文章编号: 1673-4874(2011)09-0106-006

广西城市公共交通发展对策研究

吴晓武
(广西壮族自治区道路运输管理局,广西 南宁 530022)

摘 要: 文章针对广西城市公共交通的现状,指出存在的问题,分析存在问题的原因,并结合当前国家大力实施"公交优先"战略,提出广西城市公共交通发展的对策和建议。

关键词: 广西城市; 公共交通; 现状; 问题; 原因; 发展对策
中图分类号: U125 文献标识码: A

Study on the Development of Public Transportation in Guangxi

WU Xiao-wu
(Guangxi Bureau of Road Transportation Administration, Nanning, Guangxi, 530022)

Abstract: Aimed at the current condition of public transportation in cities in Guangxi, the arti-cle points out the problems and analyzes the causes. Combined with the "take public trans-portation as priority" strategy that the central government promotes, the article also propo-ses countermeasure and suggestions to help its development.

Key Words: Cities in Guangxi; Public transportation; Current situation; Problem; Cause; Development countermeasure

0 引言

近几年来,广西城市经济高速增长,城镇化进程加快,城市人口和机动车辆快速增加,由此引发城市道路交通拥堵问题日益突出,机动车平均时速不断下降,市民出行时间大幅增加。这不仅加重了城市环境污染,而且严重影响了城市功能的发挥和整体形象,给城市经济发展和人民生活带来了诸多不便。国内外发达地区的经验表明,优先发展城市公共交通是解决城市道路交通拥堵问题的根本出路之一,也是国家和广西提出的重大发展战略,是提高城市交通资源利用效率和缓解城市交通拥堵的重要手段。本文所研究的城市公共交通是指城市公共汽电车、轨道交通,通过分析广西城市公共交通发展的现状及面临的问题,结合优先发展城市公共交通战略,提出广西城市公共交通发展的对策。

作者简介
吴晓武(1975—),男,江西九江人,高级经济师,主要从事道路客运经济技术研究与行政管理工作。

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

1 广西城市公共交通发展的现状

近几年来,在广西城市政府及相关管理部门的领导和支持下,城市公共交通经营者积极创新经营方式和发展理念,广西城市公共交通事业取得了较快发展,为广西城市经济社会发展发挥了重要作用。

1.1 城市公共交通客运经营业户

截至2010年,广西从事城市公共交通客运经营业户106个,城市公共交通从业人员21 549人。其中,城市公共交通企业93个,个体经营户13个(广西百色市个体经营户11户、广西柳州市个体经营户2个)。但广西城市公共交通经营规模化较弱,公共汽电车在100辆以上的公共交通客运经营业户有17个,占16.04%;公共汽电车在50~99辆之间的公共交通客运经营业户有15个,占14.15%;公共汽电车在10~49辆之间的公共交通客运经营业户有56个,占52.83%;公共汽电车少于10辆的公共交通客运经营业户有5个,占4.72%;个体公共交通客运经营者有13家,占12.26%。

1.2 城市公共汽电车

截至2010年,广西共有城市公共汽电车9 159辆、9 616.5标台,其中14个中心城市城区共有公共汽电车7 030辆、8 016.5标台,各县城区域共有公共汽电车2 129辆、1 600标台。城市万人公共汽电车拥有量发展不均衡,广西城市万人公共汽电车拥有量约7.86辆、9.01标台。其中,南宁市、柳州市、桂林市、贺州市万人公共汽电车拥有量分别为17.46标台、12.81标台、13.27标台、10.35标台,均已达到甚至超过大型城市万人公共汽电车拥有量10~12.5标台的国家标准,其他中心城市的万人公共汽电车拥有量在0.99~6.30标台之间,均低于小型城市万人公共汽电车拥有量6.7~8.3标台的国家标准。

