 提高车辆管理效能。因为车辆一体化管理更加侧重于车辆管理, 所以信息系统将其作为抓手, 能不断强化车辆资产管理以及车辆的运营管控, 进而显著提升车辆管理工作的效率。另外, 在加强资产管理的过程中, 公司需逐步加强对信息不对称的处理, 积极分析总结问题的成因, 加强与财务部门之间的沟通和联系, 推进业务端口的迁移, 及时跟踪了解车辆零购的项目进度, 实现管理界面的零对接, 以此避免出现车辆台账漏报、误报等情况。

最后, 加强车辆队伍建设, 提升车辆服务保障能力。考虑到一些电力公司内部的后勤车辆管理团队组建相对较短, 且人口结构偏向大龄化, 对此, 电力公司可从班组建设以及人员培训等一系列方面入手, 加强车辆队伍建设, 提高车辆的服务队伍保障能力。一方面要加强车辆的班组建设。一些电力公司可以以后勤的班组建设为契机, 由单位的综合服务中心或是后勤业务支撑机构设立车辆的服务班组, 然后再以综合室的建设为标杆, 编制车辆服务班的评价细则和指标。另外, 还需大力推动四大体系的落地, 确保各个车管单位的工作中心都能从以往的经营指标聚集到后勤服务。另一方面要开展多渠道的组织业务培训, 公司可通过业务的整合来大力推进现场实践以及岗位练兵, 以此加强对车辆服

务业务专项的管理。第四,深化应用机制,大力推进车辆一体化的常态化管理。当下,电力公司内部的车辆监控中心会定期对车辆的运营情况进行监督,同时实施定期的通报机制,每周会对上一周单位超速、越界等一系列的违规用车等情况加以通报批评。

三、基于统一平台的电力公司车辆一体化管理实践分析

(一) 车辆管理现状

某电力公司经研院下属会分为六个职能部门,分别包括办公室、人力资源部、计划经营部、党群工作部、财务资产部以及安全质量部,同时还包括五个专业机构,分别为技术经济中心、建设管理中心、规划评审中心、建立公司以及电力设计院。这些职能部门各司其职,但都有着相应的责任和义务,其共同目的是促进电力公司车辆一体化的成熟发展。

(二) 车辆分散管理的问题

第一,车辆的配置问题。在日常工作中,一些部门会因为工作需要而使用车辆,但是却未能在短时间获得配置而不得不采取其他的出行办法,而有一些部门无需配置车辆却得到了配置,这一情况的存在不仅会影响工作的开展,还会导致矛盾的产生,进而影响电力公司内部团结。第二,车辆的使用问题。在实际工作中,一些部门会因为某一段时间的工作任务需求大量地使用各种车辆,导致现有车辆无法满足其他部门的正常需求,也影响其他部门的工作开展。

(三) 车辆一体化管理方式

为解决上述问题,该电力公司在积极响应国家的号召以后,深入研究,提出了基于统一平台的车辆一体化管理方式。该管理方式的具体应用为:第一,制定了符合该企业内部客观实际情况的用车管理细则,对于所涉及到的车辆管理中的各个环节进行了明确划分。第二,成立了交通安全管理委员会,改变了以往经研院组建初期车辆资源分配相对分散的状态,由车辆的驾驶人员来承担调度、维修、鉴定员、成本员等一系列的职责,高效整合了电力公司内部的所有车辆资源。并且,在实现整合的同时建立了本部管理中心,专门安排了专职的车辆调度员,实现了彼此独立分离的状态。第三,采用GPS的车辆监控系统,对于用车的情况可进行实时监控,动态记录公务用车报销的路桥费用,避免出现虚报等情况,同时提高车辆的综合运营效益以及运行效率。第四,基于局域网的网络,车辆的使用管理信息报表系统更加清晰明确,便于车辆使用的申

请批准以及批准通过,且车辆的使用信息也更加透明化。

(四) 效果分析

在基于统一平台的车辆一体化管理实施了一段时间后,取得了显著成效:第一,车辆的管理水平得到了显著提升。该电力公司的各个层级机构职责变得更加明确,业务层面划分更加合理,特别是对车辆的资源管控和运营管理变得更加科学,形成了一套内部专业化管理体系,能够充分满足电力公司今后车辆管理的要求。并且,车辆使用人员可以实时查询内部网现有的车辆使用情况,只需在网络上提出申请,便很容易申请到车辆的使用权。如此,各个部门都不会再出现无车可派的情况,既有利于正常工作的开展,有能提升车辆管理水平,车辆的综合使用率从以往的80%提高到了98%。第二,车辆的运行更加安全。车辆一体化管理机制建设后,该电力公司内部车辆的使用更加规范,也减少了超速行驶的情况。特别是节假日用车时,公司各个单位会遵循“一用一备”这一原则来使用车辆。假日用车的执行率从以往的59.89%上升到75.26%。第三,车辆用车成本显著下降。在2018年5月份,公司的部分直属单位公务用车实施集中管理以来,本部的公务用车的年使用费用减少了135.2万元,而费用的总体额度比实施集中前管理下降了43.36%。公司的直属单位公务用车年使用费用合计减少了423万元,费用的总体额度比集中实施管理之前下降了10.25%,经济效益明显提高,成本显著下降。

四、结论

总而言之,在经济新常态的背景下,越来越多的电力公司为实现经济效益和社会效益的双赢,开始关注内部的车辆管理,并积极打造一体化管理系统,节约资源,优化配置,降低车辆使用成本,以此确实有效地解决用车调度中存在的问题。如此,既能提高车辆的综合使用率,避免无车可派情况的发生,也能够积极响应国家号召构建节约型社会。具体而言,基于统一平台的电力公司车辆一体化管理中,电力公司需始终以加强车辆管理为前提,着重完善车辆管理信息系统,将其作为导向,提升车辆管理水平以及服务保障能力,大力推进管理机制、管理手段的优化,构建常态化的管理模式,进而使电力公司内部有限的车辆能够实现最大化的调度和使用。

【作者简介】黄彤,国网福建省电力有限公司福清市供电公司。