# 交通问题相关论文范文(精选10篇)

来源：网络 作者：风华正茂 更新时间：2024-06-10

*交通问题相关论文范文 第一篇“交通安全是精神文明的窗口，尊老爱幼是每个市民都应尽的责任……”这些普遍的话语经常出自公交车的播音器“口中”，没错，交通安全关系到千家万户家庭的幸福，社会的稳定。没错，每个人都应该遵守交通规则，可为什么在交通警察...*

**交通问题相关论文范文 第一篇**

“交通安全是精神文明的窗口，尊老爱幼是每个市民都应尽的责任……”这些普遍的话语经常出自公交车的播音器“口中”，没错，交通安全关系到千家万户家庭的幸福，社会的稳定。

没错，每个人都应该遵守交通规则，可为什么在交通警察叔叔的一再提醒下还是有人违反交通规则?是因为他们目无王法吗?是因为他们不珍惜自己的生命吗?不，是因为他们为了抢时间与汽车赛跑。可是，仅仅为了这一点小小的理由而

而葬送了自己的生命值得吗?曾经就有一例事实发生在了我的身上：我的爷爷是一位十分慈祥的老人，他乐于助人、善良、好客、热情，是世界上独一无二的好爷爷!可是，他却由于一次不幸的意外死于车祸。

记得那年的天气十分炎热，爷爷和往常一样骑着一辆自行车送表妹去上学。在回家的路上爷爷推着自行车，刚走到了斑马线上，一辆公共汽车飞驰而来，还未等爷爷回过神来，他已经躺在了地上，自行车被撞得好远好远。汽车司机立即将爷爷送往了医院，奶奶闻讯而来，从抢救室的玻璃窗看到爷爷昏迷的样子的时候不禁泪流满面。爸爸、妈妈、姑姑、姑父与表妹也都相继赶来，他们守在抢救室的门外。经过医生的极力抢救，爷爷还是因为失血过多而离我们而去了!那辆公共汽车为什么会撞到爷爷呢?经过警察的认真调查后终于得知，那位司机当时正在和女售票员聊天，根本就未注意到前方的车辆以及行人。当他们撞到爷爷的那一瞬间，他们还在聊天，根本没有看见斑马线上的爷爷。如果这位司机当时集中精力开车，时时刻刻把交通安全与人民的生命放在第一位，那么这件事就根本不会发生。虽然，司机也得到了应有的惩罚，但他永远都逃不过自己良心的谴责。

这件事已经过去三年了，但失去亲人的痛苦仍然留在了我们每个家人的心中，这是一个永远都无法愈合的伤口。特别是我，年纪幼小的我在爷爷离去的时候，才深深地认识到了交通安全的重要性，这血的教训难道还不足以给人们敲响警钟吗?它时时刻刻都在提醒着我们，要遵守交通规则。把交通安全放在第一位，只有这样才能够使我们的每一个家庭美满、幸福;使我们的社会稳定;使我们的国家变得更加繁荣、昌盛!

**交通问题相关论文范文 第二篇**

>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。

**交通问题相关论文范文 第三篇**

全体教职工、学生及家长：

当前，我市创建国家级文明城市活动正在如火如荼地开展。

文明交通是一座城市文明程度最直观的体现，在创建文明城市中起着至关重要的作用，为了进一步全面提升广大市民的文明交通水准，推动我市文明城市创建活动有力开展，汕头市珠厦学校向全体教职工、学生及家长发出如下建议：

开文明车，践行文明交通行为。

自觉养成“按灯停走、按道行驶、按线通行、按位停放、按章驾乘、按规处罚”的交通习惯，服从交警指挥，践行交通法规，不争道、抢道、占道，不乱停乱放、乱掉头，不闯红灯，不开“霸王”车；杜绝酒后驾驶、疲劳驾驶；保持安全行车车距，系好安全带，文明礼让斑马线；在行驶中不拨打、接听手机，不向车外抛洒物品，不污染和破坏道路路面。

行文明路，倡树文明交通风尚。

行路时不闯红灯、不乱穿马路、不在机动车道内行走，不翻越交通隔离设施；骑乘非机动车不上机动车道行驶，不违反交通信号指示通行，不妨碍机动车正常通行，不在禁行区骑乘电动自行车，自觉监督和推进文明交通环境的建设。

做文明人，争当文明交通使者。

积极参与文明交通志愿服务，主动劝阻不文明交通行为，经常引导和提醒家人、朋友以模范遵守交通法规为荣，以不遵守交通法规为耻；爱护交通安全设施，注意交通安全；自觉排队上下车，在公交车上主动为老、弱、病、残、孕和带小孩的乘客让座；关爱自己和他人的\'生命，影响、带动更多的人遵章守纪、文明出行。

交通文明关乎着每一个人的生活，交通安全维系着每一个家庭的幸福。

让我们立即行动起来，从现在做起，从自身做起，自觉告别交通陋习，争做文明有礼市民，共创安全、畅通、和谐、文明的交通环境！

**交通问题相关论文范文 第四篇**

摘要：哈尔滨市住宅价格具有一定的空间分异特征。住宅价格较高的地区主要集中在两大块，一为道里区，二为南岗区。在开发区泛CBD范围内，临近长江路和红旗大街的住宅价格又出现了一个小高潮，以上三点连线为较高住宅价格线，向两侧房价大体呈放射下降趋势。在对住宅价格的影响中，建筑结构、物业管理水平和到CBD距离为一类影响因素。

关键词：特征价格理论；哈尔滨市；住宅价格；空间分异

中图分类号：文献标志码：A文章编号：1673－291X（20\_）06－0147－04

1前言

研究住宅的特征价格，揭示住宅价格水平的空间分异规律不仅可以直接为政府制定发展规划、管理住宅交易市场以及房地产开发企业确定住宅营销价格等方面提供决策依据，还可以为进一步研究城市发展水平和房价是否合理提供理论依据。

国内外对于住宅价格的研究，多采用特征价格的方法进行实证分析，充分考虑了住宅商品的异质性特点，但一般只限于对住宅价格本身的研究。本文把特征价格理论与价格的空间分异现象相结合，以特征价格研究为基础，分析了住宅价格空间分异的驱动因素。

本文通过对黑龙江省哈尔滨市住宅市场的研究，对住宅价格从空间角度进行分析，探讨哈尔滨市住宅价格空间分布模式、并用特征价格理论解释了价格空间分异的影响因素。从而为提高城市管理水平、合理布局基础设施、制定住宅产业政策等提供借鉴。有助于住宅消费者选购称心住宅，也有助于房产管理部门掌握城区住宅价格分布趋势。分析住宅价格的空间分异，可以为规划部门制定和实施城市规划提供必要的信息。

2研究区概况

研究区概况

哈尔滨市是黑龙江省省会，全省的政治、经济、金融、科技、文化和信息中心，我国东北北部中心城市、国家重要的制造业基地、历史文化名城。位于东经125 42\'^～130 10\'、北纬44 04\'^～46 40\'之间，地处中国东北北部地区，黑龙江省南部松嫩平原的东南缘。由于行政区划的调整，哈尔滨市目前下辖八区，包括南岗区、道里区、道外区、香坊区、平房区、呼兰区、阿城区和松北区。

对象价格的选取与研究假设

主要以有独立产权，可以在市场上自由买卖的普通商品住宅为对象。在分析哈尔滨市住宅价格空间分布特征时，住宅价格选取住宅小区平均销售单价，它是市场综合因素作用的反映，可以较好地反映区位房价水平。文中“住宅价格”指住宅小区住宅的销售单价。

哈尔滨市目前下辖八区，由于呼兰区与阿城区刚刚从县、不设区的市划为哈尔滨市的区，与哈尔滨原市区也相距较远，没有形成统一的房地产市场，因此本文研究对象为已经形成的哈尔滨市原市区住宅市场。

住宅价格空间分布

在等值线的绘制过程中，以哈尔滨市区地图为底图，应用ArcView软件，将楼盘标注在相应的位置上，获得样本点，再给每个样本点附属性信息，即销售均价，给定200元为等值间距，应用空间分析模块，自动生成等值线。

本文通过对数据的整理发现，选择的65个楼盘均价最高为5 600元/平房米，最低为1 480元/平方米，销售均价主要集中在2 000～3 500元/平方米的价格范围，故此价格空间应该是等值线反映的主要范围。为使等值线能较为准确地反映各地区间的房价差异，同时又不能太过详细琐碎而难于反映总体特征，以200元为等值线间距，绘制14条等值线。

根据等值线分布图和调查数据的分布可以看出20\_年第一季度哈尔滨的住宅价格空间分布的一些特点：（1）住宅价格较高的地区主要集中在两大块，一为道里区，二为南岗区，住宅价格大部分都在3 000元/平方米以上。（2）在开发区泛CBD范围内，临近长江路和红旗大街的住宅价格又出现了一个小高潮，调查数据中超过3 000元/平方米的住宅也比较多。（3）以上三点连线为较高住宅价格线，向两侧房价大体呈放射下降趋势。

3哈尔滨市住宅特征价格模型建立

变量的选择和量化

本文以住宅特征变量选择的一般原则为基础，结合我国国情和哈尔滨市房地产市场特征对住宅特征变量进行选取。

住宅特征变量的选择一般遵循以下三个原则：

（1）特征变量间相关程度要低。即特征变量间独立性强，相互没有影响。这样模型才能与实际情况有较高的拟合程度，充分反映真实情况。

（2）选择主要特征进行分析，忽略对住宅价格影响较弱的因素，突出特征变量对住宅价格的影响。在建立模型时并不是进入模型的特征变量越多约好，选择具有代表性的特征进入模型会使模型更具有稳定性。