1.3 城市公共交通线路

截至2010年,广西城市公共交通线路807条,年运行总里程约为6.68亿公里,其中公司化运营的公共交通线路686条、占85.01%,承包经营的公共交通线路89条、占11.03%,挂靠经营的公共交通线路30条、占3.72%,多种经营方式共存的公共交通线路2条、占0.25%。广西的北海、贵港、崇左、来宾市的城市公共交通线路全部采取公司化运营方式;广西柳州市公司化运营的线路占97%,仅有3%的线路实行承包运营;广西的南宁、桂林、梧州、玉林、河池市公司化运营线路亦达到了80%~90%;而广西的贺州、百色市公司化运营公共交通线路分别约占64%、72%。

2 广西城市公共交通存在的问题

随着广西城市经济的高速发展,城市人口不断增加,出行人口急剧上升。虽然政府实施了一系列政策措施,加快推进城市公共交通事业发展,但由于城市公共交通体系的不完善以及存在的服务水平差、舒适性差等问题,削弱了城市公共交通的优势,制约了城市公共交通的发展,严重影响了城市社会经济的发展。

2.1 吸引力弱

近几年来,广西城市出租汽车和私人汽车、电动自行车迅猛发展,与个体交通相比,城市公共交通的吸引力弱。尽管政府实施了一系列公共交通发展政策,城市公共交通的运输量也处于上升趋势,但是居民公共交通的出行比例仅在20%左右,严重低于国家规定承担的出行比例至少应在40%以上的标准。由于城市公共交通的居民出行率偏低、城市公共交通投入不足,车辆更新不及时、车容车貌脏乱、车辆运行速度较低,平均运行速度为15~18 km/h,市民出行时间增加,不得不选择其他出行方式,如私家车、出租汽车、电动自行车等。

2.2 经营困难

城市公共交通营运成本与票价倒挂现象严重,企业缺乏发展后劲。由于广西未建立一个科学合理的财政补贴和补偿机制,造成城市公共交通企业亏损愈来愈大。据南宁市交通运输局统计,目前南宁市公共交通行业的人均主营业务成本为1.51元/人次,千公里运营成本为4 133元;而人均票价收入仅为1.08元/人次,千公里收入也仅为2 991元。这种状况造成公共交通企业收不抵支、亏损严

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

重。以广西南宁市公交总公司为例，该公司2008年就亏损为11 861.64万元，2009年为11 586.01万元，2010年则高达13 096.28万元。

2.3 服务水平低

由于广西城市公共交通企业经营普遍处于亏损状态，驾驶员的工资待遇低，队伍不稳定，人员外流。据南宁市交通运输局统计，2009年南宁市公交驾驶员月平均收入为1 705.61～2 215.54元，扣除“五险一金”，实际收入仅为1 400～1 760元，大大低于2009年南宁市职工的月平均工资2 716.3元；2009年南宁市公交驾驶员为5 359人，公交驾驶员流失582人，流失率达11%，南宁市公共交通行业人车比仅为2.1∶1，低于全国的公共交通企业通常人车比为2.3～2.5∶1的标准，导致车辆不能足额上路，车辆间隔时间过长，高峰时段候车时间达30分钟左右，个别企业在个别公交线路上出现一人一车，每日单班运行的状况，市民想乘公共汽车不方便，只得放弃，这样导致客源下降、空载率上升。

因城市公交驾驶员收入低和福利待遇差，公交企业难以招聘足够的驾驶员满足正常运营，只能降低招聘条件和要求，致使部分素质较低的驾驶员进入公交驾驶员队伍，加上公交驾驶员不足，缺乏对新录入的公交驾驶人员的培训，导致存在车容车貌不整洁、驾驶员举止不文明、服务不热情的现象。市民对公交服务的满意度、信任度不高，公交服务水平与市民的要求存在较大差距。

