

南昌公交人

——南昌市公交行业管理

王国龙等 编著



经济管理出版社

南昌公交人

——南昌市公交行业管理

王国龙等 编著

经济管理出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

南昌公交人: 南昌市公交行业管理 / 王国龙等编著. —北京: 经济管理出版社, 2005

ISBN 7 - 80207 - 233 - 6

I. 南... II. 王... III. ①公共汽车 - 城市运输 - 交通运输管理 - 南昌市②公共汽车 - 城市运输 - 经济体制改革 - 南昌市 IV. F572.885.61

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 014357 号

出版发行: 经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 北京晨旭印刷厂

经销: 新华书店

责任编辑: 刘璐

技术编辑: 蒋方

责任校对: 剑兰

787mm×1092mm/16

21.5 印张 353 千字

2005 年 3 月第 1 版

2005 年 3 月第 1 次印刷

印数: 1—8000 册

定价: 36.00 元

书号: ISBN 7 - 80207 - 233 - 6/F · 222

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部
负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974

邮编: 100836

作 者 的 话

2004年2月18日，时任南昌市公用事业局局长、南昌市政公用投资控股集团有限责任公司董事长、党委书记的胡国光同志，神采飞扬地向我介绍了南昌公交总公司的发展变化，一下子引起了我的兴趣。1999年3月，我曾写过一本报告文学——《东亚之光》，系统地记述了东亚药业公司发展的轨迹。但是，随着时代的发展，特别是随着经济全球化的深入，企业在激烈的竞争中所处的环境发生了深刻的变化，企业面临着新的挑战 and 机遇，如何认识企业，如何经营企业，如何做强做大企业等，这些问题都在“逼迫”我进行新的学习、新的探索。

1974年底，我参军到了厦门市，部队就在厦门火车站边上，那时上街办事就乘公共汽车，屈指数来，正好已有30年的乘公交历史。如今，我虽然有了工作用车，但还是找点时间、找点空间，去公交车上坐坐。在与南昌公交人接触和交往中，我感到南昌公交人朴实中蕴含着民族之魂，平凡中显示着伟大精神。每每置身于公交人那种团结互助、充满友爱的氛围中，我就感受到中华民族的传统美德是那么温馨、那么有人情味。公交人的顺从和善良，憨厚和诚实，是一般人难以想像的，往往一句体贴的话语，就有可能令他们潸然泪下，使人会觉得说重一句话都是对他们的伤害，都是对他们的不公。近几年来，省委书记孟建柱，省长黄智权，省委副书记、常务副省长吴新雄，省委常委、南昌市委书记余欣荣，南昌市委书记李豆罗都来看望过公交人，当领导称赞他们“舍小家，顾大家”时，当场就有几个人鼻子发酸，两眼潮湿，激动啊，那是对他们披星戴月、辛勤劳作的理解。有一位晕车的乘客登上2路电车时，对公交司机提了一个“特别”要求：“司机同志，我不敢坐车，因为我不管坐什么车都会呕吐。但今天为了赶时间，我又不得不坐公交车，请您帮我一个忙，让我坐您的车不发晕。”司机点了点头，把车开得非常平稳。结果，这位乘客真的没呕吐，致信公交总公司表达对司机的感谢之情。公交人就是这样细致入微。这些细微之处，正是品质高尚的最好体现。如此等等，我油然而生一个念

头，写一本《南昌公交人》的书。

于是，我调来南昌公交百余万字的资料，还有那《春风润物细无声》、《放飞理想》两本书，我一页一页地读，一本一本本地读。尽管我以平和的心境来阅读它，但这一读，竟欲罢不能，发现每一篇都是那样绵厚悠长，搅得人心潮澎湃、思维翻腾，不能不再读下篇。读着读着，情不自禁地进入一种境界——资料中那睿智的理性，旷达不羁的豪情，令人捧腹的幽默，化浓为淡的随笔，令人陶然；我从中领略到了大山的雄浑，松涛的旋律，山泉的甘醇，生命的绿韵……我难以理会这些公交人竟然能对他们的企业关爱如斯，在日夜为企业的发展而操劳之余，会诉诸文字，写出如此沉潜的意蕴，读罢如鼓声阵阵。