（3）特征变量的选择要符合哈尔滨市的特征，并有一定的可获得性。

根据变量的数据类型的不同，量化方式不同。本文所采用的住宅特征变量量化类型分别为：①直接采用住宅特征变量的实际数值，或者是根据需要对原始的数据进行简单的变换。②分等级赋值。③采用综合性指标进行度量，根据包含内容的多少进行打分。④采用二值变量进行量化。

在研究中将住宅特征分为三类：建筑特征、邻里特征和区位特征。住宅特征变量的量化见表1。

对各变量进行分析，可知其均基本符合正态分布。

特征价格模型的选择

首先对调查数据进行相关分析，相关分析可以刻画两类变量线性相关的密切程度，为线性分析打基础。根据住宅价格与各变量进行相关分析的输出结果可以看出相关系数取值在-1到1之间，正为正相关，负值为负相关，0为不相关。将相关程度分为3级，以上为高度相关，到为一般相关，以下为低度相关。从表中的相关分析中可以看出，在选变量中物业管理、建筑结构、距中央大街和红博距离对住宅价格影响很大,且住宅价格与到中央大街和红博距离呈负相关。装修程度、生活配套设施和有无车位与住宅价格一般相关。小区自然环境、公交线路和教育配套设施对住宅价格的影响相对较低。

模型的估计检验

用最小二乘法（OLS）对模型进行估计。在SPSS软件中选择Enter(强行进入法)，作为回归分析方法，即将所选的10个特征变量全部进入模型。

从表3可知，回归方程方差分析的显著性检验值为，即小于，说明方程是高度显著的，拒绝全部系数均为0的原假设。说明进入方程的住宅特征与房价之间的线性关系能够成立。

共线性诊断

共线性是指回归变量之间存在着近似的线性关系，即某个自变量可以近似的用其他自变量的线性函数来描述。当共线性趋势显著时，会给模型的拟合带来严重影响。本文用容忍度（tolerance）和方差膨胀因子VIF（variance inflation factor）对变量进行共线性检验。由于所得VIF最大为，远小于10，所以认为基本不存在共线性问题。

方差齐性检验

方差齐性是指残差的分布是常数，与自变量或因变量无关，即残差应随机分布在穿过零点的垂直直线两侧。根据因变量预测值与残差的散点图，可以看出绝大部分观测值随机落在横轴正负2之间，基本满足方差齐性的假设。

综上可以看出，模型基本满足正态性假设、等方差性假设和独立性假设，具有良好的拟合度和较高的解释能力，在统计上是有意义的。因此，可以用来分析和解释住宅特征对住宅价格的影响。

4回归结果分析

表4可以看出，有6个变量通过了10％的显著性检验，分别为建筑结构、到中央大街距离、到红博距离、物业管理、生活配套设施、装修程度。

符号分析

住宅特征大部分对住宅价格产生正向影响，如建筑结构、物业管理、装修程度、生活设施和自然环境，这些条件好的，住宅价格越高。而到CBD距离与住宅价格呈现负相关，也就是随着到市中心的便捷程度的降低，房价下降。

住宅特征价格分析

在从回归系数表中，为标准化的回归系数对应着住宅的特征价格，如建筑结构，其特征价格为元/平方米，表示在其他特征价格不变的情况下，住宅的建筑机构上升一个档次每平方米住宅的价格就会上涨元。生活配套设施的特征价格为，表示生活配套设施每增加一个，每平方米住宅价格就会上涨元。

住宅特征的影响程度分析

住宅特征对住宅价格的影响程度无法用特征价格直接衡量，因为它们的单位不一致，但是标准化的回归系数（Beat）是所有变量标准化后的结果，具有可比性，可以用它的绝对值来进行住宅特征影响程度的排序，并分类，分类标准如下：

|Beat| ≥为一类影响程度； > |Beat| > 为二类影响程度；|Beat|

5哈尔滨市住宅价格空间分异原因分析

住宅特征决定住宅价格，住宅特征的空间分布特征也决定了价格空间分布的规律，因此首先进行住宅特征空间分布的分析。

在住宅价格的影响因素中，建筑结构对住宅价格的影响最为主要，建筑结构由砖混上升为框架结构，住宅价格就会上涨元。在调查的65个小区样本中，有33个为框架结构的住宅，占较大比例，其中道里区住宅中框架结构住宅占区内住宅的10/15，南岗区7/11，香坊区6/11，且集中于开发区附近,所占比例较大。

物业管理也是住宅价格的一类影响因素，在65个小区样本中，道里区、南岗区和香坊区的开发区比较高档的小区较多，高档小区的物业管理水平和配套服务也较好。

到CBD距离对住宅的影响程度仅次于物业管理，也属于第一类影响因素。中央大街是哈尔滨的传统CBD地区，不但坐落着许多商场、写字楼和各种会馆，还是哈尔滨的标志和必经的哈尔滨旅游线路。南岗区的红博秋林一带也是哈尔滨的CBD地区，开发区是哈尔滨的泛CBD地区，有会展中心和许多写字楼。其他区虽然也有内部商务较集中的地区，但规模有限。

第二类影响住宅价格的特征因素为生活配套设施和建筑的装修程度。生活配套设施包括超市、菜市场、银行、医院、邮局。从这些设施的空间分布来看除了松北区和东北西南周边地区以外，分布较均匀。在调查的住宅中绝大部分为毛坯房，只有道里区有6个住宅小区进行了不同程度的装修。

第三类影响住宅价格的特征因素为自然环境、教育配套设施、有无车位和公交线路。哈尔滨的公园、广场数量较少，且分布不均匀。教育配套设施中中小学和高中分布均匀，但大学在松北区的西部、道里区和香坊区分布较少。样本统计显示，在65个样本中有车位的为32个。在道里区、南岗区、香坊区、道外区和松北区中分别占、、、、。表明哈尔滨市的东北和西南部的道外区有车位的住宅较少，香坊区和松北区有车位的住宅数量相当。南岗区有车位住宅相对较多，道里区则最多。公交线路对住宅价格的影响最为微弱，说明哈尔滨市的公共交通比较发达，已不太会对住宅的选择造成较明显的影响。

6结论

本文运用Arcview软件对哈尔滨市住宅价格空间分异进行了直观的表述，得出了哈尔滨市住宅价格空间分异的大致规律，并运用特征价格理论对造成这种空间分异现象的原因做了解释，得出了以下结论：

道里区、南岗区和香坊的开发区高档住宅较多，其建筑结构和物业管理水平均较高，这一现象造成了道里、南岗、开发区一线房价较高的大体趋势，其他各区由于砖混结构的大量存在，也拉低了其他各区的住宅价格。同时传统CBD和新兴的泛CBD区也集中在这三个区域，更进一步抬高了那里的住宅价格。

装修程度和超市、菜市场、银行、医院、邮局等生活配套设施除松北区外基本比较平均，所以目前松北区发展并不完善，住宅价格偏低。

**交通问题相关论文范文 第五篇**

每天清晨，当我迎着喷薄而出地朝阳，行进在上班路上地时候，一路上轻轻地哼着半生不熟地歌曲或想着可喜、可笑、可恶、可憎地人和事，看着一辆辆从身边急驰而过地汽车、熙来攘往地上班族，以及那悠闲自得地老人在踢腿、打拳、遛狗、遛鸟或在健身器材上晨练；还有那蹒跚学步以及蹦蹦跳跳地小孩，在绿茵地上、在街心花园地人行小道上欣赏着万花筒般地世界，以及随着舞曲一个方阵、又一个方阵地人群在跳着健身操，处处体现着青春活力。使我不由得感叹到：人啊，活着真好，活个健全地人更好。有个健全地身体、健康地体魄，就可以尽情地享受大自然地恩赐，享受清新地空气，享受鸟语花香地诗意与浪漫，享受山光物态地四季变迁，享受美丽生活中忙忙碌碌地每一天。然而，健康、健全地体魄，是需要安全来保证地，是人生路上保安全地佳作。

可是，事故就象一只无形地手，它在你不经意间，就会将你由健全拖向不健全，将一个活生生地生命拖向死亡，这听起来似乎有些耸人听闻。但从新闻媒体及身边、周围所发生地事故中，我们可以知道，一条条鲜活地生命，在事故面前是多么地脆弱，又是多么地无可奈何。而生命对于每一个人来说，又仅仅只有一次，因而我们可以说，生命是多么地可贵，我们每个人，都要在珍惜自己生命地同时，更要珍惜别人地生命，让我们共同享受人世间缤纷五彩地生活。

每当我们出门远行地时候，家人、亲戚、朋友就会不厌其烦地嘱咐，路上要慢点、小心点……，祝你一路\*安。当到达目地地后，都会及时地打个电话或发一个短信，告诉你已\*安到达。所有这些，就是为了“\*安”二字，为了放下家人、亲戚、朋友那份牵挂地心。所以说，“\*安”二字值千金，而千金是买不来\*安地。

安全是人类生存地主题，我们每个人所从事地工作，都直接或间接地影响着安全，所以说，安全是大家地事情，而不是某一行业、某一企业、某一个人地事情。因为一场事故过后，会给多少家庭带来灾难，会使多少家庭支离破碎，会给多少家庭造成塌天之祸；会使一些人地理想顷刻间化为乌有。所以说，为了天下地所有家庭都能够团团圆圆、和和美美，不论干什么工作，做什么事情，都要时刻想着安全，不仅是自身地安全，同时也要确保他人地安全。让我们共同享受安全带来地红利，享受人生路上酸甜苦辣咸生活地诗意。

