北京大学
中国教育财政科学研究所

简　报

怀仁怀朴　唯真唯实　　2012 年第 1-1 期（总第 65 期）

美国校车经费与管理情况

李怡宁

（2012 年 2 月 24 日）

校车在美国有着悠久的历史，经过多年的发展和改进，美国校车已经成为世界上校车行业的典范。美国校车安全标准、法律规章制度、资金提供机制和运营管理模式等都可供我们借鉴。考虑到国内对美国校车法规及安全质量标准方面已有不少介绍，本文将重点提供美国校车在运输成本、资金提供机制、运营管理以及司机管理方面的情况。

一、校车经费情况

（一）全国校车运输成本

美国国家教育统计中心在《2007年教育统计文摘》报告中指出，2004－2005学年，有45,625,458名孩子注册进入公立幼儿园至12年级（K－12）学校上学，公费运送了25,226,000名公立学校学生（55.3%），在校车运输上的总支出约为175

亿美元，生均运输成本为692美元。根据《2010年教育统计文摘》，2007－2008学年，有46,155,830名孩子注册进入公立幼儿园至12年级学校上学，公费运送了25, 221,000名公立学校学生（54.6%），在校车运输上的总支出约为215亿美元，生均运输成本为854美元。从全国范围内来看，自1984－1985学年运送学生比例达到61.3%的高峰后（生均运输支出不到300美元），以公费运送的公立学校学生比例呈逐年下降的趋势。[1, 2]

（二）州校车运输成本案例

1. 肯塔基州

肯塔基州《学校运输新闻报》报告指出，截至2004－2005学年，公费已经运送了68%的公立学校学生，运送每名学生的平均费用为636.72美元。学校运输费用占幼儿园至12年级每年总开支的6.1%。学区拥有的9,700多辆校车被用来运送学生。肯塔基州法律声明，如果学生不居住在离校最近的合理步行距离内，教育委员会可以从其基本资金拨款中提供运输费用给本学区内距离学生居住地最近的学校。教育委员会可以通过如下方式运送学生：学区拥有并运营的运输系统、当地政府公共交通系统、合同制学生运输系统以及与私人运输服务的补充合同。州立法律同样要求学区董事会制定关于使用本区交通工具运送学生的责任政策，包括但不限于：路线规划、校车站点设置以及学生乘坐校车的最长时间。[3]

2. 宾夕法尼亚州

宾夕法尼亚州《学校运输新闻报》报告指出，截止到2004－2005学年，公费已经运送了84%的公立学校学生，运送每名学生的平均费用为644美元。学区拥有的4,500多辆校车以及承包商拥有的12,800辆巴士都被用来输送学生。除了特许学校的学生外，宾夕法尼亚州法律不硬性要求学区运送学生，但有些学区会选择运送学生。当特许学校在学区范围之内时、或特许学校最近的公路离该区边界不超过十英里时、或特许学校是一个该区参与的地区特许学校时，才要求学区运送特许学校的学生。只要宾夕法尼亚州教育部批准，学区董事会可以负责运输计划

[1] U.S. Department of Education, National Center for Education Statistics, Digest of Education Statistics, 2007. http://nces.ed.gov/programs/digest/d07/tables/dt07_176.asp?referrer=list
[2] U.S. Department of Education, National Center for Education Statistics, Digest of Education Statistics,2010. http://nces.ed.gov/programs/digest/d10/tables/dt10_184.asp
[3] Amy Higginbotham et al. Public school transportation national and regional perspectives: an update. Bureau of Business and Economic Research. 2009:15.

的各个方面，这些方面既包括规定学生乘坐巴士的最长时间，也包括巴士停靠地点、实际路线、校车路线规划以及运输方式选择的决定。[4]

3. 马里兰州

马里兰州教育部2006－2007年发布的《经济情况书》报告指出，截至2006－2007学年，超过60.5万名学生有资格被该州24个公立学校学区运送，其中包括2.4万多名残疾学生。总的来说，71%的公立学校学生是以公费运送的。2005－2006学年，运送学生总费用为497,316,742美元，州仅资助了187,123,542 美元（占37.6%），运送每个学生的平均费用为822美元。用于运送学生的公有车辆总数超过3,700辆，而用于运送学生的合同车辆总数超过3,300辆，行驶总里程为121,209,195英里。其中，超过一半的里程用于运送残疾学生。学区董事会参与运输计划，包括但不限于作出以下决定：巴士停靠地点、实际路线、校车路线规划、运送学生的里程限制以及一个学生可以乘坐校车的最长时间。马里兰州法律规定，除了州提供运送之外，县的管理部门也可以自费运送公立学校学生。[5]

