

桥梁事故暴露美国公路系统“软肋” PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E6_A1_A5_E6_A2_81_E4_BA_8B_E6_c57_613112.htm 据报道，美国明尼苏达州一座跨越密西西比河的公路桥于8月1日傍晚发生坍塌后，引发了美国国内对公路桥梁安全现状的普遍担忧。如何消除美国公路交通安全隐患成为美国朝野头痛的问题。公路缺陷积重难返分析家认为，美国明尼苏达州发生的大桥垮塌事件说明，美国公路系统隐患很多，而它不清楚从哪儿筹措资金来维修。就在美国的交通拥挤不断加增，已修建了数十年的道路和桥梁的状况不断恶化的时候，美国联邦政府和州政府未能及时筹措资金，对现有的公路基础设施进行维修和改造，并且增加它们的通过能力。随着由汽油税收支持的“联邦公路信托基金”将在2009年出现枯竭，美国公路维护资金的短缺现象将更加严重。目前的问题是，已经运行了50年的美国国家公路系统，难以承担不断增加的交通量。根据“美国公路和运输官员协会”提供的数据，在1955年，这个系统承载了6,500万辆小汽车和卡车。现在，这个系统承载车辆数目增加了近3倍，达到2.46亿辆。根据美国联邦政府的数据，美国大约600,000座重要桥梁的近四分之一，负担的交通量，超过了它们设计能力。美国全国长度超过20英尺的桥梁，有24.5百分点存在“结构上的缺陷”或“功能过时”问题。一些州的桥梁情况比另一些州更糟。亚利桑那州和罗得岛州有类似数目的桥梁（分别为384座和405座）存在“结构上的缺陷”或“功能过时”问题。不过，在亚利桑那州，有问题的桥梁占总数的5个百分点，而在罗得岛州有问题的桥梁占总数

的一半以上。“美国土木工程师协会”在最近的一个报告中，给全国桥梁的评价是“C”级，指出有27.1个百分点的桥梁是有缺陷的。这种额外的压力正在造成损失不仅增加了拥挤，而且使道路和桥梁的状况更加恶化。根据“美国国家运输调查组织”TRIP的资料，需要维修的和改造项目是非常广泛的：美国有33个百分点的主要公路属于“低等和中等状况”。有36个百分点的主要城市公路是拥挤的。有26个百分点的桥梁“有结构缺陷或功能已过时”。“美国国家运输调查组织”调查主任弗兰克·卡维诺基说：“如果你不关心维护一种资产的状况和性能的需要，你就开始造成满足维护和资产改善需要的积压问题。我们正在积累，并且已经在基础设施建设上积累了大量的问题。”问题很多的道路和桥梁，不仅威胁公共安全，而且给国民经济造成损失。美国全国每年交付的价值8.4万亿美元的商品，有四分之三是通过公路卡车运输的。供应的延误降低了美国商业的生产率。根据“美国国家运输调查组织”TRIP的资料，由于道路拥挤，美国驾车人每年浪费的时间达37亿个小时，浪费的时间和燃料价值630亿美元。桥梁太多资金太少美国运输专家认为，造成美国公路系统问题成堆的原因之一，是为公路维修和改造筹措的资金，跟不上建设和维修成本的上升。维修成本的增长大大超过了总的通货膨胀率。造成这种问题积压的最大原因，是全球对建筑材料，例如钢材和水泥的需求，推动了这些材料的价格上涨。油价上涨，推高了沥青的成本和开动道路建设设备的柴油的成本。同时，改造公路和维护公路的资金继续不足。2005年，当美国国会通过一个重要的公路筹资法案时，美国联邦公路局估计它的维修和改造工程需要3,750亿美元，

但这个法案最后审定的金额为2,860亿美元。另外，美国土木工程师协会指出，美国境内有约8万座桥梁像明尼苏达州垮塌的大桥一样存在结构上的缺陷，有酿成事故的可能性，不过若全部修复将至少需要20年的时间，耗资也将超过1880亿美元，平均每年至少花费94亿美元。一份2006年美国联邦公路局的统计报告显示，全美有大约12%的桥梁被鉴定存在“结构性缺陷”，其中有一些还是上个世纪90年代初才建造的。早在5年前的一份预算报告中，美国联邦公路局就曾指出，解决积压已久的桥梁修缮问题需花费至少550亿美元，不过，很明显，这笔钱是美国国会、联邦政府以及地方政府所承受不起或者不愿掏的。美国公路使用者联盟主席科恩说：“美国每年需要750亿美元来维护保养桥梁和公路，但只有大约600亿美元的资金能到位。”8月2日，美国参议院“商业委员会”成员、新泽西州民主党参议员弗兰克·莫尔蒂说，虽然联邦公路在很大程度上由联邦政府、州政府和地方政府筹措资金，但在传统上，州政府用收取“使用者费”（user fees），例如收取汽车登记费和州汽油税的方式，筹措这些资金。他说：“在最近的10年，这些增加的税收明显减少。许多立法者坚决反对增加税收，并且将‘使用者费’和普通税归并到一起。”由于大多数的州汽油税是以数量为基础征收，而不是按金额征收，在汽油价格明显上升的时候，汽油税收入并没有增加。由于较高的汽油价格促进了驾车人节约汽油，较低的汽油销售量意味着更少的钱支持公路维修。美国“公路信托基金会”提议探索可选择的公路和桥梁维修资金来源，包括收取通行费、政府与私人合作或征收车辆的里程税。公路专家也建议用收费公路私有化的办法来解决资金问题，

认为私营投资者出于赢利考虑，往往比政府更愿意提高公路的收费。由于美国投资者对此项业务兴趣不大，致使大量公路的经营权落入外国公司之手。由于公共资金来源减少，美国的一些州已转向引进外国私人投资维修现有的公路和建设新的公路。例如，印第安纳州面临18亿美元的公路维修费缺口，于去年与私人投资者签署了一个价值38.5亿美元，为期75年的协议，以私人资金来维修州属公路，并且由私人收取通行费。两年前，芝加哥签署了一个价值18.3亿美元的协议，将它的“空中通勤桥”租赁给私人经营。德克萨斯州与私人公司签署了一个50亿美元的协议，对121号州际公路进行维护。这条公路通过拥挤的达拉斯 - 沃思堡地区。在新泽西州，立法机构正在讨论出售“新泽西收费公路”（New Jersey Turnpike）和“花园州高速公路”（Garden State Parkway）49个百分点的股份的建议。纽约州州长乔治·帕塔基正打算让私人投资者重建或更换哈德逊河上老化的塔潘泽大桥（Tappan Zee Bridge）这些交易的批评者说，官方为了吸引以赢利为目的的私人公司，给出的条件过分慷慨。在4月份，德克萨斯州立法机构通过了一个法案，对私有化的公路延期两年偿付，以回应批评者。然而，有人质疑，如何保证购买或租赁美国道路和桥梁的外国投资者能为美国人的利益着想。也有人指责美国政府，把纳税人缴税修建的公路让给外国人经营赢利。还有人担心，道路大量卖给外国公司，会加剧当地的失业状况。但不管怎样，私有化能够使一些高流量的公路转变为赢利，并且有钱进行维修和改造。100TEST独家编译自美国《商业周刊》网站，转载请注明100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com