**交通问题相关论文范文 第六篇**

我国经济的发展和人们收入的增加使得车辆的人均占有量大幅度增加，车辆数量的增多给人们的生活和经济的发展做出了贡献，同时也增加了道路交通运输压力，特别是增加了交通事故的发生频率，我国是世界上交通事故发生率最高的国家，给社会的发展带来了严重的负面影响，解决道路交通安全问题已经刻不容缓。

>1 我国道路交通安全现状分析

驾驶员的安全意识薄弱

驾驶员是道路交通行为的主体，驾驶员的思想观念影响着驾驶员的交通行为，从而影响着交通安全事故的数量。调查显示，由于驾驶员主观因素造成的交通事故占交通事故总数的百分之九十五以上，由于驾驶员的安全意识薄弱，在行使中过于自信，不能小心开车，疏忽大意造成意外伤害，疲劳驾驶、酒后驾驶、超速超载等违法交通行为造成的事故发生率占总事故的百分之九十。虽然国家近年来对酒驾、超载等问题严格控制，但还是不能杜绝这类现象的发生，即使在道路交通状况都良好的情况下，也依然会有交通事故现象发生，这说明驾驶员的安全意识对交通事故起着决定性作用，只有具备安全意识，才能正确引导交通行为。

车辆质量有待提高

车辆质量对交通安全的影响也很大，车辆的质量如果不高，即使驾驶员有较高的驾驶技术也难以保证安全行使，车辆质量主要包括车辆制动、转向装置、车轮、喇叭、前后桥、灯光、仪表等部件的质量，车辆故障还有漏水、漏气、漏油等因素，影响着车辆的技术性能，从而影响行车安全。在这些影响车辆质量的因素中，车辆制动、转向装置、轮胎、灯光等是引起交通安全事故的最重要因素，大多数交通事故都是由这些因素引起的。车辆质量不高还因为我国的汽车维修技术和检测技术有限，不能全面检查车辆存在的问题，国家对车辆的控制也还存在漏洞，有一些应该报废的车还能够上路行驶，给道路交通带来了隐患。

道路承载力有所下降

随着我国经济的发展，机动车数量直线上升，人均车辆占有量也大大增加，人们为了自身出行方便，纷纷购买私家车。但是我国道路设施的发展远远落后于车辆数量的增长速度，道路基础设施不完善，承载力也下降，面对越来越多是车辆，道路交通变得拥挤，路面也受到破坏，没有时间整修，人车混行的现象比较常见，缺乏合理的道路交通规划，公路铺装率较低，高级公路在公路总量中占有的份额也较小，远远落后于发达国家，道路的建设速度和养护质量也不能达到应有的要求。我国道路设计不够合理，很多道路的车道宽度、视距、线形、转弯半径等都不合理，每年因为道路面光滑造成的交通事故比重最大。

道路交通环境需要改善

道路交通环境包括交通标志、天气因素、安全设施和交通管理等。车速的设定一般根据道路的等级和道路沿线的地形地貌决定，但是很多高速公路为了节约建筑成本或者由于工作的疏忽，没有完善交通标志和安全设施建设，使得对此路段地形不熟悉的驾驶员降低了安全警戒意识，造成安全事故的发生，特点是在阴天下雨下雪的恶劣天气，没有交通标识会增加交通安全事故的发生率。从管理方面来说，交通管理不善也是影响交通安全的重要原因，我国关于交通管理的法律法规还不够健全，交通管理人员的素质参差不齐，执法人员的水平较低，力度欠缺，对违章驾驶的执法不严，对安全驾驶的宣传力度不够等。

>2 我国道路交通安全的解决措施

加强对驾驶员行为的管理

1）应该加强对驾驶员的宣传教育，提高驾驶员的安全意识，定期通过广播、电视等新闻媒体对驾驶员进行宣传教育，使他们认识到安全驾驶的重要性，从而指导他们的驾驶行为，自觉遵守安全行驶规章制度。2）应该严格对驾驶员的管理，规范驾驶员培训市场，严格机动车驾照考试制度，对驾驶员进行严格的培训和管理，只有在驾驶员掌握了一定的技能和能力才能发证，坚决杜绝买证行为。3）重点做好大型营运汽车驾驶员的思想工作。大型营运汽车的驾驶员负责数十人的生命财产安全，责任重大，\_门应该重点对这类驾驶员进行思想教育，提高他们的安全意识，以及责任心和职业道德素质。

提高车辆质量以及检修养护水平

提高车辆的质量和检修养护水平需要技术手段和行政手段相结合来进行，既要完善车辆安全检测制度和车辆维修制度，又要积极采用新技术和新设备。驾驶员应该重视的车辆的检修和养护，抽出时间定期对车辆做一个全面的检查，所谓磨刀不误砍柴工，对车辆进行检修能够提高车辆使用寿命，保证行车安全。车辆检修部门应该积极引用国家先进的科学技术水平，提高车辆检修技术的科技含量，积极采用新技术和新设备，提高车辆检修水平，及时发现车辆存在的安全隐患，保证车辆在安全状态下上路行驶，减少事故发生率。

提高道路承载能力

**交通问题相关论文范文 第七篇**

摘要: 刑法第133条规定，因逃逸致人死亡的，处7年以上有期徒刑。该规定相对于类似的过失犯罪来说处刑明显偏重，有太多的功利色彩，致使罪责刑不相适应。《最高人民法院关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题解释》第5条第2款的规定不符合共同犯罪的理论，该规定中的单位主管人员、机动车辆所有人、承包人或乘车人等指使者与肇事者之间缺乏共同的过失。

关键词: 事故责任；共同过失犯罪；交通肇事后逃逸；因逃逸致人死亡

交通肇事罪，是指违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者致使公私财产遭受重大损失的行为。在犯罪构成上交通肇事罪的主体为一般主体；主观方面只能是过失；客观方面必须有违反公路、水上交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为；侵犯的直接客体是公共交通运输安全。可见交通肇事罪的认定在总体上应当把握该罪主观方面罪过的过失性、客观行为的违规性、事故的有责性和重大性。同时，在认定交通肇事罪中还涉及一些比较复杂的具体问题，正确理解这些具体问题，对认定比较常见、多发的交通肇事罪有一定的现实意义。

一、全面、准确理解交通肇事罪的客观方面是正确认定该罪的关键

根据刑法第133条的规定，交通肇事罪在客观方面表现为行为人违反交通运输管理法规，因而发生重大交通事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。据此，交通肇事罪在客观方面应具备如下内容：

（一）行为人必须具有违反交通运输管理法规的行为，即行为的违规性。这是构成该罪在客观方面的前提条件。行为的违规性就在于行为人违反了公路、水上交通运输管理法规中所规定的各种交通规则、操作规程、劳动纪律等。这里的交通运输管理法规，主要是指为保证公路、水上交通运输安全而制定的各种法律、法规，如《\_道路交通安全法》、《\_公路法》、《海上交通安全法》、《内河交通安全管理条例》、《内河避撞条例》等。如果行为人没有违反交通运输管理法规的行为，即不具有行为的违规性，而是由其他过错行为引起致人重伤、死亡或者公私财产重大损失的严重后果的重大交通事故，就不能认定为交通肇事罪；同时，如果行为违反了航空运输管理法规，发生重大飞行事故或者铁路职工违反铁路运输管理法规，发生重大铁路运营事故，造成致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，应分别认定为重大飞行事故罪和铁路运营安全事故罪，而不能认定为交通肇事罪。

（二）行为的违规性必须导致了重大事故的发生，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失，即具有事故的重大性，这是构成交通肇事罪的实质性条件，也是区分交通肇事行为罪与非罪的关键。对于事故的重大性，应从以下几个方面进行理解：

1．重大事故必须发生在实行公共交通管制的范围内，交通肇事罪具有时空性，也就是说重大交通运输事故必须发生在交通运输过程中以及与交通运输有直接关系的活动中。强调这一时空条件是因为交通肇事罪是一种危害公共安全的犯罪，这就决定了构成交通肇事罪所要求的重大事故必须发生在公共交通运输管理的环境中，只有具备了这个时空条件，所发生的重大事故才能破坏公共交通运输安全，才能危害公共安全，即才能危害不特定多数人的生命、健康和重大公私财产安全。如果在公共交通管理的范围以外，发生了与交通工具有关的重大事故，或者发生的重大事故与交通运输没有直接关系，则不构成交通肇事罪。正是基于这样的理念，最高人民法院在20\_年11月10日《关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题的解释》（以下简称《解释》）中规定：“在实行公共交通管理的范围内发生重大交通事故的，依照刑法第一百三十三条和本解释的有关规定办理。在公共交通管理的范围外，驾驶机动车辆或者使用其他交通工具致人伤亡或者致使公共财产或者他人财产遭受重大损失，构成犯罪的，分别依照刑法第一百三十四条（重大责任事故罪）、第一百三十五条（重大劳动安全事故罪）、第二百三十三条（过失致人死亡罪）等规定定罪处罚。”

2．行为人的违规行为必须导致重大交通事故发生，这是构成交通肇事罪的结果条件，即具有事故重大性。所谓重大交通事故是指发生撞车、翻车、翻船船只碰撞等事故。根据1987年“两高”的司法解释和其他责任

事故罪的立案标准，重大事故具体是指死亡1人以上或者重伤3人以上，或者重伤3人以上情节恶劣、后果严重的，或者造成直接经济损失起点在3万元至6万元以上的。如果虽然发生交通事故，但危害后果没有达到如此“重大”程度的，便不构成交通肇事罪。