（三）州校车运输资金提供机制

绝大多数州就学生运送向当地学区提供部分资金支持，但提供资金的机制却大不相同。资金提供类型主要有以下几种[6, 7]：

- 有5个州不向当地辖区提供学生交通运输资金支持。罗得岛州、新罕布什尔州、佛蒙特州、马萨诸塞州以及内华达州没有为校车服务提供指定的经费拨款。这五个州都认为校车属于地方的责任。这几个州都为幼儿园至12年级教育提供了基本的补助，它可以用于各种服务，但是校车并没有被专门指定为基本经费拨款的一项。
- 有9个州基于辖区所运送的州学生数量，只向学区提供一笔学生运送资金。这9个州建立了一个详细的批准开支类型列表和它们会补偿的开支百分比，然后按照开支向当地各学区进行拨款。例如，州政府可以确定驾驶员工资是批准的开支类型，并同意报销学区所有司机工资的60%。

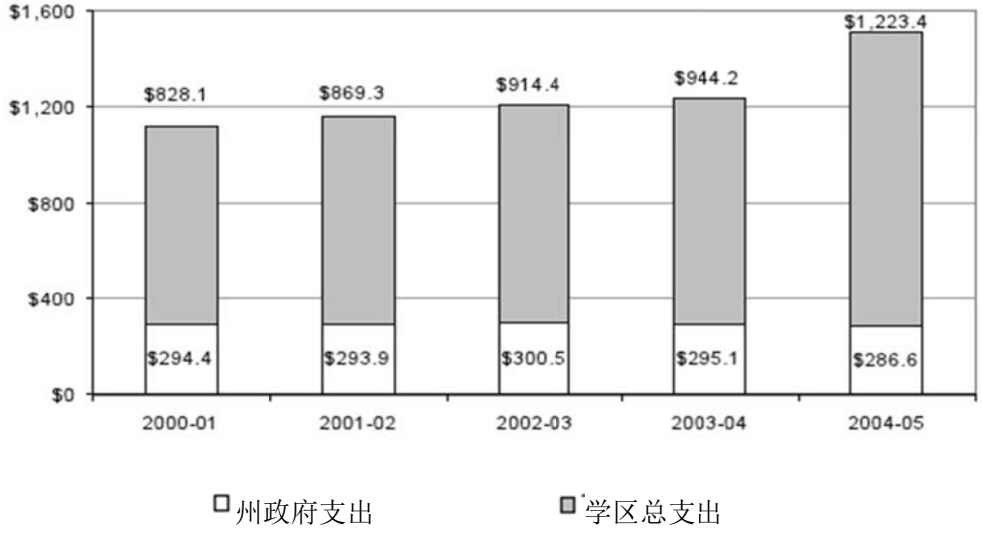
[4] Amy Higginbotham et al. Public school transportation national and regional perspectives: an update. Bureau of Business and Economic Research. 2009:19.
[5] Amy Higginbotham et al. Public school transportation national and regional perspectives: an update. Bureau of Business and Economic Research. 2009:17.
[6] State of Washington Joint Legislative Audit and Review Committee (JLARC). K-12 Pupil Transportation Funding Study, 2006.
[7] Management Partnership Services (MPS), Inc. Development of Student Transportation Funding Methodology Options for Washington State for the State of Washington Office of Financial Management, 2008.