夜深人静之时，掩卷细细忖度，透过这些文章，我更本质地接受公交人创业的历史。创业艰难百战多，每篇文章都是企业战胜困难向前发展的“指示灯”，只要真正把它读懂，就会得到很多的启迪：

——生命的路是不断向前、向上延伸的。公交人从来不会把自己停留在任何一个句号上，而是带着一个又一个的问号，行进在永无止境的探索中，任何成就都是整个过程里的一个段落的小结，同时又是一个崭新的开始，由此形成一串长长的创造之链。惟其如此，生命创造才能绵延不绝、逐日更新。

——岁月能使沧海变为桑田，但有一种延续文明的精神在公交人中间没有失落，那便是博大忠诚的爱心、英勇无畏的气概、无私奉献的精神、坚忍不拔的毅力，这种精神将超越时空，成为企业乃至整个社会发展和进步永恒的“发动机”。

——希望，是人生的乳母，是催人奋进的动力，是有志者毕生的执著追求，是促进我们开拓未来的灵魂。当今世界有着纷繁复杂的人生景观：有高尚的，卑劣的；有幸福的，痛苦的；有抗争的，沉沦的；有积极处世的，也有超然旷达的。公交人的脸上透露出来的喜悦总是给人以胜利的希望，因而公交人总是精神抖擞地追求着高尚的人生。

——理论上的清醒是最高的清醒。凡能将理性思维与实际结合者，必定能成大业。公交的领头人王立习惯于用理论与市场对弈。他用理性思考着一个个问题，那些问题似一枚枚滚烫的棋子在垂问市场：为什么？为什么？寻问即是答案。胸中已是奇思绝想迭出，如一屈欲出笼之馍，散发出诱人的香味。本是索然的生产经营被品咂出了个中真味，竟使企业栩栩如生起来；本是深埋于重慢之中，却被他信手拈来，如探囊取物一般。正是因为有了厚实的理论功底，才使王立驾驭企业游刃有余，挥洒自如。有人比喻说，他是一渔翁，将企业钓

出水面；他是一画匠，一笔一笔地勾勒着企业的辉煌。

读书使人明智，使人善辩，使人深刻，而又何尝不使人快乐呢。“喜欢读书，就等于把生命中寂寞的时间变成巨大享乐的辰光。”拜读公交人的文章，获得的时间不仅是享乐，而且是情操的陶冶，信念的执著，人生的真谛。这本书正是力图记录了南昌公交人的知识和智慧，因而可以给人们寻找公交发展方案带来诸多方便和价值。

公交人就是那样卓尔不群，自有一番天地。让人会从中发现：知识经济提前在公交出现。正是因为公交提前进入知识经济时代，才使公交减少了浮躁和困惑，迈入了理性发展之路：

——打造品牌，提升品质，树立形象。11年前，如果和南昌以外的人说南昌公交，多数人肯定一脸茫然，那不过是每一座城市都有的公共交通总公司而已。但如今，如果你对南昌公交还是如此淡漠，那只能感叹自己孤陋寡闻了。因为南昌公交总公司已是南昌的品牌，他们确立的以营运生产为轴心，积极发展相关产业；适应时代要求深化企业改革，全面加强各项基础管理；不断推进企业精神文明建设，提升企业形象等，构成了具有南昌特色的公交发展思路，使企业获得了长足的发展。到2004年底，全公司实现营运收入达3.1297亿元，比上年同期增长22.82%，实现了突破3个亿的奋斗目标；克服了燃料价格上涨等不利因素，实现利润1856.53万元，比上年同期增长38.52%；用于购置新车的资金达5706余万元，购置公交车318辆，现全公司共有车辆1798辆（含出租车），较上年增长14.23%，车厢服务合格率95.5%，适度合格率96%，车厢整洁合格率96.9%。

