# 共享交通发展论文范文共7篇

来源：网络 作者：九曲桥畔 更新时间：2024-11-30

*共享交通发展论文范文 第一篇>1、评估指标体系确立根据道路交通安全教育效果评估指标体系确立的方法，利用柯氏的“四级评估模型”和考夫曼“五级评估模型”理论，道路交通安全教育活动效果评估从满意度层面、影响力层面两个大的层面来开展，由于一次交通安...*

**共享交通发展论文范文 第一篇**

>1、评估指标体系确立

根据道路交通安全教育效果评估指标体系确立的方法，利用柯氏的“四级评估模型”和考夫曼“五级评估模型”理论，道路交通安全教育活动效果评估从满意度层面、影响力层面两个大的层面来开展，由于一次交通安全教育活动的社会影响较小，评估重点在于对受教者的改变上。道路交通安全教育活动效果的评估相对于工作层次、项目层次的效果评估要简单，评估主要采用实施者自评的形式来完成，目的是完成对日常的道路交通安全教育活动的改善，是道路交通安全教育微观层次，也是构成道路交通安全教育工作和项目的基础。在道路交通安全教育效果评估指标值的确立方法的指导下确立道路交通安全教育活动效果评估指标值，实现对道路交通安全教育效果的综合评估。

>2、评估指标的含义

（1）满意度满意度指标的含义主要指的是道路交通安全教育活动开展后，受教者的主观感受情况，重点是针对道路交通安全教育活动开展后，受教者对教育内容、教育形式与方法、施教者、教品教具是不是感到满意，是主观性的指标。

（2）影响力影响力指标的含义主要指的是道路交通安全教育活动开展后，受教者道路交通安全受教的知识、态度与意识、行为与技能的变化情况，考虑的是影响受教者的情况，是客观性的指标。

>3、评估流程

道路交通安全教育活动的效果评估，相对于道路交通安全教育工作、项目的效果评估要简单，评估形式采用施教者“自评估”的形式，评估流程主要如下。

评估准备

第一步：明确评估目的道路交通安全教育活动效果评估的目的是为基层交警部门开展道路交通安全教育活动服务，测试开展道路交通安全教育活动的实际效果，供交警部门自查、自评，通过反馈控制持续改善道路交通安全教育活动。第二步：明确评估主体道路交通安全教育活动效果评估主体是开展道路交通安全教育活动的施教者，主要是基层道路交通警察。

评估实施

第一步：随机分组对道路交通安全教育活动的施教者进行随机分组，分成实验组和控制组，分组时考虑年龄、性别、教育程度的均衡，希望实验组和控制组的组间系统误差最小。第二步：事前评估在道路交通安全教育活动开展前，对控制组的受教者进行道路交通安全教育测试，测试的主要内容为受教者道路交通安全教育知识掌握情况、受教者的道路交通安全意识与态度改变情况、受教者道路交通安全教育自报告行为改变情况三项内容。第三步：事后评估在道路交通安全教育活动开展后，对实验组的受教者进行道路交通安全教育测试，测试的主要内容为受教者主观感受——满意度情况、道路交通安全教育知识掌握情况、受教者的道路交通安全意识与态度改变情况、受教者道路交通安全教育自报告行为改变情况四项项内容。其中受教者主观感受——满意度情况测评，除测试是否满意外还需要受教者对道路交通安全教育的施教内容、施教的形式与方法、教品教具以及施教者提出自己的意见和建议，做定性分析使用。

评估分析

第一步：对比分析分析实验组和控制组的受教者对道路交通安全教育知识掌握情况、道路交通安全意识与态度改变情况、受教者道路交通安全教育自报告行为改变情况三项内容进行对比分析，将实验组与控制组之间的差别作为道路交通安全教育活动直接提升的效果，这是纵向对比。除此以外，相同教育主题在不同的受教人群上的效果对比，称之为横向对比。第二步：综合分析分析实验组受教者主观感受——满意度情况、道路交通安全教育知识掌握情况、道路交通安全意识与态度改变情况、受教者道路交通安全教育自报告行为改变情况四项内容，进行定量化评分，通过专家问卷法得到各项具体指标之间的权重，综合分析，得到道路交通安全教育的总得分，明确道路交通安全教育活动整体效果。并对受教者对道路交通安全教育的施教内容、施教的形式与方法、教品教具以及施教者提出的意见和建议进行整理归纳。

反馈控制

第一步：结果反馈道路交通教育活动过程中受教者反映的针对道路交通安全教育的施教内容、施教形式与方法、教品教具以及施教者提出的意见和建议的整理归纳结果以及对比分析、综合分析的结果，寻找出道路交通安全教育活动过程中存在的问题。第二步：结果控制针对道路交通安全教育活动效果评估发现的问题，提出相应的对策和建议，进行改善，以更好地开展下一步道路交通安全教育活动。