2.4 结构不合理

在广西城市公共交通系统中，地面常规的公共汽车、电车占主导，承担了城市公共交通80%以上的客运量。目前，仅南宁市的轨道交通正在筹建中，总体而言广西城市轨道交通建设尚处于起步阶段，发展缓慢，形成以大、中运量的轨道交通和快速公交系统(BRT)为主的综合城市公共交通体系还需要一个相当长的过程。就目前广西的社会经济情况来看，城市公共交通客运量以常规地面公共汽电车为主要运输方式，缺乏中长距离出行的快速交通工具。随着广西城市化进程的不断加快，新的行政区划建成区进一步扩大，从新规划建设的新行政区到老城区之间的线路长达30～60 km，运行时间至少需要70 min，这些长距离的出行全部依赖常规地面公共汽车、电车，单一的交通工具使市民的出行时间过长，进一步降低了公共汽电车的吸引力。

3 广西城市公共交通存在问题的原因分析

近几年来，广西城市公共交通事业虽然取得一定发展，但其发展中所面临的问题，如吸引力弱、经营亏损、服务水平低、结构不合理等，均有一定的深层次原因，从而制约着广西城市公共交通优先发展、快速发展步伐。

3.1 公共财政投入严重不足

根据国务院国办发〔2005〕46号《关于优先发展城市公共交通的意见》要求，城市人民政府应对轨道交通、综合换乘枢纽、场站建设、车辆和设施装备的配备、更新以及生产运营等给予必要的资金和政策扶持。但由于广西城市政府公共财政财力有限，对城市公共交通站场及停车场建设和车辆购置更新投入严重不足，如广西首府南宁，已建成的南宁埌东公交枢纽换乘站远未达到原规划设计和建设的规模100亩，实际使用面积仅为32亩，严重制约了该站换乘中心的开发和建设；同时原规划建设的江南、西乡塘等公交换乘站的建设用地至今尚未落实。此外，按国家标准《城市道路交通规划设计规范》(GB50220－95)所规定的停车场站每标台用地150 m^2、保养场辆用地200 m^2每标台计算，目前南宁市公共汽电车场站设施建设用地仅为26.5万平方米，相比2009年南宁市公共汽电车总量，公共汽电车停车场缺口面积高达30.998万平方米，超过55%的公共汽电车只能在城市道路边或通过租用、借用的办法来解决车辆夜间停放问题。

同时对城市公共交通企业履行社会公益性服务所产生的政策性亏损也没有给予全额补偿，仅给予适当补贴，差额部分只能依靠企业自身消化和承担。如南宁市2009年3月1日起公交票价由1.2元降至1.0元，南宁市城市公共交通企业因票价下调票款收入减少约8 176.64万元，而公共财政仅给予5 573.96万元票价补贴，约有2 600万元的资金缺口。此外，南宁市公共交通企业还承担着为老年

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

人、革命伤残军人、学生等特殊群体提供免费或优惠乘车的社会公益性服务，2008 年社会公益性负担为7 765万元，2009 年社会公益性负担达8 247万元，这部分费用全部由南宁市公共交通企业自行承担。

3.2 法制和规范标准建设滞后

国内外城市公共交通较发达的城市都有比较完备的公共交通法规，明确规定优先发展城市公共交通，鼓励公众使用公共交通，并为公共交通的发展提供良好的法律保证、规划保证和财政保证。而广西城市公共交通在许多问题上没有明确界定，如企业与企业、企业与乘客之间的利益关系调整，公交线路的经营权、公交场站规划建设、公交专用道和优先通行信号设置等缺乏相应的法律法规和技术标准来进行规范和调整。目前广西城市公共交通还没有一套规范性文件和标准，公交场站规划建设、公交专用道和优先通行信号设置、票价调整或补贴机制、公交企业与乘客之间的利益关系等，均缺乏必要的法规和政策保障。因而广西城市公共交通发展的相关政策很难用法律的形式确定下来。在相关法规不完善的情况下，城市公共交通的发展过度依赖于城市政府的行政手段，在某些问题的处理上依赖城市政府部门的协调和行政干预，无法可依的现象影响了城市公共交通事业的健康发展。