——三次飞跃，气势磅礴，震古烁今。从1993~1998年，企业生产经营摆脱了计划经济的羁绊，开始按市场运作要求走上良性发展的轨道，使企业明确发展战略，实力得到提高，这是在市场经济条件下实现的第一次飞跃；从1999~2003年，总公司抓住机遇，以竞争中合作的方式，购买下了城区所有的中巴，在这“进”与“退”的转换中，全面更新公交车辆，从而在实质上把握了公交客运市场中的主动权，拓展了企业市场发展空间，使企业进入了快速发展时期，实现了四年翻两番，这是企业跨入新世纪实现的第二次飞跃；2004年开始，企业吹响了实施第三次飞跃的进军号，在未来5年中，以加快场站建设和扩张公交主业为根本，积极拓展和开发相关产业，使企业综合实力再次翻番。由此，我看到了公交波澜壮阔的画卷，我不仅要记录公交人可歌可泣的事迹，而且必须通过南昌公交总公司的现实来解剖企业发展的深刻内涵，

给艰苦跋涉中的经理人提供一种助益，帮助他们踏上胜出现实的卓越之旅。

——把政府的积极支持转化为现实生产力。我们知道，为建立完善的公共交通系统，国际上许多城市政府都在政策层面对发展公共交通予以鼓励和支持。如对相关企业实行免税或补贴等优惠政策，降低公交企业运作成本，帮助企业以低廉的价格和完善的服务吸引乘客。如香港特区将部分地铁沿线的房地产开发权，“捆绑”式地交由地铁运营公司运营，并通过有效的监管制度使企业获得的收益能转移到乘客身上。国内许多大中城市的公交企业大都处于亏损状态，都希望找到解困方案。南昌公交的发展，同样是因为历届市委、市政府高度重视和全力支持的结果。比如，针对公交企业承担的因公益性负担过重而影响企业发展的税费挂账问题，2002年，市政府以文件形式确定了南昌公交总公司“上缴税收”（营业税、城建税、房产税、土地税、车船税、企业所得税）财政地方留成部分全额实行先征后补的政策，在3年内对企业每年需缴的2000多万元的税收实行先征后补，1996年起做挂账的税收也依此政策一并处理。这无疑为南昌公交总公司改制和今后的发展创造了更好的环境。但公交人的努力同样是南昌公交发展的内在动力。

——“创造顾客”就能永葆企业强盛。对“什么是企业”这个问题，一般人可能会这样回答：“企业是一个创造利润的组织。”然而，考察南昌公交总公司后，我们会得出一个新的结论：企业的目的在于“创造顾客”。是顾客决定了企业是什么。因为只有顾客，通过对其商品或服务的购买，才使经济资源转化为财富，物品转化为商品。任何企业都仅有两项基本职能：营销和创新。营销和创新产生出经济成果，其余的一切都是“成本”。营销是企业独一无二的职能，任何一个通过经营商品和提供服务来体现自己职能的组织都是企业。企业的第二个职能是创新，即提供更好更多的产品和服务。南昌公交总公司围绕两项基本职能，确立了企业经营的八大目标，即公司的改革、管理质量、员工素质、产品、服务质量、长期投资价值、财务管理、社会责任感，从而使乘车方便性和乘客满意度不断攀升，客运量呈上升趋势。

——“致天下之治者在人才，成天下之才者在教化。”任何一个企业的成功，说到底还是领导班子聚合人才的成功。在与公交总公司领导班子的交往中，我从他们那儿学到很多东西，有三点对我影响很深：第一，班子的每个成员都善于利用各种各样的机会学习。第二，班子的每个成员不仅都有非常强烈的激情，而且他们总是共同努力，用这种热情来改变现有的事物。第三，有一个核心人物在起核心作用，这个人就是总经理王立，他善于用自己灼热的火焰来感