3．行为的违规性与事故的重大性之间具有刑法上的因果关系，这是行为人负交通肇事罪刑事责任的客观基础，是交通肇事罪应具有的因果性。行为人的违规行为这一原因直接引起了重大交通事故发生，造成了致人重伤、死亡或者公私财产重大损失的严重后果，两者之间存在着刑法上的因果关系，这是确定行为人承担刑事责任的客观依据，如果不具有刑法上的因果关系，即使发生了重大事故，也不能让行为人承担刑事责任。行为人的违规行为引起重大交通事故发生的危害结果是行为人承担刑事责任的客观依据，但并不意味着必然导致行为人负刑事责任，还要探究违规行为与重大危害结果发生之间的因果关系的具体情况。只有因果关系符合法律的规定，才能负刑事责任，否则，便不负刑事责任。

人类社会不断向前发展，科学技术不断提高，人们对犯罪现象的认识能力也不断增强，这种认识能力的增强便带来了立法上的变化。就交通肇事罪来讲，立法上的变化主要表现在犯罪主体方面。1979年制定的刑法典规定交通肇事罪的主体主要是“从事交通运输的人员”这种特殊主体，1997年修订后的刑法典根据交通活动范围扩大，将本罪主体规定为一般主体。但从立法的修订来看仍有一定的局限性。这主要反映在交通肇事罪构成的客观方面，只要行为人违反交通运输管理法规，因而发生重大交通事故造成致人重伤、死亡或者公私财产的重大损失，一律按交通肇事罪认定，忽略了交通肇事行为因果关系的复杂性，特别是在致人重伤、死亡的交通肇事案件中，往往也存在着被害方对交通事故负有全部责任、主要责任、同等责任或次要责任的情况。在司法实践中只要发生重大交通事故，造成致人重伤、死亡的危害后果，往往不问被害方有无责任都要对司机做有罪认定，即司法实践中往往存在着很大程度上的“客观归罪”现象。为了解决司法实践中交通肇事罪认定中的这一问题，《解释》中规定：“从事交通运输人员或者非交通运输人员，违反交通运输管理法规，发生重大交通事故，在分清事故责任的基础上，对于构成犯罪的，依照刑法第一百三十三条的规定定罪处罚。”这一司法解释的内容，“实际上对交通肇事罪的构成要件进行了实质性的修改。{1}（p．253）”这一司法解释也说明，发生重大交通事故，在没有分清事故责任前，不能认定肇事者的行为性质应否负刑事责任及刑事责任的大小。从而事故责任的归属及责任的大小便成了认定交通肇事罪的至关重要的条件。笔者认为司法解释的这些内容符合法律责任的归责原则，有其科学性、合理性。

4．行为人责任的大小决定着其行为是否构成犯罪及刑事责任的轻重。根据《解释》的规定，发生重大交通事故，造成严重后果并对事故负全部责任、主要责任或者同等责任时，才能构成交通肇事罪，并承担相应的刑事责任。根据《解释》第2条第1款的规定，交通肇事具有下列情形之一，构成犯罪的，处3年以下有期徒刑或者拘役：（1）死亡1人或者重伤3人以上，负事故全部或者主要责任的；（2）死亡3人以上，负事故同等责任的；（3）造成公共财产或者他人财产直接损失，负事故全部或者主要责任，无能力赔偿数额在30万元以上的。该条第2款规定，交通肇事致1人以上重伤，负事故全部或主要责任，并具有下列情形之一的，以交通肇事罪定罪处罚：（1）酒后、吸食\_后驾驶机动车辆的；（2）无驾驶资格驾驶机动车辆的；（3）明知是安全装置不全或者安全机件失灵的机动车辆而驾驶的；（4）明知是无牌证或者已报废的机动车辆而驾驶的；（5）严重超载驾驶的；（6）为逃避法律追究逃离事故现场的。这些解释内容说明在法律责任相同的情况下，危害后果相对较轻，但违规情节严重时，也构成犯罪。

本解释第4条规定，交通肇事具有下列情形之一的，属于“有其他特别恶劣情节”，处3年以上7年以下有期徒刑：（1）死亡2人以上或者重伤5人以上，负事故全部或者主要责任的；（2）死亡6人以上，负事故同等责任的；（3）造成公共财产或者他人财产直接损失，负事故全部责任或者主要责任，无能力赔偿数额在60万元以上的。本解释的第2条、第4条、第8条都体现了在分清责任、后果、情节的基础上区别对待的精神，司法操作性很强。但应当指出，第2条第1款第3项（造成公共财产或他人财产直接损失，负事故全部责任或者主要责任，无能力赔偿数额在30万元以上的）和第4条第3项（造成公共财产或者他人财产直接损失，负事故全部责任或者主要责任，无能力赔偿数额在60万元以上的）的规定有进一步探讨的必要。这样的司法解释有一定的道理，这就在于造成人身伤亡和财产损失的危害性质有所不同，后者轻于前者。对司

法解释的内容的理解存在着后者的法律责任在某种意义上侧重于经济赔偿，而不是刑事责任的承担。这在市场经济体制的社会中，也不是完全说不通的，但是这样的司法解释却突出地违背了刑法的基本原则。首先违背了罪刑法定原则。我国刑法第3条规定，“法律明文规定为犯罪行为的，依照法律规定定罪处罚：法律没有明文规定为犯罪行为的，不得定罪处罚。”我国刑法第133条规定，“违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或使公私财产遭受重大损失的，……”按有关司法解释，交通肇事造成直接经济损失在3万元以上的，就应认定为犯罪，直接经济损失在6万元以上的，则应该加重其法定刑。而依照最高院司法解释：造成公共财产或者其他人财产直接损失，负事故全部责任或主要责任，无能力赔偿数额在30万元以上的才负刑事责任。这说明肇事者如果有能力赔偿财产损失，就不认为是犯罪，这显然与罪刑法定原则相悖：其次，这一司法解释也违背刑法第4条规定的适用刑法人人平等原则。因为根据这一司法解释，交通肇事者造成财产损失的，完全有赔偿能力的，就可以不定罪，不追究刑事责任；无能力赔偿数额达到30万元的，就要被定罪，被追究刑事责任。在市场经济条件下，那些富有者发生交通肇事造成公私财产重大损失，因有完全的赔偿能力，就可以不被定罪并享受超越法律的特权；而那些平民百姓如果发生了同样交通肇事案件，因无能力赔偿数额在30万元以上的，就要承担被定罪判刑的法律后果。显然法律面前并不人人平等，何况还有以钱赎罪之嫌；再次，这一司法解释也违背了罪责刑相适应原则。罪责刑相适应原则的含义是指犯多大的罪，就应当承担多大的刑事责任，法院也应判处其相应的刑罚，做到有罪必罚，重罪重罚，轻罪轻罚，罪刑相当，罚当其罪。而最高院的司法解释却存在有罪不罚之嫌。

二、交通肇事罪不存在共同犯罪

两个以上的犯罪主体必须具有共同犯罪故意，这是共同犯罪必须具备的主观方面的要件。这一要件明确表明：（1）二人以上共同过失造成一个危害结果的，不成立共同犯罪；（2）二人以上出于不同罪过形式而共同实施的危害社会行为，亦不成立共同犯罪。交通肇事罪在主观方面的罪过形式只能是过失，既可以是疏忽大意过失，也可能是过于自信过失。交通肇事罪主体在实施交通肇事犯罪过程中的心理活动可分为两个层面，第一个层面是行为人对违反交通运输管理法规的行为在主观上既可以表现为故意的，也可以表现为过失的；第二个层面是行为人对自己违反交通运输管理法规的行为可能发生重大交通事故，造成致人重伤、死亡或者公私财产重大损失的严重危害后果所持的心理态度只能是过失的。这恰恰是交通肇事罪的罪过形式。但也有人认为行为人在第一次肇事后为逃避法律责任或者其他原因而逃逸，在逃逸过程中又引起另一起交通肇事，行为人对后一起交通事故中的危害结果可能是出于放任的心理态度，因而认为交通肇事罪在主观上也存在间接故意的罪过形式。对于连续发生肇事的行为，应分别不同情况，作不同认定：（1）一次交通肇事后，行为人在逃逸过程中，再次违反交通运输管理法规，由于疏忽大意或过于自信而发生交通事故，造成致人重伤、死亡的，又构成另一交通肇事罪，同前一交通肇事罪属于同种数罪，按交通肇事罪定罪处罚。（2）第一次交通肇事后，行为人为逃避法律责任，在逃逸过程中故意（多数表现为间接故意）致不特定多数人重伤、死亡或使公私财产遭受重大损失的，应认定为以危险方法危害公共安全罪；造成特定人死亡的，应认定为故意杀人罪：造成特定人重伤的，应认定为故意伤害罪。

综上所述，说明交通肇事罪的罪过只能是过失的，而不存在犯罪故意的罪过形式。

《解释》第5条第2款规定：“交通肇事后，单位主管人员、机动车辆所有人、承包人或者乘车人指使肇事人逃逸，致使被害人因得不到救助而死亡的，以交通肇事罪的共犯论处。”这一司法解释的内容及观点显然违背了我国刑法关于共同犯罪的立法观点，又与共同犯罪的一般理论相矛盾。因此，有人认为，“这一解释内容近乎荒唐，严重违背了犯罪构成、共同犯罪原理和我国刑法关于共同犯罪的规定，因而也与罪刑法定原则相悖”{1}（p．257）。围绕最高法院的这一司法解释，有必要明确以下两个问题。

（一）关于共同过失犯罪

一般认为，“共同过失犯罪是指2人以上的过失行为共同导致一定的危害结果，因而分别构成犯罪的情况”{2}（p．368）。共同过失犯罪在现实社会生活中时有发生，例如，医生甲给一患儿看病时误按成人剂量开处方，司药乙没有认真审核处方便按医生所开处方付药，患儿家长按“医嘱”剂量给患儿服了药，结果导致患儿死亡。本案中医生甲、司药乙都具有违反医疗规章制度造成就诊人员死亡的危害后果，均符合医疗事故罪的犯罪构成。共同过失犯罪有以下基本特征：