州政府也可以设定司机工资每小时不超过10.50美元的上限，对于超过工资上限的工资部分，州政府不予报销。

- 总共有19个州按运送每个学生或行驶里程确定一个单位补偿率，如接送的学生人数或驾驶里程。每个学区得到的资助金额是各种活动的单位补偿率乘以活动程度的结果。例如，州政府可能会确定每个基础教育学生的接送单位补偿率为200美元，每个特殊教育学生的接送单位补偿率为300美元。一个学区的补偿总额即 200美元乘以接送的基础教育学生的数量，再加上300美元乘以接送的特殊教育学生的数量。这种方法认识到学生交通服务在于接送学生，而非累积驾驶的里程数。然而，测量成为一个更大的挑战，因为运送的程度比支出更难以准确衡量。此外，单位补偿率往往是任意的和有争议的。这种方法可能会激励有效率地运转，但却可能有害公平，尤其是如果该公式不考虑地域特点的话。
- 还有一些州政府为学生的交通活动（接送的学生人数、行驶里程数等）和地域特点（学生平均密度、公路平均密度、高速公路数、未铺路面的公路的英里数等）确定一套系数或单位价值。选出来这些系数再加上一个常数项，进行计算。计算每个学区在该区域的特定地域特点下，要实施这些特定活动所需的费用。每个学区得到的资助总额为常数项乘以所有活动的系数乘以每项活动或地域特点的价值。例如，州政府可能会确定接送基础教育学生的系数为200美元，而接送特殊教育学生的系数为300美元。州政府可能还会确定学生平均密度的系数为-10美元，公路平均密度系数为-2美元，未铺路面的公路的英里数的百分比系数为1000美元。地域特点系数反映出一个事实，即一般而言，在人口高密度区域，接送学生花费较低；在每平方英里内公路数更多的学区，接送学生花费较低；在学区内未铺路面越多，交通费用越高。

下图是德克萨斯州的校车支出构成。从中可以看出，学区总支出是历年递增的，而州政府对校车的支出却变化不大。

图1 2000-01年至2004-05年德克萨斯州校车支出构成（百万美元）[8]



二、校车管理模式

（一）校车安全的各级管理机构

美国的校车服务由联邦、州以及当地政府共同管理。联邦政府控制着校车的生产，并确保校车生产是完全符合安全标准的。目前，联邦政府的校车管理机构主要有：国家公路交通安全管理局（NHTSA）是国家公路交通安全管理的联邦领导机构，确保校车安全，它管理着60多个美国联邦机动车安全标准，其中包括若干专门适用于校车的标准。国家运输安全委员会（NTSB）负责处理校车特大事故调查报告及各种问题。联邦车辆安全管理局（FMCSA）的主要任务为降低与车辆相关的伤亡。校车服务也在其管理范围内，它是联邦中负责学校相关运输的最重要机构。它通过严格执行司机驾照管理、商业运行车辆司机管理、提高商用汽车技术、强化商用汽车设备、提高商用汽车技术、强化商用汽车设备和操作标准、提高安全意识等等来保证安全。联邦运输管理局（FTA）负责公共运输系统中的学生交通问题。联邦政府在校车行业中所扮演的角色没有州政府的多，联邦政府仅仅负责校车行业中的标准化,更为日常的控制来自于州政府层面。目前，有超过500部法律以及众多的要求被各州记录在册来管理校车产业的方方面面。

[8] Texas School District Transportation Services, Legislative Budget Board. Texas School Performance Review. p.5.

通过联邦车辆安全标准，联邦政府控制着校车的制造，保证它们能够达到安全标谁。而校车一旦上路，则由州的法律、规范来管理。[9, 10]

（二）校车的运营管理

在《公路安全方案第17号方针》中，联邦政府要求各州政府分别制定一套完整的学生运输安全方案，这种安全方案在很大程度上也就是校车的运营管理方案。目前，美国的50个州都已经制定了这种安全方案。除此以外，各州都在本州的相关立法中对校车的运营问题进行了规定。联邦与各州在这方面的立法主要涉及校车的配备、校车运营人的准入、校车驾驶员的选用、校车运行线路的选择、校车的检查与维护等方面。[11]

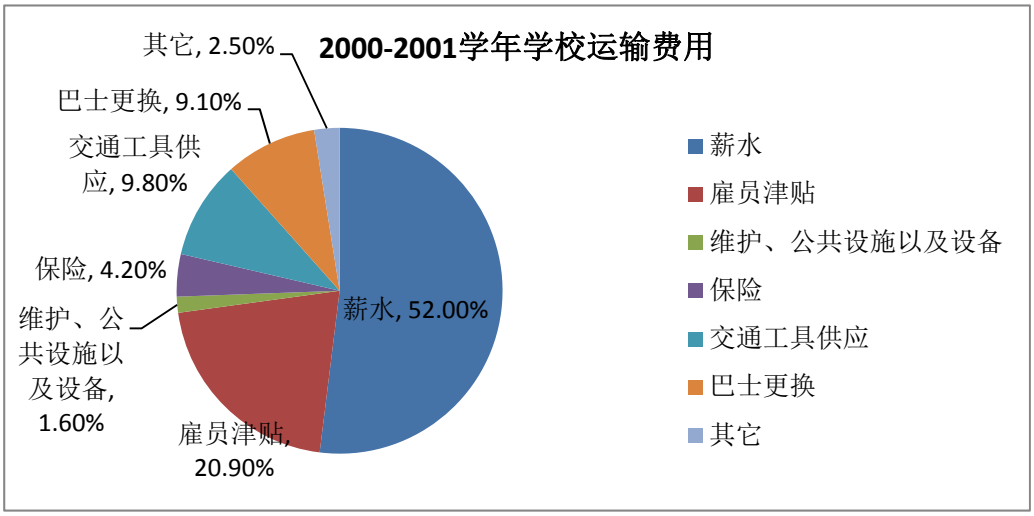
美国学区对于校车的管理方式多种多样，而且同一个学区对于本学区不同的学校也会采用不同的方法。有完全承包给运输公司的（如爱达荷州某些学区[12]）；有学区自己管理校车各个方面的工作（包括校车购买和运营、人员雇佣等方面）；也有的只是租用运输公司的校车，由学区负责运营支出。