染各方面的人才。你可以从他那里学会怎么跟别人接触，也可以学会如何使周围的人激动起来，投入热情。我认为，王立是一个非常了不起的人，他有智慧、有激情和热情，同时也有非常强的决断力。要想成功必须要有智慧，个人必须付出很大的努力，这都是必然的。但对事业必须有激情。王立对促进企业变化有一种非常强烈的渴望，他把企业管理看成是一个个的程序，并希望所管理的这些程序能够更有效、更快捷。从王立个人的性格来说，他无论是做事，还是拍板决断，很果敢、很快捷。他也自信并愿意不断承担各种风险，我想正是他的一些所独特的地方使他能胜任今天的位置。干脆利索、快人快语，“性格决定命运”这句话，在王立身上得到充分体现。

历史在发展，社会在进步。南昌已经成为一个具有现代气息的特大都市。城市居民的生活水平在不断地提高，出行方式和消费观念也在悄悄地改变，公交客运在整个城市客运市场中所占的地位和肩负的使命已经与过去大不相同了。随着南昌城市建设的不断发展，道路交通条件的不断改善，大都市化的城市格局不断显现，南昌的城市公共交通建设也有一日一变、一日一新之感，昨天的数据，今天就发生了新的变化。但是，有一点是市民共识的：当公交车的车轮已经滚遍南昌的大街小巷、人们忙不迭地为南昌的巨大变化而感叹之时，大家都觉得：“路是人走出来的，南昌是公交的车轮转出来的”。

回顾历史，看看以前我们怎样乘车出行；体验现在，感受南昌公交所发生的质的变化。公交55年一茬接一茬，都有奋斗的历史，7000余名职工上演出一幕一幕的活剧，可以写成浩瀚的历史长卷，单靠一本30万字左右的书是写不尽的，但如果您读了我们这本专集，能够体会到这个变化，尤其是能够用南昌公交人的精神，去打造我们的企业，打造我们的城市，那就是我最大的欣慰。

王国龙

2005年1月8日

读者的话

改革开放以来，南昌公交快速健康发展，成为南昌具有活力的企业之一。

公交人在改革开放和现代化实践中创造的公交经验、形成的公交精神、凸现的公交现象，引起了市领导的高度和全国同行业的广泛关注。及时总结公交经验，提炼公交精神，阐释公交现象，用理论解读公交，用新闻解读公交，用文学解读公交，用艺术解读公交，不断总结新的经验，形成新的认识，实现新的跨越。《南昌公交人》就是在这样的背景下应运而生的，是文学解读公交的作品。

《南昌公交人》在写作上体现的是纪实性。但力求用宽广的视角和敏锐目光，用文学的语言和形式，把公交经验、公交精神、公交现象展现在世人面前。书中一件件栩栩如生的故事、一个个有血有肉的人物，很有新鲜感和吸引力。通过一个个典型的公交人的创业故事和人生命运，演绎公交经济发展，折射公交文化之光。《南昌公交人》是第一部大场面、全景式总结公交经验，记录公交故事，讴歌公交精神的激情报告，展示公交现象的精品力作。

——魏早林

我是第一个读到《南昌公交人》的人，准确地说，我是第一个读到《南昌公交人》书稿的人，因为作者首先让我阅读，是要求我找出书中的错别字和病句。但我读完之后，感慨良多。

南昌公交的55年是不断前进的55年，1993年以来的11年则是与时俱进开拓创新的11年。11年来，南昌公交总公司不仅仅是在创造着一个产品、一个企业，而且是在创造着一个品牌、一个机制、一种文化和精神。南昌公交总公司在创造着巨大物质财富的同时，也为全市的精神文明建设做出了巨大贡献。我们可以这样说，南昌公交总公司是一面旗帜，她代表了国有企业的发展方向，表达了在市场经济中不断做强做大的愿望；南昌公交总公司是一种标志，为我们开拓视野、创新思路、提高境界、与时俱进提供了坐标；南昌公交

