

[文章编号] 1009-6043(2014)09-0088-03

# 伦敦、巴黎治理交通拥堵经验措施

于 一

(哈尔滨商业大学 研究生学院, 黑龙江 哈尔滨 150028)

**[摘 要]** 针对近些年涌现出的困扰世界各国的交通拥堵问题,借鉴伦敦“进入市区另交税费”及巴黎“以人为本”等交通管理经验,我国应根据特有的国情及发展特点,通过提高小汽车的拥车门槛及成本、倡导绿色出行、大力发展公共交通及强化交通管理等措施,形成良好的道路交通秩序环境,以缓解城市交通拥堵问题。

**[关键词]** 伦敦;巴黎;交通拥堵;治理措施;经验

**[中图分类号]** F287.3 **[文献标识码]** B

## 一、伦敦“进入市区另交税费”的交通管理

在采取收费政策措施之前,伦敦市中心区的交通拥堵的严重程度在整个欧洲都是很有代表性的。车辆在行驶过程中,几乎一半以上的时间都是处于拥堵状态。在工作日的上班时段,通向伦敦市中心各条高速路上都挤满了车辆。从 2003 年 3 月开始,伦敦市政府开始实施收费,其中涉及到 113 条道路和 8 座桥梁。收费对象是针对私人汽车及货车,对公交车、出租车、紧急救援车辆、事故车辆、消防车以及残疾人士和领取社会保障金的人员驾驶的车辆实施免费措施。收费时间为工作日的早七点至晚六点半,周末和法定节假日不收费。收费金额则根据车辆一天内是否进入收费区域来收费,金额为每天每辆车 5 英镑,区域内的居民相应的有一定的折扣,由此获取的收入则完全用于改善伦敦的公交系统。收费的方式则是采取现阶段最智能的车辆自动识别技术。自从开展收费政策,伦敦的交通拥堵情况得到明显改善,不仅增加了可观的财政收入,并且收费区域拥挤减少 40%,区内交通量减少 16%,排队减少 20%-30%,车速提高 37%,公交出行比例增加,公交营运速度和可靠性提高。到了 2005 年,收费又涨到 8 英镑,相比那些单日无限使用的公交通票来说,简直是昂贵很多。所以,那些不得不去市中心上班、购物或办事的私车主们,尽管对收费政策有一肚子抱怨,但也毫无办法,要么忍痛交出这笔“买路费”,要么按照“理性经济人”的逻辑行事,“有车少开。”放弃自己心爱的私车,改乘公共交通工具。

此外,英国用提高燃油税作为一个限制汽车使用的重要措施。伦敦自 2009 年开始对那些严重耗油并污染环境的超大型汽车和卡车征收每天 25 英镑的“买路费。”与此同时,对那些汽油、电力混用车和电力驱动车,则将免征“买路费。”日前,利文斯通还公布了《交

通 2025》方案,打算把更多的私车主赶出拥挤的伦敦公路。根据这个方案,利文斯通计划在今后 20 年里,把伦敦的私车流量减少 9%。该方案提出的措施还包括:增加对伦敦公交系统的投资、改善现有的公交基础设施、鼓励伦敦人改变出行习惯、减少居民出行需求(如设计集住房、就业和基本服务于一体的城市开发项目)等。据说,伦敦疏通城市交通的经验,已经引起了全球许多市长们的兴趣。

## 二、巴黎“以人为本”的交通管理

巴黎作为世界知名的大都会,只要你有在法国开车的经验,给你留下最深刻的印象一定就是马路上基本见不到警察。巴黎的路况十分复杂,大街小巷均呈现放射形让人很难识别,并且路口的红绿灯也让人眼花缭乱。即便巴黎交通现象如此严峻,由于交通管理人性化,法国司机在没有交警的监督下,也会严格按照道路规定和交通指示牌行车,从来不会抱着侥幸心理行车,因为一旦车辆违反了法律规定和行驶规则,就一定会遭受到高额的罚金。因此,巴黎的交通状况仍基本保持通畅。