结果存档

第一步：活动材料存档对道路交通安全教育活动开展的相关文字资料、图片资料、音频、视频等进行整理，存入档案或数据库。第二步：评估材料存档对评估过程采集的问卷资料和数据资料进行整理，存入档案或录入数据库。第三步：评估结果材料存档对道路交通安全教育效果评估分析的相关资料进行整理，存入档案或录入数据库。第四步：结果反馈控制资料存档对道路交通安全教育效果评估结果分析所得出问题和下一步整改意见的资料进行整理，存入档案或录入数据库。评估实施的具体流程如图1所示。

>4、结语

道路交通安全教育活动在道路交通安全教育中处于微观位置，道路交通安全教育活动是指特定时间点一次具体道路交通安全教育活动。应用柯氏四级教育评估模式和考夫曼五级评估模式理论，考虑受教者的主观感受和客观变化，从满意度和影响力两个层面来进行道路交通安全教育活动的效果评估。在应用评估指标确立方法及指标值获取方法的基础上，确立道路交通安全教育活动效果指标体系，并对指标具体含义进行解释，确立评估流程。

**共享交通发展论文范文 第二篇**

浅析交通运输业绿色发展的政策措施

【摘 要】本文阐述了绿色交通运输的内涵，分析了交通运输对资源消耗和生态环境所产生的负面影响，并分别从宏观、中观、微观层面提出了实践绿色运输的政策措施。

【关键词】绿色发展 交通运输 影响 措施

报告提出，着力推进绿色发展等三项发展，充分体现出我国政府实现绿色发展的强烈意愿。倡导绿色发展是推进生态文明建设的基本途径和方式，也是转变经济发展方式的重点任务和重要内容。而近年来高速发展的交通运输业，因其对资源、环境的重要影响，迫切需要改变传统的发展模式，向着低耗能、低污染的绿色交通方向迈进。

1 交通运输业对资源、环境的影响

交通运输业的快速发展

伴随着经济发展和交通基础设施的完善，近年来交通运输业迎来了大发展。从20\_―20\_年我国年货运总量及各种运输方式的货物运输量统计数据可知，近年来我国货物运输量以平均约10%的年增长率快速增长。

交通运输业的能源消耗

随着我国运输规模的扩大以及汽车工业的发展，交通运输行业已成为我国能源消耗增长最快的行业领域。从1990年，我国交通运输、仓储及邮政业的能源消耗总量以及占全社会能源总消耗量的比重呈递增趋势;石油消费逐年上升;自20\_年以后，石油消费占全国消费总量的比重稳定在左右，在当今石油资源稀缺的情况下仍占据相当大的比重。从汽车交通来看，其能量利用效率并不高。汽车交通运输过程中汽油的总能量利用效率仅为―。

交通运输业对环境的负面影响

交通能大量消耗液体燃料。每燃烧1升汽油，要释放出 CO2，交通运输业成为产生CO2和其他温室气体的重要来源之一，约占温室气体排放总量的25%。汽车尾气中的其他有害成分主要还有被列为大气中的重要污染物氮氧化物和破坏生态系统的氢氧化物等，严重危害人的健康并影响人的生存空间。

交通运输基础设施的建设占用大量的土地资源，如铁路、公路基础设施、客货运输站场、港航码头、机场以及相应的运输服务区等交通基础设施的建设，都需要占用土地。而目前我国耕地资源方面人地矛盾尖锐，人口约占世界人口的22%，耕地却只占世界总耕地的7%，人均耕地少。伴随着交通运输业的进一步发展，更多的基础设施建设必然占用大量宝贵的土地资源。所有这些，都凸显出交通运输业向绿色发展转型的重要性、紧迫性。

2 绿色交通运输的提出

发展绿色交通，是贯彻落实科学发展观的重要举措，是资源节约型和环境友好型社会、生态文明建设的重要内容。绿色交通是指充分利用现有的交通运输基础设施，从人的需求出发构建交通运输体系，并能降低交通运输对环境的污染，减少能源消耗，实现环境的可持续发展。应当满足以下要求：

以人为本。从人的需求出发，关注人的发展，注重社会公平，建立高效舒适、环境友好、以人为本的交通模式。

**共享交通发展论文范文 第三篇**

共享单车火了。不到半年，在北京、上海等大城市，大街小巷随处可见橙、黄等各色共享单车。与公交车、地铁站等交通枢纽接驳，解决出行最后一公里，无论是缓解交通拥堵，还是保护环境，共享单车都很有用。然而，在单车数量飙升的同时，停车问题也日益突出。

