# 客运公司行车安全预监控管理实践与思考

来源：网络 作者：雨声轻语 更新时间：2024-10-09

*近来，市政府强制要求各企事业单位全面推广“1+3”安全监控工作体系建设，以此促进全市安全生产水平再上一个新台阶。对于我公司来说，尽管该体系规范中要求的一些做法，在我公司行车安全工作中，已有方方面面的不同形式体现。但由于我公司是汽车运输企业...*

近来，市政府强制要求各企事业单位全面推广“1+3”安全监控工作体系建设，以此促进全市安全生产水平再上一个新台阶。对于我公司来说，尽管该体系规范中要求的一些做法，在我公司行车安全工作中，已有方方面面的不同形式体现。但由于我公司是汽车运输企业，点多、线长、面广、分散和流动的行业特点，决定我公司始终处于安全风口浪尖，安全工作异常复杂，也从而使得我公司行车安全工作难以完全全面化、深入化、体系化。现在政府“1+3”安全监控工作体系的出台，恰是提升我公司行车安全管理水平的一个良好契机。

一、“1+3”语意和目的

“1+3”安全监控工作体系：“1”是事故隐患和危害监控法;“3”是建立事故隐患和危害动态管理机制、持续改进机制、系统评价机制。监控法是全员、全方位、全过程监控事故隐患、危害的方法;三项机制保障监控法有效实施运行。通过“1+3”安全监控工作体系的建设，促进各单位建立健全“群防、群控、群治”的安全生产监控体系，切实落实安全生产各项措施，全面落实企业安全生产主体责任，有效预防各类事故和危害的发生。

二、公司行车安全预监控管理重点

根据政府“1+3”安全监控工作体系建设的目的和要求，结合公司实际情况，我公司必须积极探索和实践安全强基固本的有效途径，全面实施行车安全预监控管理，使事故苗头能够得到早发现、早预防、早处置，不断提高公司行车安全管理水平。

(一)分类监控。公司应根据单位实际情况，将车辆和驾驶人这些始终处于运动中的“危险点”作为主控对象。根据车辆范文网技术状况、驾驶人驾驶技术和年龄、身体素质、道路情况、车辆和驾驶员违章情况、事故频率高低和危害大小等，深挖细排事故隐患，确定不同级别的危险点，制订相关监控要求的对策措施，其中必须确立责任人，并将监控的内容、要求，预防的对策和措施、考核的标准与检查周期制度化。

(二)驾驶人自控。将每个班车所经过的危险路段、桥梁、渡口等绘制成直观醒目的“线路危险点预控示意图”，置于驾驶室的正前方，为每个驾驶员印制一本安全监控自查记录本，提醒和告诫驾驶人员时刻关注和检查自己的行车状况。

(三)源头严控。一是严格执行“三不进站”、“五不出站”规定;二是凭安全例检合格通知单开具“行车命令”或“检票通知单”;三是执行“早送晚迎”规定，检查车辆安全技术状况和应急锤、灭火机等附属设施完好，察看驾驶人精神状态，嘱咐安全谨慎驾驶。四是了解驾驶人安全生产运行情况，督促驾驶人做好各项应记的监控自查台帐。

(四)途中查控。一是安全管理人员上路上线或随车稽查。二是利用gps系统对客运车辆进行动态远程监控，在条件许可下，及时进行gps系统升级，实现语音播报功能和重点车辆全程视频适时监控。

(五) 旅客协控。在车厢内公开举报电话，并定期发放评议卡和安全行车征求意见表，对旅客反馈的意见及时处理，教育驾驶人主动接受旅客的安全监督。

(六)亲友助控。建立驾驶人家访机制，车队各级领导和安管人员分片联系挂钩驾驶人，定期与驾驶人及其亲友交流，关注其思想、工作和家庭情况，把握好驾驶人的情绪和心理健康，特别将爱喝酒、爱熬夜、违章较多的驾驶人作为安全监控的重点目标。

(七)评价预控。在本单位全面推行内部安全评价，对企业的安全管理现状进行全方位的“体检会诊”。对影响安全生产的内部环境和外部环境、软环境和硬环境进行综合评估，查找安全管理存在的盲点和疵点，以便及时采取针对性的措施。

对于我公司而言，“安全是天，是责任,更是政治和大局”，我们必须把安全管理工作中的重中之重，行车安全管理放在各项工作的首位，围绕行车安全预控监控体系，强化各项安管措施落实，共同创造良好的行车安全局面，为我公司的可持续发展保驾护航。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找