

道路运输驾驶员从业资格制度建设与组织实施

2011-03-25

根据中共中央、国务院关于全面推行和规范职业资格制度的精神及《中华人民共和国道路运输条例》等有关法规，按照部《交通行业职业资格工作中长期规划纲要》和《关于加强交通运输职业资格工作的指导意见》的总体部署，遵照交通运输部《加强道路运输职业工作的意见》，现就加强道路运输驾驶员从业资格制度建设工作，以及具体组织实施的方法和步骤，提出以下建议。

一、我国道路运输驾驶员从业资格现状

随着我国全面建设小康社会的快速发展，道路运输业的发展也十分迅猛，道路运输从业人员的队伍也在逐渐壮大。2010年全国共培训了营业性职业驾驶员 名，其中大型客车从业资格证 个，小型客车从业资格证 个，汽车列车从业资格证 个，化学危险品运输从业资格证 个，普通货运从业资格证 个，增型 个。培训合格率为 %。基本满足了社会发展的需求。截止2010年12月31日，全国拥有营运车辆 万台，营运驾驶员 万名，他们为运输经济发展起到了积极的促进作用。

1999年，交通部颁布实施了《中华人民共和国营业性道路运输机动车准驾证管理规定》(1999年第2号令)，对进一步强化驾驶员培训行业管理，提高营运机动车驾驶员队伍素质，保障道路运输安全起到了积极作用。2001年，交通部颁布实施了《营业性道路运输驾驶员职业培训管理规定》(2001年7号令)，对提高营运驾驶员队伍综合素质，改善道路运输服务质量，保障道路运输生产安全也起到了积极作用。经过几年的实践，《营业性道路运输驾驶员职业培训管理规定》从管理的范围、内容、方式、机制等方面都与现行法规的要求和行业发展形势不适应了。2006年交通部又颁布实施了《道路运输从业人员管理规定》(2006年第9号令)，完善了适用范围，推进了从业人员管理的完整性和系统性。近几年，通过全面贯彻执行《道路运输从业人员管理规定》，我国道路运输从业人员整体素质虽然得到了很大提高，但从业人员培训与管理工作中仍存在一定的问題，主要表现在。

(一) 从业人员文化水平普遍较低，对从业资格证件认识不足

道路运输从业人员所从事的工作直接关系到道路交通安全等公共利益，部分从业岗位还必须具备特殊的知识和技能，因此需要从业人员有一定的文化水平，掌握相关的业务技术知识。但我国的实际情况是进入行业的从业人员的文化水平普遍较低，对从业资格证件的作用认识不足，对从业

资格证不重视，不按期进行诚信考核，有些从业人员甚至无证上岗。传统的管理思想以及以往交通行业发展的经验，不注重人素质的培训提高，造成目前运输行业重审批、轻管理，运输企业竞争力提高缓慢等现状。从目前情况看，我国交通事故每年都在增长，属于驾驶员为主要因素的事故约占70%以上，近几年重大的客、货车和危险货物运输车辆的重大事故也时有发生。营运车辆的重大事故造成的人身和经济损失是十分巨大的。危险货物运输车辆的重大事故往往在经济损失之外，还会酿成对环境的严重污染，引发更为严重的生态环保问题。同时，因运输服务质量差，宰客、甩客、超载现象屡禁不止，不按安全行车操作要求驾驶车辆、疲劳驾驶等情况也时有发生。由于交通运输事故频发，旅客、货主的生命财产安全缺乏应有的保障，社会反响十分强烈。

分析这些事故和问题的具体原因，可以明显看出，有的属于职业道德问题、有的属于驾驶技术问题、有的属于业务知识问题，但是归纳起来，应该看到营运驾驶员队伍的综合素质不高是酿成重大道路运输车辆事故的主要原因。

(二) 培训方式单一，培训效果不佳

目前，对道路运输从业人员从业资格培训多是采用传统方式进行，即由教员在课堂上授课，学员集中培训，以书本知识、理论知识为主。由于培训时间较长培训方式单一，学员容易产生厌学情绪，培训效果不佳。而对于边远地区的从业人员，参加集中培训非常不便，培训时缺员现象时有发生。

众多驾校为了自身经济利益的发展，不是以培训高质量学员为目标，而是以能拿到从业资格证和驾照的难易为发展目标。培训只要上车几次就行，从业人员考试只要交钱就能过，保过的培训单位就是好单位成为学车族和从业人员的潜意识；道路运输从业者更是认为我本来就是“老驾驶员”只是来拿一个从业资格证，培训考试根本是没有任何用处的事情。对于学员，虽然安全意识不断提高，希望培训能够学到尽可能多的实际知识，而不是简单的拿到一个证。但是由于众多学员，空闲时间的有限性和集中性，导致众多人学习时间的不足，甚至出现拿钱买证的现象。学员为了节约时间或不愿在休息时间为了学车与多人排队等候。加之目前众多学车族根本就没有车，只是觉得有必要去学习或者预测未来几年考试的费用、难度增加而提前去学习。笔者调查发现近几年许多学生族也参与学习驾车，且人数逐年增多。由于暂时没有自己的车，他们更加关心的是如何拿到驾驶证，而对于学到真正的驾驶技术的关心程度较弱。对于我国大部分道路运输从业者其基本素质仍然较低，对于拿到从业资格证的考试，更是认为根本没有必要。这些思想影响到培训单位和行业管理部门的经营和管理思想，必然导致培训质量的降低。长期以来，认识的错位不仅感染了培训机构和学员，在相当程度上也影响到行业管理部门的管理理念和行为，加之我国管理体制的问题，多头管理现象没有很好的解决，也是造成难以有效提高学员培训质量的最主要原