在北京一些地铁站周围，共享单车“任性”停放现象明显：有的横亘在人行道上，妨碍行人走路;有的无序摆放，让本来就狭窄的非机动车停车区域更显紧张;有的直接停在出入口台阶下，挡住进站通道;有人甚至将车塞进绿化带里、锁在栏杆上、靠在大树边。在南京，共享单车进驻才半个月，仅是闹市区新街口一处就有近600辆单车因违章乱放被管理部门拖走。在成都等地，共享单车也因“占道”等问题屡被城管部门扣押。

共享单车为什么停不好?这与租车者素质参差不齐有关系，一些租车者只顾骑、不顾停，不愿意花时间认真摆放单车;这也与单车公司跑马圈地、过量投放、管理粗放有关。有的街头地方狭窄，一下子容不下那么多单车，一些故障车长期摆放在街头，而单车公司又顾不上管理，加剧了停车乱象。

除此之外，也要看到，共享单车停车乱，与城市规划、设计、建设的不合理很有关系——抛开老城区不讲，很多城市的.新城区在最初交通规划时，压根儿就没给自行车、步行等慢行交通系统预留足够的通行与停放空间。前期规划缺位，后期管理失位，让停车问题“雪上加霜”：君不见，多少自行车停车棚被摩托车、燃油助力车占据，多少城市主干道两侧的人行道与自行车道停满了小汽车，城管、物业、保安等各种管理主体，对这些问题已经“习以为常”了。

打造优质城市慢行交通系统，共享单车是一个创新。想要共享单车用得好，前提是“停”得好。政府完善配套服务是治本之策。当好“服务员”，政府大有文章可做。

停好车的前提是有地方停，这就要做好加减法。机动车占道，要做“减法”：交通、城管等工作人员加强巡逻频次，加大处罚力度，定时定点“清障”;自行车停放区不够的问题，要做“加法”：规划、城建、交通等部门，做好顶层设计，编制车道规划，完善停放导则，从总量上增加非机动车道、自行车停放区的供给数量。

共享单车流行，主要得益于无桩，随借随还。但自由泛滥成乱停乱放，原先引以为傲的方便，反而成为新的出行梗阻。不妨退回一步，借鉴传统公共自行车“空间划定性”的特点，在一些有条件的枢纽和地铁站周边，政企联手，共建一些自行车推荐停放区。依托运营企业的大数据，推动各物业按需求设置非机动车停放区域。

想要停得好，还要管得好。维护好共享单车的停车秩序，离不开有效的管理。对行业内恶性竞争、暴力破坏行为，对某些人公共意识缺乏、任意折腾单车的行为，有关部门要做好“善后”服务，追究相关肇事者的法律责任;推动征信机构和单车运营商合力共建租车人信用管理系统，奖罚分明。鼓励用户对违规停车者拍照举报，核实后奖励信用积分;对恶意乱停、滥用、损毁、盗窃单车等行为，将租车人纳入失信黑名单。

共享单车是新事物，政府部门应该以服务思维引领，多呵护，多扶持。配套服务好了，单车停放有序了，人们愉悦、方便出行的生活小目标才能更好地实现。

**共享交通发展论文范文 第四篇**

【摘 要】随着社会的发展致使车辆的增多，交通安全伤害正日趋加重。因此，幼儿的安全一直以来都是幼儿园一项非常重要的教学任务，它是进行教育、教学活动的基础。由于幼儿年龄小、好奇心强而又缺乏生活经验，常常会做一些危险的动作、干一些危险的事情，缺乏安全意识，更谈不上交通安全。因此，我们要更加重视幼儿的安全意识教育，提高幼儿的自我保护能力，防患于未然，避免或减少交通安全事故的发送。

【关键词】幼儿教育；交通安全；实践活动

通过近几年发生交通事故受伤或死亡的案例来看，不满12岁骑自行车、横穿马路、不走人行横道、随意穿行、不遵守信号灯、电动车随意调头、不走非机动车道、学生在马路中间玩耍等不文明的交通行为，是造成伤害的主要方面，而学校老师、学生家长监管教育不到位，安全教育意识淡薄是造成学生受伤害的另一方面。其次便是机动车驾驶员遇行人横穿马路不停车避让，争抢超速行驶所致。下面就如何提高幼儿园学生的交通安全意识谈谈几点看法。

>一、学生容易发生交通事故的原因

学生容易发生交通事故的原因是多方面的。从主观方面来看，学生活泼好动，交通安全意识差，在马路上嬉笑打闹、你追我赶甚至横穿马路等。从客观方面来看，主要有以下几方面：

首先从学校的地理位置来看，学校多设在道路边上，有的学校设在狭小的胡同，学生上学、放学，接送学生的车辆把窄小的胡同挤得满满的，道路拥挤不堪，有的学生上学、回家要横穿过几条马路，学生的交通安全就成了学校的突出问题。

