

12 结论和建议

12.1 结论

- 成都市是拥有约 1,000 万人口的中国西南地区的中心。目前中央政府正将建设重点由沿海地区转向内陆。我们的调查区域是成都市的中心地区，它对早日实现这一政策起着非常重要的作用。为了达到这个目的，成都市必须提高目前的交通系统能力，以利于各种社会经济活动顺利发展。
- 成都市目前的道路系统发展相对较好，从理论上讲，道路容量已足够能承受目前的交通量，而且，现有计划中的道路工程实施后，对 2010 年的预测交通量来说也是充足的。但是，为了最大限度地利用容量，还存在着许多需解决的问题。特别是在城街区还有狭窄区间的存在。
- 现在成都市的公共交通系统是以巴士为中心的交通（半私人交通工具的出租车除外）。关于巴士的运行方面，目前还没有出现深刻的问题。大部分主要道路都有巴士在运行，并用较低的价格在通常的时间带进行着良好的服务。但是，巴士的分担率较低，在 2000 年只占 10%，如改善巴士的服务水准，应有相当大的一部分自行车、机动车的利用者会转为利用巴士。
- 关于巴士运行的最大问题不如说是行政上或经营上的问题。由于成都市的巴士产业公营公司的比例很大，这个事业体（包括子公司）每年都有很庞大的赤字。市政府必须用财政拨款来填补这个赤字。从中央政府正在推行放开限制的政策以及各发达城市正在推行的公共交通民营化的进程来看，可以认为在成都市也应该向下一步展开。
- 成都市公交系统长期的发展是以地铁为中心。预计到 2030 年可以完成地铁网的建设。因此从 2000 年到 2030 年之间是地铁、巴士二者都应注视的转换期。巴士在目前一段期间是主要的公共交通手段，在地铁完成以后将变为辅助手段。由于在制定这一期间的公共交通改善计划时必须把将来地铁的建立放进来综合考虑。为了促进成都市巴士服务的高度化和公共交通的利用（给地铁也会带来好的影响），巴士道路系统的改善会起到很好的效果。这个系统是利用现有的主要城市干线道路，建立分离型的巴士专用车道和优先车道。虽然会有多种工程，却无须新建基础设施所需的大规模投资。但是，为了完成这个巴士道路系统网，需要有公交枢纽站、停靠站的改善、巴士路线的再设计、交叉路口的改良、自行车·步行者流的分离及其它交通管理措施等多方面配套支援措施。
- 通过实施上述计划，将来的交通情况会有很大的改善。巴士的分担率将从现在的 10.2% 上升到 2010 年的 27.4%，巴士的速度也会从 12.0km/时上升到 16.9km/时。预计道路的平均阻塞率将从 0.43 下降到 0.25。如果不采取任何对策，上述改善只能依靠现有道路开发计划来实现，效果是极其有限的。

12.2 建议

- 基本规划中提出的项目应该按照实施计划来完成。这些项目包括 4 个干线公交车道工程（公交专用车道），7 个辅助公交车道工程（公交车优先车道）3 个公交车相关设施工程（7 个城市间公交车枢纽站，10 个市内公交车乘客换乘点和 230 个公交车停靠站），4 个交通管理设施工程（交叉路口的改善，自行车道的整治等等），5 个政策和管理制度改善项目。

工程的所有费用需要人民币 11 亿 9 千 6 百万元，其中 599 百万元约占总费用的 50%，用于干线公交车道工程建设，285 百万元人民币，约占总费用的 24%用于次公交车道工程建设，其余的用于公交车辅助工程建设和交通管理设施工程建设。政策和管理制度的改善未计费用。

基本规划中工程的内部收益率达到 25.5%，远远超出了 12%的经济折扣率。因此，可以断定这份基本计划具有很高的经济可行性。目前的纯价值估计约为人民币 20 亿元，约是投资额的 2 倍。敏感度分析结果表明，这种高度的经济可行性非常稳定，不会受费用的增加或利润降低的影响，基本计划，所提出的项目都是切实可行的，其内部收益率都超过了 12%。东西方向公交车道和武侯祠与北站路间公交车道的经济收益尤其高。

此外，环境评价结果没有大的负面影响。

- 有关公交巴士民营化应按以下步骤进行：
 - （1） 重组公交集团总公司，缩小其规模，改建成资产管理公司。
 - （2） 资产管理公司作为股份制公司上市，使之在股东的监督下有效益地运营。
 - （3） 分公司实行民营化。
 - （4） 分公司改建成股份公司，最初资产管理公司拥有其全部股份，然后逐步引入民间资本。
- 建议成都市的交通行政管理设立一个统一机构，该机构能对公交车（城市间交通和市内交通）、出租车和地铁实行统一管理。
- 对作为可行性研究对象的两个主要工程，提出如下建议：

东西干道公交车道项目

在蜀都大道的二环路以内，设立成都市第一个公交车专用车道。该计划实在不改变现有道路宽度的前提下，通过合理改变道路剖面的结构，在不减少车道容量的同时，设立公交车专用车道。于此相配套，还应同时进行主要交叉路口的立体化、平面交叉路口的改造、步行道整治以及自行车停车设施的整治。预计总费用约 1 亿 4 千 6 百万元。该项目实施后，交通流的改善效果大且经济内部收益率高，约为 49%。环境方面的改善效果也很大，几乎无负面影响。因此，提议尽快实施这一项目。希望政府在 2001 年正式决定实施的同时，立即着手工程设计，2002 年落实资金安排、招标工作以及开始施工，2003 年建成通车。此项目是在现有干道用地内改变使用区分的项目，故应作为公共建设项目来进行。依靠市政府的财政预算，在干道建设指挥部的管辖下进行建设较为妥当。公交专用车道由公用局负责管理并应实施无偿使用。

成都公交巴士事业民营化项目

2000年成都市市区公交行业已约有一半民营化了（运兴公司），今后几年，其余部分也应着手进行民营化。这对于公交服务水准的质的改善、量的扩大以及减轻市的财政负担都是必要的。而且，公交巴士民营化也是中央政府的基本政策。

成都市公交集团总公司1、4、5分公司按目前的财政状况，独自实行民营化是不可能的，须注入其固定资产1.5倍以上的民间资本。为此，须确保民间资本所期待收益水准。长远看因公交巴士需求的增加，确保收益是可能的。但短期内民间企业在更新车辆的同时，再提高收益较为困难，故应研究考虑民营化实施后5年内的减免税收，车辆费的部分补贴、人员安置费用的政府负担等优惠措施。在实施这些过渡措施期间内，增强民营化企业的素质，力争本世纪的前10年内实现财务的完全独立。

另外，总公司在作为运兴公司和今后陆续成立的新公交巴士公司的控股公司对经营进行监督的同时，将运行监督、线路计划、认可等政府行政职能移交给相关的行政部门。