总公司是一面镜子，为我们寻找差距、挑战自我、追赶先进提供了动力。

我想，作者写《南昌公交人》，目的在于唤起全市各个方面认识公交人，学习公交人，支持公交人。认识公交人无私奉献、不断前进的品质，学习南昌公交总公司的创新正气、创新的能力和创新的机制、创新物化的速度，支持南昌公交总公司更快更好地发展。我们希望，我们也相信南昌公交总公司会与时俱进，更快地发展，以此带动全市的国际化，因为南昌公交总公司已成为南昌吸引外资、扩大名声的窗口；带动全市的国有企业的发展，因为南昌公交总公司已具备了非凡的创新能力；带动全市的税源经济建设，带动全市的劳动就业，带动全市的城市建设和城市管理，因为南昌公交总公司已经成为南昌经济和社会发展的重要支持力量。

——王 皓

目 录

作者的话	1
读者的话	1
第一章 我们初识公交	1
第一节 世界城市公共交通	1
第二节 我国城市公共交通	10
第三节 南昌城市公共交通	20
第二章 依靠科学决策取胜	31
第一节 前瞻力——决策成功的源泉	31
第二节 执行力——将决策转化为现实	36
第三节 领导力——科学决策的集中展现	42
第四节 科学决策一般规律探索	46
第三章 改革增强动力和活力	53
第一节 改革,惟有改革才有出路	53
第二节 分配制度改革	56
第三节 用人制度改革	63
第四节 用工制度改革	74
第五节 改革没有止境	80

第四章 企业市场化运行方式	85
第一节 对市场运行要有清晰的思路	85
第二节 善于运用理论武器透彻地认识市场	88
第三节 适应经济发展需要 高人一筹开拓市场	94
第四节 构建新型竞合关系 创造扩张市场新模式	97
第五节 市场营销表层是卖实质是买	100
第六节 市场竞争中遵循科学发展观	105
第七节 企业市场化运研一般规律探索	108
第五章 与城市共同发展	111
第一节 阶梯论坛的对话	111
第二节 公交反映城市形象	117
第三节 扮靓城市新亮点	125
第四节 别开生面的“公交与发展”恳谈会	133
第六章 将管理深化到每一个细节	143
第一节 制度的精细化设计	143
第二节 财务的精细化管理	150
第三节 安全生产的精细化管理	156
第七章 科技的能量	165
第一节 科技创新之路越走越实	165
第二节 公交是高科技企业	171
第三节 群众性的技术创新活动如火如荼	173
第四节 培育技术工人群体	181
第五节 提升公众科技素养的基本方法	188

第八章 公交特色文化·····	191
第一节 文化计划在行动·····	191
第二节 企业文化贵在有个性有特色·····	197
第三节 公交文化的美学价值·····	201
第四节 公交人的“换脑制胜”·····	202
第五节 企业文化建设三年规划·····	205
第六节 企业文化建设的基本规律·····	214
第九章 聚集在“发展公交”旗帜下·····	218
第一节 人才建设是企业发展的项战略任务·····	218
第二节 管理层必须是创造层·····	220
第三节 给知识、给方法、给视野、给舞台·····	224
第四节 把员工锻造成人才·····	227
第五节 建立充满活力的人才机制·····	241
第十章 “经营”思想激发热情·····	243
第一节 企业思想政治工作的基本任务·····	243
第二节 企业思想政治工作的基本经验·····	248
第三节 通过创新实现思想政治工作与时俱进·····	255
第四节 用激励手段将员工的激情燃烧起来·····	258
第五节 调动员工积极性和创造性的基本方法·····	264
第六节 公交思想政治工作的普遍意义·····	268
第七节 增强企业思想工作效应的基本规律·····	271
第十一章 加快发展的力量之源·····	275
第一节 关键是党委“一班人”的思想政治建设·····	275
第二节 公交党建的三条基本经验·····	280
第三节 一个支部一座堡垒·····	282