3.3 成品油价格和价格补贴标准反向发展

2009 年 1 月 15 日以来，国内成品油价格总共调整过 14 次，其中 10 次价格上调，4 次价格下调，整体呈阶梯式上涨态势。2011 年 4 月 7 日国家成品油价格上调后，广西 E93# 汽油最高零售价格(7.57 元/升) 较 2009 年 1 月 15 日(5.06 元/升) 上涨 49.6%，0 号柴油最高零售价格(7.37 元/升) 较 2009 年 1 月 15 日(4.88 元/升) 上涨 51%，燃油费用占城市公共交通企业经营成本的 1/3 以上。而同期，中央财政对广西城市公共交通行业成品油价格用油补贴标准却在逐步下降，按照市、县情况：2008 年设区城市公共交通企业的车辆为5 555元/月·标台，县(市) 城市公共交通企业的车辆为3 704元/月·标台；2009 年设区城市公共交通企业的车辆综合平均后为2 020.36元/月·标台，县(市) 城市公共交通企业的车辆综合平均后仅为1 062.20元/月·标台；2010 年设区城市公共交通企业的车辆为3 649.60元/月·标台，县(市) 城市公共交通企业的车辆为2 433元/月·标台。据南宁市交通运输局测算，2009 年中央财政对南宁市城市公共交通企业用油价格补贴总额应为11 779.3万元，实际上中央财政仅拨付6 438.27万元的补贴，南宁市公共交通企业燃油价格补贴资金缺口高达5 341.03万元。

3.4 信息化建设和应用滞后

由于城市政府公共财政对信息化建设投入严重不足，广西城市公共交通信息化建设水平普遍较低，只有南宁市、柳州市和桂林市部分城市公共交通企业自行研发和建设了服务于本企业公共汽电车的 GPS 信息管理平台，且该 GPS 信息管理平台管理水平较低、安全性能不高，其他中小城市均未建立城市公共交通服务和监管信息系统，亦未建立同城各公共交通企业间联网的 IC 卡系统。城市公共交通信息化建设的滞后，致使公共交通营运调度管理水平低，具体表现为：(1) 社会提供公共交通服务信息的水平低，乘客无法及时获取相关乘车服务信息；(2) 政府部门无法准确、及时掌握行业运行的整体情况，对城市公共交通服务提供、运营秩序、安全保障等缺乏有效监督和调控；(3) 公共交通调度缺乏必要的信息与辅助处理手段，缺乏实时调度体系，目前主要还是被动、滞后的实施调度，导致公交线网的运行效率低下，特别是高峰公共交通运力严重不足；(3) 公共交通企业管理、信息采集、传输数据仍以手工作业为主，导致交叉路口公共汽电车优先通行信号调整不科学和及时，车辆运行速度慢，甚至不如电动自行车快，严重制约了城市公共交通行业服务与监管水平的持续提高。

4 广西城市公共交通发展的对策

国内外发达地区的经验表明，优先发展城市公共交通是解决城市道路交通拥堵问题的根本出路之一。2010 年 12 月，广西壮族自治区人民政府印发了《关于优先发展广西城市公共交通的意见》(桂政发〔2010〕79 号)，把“公交优先”作为城市发

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

展的重要战略，采取一系列具有针对性的优惠政策和扶持措施，积极促进广西城市公共交通的优先发展，包括在城市综合交通政策上确立公共交通优先发展的地位，在规划建设上确立公共交通优先安排的序位，在资金投入、财政税收上对公共交通实行政策倾斜，在道路使用权上确立公交优先通行的权利等，以建立网络完善、结构合理、设施先进、功能齐全、信息灵通、高效优质的现代化广西城市公共交通系统为主要目标，形成多层次、立体化、综合性的城市公共交通客运体系。