因。

(三) 道路客运从业资格认定的设计缺憾

按理说，我国道路旅客运输驾驶员应该具备良好的素质，应该尽量提高因驾驶员主观因素形成的安全保障度。然而，驾驶资格认定的考试科目内容及合格标准由公安部门确定，而驾驶员培训教学大纲却由交通部门制定，驾驶员培训教学大纲与驾驶证考试科目内容不尽相同。具体反映在驾驶员的培训考试的实际操作上，一个十分重要的影响因素则集中在驾校上。驾校以培训学员的机动车驾驶能力为目标，应对学员进行全面的驾驶安全操作技能培训。但现实状况是，体现一所驾校培训质量高低的标准不是学员的操作技能好坏，而是一次考证合格率。驾校为了生存，不能完全按教学大纲规定的内容和学时实施教学，而只对需要考试的项目下力气组织教学，想尽一切办法提升一次考证合格率。另一方面，公安部门对增驾资格的认定只有时间方面的限制，而没有要求对驾驶经历的考察，驾驶员只要达到规定的期限，不管其是否真正驾驶过车辆、真正行驶了多远距离，都可以增驾。这种管理规定让一些初次领证后并没有路面驾驶经历的人也能获得增驾项目的机会，从而带来安全隐患。另外，目前一些考试都是在场地内和低速的状况下进行，与实际路面驾驶有较大的差别，不能全面真实地反映驾驶员的实际操作水平，在路况越来越好的情况下，更是如此。

我国从 2002 年正式开始实施道路旅客运输从业资格认定，2006 年又对其管理规定重新进行了修订。由于我国目前驾驶资格考试可以不经过驾校培训而直接报考，使得有一定驾驶基础尤其是增驾的人不愿既费时间又费金钱地通过驾校学习取得大客车驾驶资格，也正是由于这部分人因此而没有接受正规的培训，从业实际工作中遇事不能正确处理，安全风险也非常高。为预防一些驾驶操作水平低的人员进入营运市场，交通运输管理部门只能从要求企业在聘用驾驶员时认真进行实际操作考核的角度入手，进行被动预防。同时，在道路运输安全监管社会需求的巨大压力下，交通运输管理部门仍将安全驾驶等驾驶技能、知识纳入从业资格学习的主要内容之一，使得从业资格在培训内容的设计上与驾驶资格并没有完全清晰区分开来，对于从业驾驶员应该重点考虑的职业适应、如何提高为公众服务的质量等职业基本要求却顾及甚少。另外，目前道路旅客运输事故调查处理时主要依据交通事故认定书，但凡涉及驾驶员因素都会直指从业资格，而很少提及驾驶资格中安全驾驶技能的问题。

从业资格认定制度中安全驾驶技能的内容设计使得人们感觉从业资格就等同于驾驶资格，“三关一监督”又进一步强化和加强了这一制度，这种含混的现象导致从业资格不得不为驾驶资格担当责任，给从业资格赋予了难以承担和不应当承担的责任。正因为如此，使得社会各界对从业资格认定存在的正当性、合理性提出了质疑和批评。

(四) 从业人员从业资格的诚信考核管理工作不好开展

道路运输从业人员从业资格实行信誉考核制度，诚信考核和计分考核内容涉及多方面，有关于道路交通事故方面的，也有道路运输中违规、违章行为方面的，需要交警部门以及交通系统各部门之间相互配合，才能将此项工作落实到位。而现在，许多地方各道路运输管理机构之间信息未能完全实现共享，对于在道路运输中的各种违章行为，执法人员有时未能及时将其记录到从业资格的违章记录栏内，致使发证机关考核工作开展不到位。

(五) 运管人员业务素质偏低,对从业人员监管不到位

道路运输从业人员管理正在逐渐走向规范化，系统化，对运管工作人员的要求也越来越高，要求运管人员不仅要懂得道路运输管理知识，还要了解道路运输业务知识。目前，很多运管工作人员对道路运输业务知识掌握不多，对有些道路运输的专业知识、专业技术不了解、不熟悉，致使监督管理工作不到位。