1．犯罪主体为

二个以上具有刑事责任能力的自然人。

2．在主观方面都具有犯罪过失的罪过。犯罪过失的类型既可能是相同的，也可能是不同的。

3．在客观上行为人都分别实施了危害社会的行为，并且共同导致了一个严重的危害结果，即每个人的行为都是危害结果发生的原因，都具有刑法上的因果关系。但每个人的行为对危害结果的发生所起的作用则往往是不同的。

共同过失犯罪与共同犯罪是不同的犯罪形态。二者之间的主要区别可归纳为两点：

1．主观方面，共同犯罪的犯罪人具有共同的犯罪故意，犯罪人之间具有犯意联系；共同过失犯罪则是行为人分别具有犯罪过失，彼此之间不存在犯意联系。

2．在客观方面，共同犯罪的犯罪人之间必须具有共同的犯罪行为，而且他们的犯罪行为通过犯意上的联系形成了互相协调的危害社会的一种合力；而共同过失犯罪在客观方面各个行为人是分别的、各自孤立地实施了危害社会的行为。共同过失犯罪与共同犯罪在构成要件、基本特征属性上都有明显区别，是不能混为一谈的。因此，我国刑法第25条第2款规定：“二人以上共同过失犯罪，不以共同犯罪论处；应当负刑事责任的，按照他们所犯的罪分别处罚。”这一立法规定既表明我国立法者对客观存在的共同过失犯罪认同的观点，又表明了对共同过失犯罪的立场，可见我国刑事立法对共同犯罪的规定是非常清楚、明确的同法解释无权违背立法原意。

而《解释》第5条第2款的规定与刑法原理不符，既不符合共同犯罪的原理，也不符合共同过失犯罪的理论。

（二）关于连累犯

各国刑事立法和刑事司法都涉及连累犯问题。我国刑法分则对包庇罪、窝藏罪等罪的规定就属于关于连累犯的立法确认。在我国刑法学界，一般认为，所谓连累犯，“是指事前没有与他人通谋，在他人犯罪以后，明知他人的犯罪情况并故意以各种形式帮助犯罪人的犯罪形态”{2}（p．389）。连累犯有以下基本特征：

1．主观方面，连累犯是一种故意犯罪。但其犯罪故意与共同犯罪故意的形成在时间上有明显的区别：（1）共同犯罪故意的形成有两种情况，一是在共同犯罪行为实施之前形成的，即通常所说的事前通谋的犯罪故意。另一种情况是在共同犯罪行为着手实行后在共同犯罪行为过程中形成的，即事中通谋的犯罪故意。而连累犯的犯罪故意是在他人犯罪之后，对他人犯罪情况明知的状况下形成的。因而连累犯的犯罪故意的形成在时间上是在他人完成犯罪之后，客观上是在明知他人犯罪情况之后产生的。这也恰恰是与共同犯罪主观方面构成要件的根本区别。

2．在客观方面，连累犯表现为在明知他人犯罪情况下，对犯罪人实施了某种帮助行为。这种帮助行为严重地妨害了司法机关追究犯罪人刑事责任的诉讼活动，有明显的社会危害性，这正是追究连累犯刑事责任的客观依据。

连累犯不是一种罪名，而是对一类犯罪现象的概括。同时，某人的行为是否构成连累犯也要看刑法上有无相应的规定，即必须遵守罪刑法定原则。最高法院关于“交通肇事后，单位主管人员、机动车辆所有人承包人或者乘车人指使肇事人逃逸的”的行为，就其行为性质而言是一种连累行为，这也是本文介入连累犯有关内容的旨意所在。对于指使肇事人逃逸行为如何认定，刑法上并无明文规定，可视案件的具体情况而定：（1）交通肇事案件发生后，公安机关向“指使人”进行调查时，不如实作证或故意作虚假证明的可认定为包庇罪；在刑事诉讼过程中“指使人”在涉及与案件有重要关系情节，故意作虚假证明的，可以认定为伪证罪；（3）仅有指使逃逸行为，没有其他妨害司法行为的，可不认定为犯罪，但应对其连累行为批评教育。

三、交通肇事后逃逸行为的认定及处理

交通肇事者在发生交通肇事后逃逸是司法实践中经常遇到的情况，这种情况对定罪量刑都有一定的影响。但原刑法典对这一情节没有作出具体规定，司法实践中又有一些不同的做法，修订后的刑法典第133条规定，“交通运输肇事后逃逸或者其他特别恶劣情节的，处3年以上7年以下有期徒刑：因逃逸致人死亡的处7年以上有期徒刑”。但这一立法上的规定，在司法实践中仍有操作上的难度，为此，最高人民法院作了一些具体解释，在刑法理论上又有一系列的著作或论文阐述了各自的观点，有些问题已达到共识，有些问题仍需深入研究。

（—）“交通运输肇事后逃逸”的基本含义

《解释》第3条规定：“交通运输肇事后逃逸，是指行为人具有本解释第二条第一款规定和第二款第（一）至（五）项规定的情形之一，在发生交通事故后，为逃避法律追究而逃跑的行为。”根据这一司法解释的内容，笔者认为“交通运输肇事后逃逸”有两种情况：

1．属于交通肇事罪加重犯的逃逸。加重犯是相对基本犯和减轻犯的一种犯

罪类别，是指“刑法分则规定的在基本犯的基础上具有加重情节并加重刑罚的犯罪”{3}（p．42）。构成加重犯的逃逸行为需具备以下三个条件：（1）在客观方面，行为人交通运输肇事的行为已构成交通肇事罪，这是构成交通肇事罪加重犯的前提条件；如果行为人的行为尚未构成交通肇事罪，行为人即使逃逸，也不构成加重犯。（2）在主观方面，行为人明知自己违反交通运输管理法规的行为已经发生了交通事故，这是构成加重犯的主观条件。如果行为人不知道自己的行为已发生交通事故而逃逸，则不在此列。在主观方面，行为人的逃逸行为还需具备逃避法律追究的目的。

2．属于构成交通肇事罪情节的逃逸行为。根据《解释》第2条第1款第（1）项的规定，交通肇事重伤3人以上（5人以下），负事故全部责任或者主要责任的构成交通肇事罪。据此，可理解为交通肇事重伤3人以下，负事故全部责任或者主要责任的，不构成犯罪。但根据该条司法解释第2款的规定，交通肇事致1人以上（3人以下）重伤，负事故全部责任或者主要责任员有“为逃避法律追究逃离事故现场”的情节的，也应该认定为交通肇事罪。

（二）“逃逸致人死亡”的认定

《解释》第5条规定：“因逃逸致人死亡，是指行为人在交通肇事后为逃避法律追究而逃跑，致使被害人因得不到救助而死亡的情形。”在认定“因逃逸致人死亡”时应把握以下几点：

1．因逃逸致死的对象必须是行为人交通肇事行为致伤的人，而不是其他人。

2．行为人对交通肇事行为致伤的人负有及时救助的义务，该义务是由于行为人的交通肇事这一先行行为，使法律所保护的“致伤的人”的身体健康、生命安全处于危险状态下而产生的义务，肇事者有能力实施救助而不实施救助行为致受伤的人发生了死亡的结果。

3．行为人对受伤人员死亡的结果持过失心理，因疏忽大意而没有预见或者虽然预见但轻信能够避免，以致发生了受害人死亡结果的心理状态。这种过失的主观罪过形式是对肇事者的行为认定为交通肇事罪的关键。如果肇事者明知不实施对受害人的救助行为会发生受害人死亡的危害结果将被害人带离现场而逃逸，放任这种危害结果发生的间接故意心理态度，则已超出交通肇事罪的界限。

4．行为人逃逸行为与被害人死亡结果之间具有刑法上的因果关系。行为人逃逸行为与被害人死亡结果之间的因果关系主要有两种情况：（1）行为人肇事行为致受害人受伤，但伤情不致引起死亡结果，肇事者逃逸后由于其他原因的介入引起受害人死亡的结果，这一结果与逃逸行为没有直接的必然因果关系，对肇事者只能按刑法133条规定的第一个量刑幅度处罚。（2）如果肇事者的行为使受害人伤势严重，若不及时救助，就会发生死亡的结果，在这种情况下肇事者逃逸后，由于其他介入的原因导致受害人死亡的结果发生，即肇事行为与肇事者逃逸行为是危害结果发生的主要原因，介入的原因只是死亡结果发生过程中的一个条件时，仍应认定为因逃逸致人死亡的情况。

5．因逃逸致人死亡的刑事责任

刑法第133条明确规定，“因逃逸致人死亡的，处7年以上有期徒刑”，这是交通肇事罪的第三档法定刑，就是说交通肇事罪法定最高刑为有期徒刑15年。《解释》中对交通肇事罪的第一、第二档法定刑的事实内容都作了一些量化规定。笔者个人认为“因逃逸致人死亡处7年以上有期徒刑”的规定需要探讨。

（1）属于构成交通肇事罪情节的逃逸行为致人死亡的，即交通肇事重伤1人以上3人以下负事故全部责任或主要责任，不但具有“为逃避法律追究逃离事故现场的逃逸行为”，并且又造成了致1人死亡的危害后果的，应适用处3年以下有期徒刑或者拘役；死亡2人以上，应适用处3年以上7年以下有期徒刑。这样能够体现罪责刑相适应的原则。

