

戏说巴士行业“标准”

Rivew Of Bus Industry Standards

欧洲客车标准浓缩为单一指令，中国演绎生出各种“行业标准”，有趣的是刚在大中城市兴起的BRT系统也要出台“车辆行业标准？本来就是舶来品的BRT系统，中国的“标准”起草人却杜撰一个新术语——BRTBus，外国人以为中国又发明了一种新车型……



按照《世界贸易组织贸易技术壁垒协议》(WTO/TBT)的定义：标准是由公认机构批准的，非强制性的，为了通用或反复使用的目的，为产品或相关加工和生产方法提供规则、指南或特性的文件。标准也可以包括或专门规定用于产品、加工或生产方法术语、符号、包装标志或标签要求。

《中华人民共和国标准化法》将标准划分为国家标准、行业标准、地方标准和企业标准四级，其行业标准就带有浓厚的政府管理色彩，是中国标准体系所特有的。以巴士与客车行业标准为例，有交通部的道路客运车辆标准和建设部的城市公共汽车标准，以及各个地方制定的推荐车型标准。

有趣的是刚开始在大中城市兴起的巴士快速交通系统(BRT)也要出台“车辆行业标准。本来就是舶来品的巴士快速交通系统，中国的标准起草人却为它杜撰了一个新术语——BRT Bus，外国人还以为中国又发明了一种新车型。

中国颁布越来越多的巴士与客车行业标准，并产生一系列的矛盾，如技术内容重复交叉、分类标准差异等。理论上讲，这些标准都是由行业主管机关组织制订的，不知何故缺乏专业性。许多发达国家的协会标准因为专业的缘故而具有很高的权威性，如德国公共交通协会制定的《城市低地板巴士(SL III)推荐框架》

(VDV230)，不仅在本国市场和国际贸易中发挥着重要的作用，并成为欧盟及世界各国参考采用的标准。

拟颁布的建设部标准《快速公交(BRT)车辆型谱及通用技术要求》(Spectrum and general technical requirements of BRT bus)，其征求意见稿错误百出，连最基本的术语也出现错误。巴士快速交通车辆的英文术语采用BRT bus，查遍各种英文词典和公共交通专业学术著作，均未发现任何人在使用这个术语，难道是中国标准的起草人又发明了一种新形式的公共汽车？

事实上，巴士快速交通(BRT)是中国大城市刚开始从国外引进的一种新型公共交通方式，采用大容量的公共汽车在专用通道行驶，并按照轨道交通的方式运营，提供类似轻轨交通的服务水平。巴士快速交通系统起源于南美发展中国家的城市，并成为全球公共交通业的共同发展趋势。显然，不是中国标准的起草人发明了“快速公交车辆”，而是他们根据中文术语杜撰出来一个英文术语。这个幼稚的错误显示出编制者缺乏应有的国际视野，对国际社会有关巴士快速交通的研究无知，当然他们还可能以“中国特色”为由来坚持。

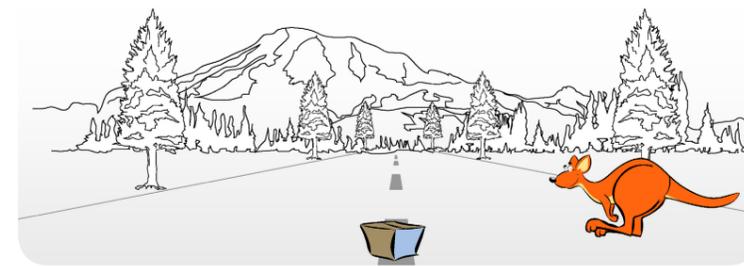
按照这项标准的意图推测，快速公交车辆的正确术语应当是Bus Rapid Transit Vehicle (BRT Vehicle)。不论国家标准或行业标准，在标题中

不使用缩语是基本的原则，无论中文的“快速公交”或英文的“BRT”都应采用全写的术语，这种形式错误从另一个侧面暴露出标准起草者缺乏应有的职业常识，许多从事企业标准工作的人都知道这些知识。

假设这是一个技术标准，其核心关键词就是车辆型谱(Spectrum)和通用技术要求(general technical requirements)，仔细阅读征求意见稿，发现它只是在试图界定快速公交车辆类型(Categories)，而不是系列(Spectrum)。一方面它想把“快速公交车辆”有别于传统公共汽车，另一方面又沿袭传统的公共汽车型谱分类方法，这种悖论导致其逻辑混乱。如标准征求意见稿按车长划分快速公交车辆类型，将10~12米的单车划为大型。

也就是说，标准起草者把10米级的公共汽车也划入“大型快速公交车辆”的范围。稍有专业知识的人都知道，巴士快速交通车辆的基本特征是大容量，10米级公共汽车列入“快速公交车辆”已经很勉强又勉强，而要把它列入“大型快速公交车”的范畴，就是笑话了。

理论上讲，巴士快速交通车辆是一种载客量大的公共汽车，其分类标准可将12米级单体巴士作为初级型，把18米级铰接式巴士作为基本型，24米级双铰接巴士作为超大型，这样分类才比较符合逻辑。



标准的起草者试图提出对快速公交车辆的通用技术要求，却忽视巴士快速交通系统与传统公共汽车服务的技术特征区别，如车辆导航技术。如果说初级的巴士快速交通与传统公共汽车没有什么本质区别(分别在城市混合交通道路和公交专用路上行驶)，而先进的巴士快速交通车辆则是在专用通道的虚拟轨道上运行。显然，这个标准起草者完全忽视先进巴士快速交通车辆的客观存在，可能误导中国巴士快速交通系统的健康发展。

BRT作为一种新型大容量快速交通方式(Mass Rapid Transit)，在中国城市才开始起步发展，各地的运营实践，不论从车辆制造商或运营商的角度来看，远没有积累出足够的实践经验，且达到可以支持制定国家标准的水平，同时又无视全球公共交通行业的发展趋势，制定这样的“标准”值得制造商或运营商参考嘛？

从巴西库里蒂巴创造性发展起来的双铰接巴士，到荷兰艾因霍芬先进的斐利亚自动驾驶巴士，各种巴士快速交通车辆都不是在任何“国家标准”的指引下发展起来的。因此，建议国家建设部严肃和认真地考虑是否有必要颁布这个“标准”，这绝不是戏说。

Bus Rapid Transit的中文译名尚无统一术语。大陆地区主要有三种译名：巴士快速交通、公共汽车快速交通和快速公交；台湾地区使用巴士捷运，此外，还有公共汽车捷运等等。公共交通学者王健在《关于巴士快速交通的定义》中，依照国家标准《术语工作原则与方法》的概念协调原则，为避免中文BRT概念和术语含义不明确而造成交流的困难，建议学者们共同采用巴士快速交通系统来定义BRT