基于法国特有的交通状况,为了更加方便群众,法国交通管理部门设置了许多人性化的交通设施。例如,在一些十字路口不再是单一的红绿灯显示并且还设定了配合红绿灯的音乐,当行人看到绿灯准备通过马路时,特定的音乐也随之响起,即使是盲人及一些残障人士,均可以满足其安全通过马路的需求。类似这样的细节处处体现了巴黎交通管理部门以人为本的道路交通管理的服务理念,不仅能够让司机和行人都感到安全而且让人们感觉便捷和舒适。人性化不仅体现到对交通参与者方面,同时也是制约交通警察的风向标。巴黎因为车辆人口数量十分巨大,街道设施的局限性也很大,因此非常容易形成交通拥堵现象。

**[收稿日期]** 2014-08-25

**[作者简介]** 于一(1987-),女,哈尔滨商业大学行政管理专业硕士研究生。研究方向:公共管理与政策研究。

针对这一现象,法国交警在不影响交通的前提下的轻微违章不采取处罚,交通高峰时段也尽量不处罚的人性化管理。总之是在合理行车的前提下,若是在修路等特殊条件下,偶尔压实线,占用公交车道等都是可以理解的。因此,如果不懂得变通,强制罚款会加重交通拥堵的现象。巴黎警察也会对严重超速及违章停车加大处罚力度,因为严重超速往往是造成恶性交通事故的首要原因,而违章停车则是路面堵塞的重要因素。

当然,巴黎警察的人性化管理政策并没有导致巴黎司机无视交通法规乱开车的行为。归根结底,一是巴黎街道随处可见的摄像头可以起到监督作用,二是一旦发生交通事故违章者必须负全责并且负全责的交通事故将永远记录在一个人的保险档案上,此人今后的汽车保险费都将因此而有所增加。为了人身安全和避免多交保险金,法国人开车大多极守规矩。

### 三、伦敦、巴黎对我国的启示

#### (一)提高小汽车拥车门槛和用车成本

纵观国内外各个城市的交通发展,机动车保有量增长速度过快已经是造成交通拥堵的重要原因之一。因此,交通决策者逐步意识到机动车的增长速度的快慢是制约交通拥堵的重要原因。他们经过一系列的调研出台了相应的政策和措施,提高小汽车拥车门槛和小汽车用车成本,来减少小汽车增长过快对城市交通拥堵的影响。在提高小汽车用车成本方面,伦敦在交通拥堵时段针对进入市中心的车辆进行收费政策,以提高小汽车的成本减少进入市中心区的机动车辆。以伦敦为例,实施拥堵收费后:收费区域交通量下降25%;在减少的小汽车出行中50%~60%转向公共交通系统;平均出行时间缩短约15%;拥堵水平下降15%。此外,国际大城市在治理交通拥堵的过程中,还非常重视停车政策对调控机动化进程的作用,并通过完善停车法律、加强停车管理和严格执法等措施缓解交通拥堵。

#### (二)大力发展公共交通

缓解交通拥堵的传统做法是通过拓展道路宽度、增加道路里程,疏通路网节点、加大路网密度来提高路网通行能力等加大基础设施投入。但是,有限的道路和土地资源决定了这种做法会受到很大的限制。而在现实中,伦敦巴黎等一些国外的大城市治理交通拥堵的政策更加倾向于大力发展公共交通等这些从运输装备角度扩大交通服务能力的方法。公共交通方式的优点在于载客量大,单位人数占用土地面积小,节约资源以及环保。交通部门通过实施优先发展公共交通政策,使之以最佳的服务质量形成独具特色的优势,引导人们放弃私家车选择公共交通。从而在扩大服务能力的同时减少交通量,使之成为解决交通拥堵的最有效手段。