其次从学校的教育目标看，交通安全在学校的教育目标中只占一个很小的部分，再则，发生交通事故经常在校外，对学校影响不大，学校没有直接事故责任，因此，学校对交通安全教育重视远远不够，教师对学生的交通安全教育没有进行系统传授，造成学生的交通安全知识不全面，交通安全意识不强。

因此，造成学生交通事故频发的主要原因，除机动车驾驶人不遵守交通法规外，学校忽视交通安全，幼儿园学生获得的交通安全知识比较零碎，没有系统化，也是导致交通事故频发的重要原因之一。

>二、如何对幼儿进行交通安全教育

根据道路交通安全法律法规，我们在制定教育目标时坚持知识、能力和态度并重的原则，将促进幼儿的认识、情感和行为的发展统一起来。其总目标：一是遵守交通规则，过马路时走人行横道，不乱穿马路；二是不在公路、铁路、铁路口处玩耍和追逐打闹；三是行驶靠路右边行，不违章骑车等。

>三、家园配合，共同提高幼儿遵守交通规则的意识

保持与家长沟通，促使家长认同幼儿园的培养要求和教育策略，尽可能地吸引家长共同参与班级的教育。教师和家长应多沟通，相互学习，做到家园合作，使幼儿遵守交通规则的意识真正得到关注和提高。为此，孩子的父母要时常带孩子进行户外活动，经常与孩子一起玩亲子游戏，让幼儿在安全的环境下进行自由的活动。在平时的日常教学活动中，有目的地渗透一些交通安全常识，提高幼儿自我遵守交通规则的意识和能力。幼儿自我遵守交通规则意识和能力有了提高后，对幼儿健康、顺利的成长，避免外界的伤害，都会起到至关重要的作用。

>四、构建“三位一体”的交通安全教育体系

家庭是孩子成长的第一环境，是孩子习惯形成的摇篮，儿童主要生活在家庭中，家庭生活对孩子的影响是非常重要的。陶行知先生也曾经说过：教育的根本意义是生活之变化，生活无时不变，即生活无时不含有教育的意义。社会即是学校，生活即是教育。因此，幼儿交通安全教育需幼儿园、家庭、社区的有机结合，形成“三位一体”的教育模式。幼儿交通安全教育一般是以游戏为主要载体而进行的教育，涉及到许多方面。从教育内容上看，包括交通知识、交通法规、交通安全意识与自我保护能力等；从教育形式来看，需要各种资源的整合，不仅是从幼儿园内获得知识、行为与能力，还需要社会、家庭等方面的积极参与。因此，幼儿园开展交通安全教育必须形成以幼儿园为主、家庭为基础、社会为依托的教育格局，才能把幼儿交通安全教育真正落到实处。

>五、开展实践活动，认知得到内化

通过理论与实践相结合，邀请家长、交通警察与幼儿园老师、幼儿共同参与社会实践活动。首先，在幼儿园内布置模拟交通现场，由交警带领指导家长、在模拟现场中演练交通规则。如：从我们的出行该靠哪边走，到过马路怎么走，过红绿灯怎么过，看路上的交通标志代表什么等等，通过模拟现场演练，幼儿和家长对交通规则有了更深刻的理解。然后在交警的指挥下，再到实地现场进行正确的行走等，这正是幼儿及家长将交通规则由认知内化为文明素质的过程。另外在幼儿园环境创设中渗透交通安全教育，将交通安全各种指示标志、警告标志、禁令标志图张贴于幼儿园明显处，便于家长和幼儿一进幼儿园就能看见这些标志。这样日复一日，孩子和家长就将这些标志牢牢记在脑中，对安全出行起到了良好的警示作用，从而能避免许多交通安全事故的发生。

作为祖国的花朵，幼儿的健康成长关系着社会的未来。因此，要不断提高幼儿自我遵守交通规则的意识和能力，加强交通安全教育，使成人和孩子都能树立交通安全意识，掌握交通安全常识，在日常生活中自觉遵守交通规则。但是教育的效果不是永恒的，也要受当时的环境和其它因素的影响。因此，对幼儿在活动中自我保护的培养是一项长期、艰巨、复杂的任务，还需要幼儿园、家长、社会的共同努力，才能使这项任务完成得更好。

>参考文献：

[1]王宝坤.浅议如何对学生进行交通安全教育？[J].读写算，20\_.

[2]许美花.如何开展幼儿交通安全教育[J].现代教育科学99小学教师，20\_.