4.1 科学编制城市公共交通发展规划

实现广西城市公共交通优先发展、科学发展、和谐发展，规划是前提和关键。要以“公交优先”理念统领城市交通规划，根据城市总体规划、城市用地规划和城市综合交通规划，科学配置和利用交通资源，确立城市公共交通战略和目标。组织编制《广西中心城市公共交通专项规划》，对构筑多元化的城市公共交通系统以及线路设置、站点安排和场站建设等作了近期、中期、远期的详细规划和安排，优化设计公共交通线路网络，有序健康发展轨道交通和快速公交系统（BRT），统筹城市轨道交通与快速公交系统（BRT）、常规公共交通的衔接和发展，构建以常规地面公共交通（公共汽电车）为主体，轨道交通和快速公交系统（BRT）为补充的城市公共交通客运系统，努力实现广西城市公共交通运载能力的最优化、最大化。

4.2 加快建立健全政策法规体系

为了保障广西城市公共交通健康有序发展，维护乘客和城市公共交通经营者自身的合法收益，尽快实现广西城市公共交通以行政管理为主向以法律法规监管为主的转变，在国家即将颁布实施《城市公共交通条例》的基础上，结合广西发展实际，加快《广西城市公共交通条例》立法进程，并及时配套出台《广西城市公共交通线路经营权管理办法》、《广西城市公共交通客运服务成本规制方案》等规范性文件，通过立法完善城市公共交通管理体制和机制，规范政府和企业、乘客在城市公共交通客运市场运作中的行为，促进城市公共交通健康有序发展。同时，研究制订出台《广西城市公共交通运营服务规范》、《广西城市公共交通车辆营运安全规范》等一系列管理制度，进一步完善城市公共交通技术标准体系和服务质量规范，从制度设计层面上加强对城市公共交通行业的监管，维护良好的城市公共交通市场秩序，从而真正做到城市公共交通管理有法可依、有章可循。

4.3 建立健全公共财政保障体系

城市公共交通是社会公益性事业，广西城市政府应将发展城市公共交通纳入公共财政体系，统筹安排，重点扶持。（1）建立城市公共交通基础设施建设财政投入机制。根据城市公共交通发展规划，每年安排一定比例的财政资金，用于场站建设及车辆和经营管理设施的配置。（2）建立规范的城市公共交通运营成本评估机制。每年定期组织交通、财政、物价、人力资源保障等相关部门对城市公共交通企业的成本和费用进行年度审计与评价，核定企业的合理成本和8%左右的合理利润空间。（3）建立公共财政补偿机制。明确城市公共交通企业财政补贴或补偿范围、标准、评估、考核及监督管理等政策内容，使补贴具有合理性、科学性、可操作性。对因低票价因素造成的政策性亏损，公共财政给予90%的补贴，以保证城市公共交通企业的经营有合理的回报率。对城市公共交通企业承担社会福利（包括老年人、残疾人、伤残军人等实行免费或优惠乘车）和完成政府指令性任务增加的成本支出，公共财政给予全额经济补偿。对因原材料、燃油、人工劳务成本上涨等因素增加的运营成本，在合理核定运营成本的基础上，公共财政给予90%的补助，企业自行消化剩余部分。（4）建立税费减免机制。对城市公共交通车辆购置附加税等税费给予酌情减免的优惠政策，以降低企业经营成本。

4.4 加强场站设施和大中运量公共交通系统建设

按照“统一规划、统一管理、政府主导、市场运作”的方针，加大广西城市公共财政投资建设城市公共交通基础设施的力度。（1）加快公共交通场站建设。积极推进城市公共交通换乘客运枢纽、综合停车保养场、公交首末（枢纽）站和公交停靠站、候车亭的规划建设，合理布局城市公共交通场站，进

