

国外城市公交立法的经验及借鉴意义

中国铁路建设投资公司 刘文洋 北京交通大学经济管理学院 李红昌

[摘要] 世界各国越来越重视公共交通在城市规划中的地位,不少国家出台了专门的城市公共交通法,他们的公共交通的发展取向对于我国,尤其是对于我国城市公交发展具有重要的借鉴意义。

[关键词] 国外 城市 公交 立法

世界各国越来越重视公共交通在城市规划中的地位,不少国家出台了专门的城市公共交通法,北京市作为中国的首都和亚洲特大城市,公共交通问题也不容忽视。借鉴国外城市公共交通立法对于我国具有一定的借鉴意义。城市公共交通具有承载量大、运输密度高、占地少的优点,美国、德国、法国等国都非常重视用立法手段规范城市公共交通的运营,对公交管理者、运营者、交通工具使用者做出了司法规范,以确保城市公共交通的优先发展,提高城市公共交通的效率,满足人们的出行需要,美化城市形象,促进社会经济的发展。

一、美国城市公交立法:资助公共交通,优化城市交通结构

20世纪的前30年,公共交通在美国的客运交通中占有主导地位,成为当时世界上使用最广泛、技术最先进的交通方式。二次大战结束后,小汽车迅速发展,大量美国人放弃了公共交通。至60年代中期,公共交通首次出现经营性亏损,1975年票款收入仅及运行成本的一半,公共交通事业陷入服务量缩减、票价上涨、基础设施被忽视、服务质量下降的恶性循环中。早在1964年联邦政府就通过了《城市公共交通法》,并承诺提供拨款资助各地区交通规划项目,最高数额达到总费用的2/3,目的就是要维护已有的公共交通系统,还要改善和扩大其服务。此外于1970年通过了《城市公共交通扶持法》,明确规定公共交通获得道路权,开辟公共汽车专用道或优先通行道。在1974年能源危机后,国会首次批准对公共交通的公共拨款和经营性补贴。70年代后期,由于公交企业亏损严重,公共拨款中大部分用作经营性补贴。联邦政府的资助计划虽然使公共交通稳定在一定水平,但由于小汽车的使用不断增加,公共交通在总出行人次中的比例仍从1975年的5%下降到1990年的3%,乘客公里也从3%下降到2%。联邦政府开始意识到,城市公共交通立法不能单纯从调整运输供给出发,而应当综合考虑城市公共交通运输结构和调控、限制运输需求。1991年,《综合地面交通效率法》经联邦总统布什签署通过,该法提供了限制小汽车使用和鼓励公共交通的必要框架,要求在城市中实施综合交通规划,明确要求重视各种交通方式的协调和配合,包括公共交通、小汽车、自行车和步行,并进一步要求制订州和大都市范围的长期综合交通规划,全面考虑土地使用、经济发展、大气质量和自然资源等各方面的影响。1998年,《21世纪交通平衡法》经联邦总统克林顿签署生效,该法增加了有利于城市公共交通发展的内容,鼓励轨道交通、公共汽车、城市地区低速磁浮技术的研发工作,并保证到2003年将为公共交通提供360亿美元的公共交通基金,另有50亿美元可用于各种拨款。1999年有26亿美元用于支持城市和农村的公式分配计划,即按照一定公式分配给人口超过5万的城市化地区。公式分配基金中约70%用于公共汽车。同时,经营性补贴范围不断削减,联邦政府只照顾小城市和农村的公交系统。美国联邦政府的公交投资和城市交通运输结构调整政策取得了良好的回报,城市公共交通的客运人次已经开始回升,全国很多城市和城镇正投资建造新的公共交通项目、智能交通系统和高满载率车辆的专用道。公共交通不仅使消费者受益,而且在缓解交通拥挤、发展经济和清洁空气等方面贡献更大。

二、法国城市公交立法:实施交通规划,优先发展城市公共交通

长期以来,法国政府始终坚持优先发展城市公共交通的政策。1995年至2001年间,法国政府相继颁布了一些与城市公交相关的法律,其中最重要法规是《空气清洁法》和《国家城市振兴协作法》,充分体现了政府在优先发展城市公共交通方面的政策导向作用。

《空气清洁法》明确规定各城市必须改善城市交通环境、减少空气污染、搞好城市交通规划、开发建设公共交通专用道必须纳入有关部门的决策程序当中。几年来法国各城市根据交通规划的要求,先后建成了许多条公共汽车、有轨汽车专用道,并且大部分已投入使用或近期投入使用,收到了很好的效果。《城市振兴协作法》则主要强调城市各项政策方面的协调配合,包括城市道路空间的合理利用,在道路使用上给予公共交通优先权,并在财政投资方面为公共交通建立稳定的投资渠道,例如建立公共交通发展基金、向社会各企业征收交通税及要求各市、镇、省和地区建立交通统一协调委员会等。该法规定该委员会中必须有政府权威人士和各界代表参加,由交通委员会统一制定政策,协调城市交通的发展。该协调委员会可以制定具体的城市交通政策和措施,制定道路空间的合理分配政策,和进行各种交通方式之间的有机协调,将城市规划、住宅、交通为一体统筹解决交通问题,通过制定城市交通规划,在道路的分配使用上切实保障公交优先。

三、德国城市公交立法:资助城市市郊客运公共交通

早在1964年,德国交通专家委员会就做了全面系统的关于改善城乡交通状况的报告,指出在人口不断增多的情况下,公共市郊客运对于解决城市或城乡地区交通问题具有重要作用。鉴于此,联邦政府立法目标就是组织和资助公共市郊客运,使之能够安全、迅速、有效地完成公共市郊客运任务。