#### (三)倡导绿色出行

由于油价的不断上涨及道路拥堵越来越严重的困

扰,现在的人们逐渐开始倾向于绿色出行方式,市民可以自由选择公交、出租、地铁或步行(非机动车)出行,不但省钱,还可以高效利用出行的时间。比如可以得到充分的休息、可以听音乐放松心情,还可以思考工作提高工作效率。更重要的是,在现如今自然条件十分恶劣,雾霾遍布全国的恶劣情况下,可以加快低碳环保的步伐。总之,比在拥挤的道路上,精神高度紧张的开车要划算的多。并且在低碳节能环保理念的感召下,人们对于“绿色出行”早已从被动的选择转化为主动的认可。道路是公众共有的资源,不是只有机动车专享的资源,绝对不可以轻易地剥夺绝大多数的非机动车和行人分享公共道路资源的权利,机动车的畅通不能以牺牲非机动车和行人的畅通为代价。我国应适度保持自行车的数量,并努力保持自行车道和人行道的通畅。坚决反对限制和变更自行车道的做法。解决城市交通问题要有可持续发展的眼光,对城市道路特性有一清晰准确的定位,要深刻认识到汽车发展所带来的交通、环境、能源上的压力,应尽早制定调控和引导措施。还要从警察公共关系的角度拓宽沟通渠道,要增强政府公信力、提高民主化增加透明度、通过民意调查、开放日、市长专线等加强信息沟通,注重交通管理的经济和社会双重效益。

#### (四)强化交通管理

解决城市交通问题必须要加强交通规划。在进行城市整体规划的同时,还要积极开展各个层面的交通规划工作,并强调相互合作的重要性。同时还要预计出对于未来交通建设的投资,在规划指导下加快交通建设,使投资综合效益得到最大限度地发挥,力求把城市有限的人力、物力、财力以及土地资源投入到最有利于解决其交通问题的方面去,实现交通容量的有效扩张。还可以借鉴香港、新加坡和日本的经验,建立健全交通管理法规和具体制度来完善现有的法规,并且建立交通需求管理制度,加强交通需求管理。比如,要建立责权利对称的制度,加强对交通管理人员的奖惩;建立鼓励出行者共乘、适当限制单人开车的制度;建立中心区停车限制制度,控制进入中心区的车辆数;建立交通事故的接警、紧急救援、事故现场勘察、现场交通疏导和交通恢复等过程的快速反应机制。此外,还要全面提高事故处理人员的业务技能,建立、调整交通管理勤务评估体系,根据不同地区的交通特点,用道路交通秩序、纠违率、处罚率等方面的考核代替用工作量或罚款指标来考核民警的模式,提高民警的管事率。公安交通管理部门要严格贯彻落实《道路交通安全法》,加紧建设一支有纪律有素质的交警队伍,使之能够严格行使权力,履行应尽的义务。针对道路交通违法问题,强化日常管理,切实加大依法处罚交通违法的力度,严格依法纠正、处罚各类交通违法行为,提高全民交通文明程度。大力强化交通秩序管理,对各类交通违法,该罚款的要罚款,该暂扣驾驶证的要

暂扣驾驶证,该滞留车辆的要滞留车辆,该拘留的要予以拘留。对乱停乱放及未经审批擅自占用道路停放车辆,要采取滞留措施。对各类情节严重的交通违法者,除按规定处罚外,责令违法者必须参加交通法律学习班,接受教育。对无牌无证车辆上路行驶以及三轮汽车、低速载货汽车进入市区的,除严格依法处罚外,要坚决采取滞留车辆的措施。对行人违法在批评教育的同时,要予以罚款处罚,形成良好的道路交通秩序环境。

#### [参 考 文 献]

- [1]公交优先战略下的政策应对[EB/OL].豆丁网  
[2]邵杰,程雨铭.英国道路交通管理考察报告(续完)[J].道路交通与安全,2009(2)  
[3]盈盈.治堵应与国际接轨[J].新财经,2010(3)  
[4]无忧小小子的日志.交通的堵与疏[EB/OL].网易博客

- [5][郑州年度经济史三]郑州式难题[EB/OL].今报网  
[6]交通的堵与疏[EB/OL].博客江湖  
[7]远东堵城北京该怎么办[Z].猫眼看人,凯迪社区.  
[8]郭继孚,刘莹,余柳.对中国大城市交通拥堵问题的认识[J].城市交通,2011,9(2)  
[9]建设部长力保自行车道好[EB/OL].中国军网  
[10]周江评.城市道路交通问题探讨[J].江苏交通科技,2001(4)  
[11]蒙峥.包头市道路交通管理存在的问题与对策研究[C].北京:中央民族大学,2010  
[12]刘世锦,冯飞,钱平凡,杨建龙,石耀东,李佐军,梁仰椿,来有为.大城市的车流矛盾及其缓解对策[R].调查研究报告,2003