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

一步优化城市公共交通线网，最大限度满足乘客出行需求。(2) 加快公交专用道建设。公交专用道是在道路上开辟出的仅供公共汽车行驶的车道。在条件具备的城市主干道为公共汽电车设置和划定公共交通专用车道、优先车道、路口专用道、优先单向及优先逆向专用线路等，保证公共汽电车对道路的专用或优先使用权，完善便捷的城市公共交通主线网。(3) 大力发展快速公交系统(BRT)。BRT 系统是利用先进的公共汽(电)车辆，在公共交通专用道路上运营，从而保证轨道交通特性且具备常规公共汽(电)车灵活性的一种便利、快速的公共交通方式。据测算，每公里的 BRT 系统只需投资1 000～2 000 万元，单车日客运量是常规公共汽(电)车的2.6 倍，单车日行程是常规公共汽(电)车的1.7 倍，运行速度是常规公共汽(电)车的1.8 倍。由于 BRT 系统投资及运营成本明显低于轨道交通，而运营和使用效果接近轨道交通，故被称为使用公共汽(电)车的路面“地铁”。结合目前广西城市公共财政收入和居民承受能力，广西柳州、桂林等城市可优先建设 BRT 系统，以满足城市老中心与周边新区的交通连接。(4) 适时建设轨道交通。随着广西南宁市经济的发展和城市区划的调整，城市边远地区同城市中心区的联系不能仅靠地面交通解决，应加快发展轨道交通，采用地铁和轻轨方式。地铁单向车道小时输送能力可达3～6 万人次，居于各种交通方式之首，是常规公共汽(电)车的7～8 倍；平均运行速度为40～60 km/h；行驶于地下，不受外界干扰，是乘客出行准点保证率最大的交通方式；但地铁造价很高，平均每公里为6～8 亿元。轻轨是中运量的公共交通方式，客运能力为每小时1～3 万人次，介于地铁和常规公共汽(电)车之间；运行速度为30～40 km/h，平均每公里轻轨的造价为1～2 亿元。

4.5 加快推进城市智能公共交通系统建设

城市智能公共交通系统代表了城市公共交通的发展方向，是破解城市公共交通发展难题的有效手段。广西城市公共交通行业应主动顺应这一发展趋势，大力推进智能公共交通系统建设，以信息化为基础，改造传统的城市公共交通系统，加快建设城市公共交通出行查询、线路运行显示、营运调度、站点和停车场站管理系统，提升城市公共汽电车营运的指挥调度水平，改善公共交通服务的安全性与可靠性，提高其营运效率，降低其营运成本；同时在城区主要路口建立公共汽电车优先通行信号系统，提高公共汽电车运行速度；在保持与外部有关部门(如公安交通管理部门)协调衔接的基础上，着眼于改善城市公共交通乘客的信息服务，方便出行者了解城市公共交通出行的有关信息，并享受到网上查询、网上投诉、公共交通 IC 卡的网上充值等公共交通服务。

4.6 加快建立公共交通职工福利和培训保障机制

城市公共交通职工工作时间长，劳动强度大，工作环境差。特别是广大司乘人员，上早班的每天凌晨四、五点就出门上班，上晚班的则凌晨一、二点才回到家，工作时间长，枯燥乏味，且还要面对交通安全、交通堵塞、运营服务规范和准点等工作压力。据统计，南宁市 80% 的城市公共交通驾驶员处于亚健康状态，部分驾驶员患上了颈椎病、腰椎间盘突出、胃病、心血管疾病等职业病。广西城市政府和公共交通企业应从生产生活上关爱城市公共交通职工，保障他们的社会福利和工作环境，吸引更多素质高的社会青年加入到城市公共交通行业。(1) 城市政府人力资源保障部门应定期检查督促城市公共交通企业根据本城市职工社会年平均工资合理确定本企业职工的工资水平，并建立职工工资的正常增长机制，确保其月平均工资高于社会平均工资，工资增长幅度高于社会平均增长幅度。(2) 城市政府人力资源保障部门要检查督促城市公共交通企业认真贯彻国家用工制度和规定，保障职工休息和休假的权益，每年组织职工到医院体检，开展职业病的防治。如城市公共交通企业确需加班，监督其严格按《劳动法》的要求，依法支付加班工资。(3) 城市公共交通企业要依法参加社会保险，按照国家规定，为职工按时足额缴纳“五险一金”，同时保证国家法律法规规定以及劳动合同和集体合同约定的各项劳动保护和福利待遇。(4) 城市公共交通企业要注重对驾驶人员的培训教育。不仅要重

