

中国道路交通安全网

China Road Traffic Safety

网站首页

交通安全

协会工作

法律法规

技术标准

安全研究

技术装备

交通安全管理科技应用

道路交通安全教育

交通管理与交通规划

交通安全与事故预防

网站首页 > 安全研究 > 交通管理与交通规划 > 正文

当前客运车辆安全管理的难点及对策探析

作者：陈刚 来源：本站消息 发布时间：2012-02-28 10:39 点击数：

摘要：本文结合2011年以来频频发生的客运车辆群死群伤特大事故，运用内外因相互作用的哲学原理，分析了当前客运行业经营方式存在的交通安全隐患，力求从本质上、根源上探寻当前事故频发的社会原因、经济原因，提出了“经营方式决定安全形势”的观点。同时，分析了当前信息化飞速发展形势下客运监管的难点以及现有管理制度的漏洞。结合当前我国交通安全管理工作实际和发达国家经验，提出了强化客运车辆安全管理的对策和方法，主张从国家政策层面调整客运行业产业结构，彻底改革客运车辆“承包、挂靠”的经营方式，借鉴山西煤矿改革经验，推行危险行业的垄断经营，强化客运车辆的路面监管，通过标本兼治的手段，遏制客运重特大事故频发的局面。

关键词：客运车辆；事故；原因；对策

纵观2011年以来的客运车辆事故，死伤人数动辄数十人，现场惨状令人触目惊心，社会影响巨大。特别是2011年10月7日国庆假日最后一天，河南、安徽、天津三省相继发生特大事故，致死56人，震惊全国。为什么在各部门大力整治的背景下，仍出现客运车辆事故频发的势头？为什么交通事故总走不出“车祸-整治-车祸”的怪圈？为什么基层交警心力交瘁却难以让安全形势出现根本改观？在当前我国汽车保有量突破1亿大关的情况下，我们很有必要对我国的汽车文明进行反思，很有必要从客运行业的经营方式探寻深层次的原因，很有必要从内因外因相互作用的角度来审视我们的方法和措施的科学性。

一、 客运车辆事故频发的原因及管理难点分析

客运车辆事故形态千差万别，每一起事故都有其特点，但从“人、车、路、环境”四要素来分析，我们可以把事故原因分为“内因”和“外因”两个方面。按照唯物辩证法的观点，“内因是根本，外因是条件，外因通过内因起作用”。“人”和“车”是内因，“路”和“环境”是外因。客运企业、驾驶员是导致绝大多数客运车辆事故的根本原因。公安交警所做的许多工作都是为了提升驾驶员安全意识，防止其疲劳驾驶、违法停车，从而达到预防事故的目的。如果不从加强企业自律，强化企业主体责任，提高驾驶员素质的方向去努力，单靠路面严管重罚去解决客运安全问题是现实的。从内外因的角度来看，我们的客运车管理存在哪些难点呢？

(一) 客运企业现行的经营方式导致大量车辆脱离企业监管，从根本上造成了安全形势的恶化

笔者将这一点总结为“经营方式决定安全形势”，近期连续发生的恶性事故是经营方式导致的安全隐患积累到一定程度的产物。由于历史原因和制度设计缺陷等因素影响，当前客运公司大量的挂靠车、承包车与客运公司的关系仅限于一纸合同，客运企业对名下车辆根本无力制约。车辆的控制权实际上完全控制在经营业主手中，其车辆保养、上下乘客、线路选择、驾驶人安排等完全由业主一手操办。而经营业主往往是个人、家庭或者联营车队，其关心的是如何实现利益最大化，如何让这一趟装满客人，如

相关文章

最新推荐

- 公安部交管局要求启动应急机制加强预警处置
- 斑马线上演“争夺战”
- 易被忽视的违章行为盘点
- **堵车路段注意事项 堵车不“堵心”**
- 易被忽视的违章行为盘点
- 【央视】无证驾驶闯三关 警车追捕狂逃窜
- 【央视】江西：醉驾肇事 撞翻车棚路人受伤
- 【央视】济广高速：平阴段不能双向通行
- 【央视】霍林郭勒：又降小雪 客车停运
- 2012年第12期