**共享交通发展论文范文 第五篇**

1我国目前交通运输行业的现状及存在的问题

首先，就交通运输来说，其存在着突出的矛盾。一方面，目前的交通运输需求正在不断的激增，而与此相对应的交通运输能力却依然处于一种发展缓慢的状态，这样一来，两者之间就产生了巨大的矛盾。而且随着我国市场经济的进一步深入推进，无论是在人流，还是在物流上，其移动频率和广度都在不断地增长，而其增长速度，实际上远远高于目前交通运输能力的提升速度。为此，如何将这两种速率有效、统一地结合起来，做到协调发展，无论是对于整个交通运输行基础交通设施建设，还是加强其实际管理水平来说，都有着一定的挑战。另外，如今的交通运输行业与环境资源之间也存在很大的矛盾，因为交通运输需要修建大量的基础xxx通设施，而这种交通设施会不可避免地占用大量的土地资源。这样一来，环境资源的相对有限又与交通运输设施需求相对无限之间产生了一定的矛盾，这需要相关方面对其给予足够的重视。另外，就交通运输的管理体制来说，其作为一种规范和指导交通运输的手段和条例，如果其体制存在着问题，就会在一定程度上纵使我们在上一节说到的那些问题的滋生和发展。事实上，就目前我国的交通运输管理体制来说，其主要是沿着一种“条”与“块”相结合的管理模式，即各种运输路径与相应的部门相挂钩，由这些部门进行管理。但这种管理模式也就不可避免地会出现许多问题，一方面，由于长期推行这种管理模式，各管理部门就会容易陷入分割和相互独立的局面，无法形成一个高效的服务体系，另外，中央和地方政府也不能形成一个很好的分工协作，政企不分的问题普遍存在。这样一来，加上没有有效的外部监督机制，交通与非交通管理两者严重分离。

2综合交通运输管理体制及其建立的必要性

上一节中，我们说到，目前的交通运输无论是在实体，还是在运输体制上都存在的问题，这也就意味着我们需要急切和及时地建立相应的综合交通运输管理体制。总的来说，我们可以从以下几个方面入手：首先是建立的原则。交通运输管理体制改革是一项极其复杂的系统工程，既要态度坚决，果断决策，又要反复论证，稳步实施；既要参照外国的先进管理模式，又要从中国的实际出发，坚持正确的原则。首先，遵循精简、统一、效能的原则，机构要精简，不能重叠设置机构，形成多头管理；二是人员要精简，解决人浮于事问题；三是部门要精简，解决重复管理，办事推诿等问题；四是手续要简化，证件要减少(如今驾驶员携带证件达20多种)，最终要实现一车一证，一人(驾驶员)一证。通过简化手续，提高办事效率。其次，遵循“统一规范、权责一致、依法治交、依法行政”的原则，对于规范交通经营行为和管理行为的法律，以及各种技术标准、管理准则和运行规定、业务规则等，应由国家统一制定，由交通管理行政机关负责实施和监督，以确保政令统一，实现权责一致，克服多头管理，政出多门的弊端。最后，坚持政企分开、政事分开的原则，转变政府职能，实行政企、政事分开是建立综合交通运输管理体制的前提条件。凡能由市场调节的事务，政府不再进行直接管理；凡是社会能自我管理，自我服务的，政府应放手让社会去办，不再大包大揽。政府的主要任务是研究政策，制定法规，组织协调，监督检查，提供服务。其次，是建立的几点建议。首先是在省级地方政府层面，结合地方实情。加快建立省级综合交通运输管理体制，为建立全国性综合交通运输体制提供经验和动力。由于我国经济发展中区域性集结的特征十分明显。形成了京津冀、环渤海、长三角、珠三角等经济社会发展集聚区。在这些地区，城市化、工业化程度更高，对发展要素的移动性需求总量大、增长快，但是支撑交通运输供给的资源又越来越紧缺，因此在这些地区加快建立综合交通运输体系的要求更为迫切。而且这些区域现有的交通运输发展水平比较高。各种交通运输方式都形成了较好的发展基础。再考虑到这些地区改革发展较快，市场经济体制比较成熟，因此可以率先在这些地区分省(市)建立综合交通运输管理体制，统一规划、建设、管理本省(市)内的公路、水运、地方铁路、民用机场和管道运输体系，全面提升区域xxx通运输的集约化水平。其次是在国家层面，以明确职能为基础。争取早日组建综合性的国家交通运输部。由于历史的原因，我国交通运输领域政企不分、政事不分的现象还比较突出。特别是铁路行业：而且行业的国家垄断性很强。因此可以分两步推进：第一步是加快推进交通运输行政管理改革，全面理顺目前体制下交通运输行政管理职能，尽快实现政企分离，为设立综合交通运输管理机构创造充分条件。第二步是正式组建综合性的国家交通运输部。在交通运输部内设立主管各种交通运输方式的执行局。

3结束语

综上所述，我们对目前交通运输行业的现状、存在的问题以及综合交通运输管理体制的内涵、具体构建策略有了一定的了解。我们从中应该深刻地认识到，面临着我国社会经济不断发展以及目前交通运输行业多表现出来的那种不乐观的状态，如何采用相关措施将这种状态进行有效缓和显得尤为重要。当然，作为可以有效解决这一问题的综合交通运输管理体制，其具体效用的发挥实际上有赖于我们依据实际的实际条件，进行科学、全面的调查和分析，并在此基础上完善相关体制，真正意义上将我国的综合交通运输管理水平提升至一个新的高度。

