

# 英国改造公交车结构的经验

## 主要内容

- 1.背景
- 2.对在伦敦以外的公共汽车解除管制
- 3.伦敦的策略
- 4.预期结果
- 5.爱丁堡的情况

# 背景

- 在1980年代中期之前，英国当地的公共汽车业与美国运输工业相比：
  - 以公有制为基础
  - 补贴金额大
  - 乘客数量逐渐减少
  - 技术，服务或管理等方面几乎一成不变
  - 对公众的需要漠不关心、不理不睬
- 公共汽车在英国比在美国扮演了一个更重要的角色，因为拥有汽车的人比较少且费用比较高

# 解除伦敦以外的公共汽车管制

- 公共汽车解除管制的前景预测：
  - 解除管制会生产一个竞争的市场
  - 竞争会使成本大大降低
  - 一个竞争的市场会改善资源配置
  - 不会产生严重的负面影响

# 导致英国公共汽车解除管制的因素

- 公共汽车市场按照下面的规则被划分为商业性市场和非商业性市场：

## 商业性质类

- 如运营商在政府支持下提供的下列服务：
  - --让步的费用退还
  - --燃料税退还
  - 运输路径和时刻表的变更应该公之于众，在公布6周后实施
  - 运费变更可以不提前通知
  - 市场进出自由
  - 属于“市场竞争”

## 非商业性质类

- 没经过商业注册，但由于社会需要而被当地政府认可的服务
- 通过竞拍会被授予一定时期（典型为三年左右）经营权的服务

# 公共运输局改革

- 公共运输局将成为政府监管下的“准法人”
- 只有竞拍成功者才可以得到补贴
- 最后走向私有化

# 伦敦策略

- 解除管制在伦敦没有被采用，主要有以下几点原因：
  - 运输车辆自由进入城区会导致交通阻塞
  - 铁路系统的影响
- 伦敦交通业选择保留原有策略，对一切行动按计划进行控制，但通过对伦敦公共汽车网络新增部分的竞争逐步转向私营化
- 该行业存在激烈的"市场竞争"

# 伦敦公共汽车的改革

- 伦敦公共汽车公司（LBL）的分权管理，给了公司各车站越来越多的自主性
- 对LBL子公司和独立的公共汽车运营商优惠50%
- 利用竞争中存在的风险促使LBL子公司重构劳工合约和管理策略
- 1994年，所有的LBL子公司私营化

# 表格1：主要公共汽车运行统计表

	车公里 (000)	人公里 (000)	补贴			运营成本 每车公里
			总计£m	每车公里	每人公里	
<b>London</b>						
85/86	273	1152	335	£1.23	£0.29	£2.71
89/90	292	1188	238	£0.82	£0.20	£2.23
94/95	356	1167	177	£0.50	£0.15	£1.59
99/00	365	1307	124	£0.34	£0.09	£1.49
<b>GB outside London</b>						
85/86	1804	4489	904	£0.50	£0.20	£1.51
89/90	2150	3886	682	£0.32	£0.18	£1.02
94/95	2293	3253	620	£0.27	£0.19	£0.86
99/00	2234	2972	613	£0.27	£0.21	£0.76

摘自英国交通运输统计2001版和较早的一些出版物

注：

补贴包括打折的付款费用。

运营成本费用和补贴在保持在1999/2000年时的价格。

运营成本不包括折旧费用。

(英亿位元组和伦敦，1985/86到1999/2000)

## 表格2：以1985/86做参考基础的主要公共汽车运行变化状况统计

	车公里 (000)	人公里 (000)	补贴			运营成本 每车公里
			总计£m	每车公里	每人公里	
<b>London</b>						
89/90	+7%	-3%	-29%	-33%	-31%	-18%
94/95	+30%	-1%	-47%	-59%	-48%	-41%
99/00	+34%	+13%	-63%	-72%	-69%	-45%
<b>GB outside London</b>						
89/90	+19%	-13%	-25%	-36%	-10%	-32%
94/95	+27%	-28%	-31%	-46%	-5%	-43%
99/00	+24%	-34%	-32%	-46%	+5%	-50%