何逃避检查和处罚。特别是在暑运、春运、国庆这样的客运高峰时期，在利润的刺激之下，驾驶员为提高效率，满负荷运转，将乘客的生命置于“疯狂的车轮”之上。这样，客车企业对车辆的制约基本丧失。笔者曾带着《湖北经视》的记者走访某县汽运公司，该公司没有一辆自有车辆，长途客运车业主自搭售票台，自上乘客，对安全经理视而不见。这也是企业对车辆脱管的真实写照。另外，当前的旅游客运公司大量采取挂靠、联营的形式经营，其营运大体上处于脱管失控状态，仅在湖北省就已经造成了“7·4”、“10·1”两起一次死亡10人以上的特大交通事故，我们应当从宏观的层面考虑从根本上改变这种旅游客车的经营方式。

(二)客运驾驶人从业资格的低门槛导致大量交通道德素质低下的“冒险者”掌握客运车辆的方向盘，严重威胁公共交通安全

客运行业是高危行业，其从业人员理应有严格的准入门槛，特别是安全驾驶的意识、文明礼让的素质、驾驶技能、安全记录，但我们在现实中看到，不少素质低下的驾驶人把握着客运车的方向盘，驾车打手机、超速、争道抢行、冒险超车、违停上下乘客，有时甚至帮忙拉客揽客。在这个行业，评价一个优秀驾驶员的标准往往不是安全意识有多高，而是抢客快，装客多，不误班。老老实实按部就班驾驶的驾驶人往往被经营业主所唾弃，因为他不能让业主获得更大的利益。更要命的是，许多驾驶员本身就是经营业主，在激烈的行业竞争中，劣币驱逐良币，安全第一，守法经营难以维持，为了生存和发展，如同被绑上一辆飞驰的战车，不得不随大流放弃安全，追逐利润，否则就会被残酷的社会竞争所淘汰。

(三)企业安全投入不足让本来可以发现的安全隐患、苗头和征兆被放过，最终导致发生事故

客运行业引入自由竞争的市场化运作模式大大提高了效率，但这种模式同时也产生了大量的安全问题。客运企业、经营业主对利润的追求减少了安全管理的投入，压缩了安全管理的空间。为节约成本，该换的轮胎不换，该修的机械故障不修，该购置的安检器材不购置，强制安装的GPS定位监控系统不维护、不使用。必然导致大量的安全隐患上路，发生事故自然就难以避免。笔者曾到某县客<<< 关爱生命文明出行>> 运站检查安全防范工作，站方人员为了说明对危险品进行了检查，竟派几名工作人员在检查组面前拦住乘客用手摸几下行李，而另一侧则大门洞开，乘客随意进出。询问原因，他们根本就没钱购买安检器材。另外，在很多客运公司，安全管理部门处于可有可无的弱势地位，经费少，权力小，领导不重视，事故防范的能力极为有限。不少公司的安全经理更多的时候是在发生事故之后去处理善后。

(四)老套的管理制度难以堵住比比皆是的安全漏洞和常发多发的安全隐患

随着通讯技术的发达，信息传递变得异常便捷，长途客运车为拉生意，四处散发小卡片。各种小广告遍布乡镇村落，有出行需求的人们只需一个电话预约，在居所附近公路上等候即可顺利上车，而且票价比客运站要便宜得多，因此站外上客现象是遍地开花，比比皆是。这种形势下，怎么防止危险品上车？怎么防止超员营运？怎样落实监管措施？尽管我们有很多制度，有很多“安全关”，但实际上，很多制度不切实际，不适应形势，而且往往是不同部门制定的管理制度相互矛盾，“安全关”把关不严，漏洞百出，结果执行起来制度是形同虚设。以高速公路违停上下客为例，交警从《道路交通安全法》的角度禁止所有机动车违停，往往劝客运车驾驶员到收费站外或服务区停车；而交通运管部门根据运管法规禁止客车中途上下乘客，但现实中要下车的乘客已经到了目的地，怎么办？只能是偷偷摸摸在高速公路主道上违停上下乘客，这样又造成严重的交通安全隐患。现有的客运管理制度如果不创新变革，不与时俱进，不破旧立新，很难改变当前混乱的客运市场秩序，很难从根本上消除交通事故隐患。如大量存在的“地下客运站”问题、旅游车非法经营问题、站外揽客问题、客运车挂靠问题、客车载货问题、超长客运线路审批问题，都需要通过制度创新来解决。