（2）肇事行为已经构成交通肇事罪后“逃逸致人死亡”的应归为“有其他特别恶劣情节”中，适用“处3年以上7年以下有期徒刑”，不应另行规定“处7年以上有期徒刑”的法定刑。其理由在于交通肇事罪属于过失危害公共安全罪，刑法典对危害公共安全罪中的过失犯罪的刑事责任的规定绝大多数法定最高刑为7年有期徒刑，包括从交通肇事罪分离出来的铁路运营安全事故罪和重大飞行事故罪，只有工程重大安全事故罪的法定最高刑为10年有期徒刑，此罪的社会危害性往往严重于交通肇事罪，法定刑高是必要的，而交通肇事罪与其他过失危害公共安全罪，如过失爆炸罪、失火罪等相似，不具有更为严重的社会危害性，没必要规定超出一般过失危害公共安全罪的法定刑。

（3）刑法第133条规定“因逃逸致人死亡处7年以上有期徒刑”，立法者是否将交通肇事后，不但不救助受伤人员，反而将受害人员带离现场予以隐蔽或者遗弃，使被害人得不到救助而死亡的间接故意杀人行为的情节考虑进去

？《解释》第6条规定：“行为人在交通肇事后为逃避法律追究，将被害人员带离事故现场后隐蔽或者遗弃，致使被害人无法得到救助而死亡或严重残疾的，应当分别依照刑法第二百三十二条、第二百三十四条第二款规定，以故意杀人罪或者故意伤害（重伤）罪定罪处罚。”有了这一司法解释的内容，交通肇事罪第三档法定刑就更没有规定的必要了。

【参考文献】

{1}龚培华，肖中华．刑法疑难争议问题与司法对策（m）．北京：中国检察出版社，20\_．

{2}阴剑峰，周加海，主编．共同犯罪中疑难问题研究（m）．长春：吉林人民出版社，20\_．

{3}马克昌，主编．犯罪通论（m）．武汉：武汉大学出版社，20\_．

**交通问题相关论文范文 第八篇**

所谓师德师风，指作为一名教师应当具备的职业道德和行为作风。古语有云：“其身正，不令其行；其身不正，虽令不从。”这表明，教师的本职工作除了向学生传授知识，更重要的是通过自己的言行潜移默化地影响学生学会做人、做事。关于师德师风的优秀学习榜样，莫过于“燃灯校长”张桂梅。“自然击你以风雪，你报之以歌唱。命运置你于危崖，你馈人间以芬芳。”这是《感动\*》对她的赞誉。了解到她的先进事迹后，我的内心久久不能\*静，张桂梅同志在教学岗位上恪尽职守、坚定信念、无私奉献的精神深刻地感动了我，更加坚定了我要成为一名优秀教师的信念。结合学校开展的“师德师风”学习活动，通过学习《中小学教师师德行为规范》，如何成为一名有崇高师德的优秀教师，我有了一定的见解。

>一、时刻谨记“学高为师，身正为范”。

培养自己良好的师德师风，做师德高尚的教师。教师在学生的心中占有非常重要的位置，教师的一言一行，一举一动往往被学生看在眼里，甚至是模仿。教师的价值观念、道德情操、人格魅力直接影响到学生的思想与道德品质、道德行为习惯的养成，因此，教师崇高的师德，能够对学生产生潜移默化、受益终生的影响。师德师风的培养贵在自觉，除了不断学习，更需不断自我反省和坚持不懈的身体力行。作为教师，凡要求学生做到的，自己首先应该做到；要求学生禁止的行为，自己也绝对不能做。比如，我们要求学生按时上学，作为教师也要提前到校，上课的时候要提前候课。“十年树木，百年树人”，作为教师，必须要从思想行动上严格要求自己，处处以身作则，用自身良好的品德、敬业精神和工作作风感染和熏陶着学生。

>二、关爱每一位学生、尊重学生

爱是教育的灵魂，更是师德的灵魂。教师只有关爱每一位学生，用心去呵护学生，这才是对高尚的师德师风最好的诠释。在这一年的教学工作中，让我深深体会到作为一名教师要有足够的爱心、耐心与细心。要多给学生一份爱心，一声赞美，一个微笑，一份鼓励。在学习和生活上，时刻关爱学生，特别是对那些所谓的学习特困生，行为特差生，更加要给予关爱，不冷嘲热讽。耐心地帮助他们找差距，善于发现他们的闪光点，善于发现他们好的改变并及时鼓励，培养他们健康的人格，使他们感到自信。

在关爱学生的基础上，更要做到尊重学生，不歧视每一位学生，尊重学生的个性、爱好和隐私等。只有尊重学生，才能建立民主、\*等、和谐的师生关系。不允许教师简单粗暴批评、辱骂学生，更是杜绝体罚学生。要把学生当做是独立的完整的人，做到有事和学生商量，而不是让学生事事听从自己，服从自己。要让学生敢于发表意见、建议或见解，教师通过放下架子，学会尊重学生的人格、意见，充分发挥了教师独特的人格魅力，建立起师生情感交流的桥梁。

>三、终生学习，不断提高自身的素质。

俗话说：要给学生一杯水，自己要用一桶水甚至是活流水。当今时代，知识和技术更新的速度越来越快，如果不经常学习，我们的知识结构很快就会落后。因此，我们不能只以教育者的角色出现，应当树立“边干边学、终身学习”的理念，不断更新自己的知识，提高自己各方面的素质，完善自我，充实自我。

教师注重自身素质不断提高的同时，要转变教学观念，努力创新教学内容、教学模式，形成自己独特的教学风格，这是师德的延续发展。要让学生从“唯分数论”的观念变成学习的主人翁。教师的教要以学生的学为出发点，不是以教师为中心，启发学生学，引导学生掌握科学的思考方法，让学生得到德智体美劳全面发展。

走上三尺讲台，教师育人；走下三尺讲台，为人师表。师德师风建设并不是一朝一夕就能完成的，需要我们每一位教师用自己的言行去实践，以身示范，真正为学生树立一个模范的榜样。

**交通问题相关论文范文 第九篇**

今天看过交通安全的资料以及图片，内心有很多感触。看见一张张因车祸失去生命或受伤的图片，让我毛骨悚然。只见一位男士躺在马路中间，身上多处受伤，地上满是血痕，旁边撞他的汽车的车轮上也沾满了血迹，实在是惨不忍睹……

不但在照片上有这样的不遵守交通规则现象，在现实当中也常常发生。那是因为他们没有遵守好交通规则……

那天黄昏，我独自去买牛奶。马路上的车辆井然有序地开着。抬头望去，那多么让人心惊胆战啊!路中央有一条栏杆，它是为了保证汽车畅通;但行人却要绕一个大圈。一位男子为了贪图方便去攀爬栏杆到马路对面，但是没有人注意到他。可是、可是——对面还有川流不息的车辆啊!男子轻松地跨过栅栏，当他冲过马路时，一名司机刹车措手不及，撞上了他，地上布满了一滩血，他身上被撞伤了，实在是残忍。看到这可怕的死亡，我连买牛奶的兴趣也烟消云散……

交通安全是我国死亡率最高的头号“杀手”。其实，很多时候交通事故是可以避免的，只是人们不太注意罢了。他们都没有去注意车辆何时从身边擦过，为了贪图方便而去攀爬栏杆、冲红灯、醉酒驾车每时每刻都在发生。而这些人，每时每刻都做着死亡的准备。生命不是一场游戏，生命只有一次，生命是珍贵的，无价的……你又怎能拿无价之宝来做方便的筹码呢?

我知道了以后过马路要走斑马线，人行天桥，人行隧道……汽车的发明是给大家带来方便，而不是用方便换取生命，那值得吗?如果你今天遵守交通规则，你就能创造一个美好明天!

**交通问题相关论文范文 第十篇**

[内容摘要]本文认为，经济法具有鲜明的现代性，主要表现在两方面：

第一，在历史和时间纬度上，经济法是现代市场经济发展到一定阶段出现政府干预失灵的特定历史下产生的法律部门。它并非是政府干预出现伊始便产生，而是在政府干预失灵后为解决政府干预失灵应运而生。

第二，在内在精神追求上，现代经济法具有双重职能。它不仅是政府干预经济的有效手段，也是政府干预的约束和规范，是政府干预法治化和市场秩序优化的必然需求。同时，现代经济法法益保护也具有双重性。既侧重于社会公共利益的保护，又兼顾市场经济个体私利的保护，实现社会公益和个体私益的最大协调和平衡。经济法的现代性是经济法独立于传统私法和公法的显著特征，对全面认识经济法的特征和功能，论证经济法是一门独立的法律部门具有不可估量的理论意义。

[关键词]经济法产生条件历史起点内在精神追求现代性

一、引言与解题

社会是法律发展的基础，法律的产生从根本上说，是受一定的社会需要所制约，立法者必须以社会客观事实为基础，以事物的本质为前提，以事物的必然性为依据。马克思指出：“立法者应该把自己看作一个自然科学家，他不是在制造法律，不是在发明法律，而仅仅是在表述法律。”1，他还指出：“无论是政治的立法或市民的立法，都只是表明和记载经济关系的要求而已。”2，“社会不是以法律为基础，那是法学家们的幻想，相反，法律应该以社会为基础”3。因此，社会生活的客观需要，是法律创制活动的深厚渊源，经济法的产生与发展，也直接同社会经济生活相关联。研究经济法的现代性，必须首先理解经济法起源的社会历史基础，理解经济法的成长机理。亦就是说，经济法是在什么样的社会历史条件下形成和发展起来的？这些社会历史条件有何特点？这些社会因素和条件是怎样影响并作用于法律生活从而形成了经济法（部门）？要回答这些问题，有必要从市场经济和国家干预的关系入手，正是在这里，我们可以发现经济法现代性的历史奥秘。