1971年德国颁布了《客运交通经济法》。1979年又在该法的基础上颁布了《有关公共客运法》。客运法

浅析知识经济时代实验室改革与管理

山东大学威海分校海洋学院 关洪斌 王晓兰

[摘要] 结合笔者几年来的实践,在分析实验室仪器设备建设与管理现状的基础上,介绍了目前我院实验室建设和管理方面的改革,并就如何加强实验室仪器设备的建设和管好用好现有的仪器设备,使其最大限度地发挥作用,提高实验教学质量和办学效益,从理论和实践上进行了分析和探索。

[关键词] 实验室管理 设备 利用

知识经济是以知识的生产扩散和应用为基础的经济。知识经济时代,经济的增长不再取决于自然资源或人力,而主要取决于知识和信息的运用与创新。其核心是科技,关键因素是人才。它要求人才必须具有较强的获取知识、处理知识的能力及创新意识、全面发展的个性和开放的理念。随着知识经济时代的到来,世界进入了教育发展和革新的时代。

近年来,国家对教育事业的投入力度逐年加大,教育的基本条件得到了显著地改善,实验室管理水平直接反映实验室功能活动活力和工作效率。随着教学、科研事业的发展,实验手段日趋现代化,仪器设备不断更新,如何消化、开发,使其发挥应有的作用,获得最佳效益,也是实验室面临的一个重要问题。结合笔者几年来的实践,在分析我院实验室建设与管理现状的基础上,针对高校实验室建设中普遍存在的问题,提出了实验室建设和管理的若干建议和思考。

1. 建立实验室管理新机制是改革开放的前提

1.1. 原有“小而全”的实验管理体系,制约着实验教学水平的提高。在实验室建设上存在着实验教学缺乏长远计划、场地设施浪费大,实验人员配伍不合理、实验仪器设备层次低等问题,例如我院原实验室的建制分别与理论课设置相应,一门课一个实验室,大小共有20余个,彼此间均独立,相互封闭。在实验室工作

中规定,经营者采用有轨电车、无轨电车或公共汽车在固定的线路或临时线路从事公交运营的,必须得到批准;公交企业扩大规模、进行基本建设改造时须持有政府交通运输部颁发的某一地区交通运输经营批准令,经营者或委托经营者必须有经营的能力并能够保障经营的安全;必须具有充分的可靠性(无任何不良及违法行为);申请者和经营此项业务的人员需具有专业知识、专业技能,同时还需要通过道路客运交通部门考核验证;车辆和设施必须符合安全条件;经营者必须在经营有效期内以符合公共交通利益和技术的方式经营。

在德国,公共市郊客运被视为现代城市规划中不可缺少的一个组成部分。城市规划的基本原则中强调,在所有地区,与交通密切相关的开发和交通服务必须同争取达到的发展目标相协调。此外,改善交通状况被看作是在人口密集地区达到城市规划目标的手段。公共市郊客运基础设施的规划同区域规划、地方规划以及城市建设联系密切,公共市郊客运基础设施的建设会受到联邦政府和各个州政府的资助,公共市郊客运的税收也可以减免,当公共市郊客运在执行公共管理方面的任务导致经营亏损时,可以得到部分经济补偿。

四、国外城市公交立法对我国公交发展的借鉴意义

(一) 借鉴国外城市立法经验,有利于优化运输结构,促进社会经济发展。立足我国城市公共交通现状,借鉴国外城市公共交通立法经验,加快和完善城市公共交通法规优化城市交通运输结构,有力地促进城市公共交通的发展。

(二) 借鉴国外城市立法经验,有利于引入竞争,促进有序竞争。实际上,美国、法国、德国等国都注重在公共交通领域引入竞争,在增加基础设施建设投资的同时,不断削减对运营亏损的补贴,以达到提高城市公共交通运营效率的目的。通过城市交通立法,制定平等的竞争规则,规范企业间的竞争行为,使整个公共交通事业得到有序发展。通过立法引进竞争,以形成多家竞争的市场格局,真正使企业的经济效益上去,同时也使乘客得到更好的服务。如法国《城市交通法》规定,“交通总政策也是不同交通方式间及企业间公平竞争的基本依据”,这就保证了城市客运交通在健康有序的环境中发展。

(三) 借鉴国外城市立法经验,在法律上认定对公共交通的补贴。城市公共交通作为一种提供准公共物品的行业,同时公共交通的投入大、建设周期长、回报率低、社会福利性高,仅凭其票款收入无法支付公交场站的规划、建设和保护以及车辆的更新换代,所以需要政府给予一定的财政补贴。

(四) 借鉴国外城市立法经验,在法律上认定市民参与城市公共交通管理的权利。在城市的公共交通管理上,市民往往机械地去适应交通政策的改变,缺乏双向沟通的渠道和机制。通过北京市城市公共交通立法,可以在法律上认定公众参与公共交通的权利。如法国城市交通法规定,“国家、有关地方政府及关心城市交通的代表,在城市规划原则下,通过民主协商,共同制定交通政策和实施方案”。法国的交通委员会、德国的交通运输专业联合会一般都由政府有关人员、交通专家、公共交通经营者和市民代表组成。

[参考文献]

- [1] 吕益华,《日本三大都市圈的城市公共交通》,《城市公共交通》,2003年第5期
- [2] 王珏林,《关于我国城市公共交通改革的政策研究》,《长江建设》,2003年第2期