二、主要发达国家和地区道路运输驾驶员从业资格工作的具体做法和主要经验

道路运输职业资格工作刚刚走过十余年历程，与国外发达国家相比，与国内其他行业相比，虽然成绩斐然，但仍有很多困难和问题需要解决。下面遴选了美国、英国、新加坡等国家道路运输行业职业资格管理的情况。

(一) 美国

美国的职业驾驶员类型包括客车驾驶员、货车驾驶员、出租汽车驾驶员及私人雇佣驾驶员等。美国机动车驾驶执照分为实习许可证、非商业驾驶执照及商业驾驶执照（Commercial Driver License，简称 CDL）3 类，卡车司机、拖车司机以及公共汽车司机等取得相应 CDL 后，才能从事职业驾驶活动。

美国现有持商业驾驶执照的司机近 1200 万人。根据驾驶车辆载重量的不同，美国驾驶执照分为 A、B、C 三种。由于某些车型应具备特殊的驾驶操作技能，在上述三类驾驶证基础上可签注其他类型的商业驾驶资格，如 P、S、N、H、X、T、M 和 W 等。其中，P 为客车驾驶证，S 为校车驾驶证，其余为货运商业驾驶资格，如 H 及 X 分别代表危险品车驾驶证及危险品罐车驾驶证。

对于客车驾驶员，美国联邦及州政府建立了包含 CDL 在内的客车驾驶员资格和标准。客车驾驶员应具备基本的英语读写能力，能够识读交通标志、撰写报告、与政府和公共服务官员交流，并通过有关汽车运输安全法规方面的测试。

在美国，公民年满 19 岁且取得机动车驾驶执照后，方可申请出租车驾驶员资格。申请人需提供如社会保险卡、未欠罚单证明、美国居留权等证明，并接受指纹扫描建档以确认是否有犯罪记录，还要在指定检测机构完成药物测试。

对于货车驾驶员，美国联邦政府及各州法规均规定了货车驾驶员的资格标准，一般各州法规要比联邦法规更加严格。普通货车驾驶员必须获得所在州颁发的 C 类驾驶执照，而驾驶设计载重量超过 26000 磅的货车，必须获得商业驾驶执照 CDL。

在美国从事州内、州际以及国际的道路危险货物运输，均需取得危货运输驾驶资格。以加利福尼亚州为例，危货运输驾驶员需参加专门的培训课程，并通过危货运输驾驶员考试后，才能取得签注“危险品运输”的商业驾驶执照（CDL）。申请人在获得 CDL 资格后，通过专门的危货运输驾驶员资格审核并参加危货运输专项能力培训与测试，考核合格后即可在原 CDL 资格上签注“H”或“X”标识，表明具备危险货物运输驾驶的专业能力和资格。除此之外，美国还引入了针对申请人的“事故倾向性测评”和“犯罪记录调查”等环节，以及与危险货物及其运输相关的知识测试。危货运输驾驶员资格有效期为 5 年，而商业驾驶执照则为 8 年，两者可按不同的有效周期分别进行换证。

美国注重对驾驶员的信息化管理，建立了信息量庞大、信息内容完整的驾驶员数据库。各州可通过查验记录获得驾驶员在其他州被扣押或取消驾驶执照的信息，从而拒绝其在该州的 CDL 申请。一人不能同时获得多个驾驶许可，当申请者获得 CDL 时，其他驾驶执照将自动失效。

（二）英国

英国汽车职业驾驶员的培训、考试和许可等工作统一由英国运输部（DfT, Department for Transport）管理。英国营运汽车驾驶员主要分为公共汽车与客车、货车等类型。以出租汽车为例，在各国的出租车司机职业资格制度中，以英国伦敦最为严格与规范。伦敦对出租车司机职业资格设立了高准入门槛，申请出租车司机职业资格除应持有驾驶执照、年满 21 周岁、身体状况符合规定的健康标准、无刑事犯罪记录证明等基本条件外，还要参加城市地理知识测验和驾驶技能考试。申请人一般需要 2 到 4 年的时间才能取得全伦敦经营普通出租车司机职业资格，2 年左右的时间才能取得郊区经营普通出租车司机职业资格。出租车司机职业资格证的有效期为 3 年。

伦敦严格管理出租车司机，出租车司机如不按规定携带资格证、不佩带徽章、拒载或酒后驾车，处 200 英镑以上 5000 英镑以下的罚款，并暂停直至撤销其出租车司机职业资格；对于伪造出租车司机职业资格证及徽章的，将被判处无限额罚款和 10 年监禁。

欧盟在 2003 年 7 月 15 日发布第 59 号令，推出营运汽车驾驶职业能力认证制度（The Driver Certificate of Professional Competence, 简称 Driver CPC）。其中，营运客车驾驶员制度已于 2008