长期以来，经济法学界在系统研究经济法产生的社会条件这方面，著述较少，较早对此有过专门研究的著作仅有两本：一是张守文，于雷合著的《市场经济和新经济法》（北京大学出版社93年版），二是周奎正等人合著的《中国当代经济法论纲》（北京经济学院出版社93年版）。此后，纷繁众多的各类经济法教材对此问题偶有触及，但多是一笔带过，或者干脆不提，甚而还有一些让人费解的论述（本文第五部分将对此展开反思）。令人欣喜的是，在20\_年北京大学出版社出版的由杨紫煊教授主编的《经济法研究》第1卷中，刊登了两篇有关此问题论述的力作：漆多俊教授的《论经济法产生的社会根源》和周林彬教授的《经济法的经济根源——兼论经济法与民商法的边界》。但遗憾的是，漆文对政府干预失灵的原因以及由此对经济法的影响未加以分析，而周文虽有所论及，但由于文章论述的中心议题并不在于此，也未加予深入分析，但窃以为，正是在这里，现代经济法才得以真正产生！

毋庸置疑，政府干预经济必然带来经济政策立法，但是否可以认为经济法就由此产生了呢？不能！因为政府干预失灵后，随之而来的必定是大量经济政策立法的失灵和废除即经济法律的失败。而任何一个法律部门意义上的立法，必须考虑其计划性，稳定性和协调性和合理性。在这一点上，那些大量的为应付经济危机的一时经济立法并没有产生现代意义上的经济法部门，而且还应看到，这些立法仅仅是带有干预经济的性质，其职能远非今天的我们所说的经济法的职能。所以，这些所谓的经济政策立法与其说是经济法，倒不如说是披着经济法的合法外衣，实质上是政府一时的经济性的行政指令，根本不是现代意义上的经济法。

那么，经济法的现代性或者说经济法到底有什么样的显著特点？在回答这个问题之前，不妨先认识一下何谓“现代性”。“现代性”问题是20世纪60年代以来国际学术界讨论中心之一，其核心是合理化问题。大致说来有两种分析，一是把现代性作为断代史意义上的史学概念，描述的是西方社会自文艺复兴以来的历史沿革和基本特征，是和“古代的”“近代的”相并列，和“传统的”相对立的一种对欧洲近现代史的概括性的称谓；二是把现代性作为精神理想意义上的哲学范畴，探求的是支配现代社会政治经济等领域历史变迁背后的规范和理想。本文认为经济法具有现代性，也从上述两方面来论述，一是从经济法产生的历史起点上分析，二是从经济法的内在精神追求上分析。本文认为经济法的现代性表现在：

1.在历史和时间起点上，经济法是现代市场经济发展到一定阶段出现政府干预失灵的特定历史下产生的法律部门。它并非是政府干预出现伊始便产生，而是在政府干预失灵后为解决政府干预失灵应运而生。20世纪30年代以美国为代表的西方国家普遍实行国家干预，制订了大量的经济政策，但由于这些经济政策立法先天就不具备现代经济法的规范政府干预的职能，从而在很大程度上导致了政府干预的滥用，最终政府干预走向失败，从美国开始，西方主要资本主义国家60、70年代经济出现“滞胀”，宣告“政府失灵”。也正是在这时候，现代经济法作为解决“政府失灵”的有效手段应运而生了。

2.在内在精神追求上，一方面，经济法具有双重职能。它不仅是政府干预经济的有效手段，也是政府干预的约束和规范，是政府干预法治化和市场秩序优化的必然需求。可以说，只有认识到经济法的双重职能，才能防止出现“政府失灵”，使政府干预经济在一个法治的轨道上协调，长久，有效地进行。法治政府、依法行政是现代市场经济的内在需求，而在现代市场经济基础产生的经济法无疑应肩负起上述双重职能。另一方面，现代经济法法益保护也具有双重性。既侧重于社会公共利益的保护，又兼顾市场经济个体私利的保护，实现社会公益和个体私益的最大协调和平衡。

据笔者翻阅的资料，国内经济法学界首先提出经济法具有“现代性”这个词的是北京大学法学院的张守文教授，他在《论经济法的现代性》4一文中提出了此概念。笔者深感此概念的理论意义和精辟所在。（在笔者看来，它至少有三点理论意义：1，有利于划清经济法和民商法、行政法的界限；2，有利于从理论上更好地论证经济法是一个独立的法律部门；3，有力地论证了“经济行政法”和“战时经济法”，“古代经济法”等不属于现代经济法的范畴。）本文将从作为一个真正法律部门意义上的经济法产生的社会历史根源分析中来引出经济法的现代性，并试图运用经济法的现代性对我国经济法制建设和国内若干教材上的理论进行反思。

二、市场经济与市场失灵

市场经济是商品经济发展到一定程度，建立起全国统一市场后产生的。根据美国学者D·格林沃尔德主编的《现代经济辞典》中的解释，市场经济是“一种组织方式，在这种方式下，生产什么样的商品，采用什么方法生产以及生产出来以后谁将得到它们等问题，都依靠供求力量来解决”。5易言之，市场经济是在市场交换中通过竞争、供求、价格等机制来调节流通进而调节生产、分配和消费的经济。

市场经济的外在形式，可因国情、社会制度的差异而有所不同，其本质属性则一。西方经济学者认为，市场经济的基本特征是：

第一，财产私有或产业独立与产权自由转移，此乃市场经济存在的基础。在这里财产所有者或其代理人是企业的最高主宰，自主经营、自我负责、独立决策，组织生产和销售，以实现利润最大化。

第二，公平竞争，优胜劣汰。竞争是市场经济的核心与调节机制，是经济发展的外在压力。因此，有人认为，市场经济就是一种以市场取向为基础的竞争机制。

第三，经济行为契约化。这是市场经济的制衡机制。由于市场经济主体的多元化，它们之间存在复杂的产权关系、经营关系和交换关系，只有通过签订得到法律保护的契约，这些关系才能有效地实现。可以说，市场经济是一种法治经济。

从亚当·斯密到阿·马歇尔近一个半世纪中，西方学者大多认为：自由经营、自由竞争和自由放任的市场经济有其无可比拟的优越性，它主要通过“看不见的手”的自发调节作用即价格机制传递信息，使资源得到合理配置；它能提供一种刺激，促进经济增长，它能使企业和劳动者的积极性得到充分发挥，是有效率的。这期间，资本主义经济除周期性波动外，基本上还较稳定快速地发展。

师承马歇尔，于1908年继任剑桥大学政治经济学教授的庇古，初步揭露了市场的缺陷。及至1929年资本主义世界特大危机爆发，宣告了“市场万能论”的破产。这时，西方学者也不讳言市场经济的弱点和局限性，“市场失灵”一词被广泛使用，概括他们的论点有以下几方面：

（1）市场经济活动会产生外在效应或外部性，这是市场缺陷的理论支点。美国学者鲍英尔对此问题进行综合，认为市场经济典型的失灵是它造成外部不经济。如环境污染、公害泛滥，城市膨胀及生态失衡等。

（2）市场有其不完全性，对某些部门无能为力。如不能提供国防安全体系、科学教育、公共交通、水利等大型基础设施，即无公共产品市场。信息市场也是残缺的，只能提供短期的、局部的信息。市场经济难以保证满足众多的社会目标。

（3）市场调节具有短期性和滞后性的弱点。由于市场多元化主体追求短期利益，导致对同一产品重复投资，造成资源浪费。市场既不能很好安排资源的区域（空间）配置，更无法安排资源在现今和未来（时间）的合理配置。

（4）市场不能避免投机行为的产生。资本的自由流动就孕含着投机性。特别是以钻空子、欺诈性的买空卖空为特征的投机行为，对经济和社会有害无利。即使是技术性、专业性很强的，通过承担价格变动风险而获利的期货市场的投机行为，也会产生加剧市场波动、导致经济不稳定的负效应。

（5）市场经济按各个人提供的生产要素进行的分配使收入过于悬殊，产生贫富两极分化。正象凯恩斯所说的：“我们生存其中的经济社会，其显著缺点，乃在不能提供充分就业，以及财富与所得之分配有欠公平合理。”6（6）市场经济无力阻止垄断。由于自由竞争引起生产集中必然导致垄断。权力集团和垄断势力入侵市场，会形成集团的无政府状态，加重经济失衡不稳定，爆发危机，使资源得不到充分利用，还可能引起国际间的战争，最终过渡到中央管理。

（7）市场无法解决国民经济的综合问题。国民经济的综合平衡问题，既包括总量上的平衡、结构上的平衡，也包括产业发展、地区发展和国际收支等方面的平衡，因而国民经济平衡的结构是复杂的，市场只能在一定范围内、用较长时间、通过曲折的道路以及许多资源浪费来促进某些商品供求平衡的实现，而不可能在较短时期内解决整个国家国民经济的综合平衡问题。

（8）市场无法解决经济波动问题，市场对经济活动的调节，主要是通过市场价格的作用来实现的，而市场价格往往只能反映较短时期的供求情况，当人们根据市场价格作出经济活动的决策后，又会出现集中的累积的效应，先是引起经济过热，然后又会出现经济萎缩和萧条。这种经济周期性波动，是市场自身运动的一般规律引起的，因而市场自身无法解决经济波动。

还有一些其他观点，这里不再赘述。因此，当市场由于种种原因而出现失灵时，就必须由社会的代表者国家采取措施来纠正市场的偏差，实现经济的理想状态。国家为了自己的利益与实施自己的职能，也必然要对市场的种种失灵进行干预，既弥补市场的缺陷和不足，纠正市场因此而出现的失灵，又为市场的正常有序运动提供所需要的外部条件。现代经济学表明，对市场失灵的充分研究，早已成为国家对市场进行干预、管理的立论基础。