二、预防客运车辆事故的对策探析

德国人帕布斯·海恩从飞机飞行安全事故的角度分析提出了“海恩法则”，又称“事故法则”。他认为：一起重大的飞行安全事故背后有29个事故征兆，每个征兆后面又有300个事故苗头，每个事故苗头后面还有1000个事故隐患。事故的发生看似偶然，实际上是各种不安全因素积累到一定程度的必然结果。交警部门提出“事故可防，事故必防”是有科学依据的，但怎么防？笔者认为还是应当从内外因相互作用的客观规律入手，从消除客运车事故隐患的角度去防，既不能过分夸大交警路面监管的作用，又不能消极应对，无所作为。

(一)借鉴山西煤矿改革经验，禁止各种形式的承包挂靠经营，彻底改变客运车辆实际上的个体经营

前几年山西矿乱不断，国家下决心将大量小煤矿兼并重组，加大安全投入，规范安全管理制度，让安全形势出现极大改观。笔者认为，客运车辆管理可以借鉴这一做法，从经营方式上动刀。“一车乘客交给你，分分秒秒莫儿戏”，这是2010年交通安全宣传标语征集活动中一位群众创作的，反映了群众的心声。笔者认为，从制度设计层面应当将乘客的生命安全交给负责的公司去维护和保障。名为公司实则个体的经营方式无异于打了“潘多拉”盒子，将几十条人命交给这样的经营者是靠不住的，在安全和利润面前，个体的经营者永远只会把后者放在第一位。尽管国务院、交通运输部于2004年至2005年明令禁止客运车挂靠经营，许多省市对挂靠现象进行了清理，但由于各种因素的影响，清理很不彻底。挂靠经营方式仍大量存在，许多不过是“挂靠协议”改为了“联营协议”，换汤不换药，实质并没有丝毫改变。这种形势下，必然形成“车祸-整治-车祸”的怪圈，政府部门的整治往往只到企业层面，而企业又支配不了客运车辆。整治之风过后，该怎样还怎样，一切照旧，事故照发。因此，要以极大的决心和勇气向挂靠经营开刀，让客运企业不仅仅是车辆的所有者，也是真真正正的经营者。笔者认为政策层面可以分两步走，首先颁布禁令，禁止产生新的挂靠现象；其次是对现有的经营业主可以将其车辆以作价入股的方式享受财产性权益，定期分红，逐步令其退出客车的经营。

(二)探索旅游客车管理方式，固定景点，固定线路，禁止跨省营运，禁止从事旅游客运之外的普通客运业务

近年来，旅游客车的脱管失控尤其严重，2011年湖北发生的三起一次死亡10人以上事故就有两起是旅游客车，教训深刻。这些车辆比普通公路客运公司的车辆管理更为松散，且没有固定线路，其营运完全是由经营业主负责，往往是一个驾驶员一个售票员一辆车，向“地下客运站”揽客非法营运。以“7·4”事故为例，武汉海龙旅游客运有限责任公司车辆非法从事跨省长途普通客运，从广州至湖北天门市，在高速公路违法占道停车，被后方货车撞上，致26人死亡。事故发生后，公司居然不知道车辆去向。如果对旅游客车活动范围不加限制，极有可能再酿惨剧。笔者认为，首先旅游客运企业设置不当过多过滥，一辆客车的经营范围至少应当限制在省内。同样样客车应当固定若干个景点，不能总往路况不熟的路段跑。因为只有长期行驶同一线路，对线形、路况、环境比较熟悉，出事故的几率才会大大降低。