**共享交通发展论文范文 第六篇**

共享单车依托于人与人之间的信用，针对部分人对这种关系的破坏，我们不应退缩于一块称为“国民素质不高，我们玩不起”的龟壳里。切忌因噎废食，相反，我们更应该相信共享单车的可行，拒绝自我否定，拒绝认为国民素质太低的陈旧观点。

共享单车就像是一个刚诞生的生命，充满了人们美好的期待和祝愿，若仅仅因为人们对它的伤害便干脆抹杀新事物，岂不是更大的伤害?新生命的分娩不是一丝苦痛都不会产生的，阵痛让母亲痛苦，但不能扼杀新事物出生带来的欣喜、改变，乃至革新，真正让新生命成长的是遭遇伤害、痊愈，消灭伤害，而非母亲的自我否定和对新生事物的扼杀。

我们相信共享单车的可行，因为它客观上方便着人们的生活，促进着人们的进步，要看到的不该是有一帮人破坏规则，不守秩序;而应着眼于在这么几十上百万人中只有一小撮人破坏着整体形象。我们相信共享单车，也是因为国民素质是在稳步提升的，尤其是在新的一代人中，素质教育更是被提及又提及。知礼明让已成为了新一代中国人奉行的标准。我们有理由相信，同时也有资格去接受这样一种经济形式。

故步自封，不知实际变化的断言是武断、狭隘、缺乏价值的，正如同水源一般，诚然，方今中国确实有一些水面有污浊，便若是自我否定，自我放弃，自我封闭，放弃从新事物变化中汲取活的水源，结果是会且只可能是越来越坏的。现如今一部分人素质不够，不能以偏概全地认为所有人都不够格。一棒子抡死了所有人，那谁又知道断言人所期待的“现在”之后的哪一分哪一秒该是我们玩得起共享单车及其类似共享经济的时候呢?

人总是带着原始破坏性的，所有以才有了伏契克临终一句：“人们，我爱你们，可你要警惕”，让人们小心，但是我却认为应该“人们，你要警惕，可我爱你们”。局限于阴暗的树木必将枯廋将朽，只有把阴影甩在背后，面对阳光的人才能活得出真滋味。

我们需要政府及有关企业进一步深化改革，需要人与人之间的互信和监督，也需要个人坚守底线。相信共享是相信自我，拒绝固守是拒绝自我否定。

**共享交通发展论文范文 第七篇**

一、问题提出

近些年，在我国高速发展的社会环境下，公共交通建设在各线城市的发展规划中占据了极为重要的地位，一二线城市以地铁等轨道交通为主要发展方向，三四线城市则以快速公交等公路交通为主，发展极为迅速。而这类以公共交通为对象的政府投资项目，由于政府公共交通投资项目通常财政投入大、耗用资源多，并且与百姓生活息息相关，因此，如何对此进行评价，不仅是政府绩效审计实务工作的重点内容，也是绩效审计理论研究的热点之一。目前，学者们就政府公共交通投资项目绩效评价理论及方法的创建提出了诸多有价值的观点与结论，但尚未形成统一的认识，按照有关投资项目绩效审计评价体系指标的基本内容，可将此领域的研究分为三个主要方向：基于“投入－产出”理论上的“3E”或“5E”评价指标体系研究、基于“受托代理责任”理论的政府绩效责任审计评价体系研究以及借助以“因果关联”为理论解释的平衡计分卡及其应用原理构建评价指标体系的研究。但是这些评价方式在评价结果的客观性与实用性上均存在改进空间。