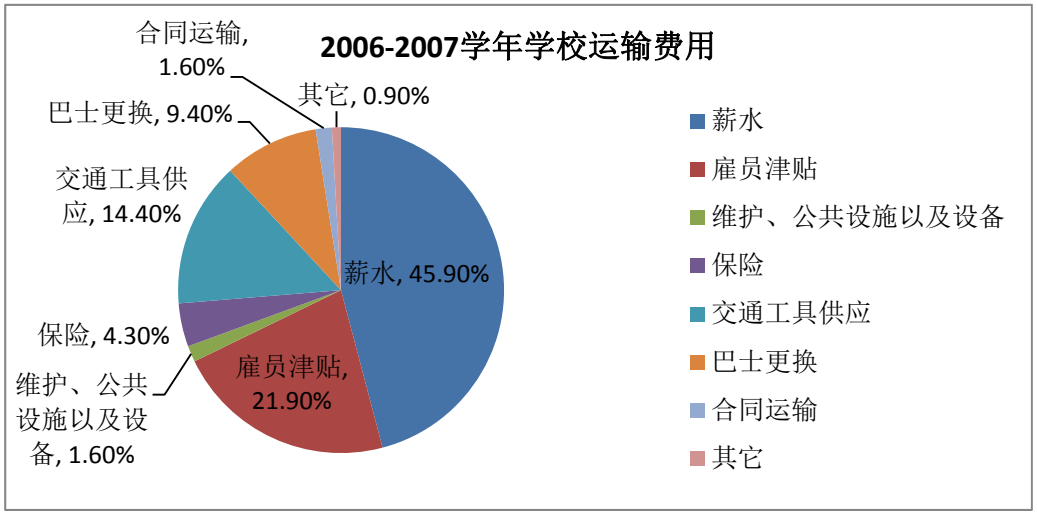
以纽约州为例，州教育委员会规定路线，招标拍卖经营权，与私人校车公司签订合同，学校和学区只负责监督安全和制定校车运行规则。[13]这样既引进了竞争机制，使服务质量得到保证，学校也没有额外负担。这些校车运营公司一般都不大，都是地方性企业，但也有一定的规模，能保证车辆的维修和驾驶员的培训。[14]

以下两图是西弗吉尼亚州2000－2001学年和2006－2007学年的学校校车费用比较，其所属学区也正在逐步增加和运输公司签订合同这样的做法，合同运输校车在2006－2007学年中成为开支种类，约为315万美元。总的来说，和运输公司签订校车合作协议这一做法，是一种规避风险、管理专业化和节省成本的方法。[15]

[9] 高爱玲. 美国的安全校车[J]. 现代职业安全, 2010, 105(5):93.
[10] 朱永国. 美国校车制度[J]. 校长参考, 2007:62.
[11] 丁芝华. 美国的校车安全立法研究[J]. 道路交通与安全, 2010, 10(1):63.
[12] 美国爱达荷州教育部, Idaho School Transportation Best Practices.
[13] 发达国家强力保障校车安全[J]. 校长阅刊, 2007 (11):15.
[14] 王培祥. 近 200 年历史铸就的北美校车文化[J]. 商用汽车, 2010(7): 53.
[15] Amy Higginbotham et al. Public school transportation national and regional perspectives: an update. Bureau of Business and Economic Research. 2009:5.