摘自英国交通运输统计2001版和较早的一些出版物

# 公共汽车解除管制的结果

- 运营成本降低了50%，大部分相关部门受到解除管制的影响
- 公共汽车上的服务水平在解除管制之后立刻大幅度提高，但是现在又有了一定的下降
- 费用显著提高，特别是在主要的大城市及其周边地区
- 相关人员和部门不象以前那样竞争激烈了
- 大多数服务（80-85%）是在商业性质的
- 补贴自解除管制以来已经减少了大约30%
- 乘客自从解除管制以来大大减少了
- 尽管每车辆公里补贴减少了，每乘客补贴还是没有下降
- 让人感到服务不可靠

# 解除管制引起的典型现象

- 有相关责任的人员以商业性质注册了现有主体的很大一部分
- 以转向中小型巴士来减少成本和提高车票价格
- 通过竞标加入的新成员很难有立足之地
- 频繁的价格战没有起什么作用
- 通过兼并和收购等形式，逐渐出现了拥有大量巴士的大公司
- 当地的巴士机构预计将消失

# 伦敦的情况

- 相同点：
  - 在伦敦巴士的单位费用减少到接近伦敦以外地区的水平
  - 伦敦巴士所提供的服务增加到伦敦以外地区的水平
- 不同点：
  - 伦敦的乘客数量已经有了一定的增长
  - 伦敦比起其他地方的补贴已经减少了很大一部分

# 解除管制后的变化

## 质量伙伴关系（Quality Partnerships, QPs）

- 巴士公司和当地的机构都很愿意合作，共同改善巴士的服务状况

### 运营商做出的贡献举例：

- 新的公共汽车
- 更多的班次
- 驾驶员训练
- 即时的乘客信息

### 地方做出的贡献：

- 公共汽车优先政策
- 候车亭和更好的换乘设施
- 人行道的改建
- 即时的数据传递系统

QPs已经取得了一些成功，但是它仍然有待进一步改善

# 2000-2001交通部门的措施

当地的机构的新举措：

- 提供详细的公共汽车信息
- 要求运营商提供完整有效的车票
- 对提供更多商业服务的运营商给与补贴
- QPs制定了全面服务质量的标准，以预防不合作的运营商钻空子
- 向伦敦规范的服务质量公约（Quality Contract，QC）靠近

# 服务质量公约（QC）

为了实现QC，地方当局必须能向中央的政府证实下面的一些，或所有的事项（一个例子）：

- QPs对于这些必要的改进不起作用
- QC满足社会基本的需求
- 提供一系列的公共汽车服务和联合运输服务
- 合理化的服务带来经济效益
- 已经产生了垄断或过高的利润
- 费用太高或公交班次太少

# 爱丁堡的情况

- 爱丁堡人口为900 000
- 公共汽车的乘客数量多——人均每年乘车200次(在伦敦以外地区排第一)
- 在爱丁堡市，97%的服务是商业性质的
- 占支配地位的公共汽车公司是Lothian公共汽车公司：
  - 550辆公共汽车
  - 每年9150万位乘客
  - 有12%的总资产可用于周转
- Lothian公司仍然属于公有制企业
- 受到来自First Edinburgh (一个较早成立的组织)的冲击。该公司着重对爱丁堡周边乘客进行服务
- 爱丁堡市已经投资在高速公路建设公共汽车优先线路作为QP的一部分，但是它不直接控制费用、班次或线路。

# 爱丁堡的巴士之战（2001/02）

- Lothian变得更活跃和积极——新的公共汽车，线路合理化，新的日票，更好的信息服务
- First Edinburgh的反击：
  - 像Lothian一样用同样的#s标记几条线路
  - 积极的在路上竞争拉客
  - 日票价以Lothian的60%进行廉价销售
- Lothian在竞争激烈的线路增加了巴士的班次，而且在First Edinburgh的某些长途线路上增加了巴士班次
- Lothian通过商业事务处（Office of Fair Trading，OFT）对First Edinburgh的不正当竞争的行为进行投诉
- First Edinburgh在巴士之战中失败了

# 现有体系的特性

- 改进过后的公共汽车队伍
- 不断增长的资金赞助
- 低成本
- 稳定的网络和良好的公共信息
- 晚上和星期日提供大量的商业性服务
- 自动开通新建线路运输服务

*这一切都很符合QC标准*