年 9 月 10 日实行，营运货车驾驶员制度将于 2009 年 9 月 10 日生效。该制度主要涉及 3.5 吨以上卡车司机、公共客汽车、长途汽车以及中巴车司机等。根据规定，从事营运汽车驾驶员工作的，除应获得原来的驾驶执照外，还应获得 Driver CPC 证书，Driver CPC 制度为营运汽车驾驶员设立了 5 年的注册周期，驾驶员在每个注册周期须完成 35 学时的继续教育，继续教育大纲主要围绕三大主题开展：基于安全行为的合理驾驶先进技术；驾驶规则运用知识；行车安全、环境保护、服务和物流知识，并将建立相应的组织机构对继续教育的质量实施监督管理。

自 2001 年起，英国开始实施现代物流职业能力评价认证。英国现代物流业实行“国家职业资格（NVQs）”和“终身技能教育（Skills for Life）”制度。一般而言，物流行业协会提供从课程培训到考试认证的完整服务，考试机构则主要负责建立物流认证考试制度，其培训工作通常授权第三方机构。英国物流相关协会及考试机构等单位基于职业资格标准推出相关职业培训与评价认证项目，开展职业资格考试并核发证书。英国资格证书与课程委员会（QCA）及其下设的职业资格与考试监督办公室（Ofqual）负责对各类职业资格证书进行政府审核与质量监管。

（三）澳大利亚

澳大利亚的出租车分为市区经营和郊区经营两种，出租车行业管理的内容包括出租车及驾驶员的总量控制、出租车企业与驾驶员资格管理等。由于澳大利亚实行联邦制，出租车管理体制是各州政府自行确定的，主要有两种管理模式：一种是由州政府运输主管部门直接管理，另一种是由出租车行业协会授权管理。

澳大利亚申请出租车驾驶员资格要年满 20 周岁，持有正式驾照，身体健康，工作态度良好，具有社会责任感，英语流利等。申请人一般要通过英语能力测试及出租车驾驶培训考核。培训内容一般包括出租车行业情况、地理知识、驾驶安全、法律法规及服务规范等方面。有的州还规定申请人的驾驶技能考试合格后才能参加培训。

澳大利亚各州根据各自的旅客运输法和旅客运输规定对出租车驾驶员进行管理。如新南威尔士州，该州对出租车驾驶员资格证书的发放和使用、出租车驾驶员的仪容仪表和职业道德等做出了明确规定。该州的出租车驾驶员首次取得的资格证书的有效期为 1 年，有效期满前，驾驶员需参加高级课程培训，经考核合格后才能换发新证，新证的有效期为 3 年。

（四）新加坡

新加坡出租汽车以公司化运营为主，对出租汽车驾驶和公交车驾驶等公共服务岗位都建立了职业资格制度。《新加坡公路法》规定，申请出租汽车驾驶员职业资格必须具有新加坡合法居住权，年满 30 周岁，持有新加坡 C3 驾照一年以上，无交通违章记录，身体健康，掌握英语及一门其他官方语言，在一年内完成出租汽车驾驶员培训课程，并通过包括法律法规、路线与地标、乘