(下转第 116 页)

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

因违法行为引发上访罢运或群体性冲突等不稳定事件的,认定为“情节严重”。但有人认为没有明确的规定,依据不充分,不宜吊销。(2)如何处理退出机制与公共服务、社会稳定的关系。道路运输点多面广线长,公益性突出。道路运输企业拥有相当数量的车辆和从业人员,从事大量的省际、市际、县际和县内运输,服务于社会人群。如果对其实施退出,取消道路运输企业的经营许可证,则涉及到已有运输班线沿途旅客的出行、价值高昂的客运车辆的处置以及广大从业人员的安置,牵涉到行业稳定和社会安定等问题。但是放任不具备资格条件或者具有严重违法行为的道路运输企业继续从事经营,则是对其他经营者的不公平以及对广大人民群众生命财产安全的漠视。因此,相关道路运输管理机构在取消企业道路运输经营许可时,都会在不同的社会价值之间博弈,很难做出两全其美的选择。

6 结语

道路运输市场退出机制的健全实施是道路运输管理工作的一场革命性的改革,影响深远。这需要各级道路运输管理机构充分发挥主观能动性,依靠现有的法规政策,吃透精神,用足规定,精心选择典型的个案作为实施退出机制的试点和突破口,逐步开展。相关部门应加强调查研究,积极推动道路运输市场退出机制的立法修订工作,对现有的原则性规定进行细化,对存在的不足之处进行补充完善,尤其应增加道路客运班线经营许可、道路运输证及道路运输从业人员资格证等牵涉面较小的个体性许可的退出管理规定,增强可操作性,为道路运输市场退出机制的实施创造良好的法制保障。

参考文献

[1] 张 穹,冯正霖. 中华人民共和国道路运输条例释义[M]. 北京: 人民交通出版社,2004.

[2] 王世涛,阎铁毅,王秀芬. 行政法与行政诉讼法学[M]. 大连: 大连海事大学出版社,2005.

[3] 林日华. 广西行政许可实用手册[M]. 南宁: 广西人民出版社,2005.

[4] 姜明安. 行政许可法条文精释与案例解析[M]. 北京: 人民法院出版设,2003.

[5] 林日华. 广西行政许可实用手册[M]. 南宁: 广西人民出版社,2005.

收稿日期: 2011-08-08

(上接第 111 页)

视对他们专业技能的培训,还要定期组织开展职业道德素质培育,特别是组织开展各种优质服务竞赛活动,树立更多的公共交通服务品牌,促进广西城市公共交通健康发展。

5 结论

当前优先发展城市公共交通已经成为国际国内众多城市交通发展的根本出路之一,广西城市应在充分借鉴国内外城市优先发展公共交通成功经验的基础上,结合广西城市发展实际情况,尽快研究制定出一系列优先发展广西城市公共交通的政策措施,加快广西城市公共交通的建设步伐,逐步完善城市公共交通客运体系,不断提高广西城市公共交通的管理和服务水平,真正让广西城市交通变得快速和便捷,更好地服务于广西城市经济社会发展。

参考文献

[1] 广西壮族自治区道路运输管理局. 广西城市公交调研报告[Z].

[2] 广西南宁市交通运输局. 南宁市公交企业运营状况调研报告[Z].

[3] 广西壮族自治区人民政府. 关于优先发展广西城市公共交通的意见(桂政发〔2010〕79 号)[Z].

[4] 广西壮族自治区财政厅,广西壮族自治区交通运输厅. 关于下达 2010 年城市公交农村客运岛际水路客运和出租车行业油价补贴资金的通知(桂财建〔2011〕75 号)[Z].

收稿日期: 2011-07-20

© 1994-2011 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net