(三)停止超长客运线路审批，杜绝疲劳驾驶现象

超长的客运班线审批，是造成客车驾驶员疲劳驾驶和车辆安全隐患的一个重要因素，这一点是显而易见的。在美国，长途客运采取的是把旅客一站一站地送至远方，这种“接力棒”模式的好处是可以让驾驶人得到充分的休息，有助于预防疲劳驾驶，同时对车辆的保养和隐患的排除也有好处。而我国的长途车线路往往是几百公里，上千公里，驾驶员长途驾驶，得不到很好的休息，车辆则是夜以继日，得不到及时的检修和保养，隐患突出，往往造成恶性事故。因此，笔者认为，与其推行“长途客车凌晨2时至5时禁行”，不如改革长途客车营运线路设计，禁止审批八百公里以上的班线，这将大大降低疲劳驾驶现象发生的几率。这一措施的科学性、合理性、可操作性都比较强，应当尽快推广。

(四)提高客运行业准入门槛，实行一定程度的垄断经营，保障企业强化安全投入

自由竞争的市场准入机制的确实实现了公平和效率，但作为一个高度危险的行业，这种模式往往又容易降低安全投入，忽视交通安全，对人民群众生命财产安全构成威胁。我国的客运经营体制经历了“国营-承包-挂靠”的发展历程，提高了效率，促进了公平，却失去了安全，并不是一条科学的可持续发展的道路。在德国，交通运输行业是垄断经营，企业的市场准入门槛高，从业人员素质要求严，经营的安全投入高，企业垄断经营的利润为安全投入提供了保障。让大型客运企业在GPS监控、安全设施、安全监管上加大投入，同时给予其垄断经营地位，确保其不致亏损，能够健康营运，将大大改变交通安全形势。笔者在武当山景区看到，进入景区后游客上山使用的大巴由景区指定的公司提供，其他公司的大巴禁止上山，这种垄断经营确保了交通安全。这种模式如果推广到全省，让全省旅游客车由一到两家大型旅游客运公司垄断经营，固定其景点、线路，那么旅游车安全事故频发的局面必然会得到有效遏制。

(五)强化公安机关省际卡口建设，通过严格的监管减少和杜绝交通安全隐患

客车在高速公路上的交通违法行为是事故隐患的表象，而这些表象的根源在于客运企业、经营业主及客车驾驶员。公安交管部门外在监管可以促使企业、经营业主落实安全防范措施，将外在的压力内化

为提高安全管理水平的动力。因此，公安交管部门路途的监管要按照“海恩法则”，重在消除事故隐患。笔者认为，高速公路省际卡口是车流进出的“总阀门”，应当建设检查站，严查各类交通违法行为，发现制止各种安全隐患，让卡口发挥“护城河”、“过滤”作用，为客运交通安全筑起防护屏障。最近，公安部交管局专门发文要求加强省际交通安全服务站的检查登记工作，就是为了及时发现纠正事故隐患。为了让检查登记更高效，笔者认为应当加大投入，配备必要的安检设施，改建扩建检查场地，真正把省际交通安全服务站打造成发现纠正交通安全隐患的战斗堡垒。

总之，客运安全涉及方方面面，惨烈的车祸由各种隐患积累而来，客运安全面临的困扰是社会矛盾的集中反映。没有人愿意发生事故，包括广大客运驾驶员和经营业主，但如何从宏观上构建客运行业健康安全发展的机制，需要付出智慧、心血和勇气去改革现有的业态，为客车驾驶员创造一个按部就班安心驾车的工作环境，让他们不用心力交瘁考虑怎样揽客，怎样躲交警，而是有尊严地作为一个专业的司机而工作。要做到这一点，唯有按事物发展的客观规律，从内因入手，调整产业结构、理顺利益关系，规范运营秩序，调整经营方式，从根本上解决客运企业对所属车辆脱管失控的问题。

作者简介：陈刚，湖北省公安厅高速公路警察总队三支队监利大队，副大队长。

分享按钮

【字体：小 大】 【收藏】 【打印】 【关闭】

« [上一篇](#)：社区交通事故成因分析及预防对策

[下一篇](#)：坚持公交优先 打造畅通城市——东南大学交

Copyright © 2005-2012 中国道路交通安全协会 版权所有

地址：北京市东城区培新街培新宾馆4楼 E-mail: rtsac1994@hotmail.com

邮编：100061 联系电话：86-010-67153032 67152962

技术支持：华瑞经纬（北京）文化传媒有限公司 010-59870852

京ICP备06012836号