三、政府干预与政府失灵

30年代大萧条打破了市场力量可以使一切尽善尽美的“市场神话”，主张国家干预的凯恩斯主义应运而生，以罗斯福新政作为转折点，各国都加强了干预，市场经济也从古典市场经济转变为现代市场经济，其一个重要特征就是政府干预。

当各国推行政府干预时，却总在有意无意地滥用，使得干预恶性膨胀，给西方经济造成了严重后果。70年代西方各国普通出现了“滞胀”，接着又爆发了经济危机，政府干预的各种缺陷也暴露无遗。在此背景下“政府干预失灵论”观点大行其道，许多经济学家深入探讨了政府干预的缺陷，他们观点概括有：

（1）政府干预是人为的，往往服务于经济以外的政治目的。政治家、政府官员等政策制定者，同经济人一样是有理性的、自私的人，他们就象在经济市场上一样在政治市场上追求着他们自己的最大利益，而不管这些利益是否符合社会经济利益。

（2）政府干预经济的一个重要代价是围绕政府活动可能产生的寻租活动。寻租活动造成了资源配置的扭曲。耗费社会资源，并且寻租活动具有恶性蔓延的趋势。寻租活动会使政府决策和运作受利益团体或个人的摆布偏离社会公共利益。

（3）在政府力量作用下，经济运行易于出现超高速经济增长。

（4）有些市场不能解决的问题政府也无能为力。如外部性问题政府亦难于解决。

（5）机构庞大，官员臃肿，费用高昂。有学者认为，现代西方社会面临的重重困难如：连年赤字、通货膨张、失业、不平等和不公正感、\_者运动的高涨等，都与政府干预有关。

（6）计划和政策措施的制定与执行不当。因受人们知识技能、思想观点的局限，即使大公无私的官员所制定的计划、措施。也不一定符合客观要求，从而影响资源的最优配置与充分利用。

（7）政府调节手段功能有限。宏观微观经济政策目标，难以协调和兼顾。如公平与效率二者存在替换关系，实现公平会降低效率，在充分就业条件下，工资水平较高，成本上升、会引起物价上涨，不利于经济增长和国际收支平衡。如果说在发达的市场经济条件下如美国和欧洲各国，其政府失灵的原因更多是由于政府制定的政策往往体现了社会中的既得利益所致，那么市场不发达条件下的国家如我国和东南亚一些国家，其政府干预失灵很大程度上是由于政府在干预经济的过程中没有处理好市场的内在缺陷、部分地替代市场和培育市场这三个方面的关系，特别是没有处理好替代市场和培育市场两者的关系。当然，其背后深厚的社会历史方面的原因也始终影响着政府效能的最大发挥，在许多没有对传统体制实行改革的发展中国家，其政治集团和军事集团往往倾向于对经济实行过多的干预，从而导致政府机构过于膨胀，低效能，决策的盲目性和随意性。认识到发达国家和发展中国家政府失灵不同特点和成因对我国经济法立法有重要意义：

（1）一国的经济法发展和该国的经济体制改革有密切的勾连，我国经济法部门的相对完善和稳定需要我们尽快培育好市场，建立真正意义上的市场经济；

（2）我国经济法立法需要大胆借鉴西方发达国家的经验，但切不可照搬照抄，忽视我国国情。

从西方经济学者的“政府干预失灵论”到各国具体实践，都可以看出政府干预具有“双刃剑”的性质。它既可能是促进经济发展的巨大动力，也可能是阻碍经济发展的重大因素。鉴于市场经济的先天固有的缺陷，我们不能由于政府干预会带来成本而完全否定政府的作用，同样，也不能对政府干预抱有幻想，夸大其作用。而是应该在充分认识政府作用的基础上，承认政府对经济必要的干预，而且这种干预必须是理性和有限的。为此，必须深入研究市场机制和政府干预的关系，科学地界定政府干预的边界，而这正是社会经济生活中的法律所必须面对的重大挑战。

四、政府干预的法治化与现代经济法的产生

市场经济决不等同于无政府的经济，事实上，政府和市场是一种优缺互补的对应力量。因此，面对政府干预市场的失灵，我们必须认真研究采取何种方式来弥补政府干预失灵，使政府干预效用最大化。历史和现实一再证明，政府要成功地实现干预经济的职能，促进经济的良性发展，首先政府的干预行为必须受到法律的规范，依法界定政府的行为边界，明确政府的权力和职责，概而言之，必须强调政府干预的法治化。这就意味着，政府必须遵循法治精神管理市场，行\_力必须放置于法律权威之下，任何形式的政府调控政策和规制措施都必须具备充分的法治基础，与市场秩序相关的政策措施的贯彻和实施必须被纳入法治轨道，政府调控和规制市场的权力应当受到合理制约，相关管理行为必须得到有效监督。这也表明，政府在管理市场方面，无论是使用行政手段，还是使用经济手段、法律手段，都应当具备法律前提。并接受法律监督，承担法律责任，“法治的意思就是指政府在一切活动中都受到事前规定并宣布的规则的约束”7.因此，必须寻求创制一种在内在精神追求上既要规制市场失灵，又要匡正政府失灵；即要强调政府干预，又要干预政府；既要维护社会公益，又要保护个体私益的法律。

但是，建立在市民社会基础上的传统私法民商法过于侧重私益的保护，奉行“所有权绝对”、“契约自由”、“意思自治”的神圣理念。在此理念下，法律对于经济个体的逐利性所造成的社会公共利益的破坏，对于经济个体选择的盲目性所造成的社会资源的浪费，对于垄断所造成的限制自由竞争等等难以有所作为。事实证明，传统私法无法解决个体营利性和社会公益性之间的矛盾和由此带来的效率和公平问题，无法治愈“市场失灵”，不能促进经济的协调发展。与之相对伴随行政国产生的传统公法行政法以“授权”和“控权”为理念，以调整国家在行政管理过程中形成的社会关系为内容，而相对经济管理，行政管理更多体现为一国政治上层建筑。因此，传统公法远远不能适应现代市场经济下政府干预经济这一经常性的必需的国家职能的需要。

既然传统私法和公法都无法有效应对现代市场经济提出的新的挑战，而政府干预经济的法治化，又是有效解决政府失灵的重要途径，建立在现代市场经济基础之上的经济法因此应运而生，它不但强调政府对经济的干预，同时也强调对政府干预经济行为的规范，即“干预政府”。“经济法既要对具有盲目性，自发性的自由竞争状态进行调控，实现经济稳定协调发展；又要对具有过度运用权力倾向、存在自身利益和偏好的扩张性、官僚性的政府经济行为进行控制，防止政府权力不当使用而损害市场主体利益，妨碍市场机制对资源的基础性配置作用。”8经济法肩负双重职能，它既要调整市场主体的不当行为，又要规范政府的干预行为，这是在政府失灵之前任何所谓的经济法都不具备的。同时，在另一方面，现代经济法既侧重保护社会公益，又兼顾个体私益的保护，实现二者的最佳平衡。现代经济法通过宏观调控法和市场规制法二大部分的调整有效地实现了法益保护的双重目标。可以看出，在法的内在精神追求上，我们称经济法具有现代性，而且这种特性是经济法与生俱来的。

五、经济法的现代性与若干反思

通过上文的分析，对经济法的产生我们可以得出如下结论：经济法是现代市场经济发展到一定阶段出现政府干预失灵的特定历史下产生的法律部门和法律学科，从经济法的产生看，经济法具有现代性；从经济法内在精神追求上看，它符合现代市场经济法治政府的要求，有着双重职能；它能兼顾社会公益和个人私益，有着双重的法益保护功能，因此也具有现代性。运用经济法的现代性原理，可以对我国经济法制建设和经济法学界的一些理论进行反思。

反思之一：我国经济法制建设。

按照哈贝马斯的观点，现代性是现代化的理念，现代化则是现代性的现实，这两者之间常会出现差异。比如当代中国的现代化是以市场经济的发展为基础的，但这种中国式的市场经济又是从传统中国社会的自然经济和后来的计划经济基础上脱胎并发展起来的，所以其根本特征是行\_力对经济生活的过度干预，由此而引起了现代化实际过程的畸变，并使这种过程与通过现代性表现出来的现代化理念发生了激烈的冲突。哈贝马斯的理论告诉我们，要从现代性出发，对现代化的实际过程进行批评性的检视。应用经济法的现代性，我们也可以重新来反思我国的经济法制建设。在我国从计划经济向市场经济转型的过程中，再分配原则在社会经济整合机制中长时间占据主导地位，而市场原则却处于弱势地位。市场运行中的行政垄断、市场统一化进程中的地区封锁、各种组织创新过程中的权力资本化，都是这种情况的具体体现。不仅如此，经济领域中种种侵害市场制度的合法性、违背市场经济基本原则、破坏市场自身竞争性的政策措施，还常常被一些部门和地方以法律条文形式合法化，并使不适当的行政干预在市场经济肌体中内生化、长期化。这种违背法治精神的“法制化”做法，还被冠以“健全和完善社会主义市场经济法制体系”的美名，贻害不浅。从经济法的现代性出发，我们必须下力气剔除那些有违现代经济法特征和宗旨的“恶法”，建立真正意义上的、能促进经济持久，稳定，健康发展的统一的经济法部门。

反思之二：是否有“古代经济法”？

我国经济法学界有学者主张经济法古已有之。法律出版社95年出版的由陶和谦主编的高等学校法学教材《经济法学》一书认为：“古代经济法，一般包括奴隶制国家经济法和封建制国家经济法，所体现的是奴隶主阶级和封建地主阶级的意志，是这些国家管理社会经济的重要工具。”（见该书第48页）。这些学者之所以认为古代就有经济法，是因为他们认为，经济法是泛指一切具有

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找