客服务、安全防御驾驶及地理等知识考试。出租汽车驾驶员职业资格证的有效期为3年。

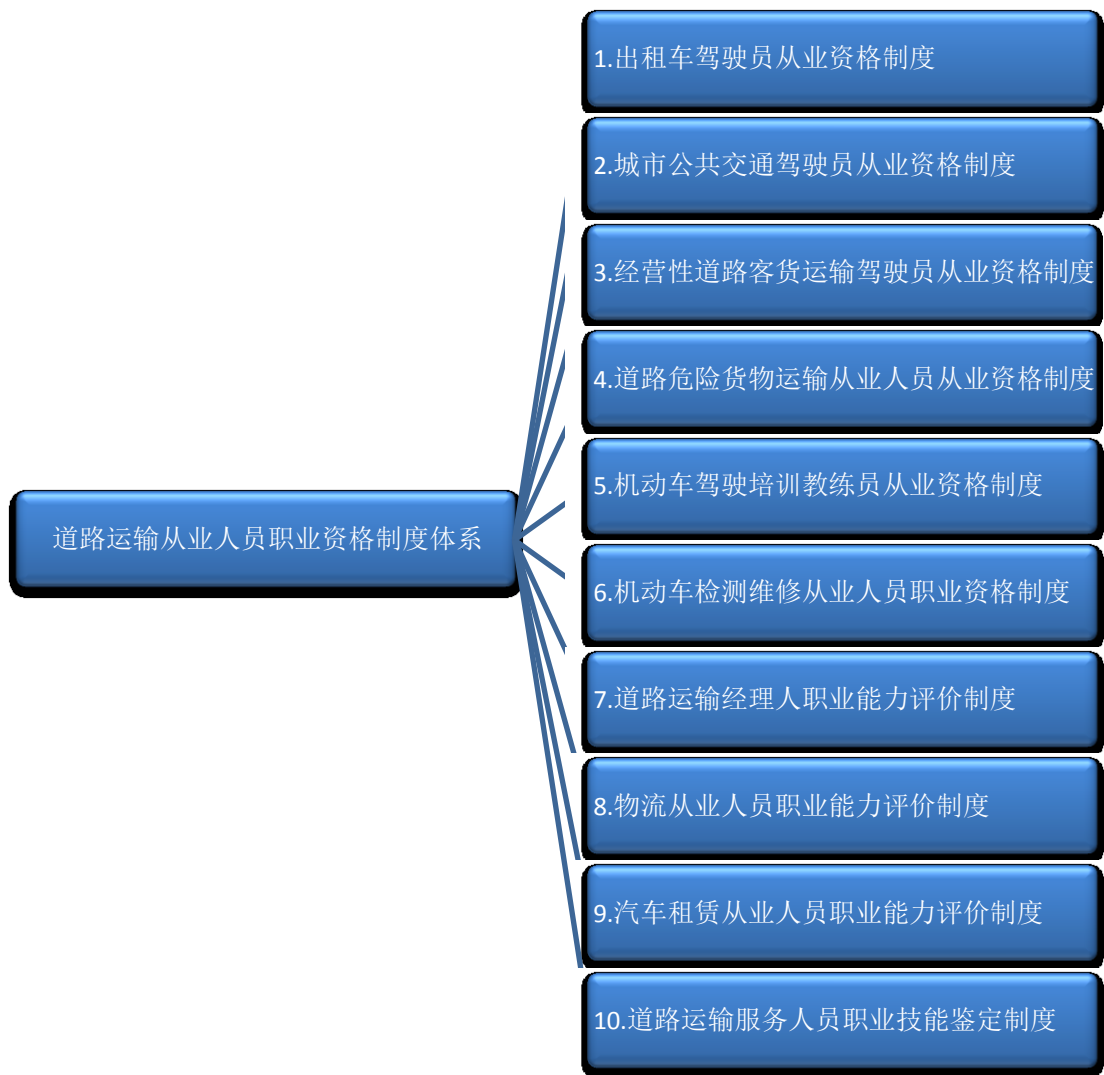
新加坡政府建立了出租汽车驾驶员职业资格记分制度。出租汽车驾驶员如违规或被投诉，将被记分并罚款。如2年内累积记分6分~20分的，将被暂停出租汽车驾驶资格2周~8周。超过21分的则被吊销职业资格。若连续2年未违规，可清除历史记分记录。乘客可以通过电子查询服务，对出租汽车驾驶员的职业资格证件有效性进行验证。

三、健全道路运输驾驶员职业资格制度、完善组织管理体制和运行机制

坚持交通运输部对全国道路运输职业资格工作的统一领导，确保全国道路运输职业资格工作“一盘棋”；坚持从道路运输行业的实际出发，确保道路运输职业资格工作符合现代道路运输业科学发展的需要；坚持分类建设、分级管理、分工协作，确保道路运输职业资格工作有序推进；坚持道路运输职业资格制度的建设、管理和使用并重，确保道路运输职业资格工作质量和效果。

（一）建立健全道路运输从业人员职业资格制度体系

部职业资格机构在部职业资格制度领导小组的领导和部道路运输管理部门的指导下，着力建立健全道路运输从业人员职业资格制度体系。



道路运输从业人员职业资格制度体系

1. 出租车驾驶员从业资格制度。根据《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》，建立出租车驾驶员从业资格制度，对出租车驾驶员实行从业资格注册准入和动态管理。

2. 城市公共交通驾驶员从业资格制度。针对城市公共汽（电）车驾驶员和轨道交通车辆驾驶员的不同职业特点，以加快行政立法为基础，研究建立城市公共汽（电）车驾驶员从业资格制度和轨道交通车辆驾驶员从业资格制度，对公共汽（电）车驾驶员和轨道交通车辆驾驶员实行从业资格注册准入和动态管理。

3. 经营性道路客货运输驾驶员从业资格制度。根据《中华人民共和国道路运输条例》和《道路运输从业人员管理规定》，健全经营性道路客货运输驾驶员从业资格制度，强化对经营性道路客货运输驾驶员从业资格注册准入和动态管理。

4. 道路危险货物运输从业人员从业资格制度。根据《中华人民共和国道路运输条例》和《中

华人民共和国危险化学品管理条例》及《道路运输从业人员管理规定》，健全道路危险货物运输驾驶员、押运员和装卸管理人员从业资格制度，强化对道路危险货物运输从业人员从业资格证书注册准入和动态管理。

5. 机动车驾驶培训教练员从业资格制度。根据《中华人民共和国道路运输条例》和《道路运输从业人员管理规定》，健全机动车驾驶培训教练员从业资格制度，强化对机动车驾驶培训教练员从业资格证书注册准入和动态管理。

6. 机动车检测维修从业人员职业资格制度。根据《中华人民共和国道路运输条例》和《道路运输从业人员管理规定》，在完善机动车维修技术人员职业资格制度的基础上，对机动车检测维修专业技术人员实行职业水平评价制度；对机动车检测维修技能型人员实行职业技能鉴定制度。