二、绩效审计“阶梯型”评价模式的内容框架

关于构建的公共交通投资项目的绩效审计评价的基本框架，是反映绩效评价内容的基本平台。因此，为确定具体的指标用以具体衡量，首先应当确定该绩效评价框架。“阶梯型”的绩效审计评价框架是基于不同生产要素在公共交通投资项目的不同阶段中发挥的作用，在完成价值的形成与转化中所体现出的“阶梯型”的发展过程。参阅图1。从图1可以看出，这一“阶梯型”的评价指标体系从横向和纵向两个角度进行系统的衡量。横坐标上，表示审计阶段，依据照审计客体的转换，按“准备阶段”、“建设阶段”“、营运阶段”划分工程项目的生命周期，进行阶段审计。纵坐标上，表示审计纬度，依据价值的形成过程，从“资源配置”“、职能行使”“、潜力发挥”“、贡献效益”四个方面进行绩效评价。四个维度之间存在内在逻辑关系参阅图2。的。货币资金、实物资产、人力资源是项目建设和管理过程中初始价值形态，随着项目建设和管理的不断进行，实现资源配置、资源管理、资源增值，并最终发挥其社会价值，实现项目的最终目标。由于不同的项目阶段，对应以不同的价值形成过程，并不是每一阶段都需要对这四个纬度进行衡量，因此我们仅在事前项目的准备阶段以“资源配置”和“职能行使”为审计纬度对项目进行审计评价，其审计客体为政府有关部门；在随后的建设阶段，就中标的建设单位，增加“潜力发挥”纬度，对施工的过程和竣工验收进行审计；最终在交付使用的绩效审计中，再添加以“贡献效益”纬度，以公交公司等管理事业单位为审计客体，对建成后的公交项目综合运行情况进行绩效审计。“阶梯型”评价模式以“货币、实物、人力”三大生产要素的价值的形成过程为导向，在不同的审计阶段对应以“资源配置”、“职能行使”“、潜力发挥”“、贡献效益”四个纬度进行绩效审计。阶梯的形态不仅体现体现了横向审计阶段与纵向审计纬度的有效结合，并且以上升的趋势来体现审计过程的层层递进，以是否满足公共需求、实现社会效益为最高目标的评价导向。

三、绩效审计“阶梯型”评价模式的指标体系

（一）资源配置对应的指标体系设计在考虑建设过程中的价值元素时，不能忽略的是这三项价值要素本身即具有价值，因此在最底层设立“资源配置”这一纬度，来对项目在资源运用的经济性方面进行绩效审计与评价。并且在项目的不同审计阶段，对于这三项生产要素的评价都是必须的，随着项目建设的推进，对生产要素评价的内容也会随之改变。具体参阅表1。（二）职能行使对应的指标体系设计由于在资源配置环节这三项生产要素处于相对静态，价值较低，只有将其投入到动态的投资项目建设过程中才会发挥作用形成更大的价值，因此对投入使用的基本要素在项目的有关建设流程中行使职能的效用，我们需要设立“职能行使”这一纬度来对建设过程中的效率性进行绩效审计评价。同样的，职能行使的过程是每一审计阶段都要经历，对应我们也需要做出不同的评价。具体参阅表2。（三）潜力发挥对应的指标体系设计随着项目的建成，在公共交通投资项目中体现为道路的修缮、交通工具的购置、站台设施的建成等方面，三大要素的价值进一步上升，由于尚未投入运营使用，故仍在建设阶段以“潜力发挥”这一纬度对其潜在的价值进行效率性的绩效审计与评价。由于对“潜力发挥”的评价仅在项目建设完成之后，因而只在建设阶段和营运阶段进行评价，具体参阅表3。（四）贡献效益对应的指标体系设计当公共交通项目投入运营，即为最终满足公共需求、实现社会效益时，“货币资金”、“实物资产”、“人力资源”实现了其最终的价值，由此我们以“贡献效益”对其进行综合的效果性绩效审计评价。具体参阅表4。

四、绩效审计“阶梯型”评价指标体系的权重设置

构建出初始评价指标后，据此我们设计出初始问卷，采用李克特（likert）四级量表（最高为4分表示完全同意，3分表示基本同意，2表示中性评价，1分表示不同意），共发放问卷481份，实际收回456份，回收率为，通过因子分析和结构方程等方法进行了探索性因子分析和验证性因子分析，总结出关键影响因素，从而确定对应的影响指标，并按层次分析法确定权重，具体如下：（一）确定关键影响因素的权重1、求权重在采用层次分析法进行权重的确定时，我们通过向有关专家和部门领导及负责人发放问卷进行打分，并综合面向群众的调查问卷，对关键影响因素和其影响指标进行了内部的两两比较，确定每一个关键影响因素对于其他关键影响因素的相对重要性并赋予一定的分值，最终构造有关判断矩阵进行特征值和组合权向量。以下我们以营运阶段贡献效益的三个关键影视因素进行举例：2、一致性检验为进行判断矩阵的一致性检验，计算一致性指标CI=（λmax-n）（/n-1），查表得到平均随机一致性指标RI。当随机一致性比率CR=CI/RI<时，认为层次分析排序的结果具有满意一致性，即权数分配是合理的，否则需要调整判断矩阵的元素取值，重新分配权系数的值。由上述表格数据可知：CI=（λmax-n）（/n-1）=＝;所以可以得出结论贡献效益的判断矩阵具有较好的一致性，所求得的权重系数是有效的。以同样的方法我们可以求得其它纬度的关键影响因素相对应的判断矩阵，具体参阅表7。（二）确定影响指标的权重同样的方法可以得到影响指标的判断矩阵。根据一级判断矩阵和二级判断矩阵即可以得出该公共交通项目绩效审计“阶梯型”评价指标体系与权重：其中三个审计阶段的权重分别为，，。不同审计阶段的审计纬度权重也存在差别：准备阶段“资源配置”、“职能行使”纬度权重为，；建设阶段三个纬度权重分别为，，48；营运阶段审计纬度权重为，，，。

