

美国海归：揭中国车祸世界第一的原因 组图

【阿波罗新闻网 2015-01-04 讯】

最近，一个好久不见的大学同学车祸去世，他的小孩才3岁。参加完葬礼，想起小孩子挂满泪珠的小脸，彻夜难寐。

上百度一搜索，发现中国的车祸死亡率已经连续10多年保持世界第一。我们以世界3%的汽车保有量，制造了全球16%的死亡人数。中国已经成为世界上开车最危险的地方。大多数网友都把车祸多的原因归咎为中国司机素质低，开车不规矩，我强烈反对这种“素质论”。

本人在中国出生，长大，大学毕业后去美国读硕士，在美国考的车牌，后由于工作原因，跑了不少国家，在香港，日本，意大利，墨西哥，泰国，菲律宾都开过车。我认为中国的车祸多，最主要的原因是整个交通管理的理念落后。我从来不觉得美国人的素质比中国人高很多。你看过新奥尔良风灾的照片吗？美国的大兵是带着冲锋枪去灾区救援的。

如果他们不带枪，当地就会有人打砸抢。汶川地震时解放军有带枪吗？我国城市每万辆车死亡率是美国的17倍，我们的素质会比他们差17倍吗？



“素质论”掩盖了车祸多的真正原因，也撇清了交管部门的责任。要拯救我们身边将要在车祸中丧生或受伤的亲人和朋友，最可行和最快的方法是改革中国的交通管理的理念和体系。交通管理和工厂管理一样，本质上是一门科学。中国的工厂可以引进国外先进的管理经验，为什么交通管理不能引进别人的经验？以下是我在国外和国内开车的一些体会，供大家参考：

1、在美国学车的时候，教书师傅第一课就告诉我，后方45度左右的地方是左右后视镜的盲点。如果超车后换线，必须要略转一下头，以眼角的余光确保盲点位置没有车才能换线。

如果你跟在别人的车后面，最好不要长时间呆在前车的盲区，以免对方看不见你而突然转向。这个盲区，所有欧美国家的司机都知道。

我问过南美和东南亚等所谓“第三世界国家”的朋友，他们也都知道，并且很惊讶我问他们这个问题。在他们看来，这就跟天是蓝的，草是绿的一样，每个人都应该知道。

在中国，我们交学费去驾校学车，教书师傅有教过你盲点吗？没有，因为他们的师傅也没有教过他们。我们只能自己从车祸中以血的代价来领会。

2、中国的交通要改善，驾校是第一个要动刀的地方。我再说两个例子：

1)在美国超车后换线，师傅会告诉你，在后视镜中看到了后车的前轮才可以换线。这种方法可操作性很强。

但在中国没有人教这个，偶而有师傅教的话也只是说50米或60米。在后视镜中你怎么能知道50米有多远呢？

2)关于远光灯，所有的美国司机都知道，起雾时不要打远光灯，因为反而看不清；另外，不到万不得已不要乱开远光灯，如果你干扰了对面车司机的视线，撞到你的是自己倒霉。中国的教书师傅不教这些，他们老是强调要眼明手快，好像只有反应快才能在路上活下来。基本的安全知识反而不教。

3、在美国，如果高速公路上发生车祸，交/警至少在200米以外就在地上放置冷光蜡烛(防风)，提醒你换线，冷光蜡烛连成一条长长的火光斜线，后方的司机有非常足够的时间避开故障区。

而在中国，交/警顶多在几十米开外放一个荧光的警示牌，等你看到了，离故障车也就剩下几秒钟的反应时间。

三角标志和雪糕筒都是很科学的装备，天黑的时候不够显眼，体积又太大，交警和司机都不可能带太多。直接放在路中间的话容易造成

车祸，放在路边又容易被忽视。

强烈建议中国的交管部门研究和引进西方的冷光蜡烛。体积小，不占地方，使用方便，直接扔在路上就行，万一不小心碾过了一两个也不用刹车。

如果我们也采取欧美一样的故障警示方式，每年能救下多少人命？别的地方我不知道，在广东，这几年来在京珠高速和虎门大桥上因为故障处理车追尾就牺牲了5位交警。

4、在中国，交管部门喜欢在车道中的隔离带建花坛，有些地方甚至连高速公路的隔离带也有花坛。这种做法全世界只有中国有。为什么别的国家不搞？别人是有道理的。花坛建在路中间容易让司机分神，用隔离栏最实用，还便宜。另外，花坛需要定时修剪和浇水。在维护的时候，停在路边的园林车，还有缓慢行驶的洒水车都很容易造成追尾。