7. 道路运输经理人职业能力评价制度。根据《道路运输从业人员管理规定》，建立道路运输经理人职业能力评价制度，科学评价道路客货运输企业、国际道路运输企业、出租车企业、城市公共交通企业、机动车检测维修企业、道路客货运输站（场）、城市公共交通设施、机动车驾驶员培训机构等单位管理人员的职业能力水平，建设符合现代道路运输业要求的职业经理人队伍，不断提高他们的职业素养。

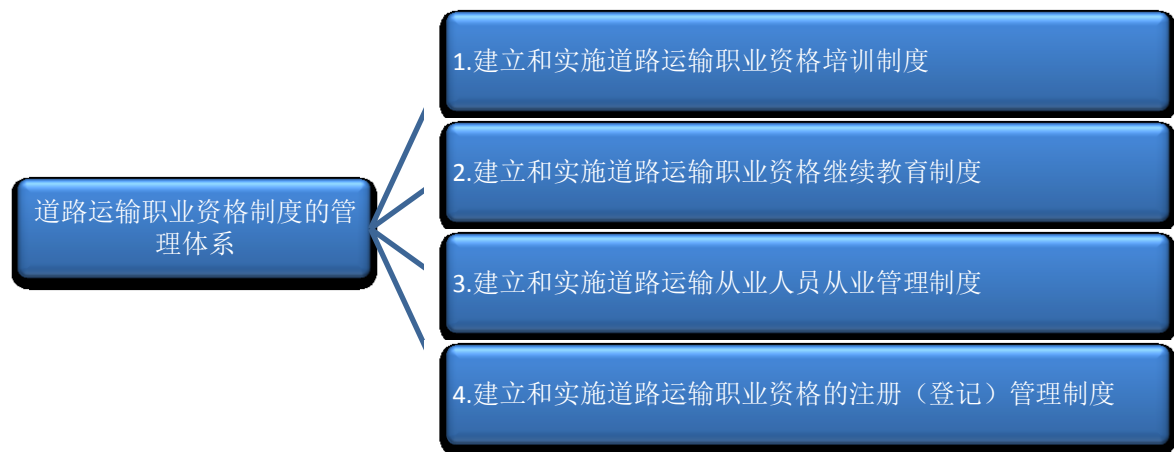
8. 物流从业人员职业能力评价制度。根据《国务院关于物流业调整和振兴规划》，按照现代物流业的发展要求和国际标准，建立物流从业人员职业能力评价制度，建设一支高素质的职业物流师队伍，促进我国现代物流业科学发展。

9. 汽车租赁从业人员职业能力评价制度。根据规范发展汽车租赁业的需要，参照国际惯例，建立汽车租赁从业人员职业能力评价制度，建设一支高素质的职业汽车租赁师队伍，促进我国汽车租赁业科学发展。

10. 道路运输服务人员职业技能鉴定制度。根据现代道路运输业发展的需要，科学制定汽车货运理货员、汽车货运站场调度员、汽车客运调度员、汽车客运行包员、汽车客运售票员、汽车客运服务员、汽车客运乘务员及道路和停车场（库）管理员等道路运输（含城市公共交通）服务人员职业标准，建立职业技能鉴定制度。

（二）建立和实施道路运输职业资格制度的管理体系

建立包括考试制度、继续教育制度、从业管理制度和注册管理制度等在内的科学的道路运输职业资格制度的管理体系。通过建立和实施职业资格考试制度，解决职业门槛问题；通过建立和实施注册制度，解决一次考试定终身的问题；通过建立和实施继续教育制度，解决从业人员知识更新问题；通过建立和实施从业管理制度，解决规范从业人员从业行为问题。



道路运输职业资格制度的管理体系

1. 建立和实施道路运输职业资格培训制度。由职业资格机构统一组织，建立健全道路运输职业资格培训体系和管理办法，加强和规范道路运输职业资格的培训行为，提高道路危险货物运输从业人员等关键职业从业人员的职业资格培训质量。

2. 建立和实施道路运输职业资格继续教育制度。由职业资格机构制定各类道路运输从业人员职业资格的继续教育标准和管理办法，建立和完善道路运输职业资格继续教育体系，加强对道路运输从业人员职业资格继续教育资源的开发和质量监督。交通运输主管部门和道路运输管理机构要把道路运输从业人员完成规定的继续教育时限和内容，作为职业资格证书继续注册或登记的重要依据之一，确保道路运输从业人员的知识更新。

3. 建立和实施道路运输从业人员从业管理制度。交通运输主管部门和道路运输管理机构组织制定道路运输主要职业从业人员的从业管理规定，严格诚信考核，加强对道路运输从业人员从业活动的监督管理，不断规范道路运输从业人员的从业行为。