五、基于“阶梯型”绩效评价模式的应用

（一）项目背景与数据选取由于本文是以BRT快速公交为例所构建的指标体系，因此在对该评价体系进行运用时，也将选取某城市BRT的的相关调研数据进行研究。该城市于20\_年建成BRT项目，共投资59690万元，主要用于BRT专用道的改造420\_万元、站台建设2500万元、智能化系统开发40000万元以及BRT车辆购买11000万元等。据相关数据显示，20\_年年客运总量达6000万人次作用，票务收入约有5000万，政府补贴5000万余元。目前该城市的BRT规模实施“一主一环五支”线路，预计到20\_年将发展至5条主线，10条支线。以上有关数据，主要包括来源于收回的456份有效问卷，其中问卷分别对乘客、BRT司机及工作人员、周边商户进行调查；另外数据还数据还来自有关部门专家的采访与评分。在对相关数据的处理上，我们采取模糊隶属度的方式，对调查问卷上涉及的问题对应的到指标，进行隶属度计算，下面以“贡献效益”纬度下“公众满意度”的影响指标为例具体说明：在我们对公众发放的调查问卷中，在有关问题中询问对票价的满意度时，共有215人参与了调查，其中111人选择“满意”，92人选择“基本满意”，12人选择“一般”，0人选择“不满意”。因此，模糊隶属度分别为v1=，v2=，v3=，v4=0。对其他问卷的数据整理同理可以相关隶属度，以下表8为有关公众满意度的统计结果。（二）指标计算根据上表x中“公众满意度”的影响指标权重，构建权重系数矩阵：A=（，，，，，）同时由上述指标的隶属度，构建公众满意度的模糊关系矩阵：接着，再利用模糊层次综合评价的计算模型B=AR，计算得到一级评价指标“公众满意度”的模糊评价向量：B=（，，，）同理，将有关数据整参阅表9。（三）模糊评价与结果分析根据表9的统计结果，可以得到各关键影响因素的模糊评价向量，同时，按照隶属度最大的原则可知，对每一个关键影响因素都可以进行相应的等级评价，具体参阅表10。由表10可知，在26个关键影响因素中，有15个等级被评定为“优”，另有11个等级为“良”；在9个审计纬度中，有5个纬度等级为“优”，4个纬度等级为“良”；在3个审计阶段中，在准备阶段和营运阶段等级为“优”，在建设阶段则为“良”，最后的总评为“优”。整个评价过程中没有相关的指标等级为“中”和“差”。据此，总体上我们可以初步判断该城市BRT项目的整体绩效情况是处于比较良好的状态的，最终审计结果的等级则可以被评定为“优”。采用评价体系评语等级V={优，良，中，差}四个等级，相应的评分值C=（100，80，60，40），根据公式W=B×C计算最终的综合评分，其中，B为最终审计阶段的模糊向量。若计算结果85＜W≤100，则最终绩效为“优”，如果70＜W≤85，最终绩效为“良”，如果60＜W≤70，最终绩效为“中”，如果W≤60，则绩效结果为“差”。由一下总评等级模糊向量计算该城市BRT项目的绩效得分为：W=B×C=×100＋×80＋×60＋×40=综合该绩效得分可以最终判定该城市BRT项目的绩效为“良”，并且是处于比较高的水平，尤其是在准备阶段和建设阶段内在货币资金和人力资源方面的关键影响因素都体现出较高的经济性与效率效果性，而在建设阶段中，由于在建设的工期、质量以及在资产使用等方面相较绩效不优，从而使得整体评分有所降低，但从总体上来看该项目的整体绩效仍然处于较高的水平。

六、总结

从以上政府绩效审计“阶梯型”评价模式在公共交通投资项目上运用可以看出，该评价模式可以综合项目发展的全过程进行评价，并且准确快捷地发现项目中绩效不足的领域，具有较好的可操作性。形式上，该评价模式具有独创性，以“阶梯型”逐步向上的形态体现项目建设的最终价值导向———“贡献效益”；内容上，该评价模式不仅局限于事后运营情况的审计，也不将事前准备与事中建设的绩效审计仅作为专项审计，而将公共交通投资项目作为一个完整的项目进行综合的绩效审计。此外，该模型指标体系的构建从长期发展的角度出发，以生产要素价值的形成过程连结各个纬度，并以体现生产“投入－产出”的价值来衡量绩效的目的。由于公共交通投资项目种类繁多，笔者也仅以BRT项目作为研究对象，因而在尝试给出具体的评价指标用于整体公共交通投资项目的绩效审计评价时，会存在实用性和操作性的局限，但仍希望可以作为实务操作中绩效审计相关工作的一个参考与借鉴。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！