第四节	一个党员一面旗帜·····	287
第五节	个个都听党的话·····	292
第六节	探索企业党建工作的基本规律·····	298
第十二章	时代需要什么样的企业家·····	303
第一节	必须致力于取得社会的公认·····	304
第二节	要有很强的心理承受能力·····	306
第三节	始终追求创业的成功·····	308
第四节	应当具有战略思维能力·····	310
第五节	必须具有面向全球配置资源的能力·····	312
第六节	以德服人更重要·····	314
第七节	企业家队伍建设亟待加强·····	317
第八节	探索企业家活动成功的规律·····	322
后 记	·····	329

第一章 我们初识公交

什么叫公交？一言以蔽之，公交就是公共交通，是为人们出行提供方便的服务工具。

第一节 世界城市公共交通

就全球城市公共交通来说，是伴随着城市发展而来的。有城市就必须有城市交通。没有交通，城市是不可想像的。20 世纪 20 年代，汽车开始涌入纽约街道，纽约市的交通变得拥挤不堪。汽车数量的增加进一步恶化交通状况。交通拥挤使居民和企业都蒙受了巨大损失。据保守估计，自 20 世纪初以来，纽约每年因交通堵塞至少造成损失 1.5 亿美元。

论城市公交的历史，要算伦敦最早。当 16 世纪末四轮马车引进英格兰时，因其昂贵的价格和保养费，车主生出了以车养车的想法，即将马车出租生财。据文献记载，1588 年首辆四轮马车承揽了出租业务。1620 年，伦敦出现了第一家四轮马车出租车队，一位退役上尉购置了 4 辆马车，雇用专门的车夫身着特别制服，行驶于街道上招揽生意。到了 1654 年，英国议会通过了管理出租车数量和经营的法令，200 名伦敦出租马车主人得到了营业许可证。然而，到 19 世纪 40 年代，市民对出租马车夫怨声载道，因为他们不熟悉伦敦街道并且常常粗暴无礼，于是 1859 年市政府开始对出租马车夫进行专业知识培训及礼貌教育。

要论电车作为城市交通工具的历史，则要算德国。1879 年，德国西门子公司创始人维尔纳·冯·西门子在柏林工业博览会上，展示了世界上第一辆有轨电车。当时，该车可以搭乘 18 人，运行速度为 13 公里/小时，车辆牵引功率为 2.2 千瓦。1888 年，美国弗吉尼亚州里兹门德市把市内的有轨马车线路改建成电气化的有轨电车线路，而成为世界上第一个投入商业运营的有轨电车交通系统。20 世纪初期，有轨电车在世界的很多城市里得到迅速发展，并使

城市的形态发生了深刻的改变，轨道沿线的土地开发迅速，成为城市的繁华地带，有轨电车是当时城市最重要的交通工具。

汽车作为城市交通，同样要算德国最早。因为德国有个汽车之父卡尔·本茨（1844~1929年）。1886年1月19日，他发明的由燃气发动机为动力装置的三轮脚踏车获“德意志帝国”专利，专利号37435，成为世界上第一部汽车。人们便将1886年称为汽车元年。比起蒸汽机、火车和轮船来，汽车对于生产方式和社会结构产生的影响和变革更为巨大。

一、交通工具革命孕育了公交

汽车的问世，立即爆发了一场公共交通工具的革命。人们感受到，汽车具有快捷、方便、及时、安全、舒适等众多特点。说快捷，是因为汽车的行驶速度要比马车快几倍，靠站即停，上车即行，随着车轮的旋转，眨眼间就到了目的地，大大节约了行程时间。由于公共汽车的快捷，谁也没有料到，由此引发了西方人办事节奏的加快。到了现代文明的今天，公共交通越发被列为优先发展的位置，发达国家已经形成包括地铁、轻轨、公共汽车和出租车为一体的公共交通体系。