4. 建立和实施道路运输职业资格的注册（登记）管理制度。交通运输主管部门和道路运输管理机构负责组织制定经营性道路客货运输驾驶员从业资格等职业准入类职业资格证书的注册管理办法，同时制定机动车维修技术人员从业资格等水平评价类职业资格证书的登记管理办法，加强对道路运输职业资格证书的注册（登记）管理，把道路运输从业人员接受规定的继续教育和从业的诚信考核情况作为注册（登记）的重要内容，建立道路运输从业人员动态管理机制。

（三）完善道路运输职业资格组织管理体制

不断创新道路运输职业资格工作管理体制。各级道路运输管理机构和职业资格机构及道路运输行业协会应在同级交通运输主管部门职业资格制度领导小组的统一领导下，科学分工，加强协作。道路运输管理机构要加强对从业人员的从业资格准入、诚信考核和职业资格证书的注册（登

记)管理,加强对道路运输职业资格业务工作的指导和监督。职业资格机构主要承担道路运输职业资格评价、继续教育和信息化建设等具体的技术性和事务性工作。道路运输行业协会应积极反映道路运输企业在职业资格工作方面的诉求,参与职业资格标准制定、修订和命题等有关工作,依托交通运输教育培训机构做好道路运输职业资格的培训和咨询服务等工作。

1. 加强对道路运输职业资格的宣传推广工作。从业资格是对道路运输从业人员所从事的特定岗位职业素质的基本评价。各级道路运输管理部门应充分利用报刊、广播、电视等多种宣传方式,广泛深入的宣传《道路运输从业人员管理规定》,营造良好的舆论氛围,让广大道路运输从业人员深入准确地了解《规定》的精神实质和条文内容,充分认识到实行从业资格证制度的必要性和重要性,自觉地遵守和执行《规定》的各项要求。让道路运输企业和广大从业人员了解道路运输职业资格工作政策,积极支持和参与道路运输职业资格工作。

2. 加强师资队伍建设,提高培训质量。职业培训工作的开展,教员教练员如果没有经过系统全面的培训,整体教练水平不高,将影响培训质量。为此,要把教员教练员的培训作为一项重点工作来抓,定期举办教员教练员培训班,使所有的参训人员系统地学习驾驶理论,实际操作技能以及职业道德规范等,经考试合格后核发“中华人民共和国营运驾驶员准教证”。要改变培训方式。提高培训质量。各从业资格培训学校应不断研究和探索新的培训方式,加大教学设施投入,依据教学大纲,创造性的开展教学工作。开发《道路运输从业人员从业资格培训系统》,利用多媒体等现代化教学手段,生动形象地进行教学。优化教学效果,逐渐改变固定场所教学模式,推行远程教学,使从业人员可就近就地接受规范化的职业培训,不断提高培训质量。

3. 设立专门机构,建立考核组织。加强职业培训工作。依照合理布局,择优选择的原则在各省范围内设立培训机构,以负责本辖区内需进行职业培训的营运驾驶员的职业培训工作。作为职业培训的管理部门应每年对这些职业培训机构进行综合考评,合格的将继续从事职业培训工作,不合格的将取消其职业培训资格。只有推行这样的竞争机制,才能推动职业培训机构的前进步伐,才能促进营运驾驶员职业化的健康发展。同时,为了严格从业资格考试制度,应在各省范围内,设立统一的考核小组。并制定考核的规范标准,明确考核员的条件,申报程序,考核员的职责及监督管理等。考核员应参加统一的培训,持证上岗。

4. 运用现代化信息手段,规范从业资格管理工作。营运驾驶员职业培训工作任务重,要求高,涉及面广,为了能及时、准确的发放从业资格证,应当在全国范围内开发和推广微机软件系统。运用现代化信息手段建立以“一个中心,两个系统,三个层次”为基础的职业培训管理信息网络。实现信息处理和数据共享。“一个中心”是指统一的管理中心,应以行业管理单位为牵头,即黑龙江省运输管理局为行业管理中心;“两个系统”是指信息管理建立和传送系统、信息补丁和升

级系统；“三个层次”是指省、市两级行业管理单位和培训单位。同时，建立培训学校之间横向联系的信息网络，以及职业培训全过程管理和监督系统，引导和鼓励培训单位开发和应用先进的培训和管理技术设备，提高职业培训的科技含量，为全省职业培训行业发展的宏观决策提供快速、可靠、准确的数据和信息，以满足职业培训发展的需要。

5. 建立各项工作管理制度，规范和引导职业资格的业务管理。要依法行政、树立以人为本、安全发展的理念，立足实际、着眼长远，紧密结合管理实际和运输生产实际，建立资格考试制度、职业资格证件管理制度、从业人员退出制度、从业人员诚信考核制度、职业资格信息公开制度和行政责任追究制度。这些制度对于从业人员积极进取、努力学习、提高本领、增长知识、遵章守法、诚实守信具有鼓励和引导作用，同时对违规违章、发生安全质量事故、给社会造成危害的人员具有惩戒、威慑和教育作用。

