

城乡客运一体化 提速还需加把力

城乡客运一体化是推动城乡协调发展的重要举措,关系到城乡基本公共服务均等化的实现,也是交通运输服务新型城镇化建设的重要体现。当前,这一目标的全面实现仍任重道远。

在聚焦各地涌现出来的相关优秀案例、成功模式的同时,我们重点关注目前城乡客运一体化进程中面临的一些共性问题,反映客运企业的诉求和建议,期望助推城乡客运一体化更好更快发展。

本报记者 周向阳

►城乡客运一体化的发展,使得更多城乡居民出门就能坐上班车。
本报资料片



现状之一

水平参差 县乡线路个体经营仍较多

近年来,“村村通”路网建设快步推进,农村社会、经济生活更加活跃,城乡客运需求快速增长,城乡客运一体化建设成绩有目共睹。不过,在全国范围来看,城乡客运一体化进程、发展水平参差不齐,部分地区受限于经济发展水平、政策支持范围和力度,农村客运服务水平依然较低。

目前,在江苏、浙江、广东经济较为发达的沿海地区及各省中心城市周边乡镇,城乡客运一体化大多走出了各自的特色路子。班车开进村头,农民进城方便了,车票还降价了……在这些可喜的成绩背后,各地大型道路客运企业担当了骨干作用,做出了不懈的努力。

在中部和西部地区,城乡客运一体化的攻坚重点在于农村客运领域。一些省份在部分地区推行客运一体化示范工程之外,仍有众多地区的城乡客运市场还处于较为粗放的状态,个体、挂靠经营占有相当大的比例。

以冀鲁豫三省交界处的河南省濮阳市为例,据了解,在该市五县二区范围内经营县际、县乡客运班线的个体户仍然较多。在南乐县至濮阳市、台前县至濮阳市等热门线路上,一天之内发出三四十班车,且分属于多家不同的小型客运主体,竞争十分激烈;而在一些较为偏僻的乡镇,特别是农民出行的最基层“村到村”和“村到乡”,尽管群众有出行需求,却还没有较为成熟的班线。

业内人士指出,在农村客运市场,个体承包的短途班线比客运公司的班线灵活机动,在人员安排、维修、保养等方面更具经济性,因此相对具有优势。然而,个体承包方式下的客运线路以营利为首要目的,车辆状况、人员素质难以保证,行车安全、服务质量难以监管,随意涨价、停运等现象时有发生,线路冷热不均,部分地区乡镇居民出行得不到保证。

对于这些地区的正规客运企业来说,这恰好也是优胜劣汰、市场扩张的良好机遇。不过,收购车辆、安置从业人员等都需要资金投入,在政策扶持和资金支持较为有限时,客运企业往往有心无力。

公司化改造期盼适度扶持

濮阳汽运总经理助理 韩海洲

当前,城乡短途客运市场存在个体承包和公司经营两种方式。建议以当地骨干客运企业为主,通过市场运作手段进行兼并重组,建立权责明确、产权明晰的大型客运企业,彻底改变个体和挂靠经营模式,实现同一条客运线路上统一票价、统一管理、统一服务的公司化经营。

面对市场竞争,客运企业应在业务方向上进行适当调整,通过线路优化、人员调配等控制成本,抓住市场机遇,走集约化经营道路。

在一定时期内,农村客运服务规模的扩大、服务水平的提高,还需要持续的政策支持,因此,也盼望政府相关主管部门对试点地区之外的客运企业在线路收购、车辆采购等方面给予政策支持和适当的资金扶持。

现状之二

迫于压力 部分班线走挂靠经营回头路

发展城乡客运一体化,是一件利民、惠民的好事,但在一些地区,在乡村客运班线公司化改造的“急进”之后,由于种种因素的制约,客运企业不堪重负,后劲不足,部分线路已经开始出现由公司化转向个体承包、挂靠经营的“回头路”苗头,值得行业关注和思索。

山东省较早启动城乡客运一体化进程。自2007年开始,新国线集团(聊城)运输有限公司(简称“聊城新国线”)投入100余万元,陆续从个体经营者手中收购农村班线客车,逐渐完成了对农村班线的公司化改造。

这一变化不愧为民生工程,聊城周边城乡居民的出行明显增加,社会、经济往来被有效带动。聊城周边城乡居民一致赞叹,客车变新了,服务变好了,票价还变低了。当时,尽管客运票

价向城市公交看齐,但焕然一新的面貌为企业赢得了客流增量。

不过,7年之后的今天,情况已经发生了变化:油价从当时的每升3元多飙升到如今的8元多;驾驶员月工资从几百元上升到几千元;客车更新升级则需要巨额投入……同时,2至4元的票价却依然没变,除了数额有限的农村客运燃油补贴之外,没有任何其他补贴,企业成本压力不言而喻。

聊城新国线相关负责人介绍,竞争加剧导致长途班线缩减、利润下滑,对短途班线的补贴很有限,现在,企业大部分短途城乡客运班线只能亏本经营。在生存压力之下,企业只好将约1/3的乡镇客运班线又承包给个体户经营。由于制约有限,在这些班线上,客运服务质量难以保证,一些较为偏僻的乡村居民出行依然是难题。

声音

农村客运渴望政策普惠

聊城新国线总经理 王涛

经“大气力”公司化改造后的城乡客运班线又走上个体、挂靠经营的老路,这是企业的无奈之举。这一问题背后,一个重要原因是城乡客运政策支持的差别。公交在政策上享有财政补贴,公路客运则需缴纳多种税费,自负盈亏。经营成本的差距,使得城乡班线客运在竞争中处于劣势。长此以往,生存压力只能迫使部分班线重新回到个体、挂靠经营者手中,客运市场仍将在较低服务水平徘徊。