美国最大的城市纽约，有地铁线路28条，总长1140多公里，公共汽车线路244条，总长3000多公里。纽约还有连结周围地区的通勤火车，为居住在纽约周边地区的人上下班提供经济快捷的交通服务。据统计，纽约公交系统每年运送的乘客达24亿人次，是北美地区最大的公交系统。目前，在曼哈顿中央商业区工作的人中有80%的人选择公共交通作为主要出行手段。旧金山市政府也早在1973年就提出了公共交通优先的政策（Hans First Policy），目前进入旧金山市中心上班的人中，有20%是利用公共交通，这在美国同等规模城市已是最高水准。

英国是欧洲使用汽车最多的国家。以伦敦市为例，目前，伦敦已建成包括地铁、轻轨、公共汽车和出租车为一体，方便快捷的交通网络。伦敦交通有70%依靠地铁，每小时发出的列车达90班次。与此同时，地面公共交通也在不断发展，地铁、火车和地面公共汽车立体交通网遍布伦敦市各个角落。

而在我们的东邻日本，本来就地域狭窄，而拥有的汽车数量同人口密度和国土面积比较起来恐怕是世界上最多的。拥有约1200万人口的东京市，市民出行以公共交通为主。目前，在东京的23个区中，公共交通承担着70%的出行任务。日本的公共交通十分发达，电车（也就是短途的火车）、地铁线路密

布，并且十分准时，日本人虽然拥有汽车很多，上班族却大多乘坐电车、地铁上班，马路并不显得拥堵。日本人在交通问题上是很循规蹈矩的，凡是汽车到路口不论有没有红绿灯，不论有没有行人，都要停下来，确认没有行人过马路后才继续前行，这不仅是白天，就是在深更半夜也是如此。

新加坡约有 80 万辆汽车，其中约 50 万辆为小汽车。为此，新加坡也断然采取了抑制私人交通、积极发展公共交通的举措。目前，新加坡全国公路干线长度已超过 3000 公里，其中以泛岛高速、中央高速和淡滨尼高速为主的 9 条高速公路总长已达 140 多公里，构筑起一个蜘蛛网般的高度发达的立体陆路交通网络，有效地鼓励人们舍弃私人交通工具，享用便利而舒适的公共交通工具。

在德国，几乎每两个人中就拥有一辆汽车。2003 年 7 月，德国实行了“联邦交通路线计划”，把促进所有交通方式的和谐结合作为目标。政府鼓励使用公共交通，在稍微大些的城市里，有轨电车、轻轨与地铁、公交车等纵横交错，相互之间衔接方便。到 2015 年，政府要投入 1500 亿欧元用于修路，其中，用于轨道建造的资金高于用于普通路面修造的资金。

不过，随着车辆的增多，许多国家都纷纷制定相关法律，保护公交发展，促进城市环保。据法国《公共交通》杂志 2001 年 5 月报道，长期以来，法国政府始终坚持优先发展城市公共交通的政策，在 1995~2001 年期间，法国政府通过重要的立法工作，又相继颁布了一些与城市公交相关的法律，充分体现了政府在优先发展城市公共交通方面的政策导向作用。1996 年由法国环保部发布的《空气清洁法》中明确要求各城市必须进行城市交通规划，这对实行公共交通优先起到了激励作用，该法要求城市有关部门必须认真考虑和研究开发建设公共交通专用道和有轨电车专用道，几年来各城市都根据交通规划的要求，先后建成了许多条公共电汽车、有轨电车专用道，并大部分已投入使用或近期投入使用，收到了很好的效果。

据法国《公共交通》杂志 2000 年 10 月报道：一种以燃料电池为动力，不产生任何有害物质并具有良好动力性能的公共汽车，在经过 10 年的试运行之后，将投入正式运营。

1997 年，德国奔驰汽车公司在斯图加特举办的车展上曾推出了一种被命名为 Nebus 的燃料电池公共汽车，这种公共汽车是在奔驰 0405 型公交车的基础上研制成功的，氢气压力瓶放在车辆的顶部。该种汽车在德国的许多城市都进行了试运行，并对其技术性能进行了论证。根据奔驰公司设在法国的分公司