6. 严格把关，监管到位。道路运输从业人员从业资格管理是运政管理机构“三关一监督”工作的重要一关，各级道路运输管理部门要加强对道路运输从业人员从业资格的源头管理，严格执行《道路运输从业人员管理规定》，严把从业资格准入关、培训关和考试关，对不符合《道路运输从业人员管理规定》相关规定的人员、考试成绩不合格的人员坚决不予准入，加强对道路运输从业人员从业活动的监督管理，对有违法违规行为的从业人员，要及时将其违章行为记录在违章记录栏内，并通报发证机关，发证机关要严格执行从业人员诚信考核和计分考核制度，不断规范道路运输从业人员的从业行为。

（四）强化道路运输职业资格的运行机制

1. 积极推进道路运输职业资格制度与有关制度相衔接。

（1）积极推进道路运输职业资格制度与道路运输业务管理制度相衔接。各级交通运输主管部门应将道路运输从业人员的职业资格要求纳入道路运输企业开业条件、资质评定、质量信誉等级评价和诚信考核等道路运输业务管理内容，严格执行《中华人民共和国道路运输条例》和配套规章对道路运输职业资格的要求，不符合道路运输职业资格要求的，不得颁发道路运输经营许可证等。

（2）积极推进道路运输职业资格制度与职业教育制度相衔接。开设道路运输相关专业的职业院校应根据道路运输职业标准和职业资格制度的要求，及时修订教学大纲，改进教学方法和手段，鼓励道路运输相关专业毕业生在取得学历（文凭）的同时取得相关职业资格证书。

（3）积极推进道路运输职业资格制度与劳动人事制度相衔接。道路运输企事业单位要鼓励职工积极参加道路运输职业资格的培训、考试、注册（登记）和继续教育等活动，严格执行国家对关键岗位职业资格证书注册准入的规定，充分发挥职业资格在职工考核、薪酬确定中的激励引

导作用，不断提高职工的职业素质，增强核心竞争力。道路运输管理机构要加强对道路运输企业及从业人员执行道路运输职业资格有关规定的执法检查。

2. 不断提高道路运输职业资格评价工作质量。

(1) 加强道路运输职业资格评价工作的组织管理。各级交通运输主管部门应加强职业资格评价机构建设。职业资格评价机构应会同道路运输管理机构建立健全道路运输职业资格评价规章制度和管理办法，建设高素质的考评员、质量督导员和管理人员队伍，确保道路运输职业资格评价（包括考试和鉴定，下同）工作规范、有序。

(2) 加强道路运输职业资格评价理论、技术、方法的研究和应用工作。职业资格机构要会同道路运输管理机构不断加强对现代人才测评理论、技术和方法的研究与应用工作，适时更新道路运输职业资格的评价手段，逐步提高道路运输职业资格考试智能化水平，确保道路运输职业资格评价客观、公正、科学。

(3) 加强道路运输职业资格评价命题工作。职业资格机构要会同道路运输管理机构根据每个道路运输职业资格的特点，建设以道路运输业务专家为主体，由管理机构、行业协会、院校、企业等各有关方面的专家广泛参与的命题专家队伍；加强对命题专家在命题技术、方法等方面的培训，不断提高命题质量；加强对命题专家的保密、安全和纪律等方面的教育；保证命题专家的相对稳定性和一定比例的更新；重视考生成绩和试题的分析、评价、反馈工作，逐步建立道路运输职业资格评价题库，并不断更新。

3. 加强道路运输职业资格法制化、信息化建设及对外交流与合作。

(1) 加强道路运输职业资格法制化建设。各级交通运输主管部门应高度重视道路运输职业资格的立法工作，在制定或修订道路运输管理法规时，要参照国际惯例，对涉及公共安全、人身健康和生命财产安全的关键职业设置对职业资格证书的注册许可，为建立健全职业准入类的道路运输职业资格制度体系及其与道路运输行业管理制度相衔接提供明确的法律依据。

(2) 建立健全道路运输职业资格信息数据库并逐步与有关数据库实现全国数据共享。各级交通运输主管部门、道路运输管理机构和职业资格机构在部的统一规划和指导下，抓紧建立健全本地区道路运输从业人员基本信息数据库、职业资格成绩数据库、职业资格证书注册（登记）信息数据库、继续教育信息数据库、诚信考核信息数据库等信息系统，并与道路运输企业及其车辆信息数据库实现全国数据共享，满足在全国范围内对道路运输从业人员实行动态监管的需要。

(3) 稳步推进道路运输职业资格与有关国际组织和其他国家相关职业资格的互认工作。在部职业资格制度领导小组的领导下，部职业资格机构要积极会同部道路运输管理部门和道路运输行业协会，通过多种形式加强与有关国际组织和其他国家道路运输职业资格机构的交流与合作，

学习借鉴国际先进的道路运输职业资格标准体系和评价技术，通过试点稳步推进道路运输职业资格与有关国际组织和其他国家的相关职业资格的互认工作。