要美化市容，花坛可以建在路边。如果中间一定要种花草，能不能采用不需修剪和免浇水的品种？

5、我回国已经10年了，在国内也开了10年车。我跟普通的中国司机一样，偶尔图方便也会犯犯规，比如双黄线左转等等。但在国外就不敢。

我觉得我的个人素质没变(普通人一个)，之所以在国内乱开车，在国外小心谨慎，是因为国外违规的成本远比国内高。以我在美国开车的经验为例，感觉上每违规10次，至少会被交警逮到1次。有一次在三藩市郊外，凌晨两点在65英里的高速上开到80英里也被警车拦住罚款。美国的交警大都是流动执法，会从任何一个地方冒出来，让你不敢心存侥幸。

反观国内，我们的交警很喜欢呆在十字路口。很多地方还让交警站在十字路口指挥交通。我一直没想明白，路口不是有交通灯吗？红灯停，绿灯走，清楚直白，为什么还要交警做复杂的动作去发相同的指示？中国交警编制增加的速度远远跟不上车辆，有限的警力还是应该用在刀刃上，十字路口还是交给红绿灯吧。

6、最后我想强调一个观点，交通管理和其他领域的管理一样，是一门科学，需要以科学的态度去研究。美国有科研人员研究了全美事故率最高的10个十字路口，发现了一个普遍问题，这些十字路口的交通灯都不够高，不够多。如果前面是个货车，跟在后面的车就看不见交通灯变化，容易造成追尾。按他们的研究对交通灯进行改良后，发现第二年事故减少了15%。

如果这个研究结果正确的话，90%的中国红绿灯都有改善的空间，而且一改马上就能见效。这样每年能挽救多少人命，减少多少损失？这些成果别人都已经研究好了，都是公开发表的，不用专利费，我们只要拿来就可以了，为什么不做？

国家每年这么多代表团出访，每年花这么多钱去引进技术，比如高铁。为什么没有人肯花时间去研究别人交通管理的先进经验？

最后我想说的是，我的专业和工作与交通没有半点关系。我对交通管理的理解是一个普通驾驶者的粗浅理解。

但我强烈反对以司机“素质差”来解释中国交通管理的落后。素质差的是我们交通的管理者，差的是管理的理念，而不是司机。

驾校发财了，交通局子升官了，我们自己很开心地给自己扣上“素质低”的帽子，最后还要把自己的命搭上。

我们已经是“世界第一”了，该到改变的时候了。如果每一个人都置身事外，下一个出车祸的，可能就是我和你。

是什么使得美国有个好的交通秩序呢？实际上很简单，那就是一套完善的法规和有效的处罚。比如，现在货车司机开车发短信要罚款2750美元，大概相当于一个月的工资！如此重罚还有谁愿意以身试法？比较有趣的是，这个法规得到了包括货车和公共汽车司机在内的人的广泛支持。这个结果多少让人有些意外。不过原因也很简单，很多司机是“被发短信”的，因为很多情况是其所在公司发短信给司机，如果不回，就有丢饭碗的危险，有了这么条法律司机总算可以名正言顺地不回短信了。

对于私家车司机，美国也基本靠“法”和“罚”。而如果没有什么被罚的危险，美国司机也有不守纪律的。有限度的超速、比如少于限速的10%很少有被抓被罚的危险，因此美国高速公路上的车就几乎都超速10%；美国十字路口很少有摄像头，因此很多人就在刚变红灯1-2秒那段时间闯红灯；美国人都知道酒后开车非常危险、处罚也极重，但酒后开车不少美国人都干过，究其原因都是他们都认为一两瓶啤酒不足以影响他们开车，因此几乎不可能被抓到。

但一般也就如此而已，更越轨行为美国人一般就不敢了。因为虽然对私家司机的处罚比商业司机轻很多，随便一张罚单也是要一两百美元甚至更多的。同时，还会被罚点，积到一定点数就有被吊销执照的危险，美国大部分城市没有什么像样的公共交通，吊销执照就差不多等于剁掉双脚，寸步难行。就算没有被吊销执照，有了罚点保险费就会升高、特别是有比较多罚点的时候一年保费可以涨近十倍达到一年近万，相当于年收入三分之一或四分之一的保费也就差不多等于吊销了执照。同样道理，在路上开车，美国司机也很少乱冲乱闯，因为大家知道这样容易出车祸，且不说这样可能受伤，每个车祸都可能是保险公司提高保费的理由，因此能不做最好不做。相反，对于长期表现良好的司机保险公司会给折扣。遵守纪律可以赚钱而违反纪律要赔钱，自然大家更愿意遵守纪律了。

阿波罗网责任编辑：白梅 来源：人民网

本文URL: <http://www.aboluowang.com/2015/0104/495334.html>

[郑重声明: 新闻和文章取自世界媒体和论坛, 本则消息未经严格核实, 也不代表《阿波罗网》观点。]