[责任编辑:王凤娟]

(上接第70页)

国可以在非洲建立资源型产品企业,不仅发展我国的对外贸易,也对非洲的经济具有一定得推动作用。最后,由于非洲经济发展比较落后,市场的需求程度也比较低,我国的中小企业拥有为不同市场提供所需服务的小规模技术,且中小企业技术管理灵活,十分有利于非洲市场的开展。

#### 2.逐渐增加对发达国家的对外直接投资

发达国家的市场贸易量大,企业选择在发达国家进行对外直接投资会收到更大的收益。面对更大的经济利益的同时,也会面对更大的挑战。发达国家已经拥有较为成熟的市场结构,当地居民对产品的要求也比较高,同时发达国家对投资者又有严格的法律和政治的规定,但是发达国家市场仍是各国企业进行对外直接投资的主要目标。就目前国际经济情况而言,中国企业首先可以多尝试向北美自由贸易区进行对外直接投资,其一直都是全球先进技术的发源地,自由贸易区阻碍了区外的商品、劳务、资本的流通,有效的保护了区内企业的发展。

#### (三)根据产业优势选择投资对策

##### 1.积极向发达国家的研发机构学习先进技术

高新科技的对外直接投资始终是我国对外投资的战略主导,政府应积极鼓励我国技术导向型企业向发达国家进行对外直接投资,如美国、欧盟、加拿大等。我国企业在国外投资设厂,要充分利用当地对外国企业的优惠便利条件和优惠的政策法规。积极向发达国家的研发机构学习先进技术,在对外投资设厂的同时改善自身的技术水平。如中国对外投资企业可以通过收购德国汽车、汽车的零部件、电子产品等行业,使得国内产业水平得到提升,利用德国汽车在世界的声誉来为我国在国际市场上提升可信度,扩大销售范围;中国企业同时也可以对英国的高新科技产业进行投资,

如银行、汽车、保险等。

##### 2.选择建设水平高的能源型国家进行投资

随着世界各国经济的迅速发展,资源的蕴藏量越来越成为各国进行区位选择的重要指标。资源密集型产业在进行对外直接投资时,首先应选择自然资源丰富、价格便宜且基础设施建设水平高的能源型国家进行投资。在对能源型产业进行对外直接投资时,我国可以采取并购、收购、入股等方式,严格的规划投资进程,减少风险的发生并且有效地提高效率。

总之,目前我国对外直接投资的数量已经达到了一定的规模,但与我国的整体实力和经济状况并不相符。我国企业在进行对外直接投资区位选择时,并没有认真分析评估企业自身的状况,盲目的选择区位进行对外直接投资,这不仅会对企业自身造成风险,在一定程度上也会影响我国在世界经济舞台上的地位。我国企业在进行对外投资区位选择时,应综合考虑投资地区的各方便,包括区位因素、市场因素、资源因素等。

#### [参 考 文 献]

- [1]李一文,张波.中国对外直接投资研究综述.经济论坛[J].2011(1):71-74  
[2]胡虎子.经济增长、出口和对外直接投资关系研究[J].内蒙古农业大学学报,2011(2):65-67  
[3]张耀一,张冬.我国对外直接投资的特点及动因研究[J].经济研究导刊,2013(5):77-79  
[4]张宗斌,沈明伟.中国对外直接投资理论述评[J].人民论坛,2011(2):64-67  
[5]熊慧贞.中国企业境外投资发展现状、特点与对策建议[J].经济研究导刊,2011(25):34-38  
[6]Kojima.Kiyoshi.Macroeconomic Versus International Business Approach to Foreign Direct Investment.Hitosubashi Journal of Economics,1982(23):1~19

[责任编辑:刘玉梅]