图2 西弗吉尼亚州学校校车费用比较





从具体项目来看，西弗吉尼亚州校车费用中，薪水是最大的开支。然而，到2006－2007学年，薪水开支占总校车费用的比例已经从2000－2001学年的52.0%下降至45.9%。第二大开支为雇员津贴，包括该州为医疗、退休以及工人的补偿金所支付的开支。交通工具供应开支占总校车费用的比例增至14.4%。自2000－2001学年至2006－2007学年最稳定的开支为以下项目：维护、公共设施和设备；保险；巴士更换。[16]

[16] Amy Higginbotham et al. Public school transportation national and regional perspectives: an update. Bureau of Business and Economic Research. 2009:4.

三、校车司机的收入、培训与管理

美国劳工统计局(BLS)在2009年5月的就业调查统计显示,美国有459,480名校车司机，校车司机平均工资为每小时13.49美元或每年28,050美元。小学和中学是校车司机的最大雇主。纽约州、华盛顿州和内华达州是三个校车司机工资最高的州。例如，纽约校车司机的工资为每小时16.77美元和每年34,890美元。据调查显示，在驾驶员的职业分类里，2009年薪资最高的五个行业的驾驶员分别是汽车经销商驾驶员、教育支持服务驾驶员、医疗机构驾驶员、特许车司机、出租车和豪华轿车服务。校车司机被包括在教育支持服务驾驶员里，属于薪资第二高的驾驶员类别。[17]

所有校车司机都需要接受培训和管理，熟悉工作程序，以便具备承担所面临的巨大责任的能力。每家校车雇用商和每个学区对此都有具体规定。[18]

在俄克拉荷马州,校车司机在学区负责人的推荐下由当地的学校董事会雇用。学区负责人负责本区所有的学生运送项目。州教育部门的运输主管和公共安全部门、当地区负责人和其他学校行政领导共同合作开展给校车司机的培训项目。根据相关政策(70 O.S.§ 9-118)——除在紧急情况外，所有校车司机，无论是私人雇用的合同工或学区雇用的员工，都要完成一门与操作校车有关的教导课程。这门课程要由有关学区和俄克拉荷马州教育局批准。[19]

在爱达荷州,学区要确保高效的雇用和维持一定数量的校车司机和校车随员。与其他行业的雇员相比，许多学区的校车司机和随员的流失率比较高。造成这种情况的原因之一是校车司机和随员一般是兼职雇员,他们要很早上班,很晚下班。而且他们要面临很多的挑战，使得他们的工作特别有难度和压力。比如他们常常要一边维持车内秩序，一边开车，还要保证安全。由于较高的人员流失率，学区需要有一个高效的人员雇用和留用系统。州教育部门学校运输司推荐学区收集一些离职员工的采访信息数据,来决定哪些因素可以使司机和随员在学区有好的工作表现。学区管理层可以用这些信息来制定新的战略。学区也需要训练、管理、协助校车司机达到驾驶校车的标准，并且学会在校车里维持学生秩序。[20]

---

[17] Bureau of Labor Statistics, United States Department of Labor. Occupational Employment and Wages, May 2009. http://www.bls.gov/oes/2009/may/oes533022.htm

[18] American School Bus Council. Guidelines on Pupil Transportation, 2007.

[19] Sandy Garrett, Oklahoma School Bus Driver Manual. Oklahoma State Department of Education. 2009:5.

[20] Idaho Department of Education. Idaho School Transportation Best Practices, 2005.

上期回顾

2011 年第 15-2 期（总第 64 期）

民办教育与公共财政：江苏的实践与思考

摘要：本文为江苏省教育厅副厅长倪道潜在 2011 年 11 月 5 日“北京论坛——世界银行专场：民办教育与公共财政”会议上的发言。本文介绍了江苏省民办教育事业的发展状况以及公共财政对民办教育的支持措施，包括：实行民办学校财政拨款政策、设立民办教育发展专项资金、推行民办学校教师和学生财政补助政策等。本文还对江苏民办教育发展所面临的主要问题与加大公共财政对民办教育资助力度的对策作了进一步思考与分析。

本《简报》由北京大学中国教育财政科学研究所主办；旨在反映本所最新的学术科研活动；相关内容仅体现作者本人观点，并不必然代表本所的立场。

简报内容仅供参考，如需转载须事先征得本研究所同意。

本期印发：1800 份

下载网址：http://ciefr.pku.edu.cn

主办单位：北京大学中国教育财政科学研究所　　**电子信箱**：ciefr@pku.edu.cn

责任编辑：毕建宏　　**电　　话**：010-6275-9700

地　　址：北京市海淀区颐和园路 5 号
北京大学教育学院大楼 413 室（100871）　　**传　　真**：010-6275-6183