发展环境的先天不同,在某种程度上是一种市场竞争环境不公平。希望相关部门对各类农村客运统一性,按照运营方式、服务质量等指标确定其公益性质,适当给予农村客运班线补贴,以创造更加公平合理的竞争环境,在良性竞争中推动城乡客运一体化发展。

现状之三

重叠交叉 公交、客运市场竞争加剧

随着城市化进程的加快,城市规模不断扩大,公众出行范围也不断扩大。为适应市场需求,公交公司和客运公司都想抓住发展契机,新增或拓展原先的经营线路。于是,城市公交不断向外扩展延伸,近几年多地出现了城市公交和客运班线相互重叠、交叉的情况,二者的矛盾随之而来。

南京某客运企业负责人告诉记者,随着城乡客运的兴旺,城市公交企业开始介入。以南京为例,该市最长的公交线路里程已达50公里以上,远达城市郊区。

低票价、高发班率的公交让城镇居民出行有了更多选择,但却给客运经营带来了不利影响。公交公司开通的很多线路都与城乡客运班线重合,凭借发车班次高、时间间隔短等优势逐渐抢占了市场。以北京为例,北京公交延伸开进廊坊后,北京和廊坊之间的班线客运受到很大冲击。近年来,全国

多地都发生过城市公交出城引发的城郊交通线路运营权纠纷。

据了解,近年来各地虽然普遍对城乡班线加大了投入和政策优惠力度,但总体支持力度明显不及城市公交。城市公交在基础设施建设投入、用地政策、票价制定和税费政策等诸多方面,较城乡客运享受更多的优惠。

“面对公交的竞争,班线客运几乎没有优势。”该客运企业负责人认为,在城市公交和短途客运的竞争,城市公交的扩张得到了普遍的支持和认可,这对于主要服务于城乡居民、特别是农民的短途客运来说并不公平。

业内人士认为,在城乡客运一体化进程中,公交化已是大势所趋。然而在不少地区,公交规划、班车客运规划仍各为体系,未充分考虑两种客运方式一体化发展的问题,为更大范围的城乡客运一体化工作带来了难题。

声音

统筹协调需要顶层设计

江苏机务协作网秘书长 陈南平

城乡客运不是孤立的体系,在城乡统筹协调发展、推动城乡一体化的背景下,农村客运交通的发展需要与城市公交相互衔接,并解决二者之间的“对抗”与“摩擦”,这是当前城乡客运一体化进程中的一个典型难题。

“大部制”改革以来,城市公交管理职能并入交通运输部,为城乡客运一体化发展创造了有利条件,但体制机制分割影响依然存在。因此,迫切希望建立行业管理协调机制,加强城乡客运在管理体制、运行机制、经营方式等方面的统一协调,做好顶层设计。

在客运市场建设方面,需要打破以城乡地域界限划分客运市场的陈旧观念,对城乡客运实行统一的市场准入制度和服务规范,进一步整合现有公交和农村客运资源,划分公交和道路运输的经营范围,明晰经营主体,合理分工,营造公平、透明的市场竞争环境。

声音

华中公路客运企业“抱团”做快递



记者 高斌 通讯员 李勇 万俊梅

7月20日,华中道路客运小件快运联盟在武汉成立。湖北13家公路客运企业联合江西、湖南、河南等省3家客运企业“抱团”做快递,首步瞄准省内“当日达”业务,欲以

低价占领市场。

将实现门到门送货服务

道路客运小件快运是利用道路客运的网络和客运班车行李舱运送货物。和物流快递相比,“定点、定时”是客运小件快运的

显著优势。

湖北省客集团大地快运分公司经理肖俊介绍,据联盟初步制定的协议,以武汉为中心的400公里以内的4省市(县)之间,可实现当日送达。市民在统一的网上平台下单后,2小时之内会有工作人员上门取货。

另外,16家客运企业将统一执行收费标准。联盟目前拟定运价为5公斤10元起步,每单需支付2元手续费和1元保险费用,续重则按里程长短有所不同。以武汉至湖南岳阳为例,发一单5公斤以内的“当日达”快递仅需13元。

目前,武汉发往外地的快递,一般的快递企业还不能实现“当日达”,最早也要第二天送达。如果通过高铁快递“当日达”,首重资费为130元,续重为25元/公斤,价格高昂。显然,联盟的快速、低价优势相对比较明显。

据了解,联盟快递网络下单及微信下单

服务将于8月正式上线。未来,联盟将进一步扩大规模,服务覆盖到全国18个省份。

合力走出转型之路

公路客运企业抱团“跨界”做快递,正是市场竞争之下的转型之举。湖北省交通运输厅相关负责人称,随着武汉周边“米”字形高铁网络的形成,公路客运企业受到极大影响,沿途班线客流流失。“结成小件快运联盟,也是在新的市场格局中谋求新的增长点的方式。”

肖俊透露:“去年大地快运公司推出武汉—荆州—宜昌货运专线,定点、定时、定价发车,试点门到门的服务,货运量比原来增长40%。”据湖北省客集团预计,结成小件快运联盟后,将改变过去各客运企业在货物快运上一地一价、单打独斗的局面,更好地发挥客运资源优势合力,送货成本将减少30%左右。

速读

黄山长运 11辆LNG客车年省120万元

本报讯 近两年来,黄山长运有限公司(简称“黄山长运”)积极响应国家节能减排号召,探索应用LNG(液化天然气)清洁能源客车,节能增效初见成效。

从今年起,黄山长运加大了节能与新能源汽车使用推广工作,将LNG汽车作为新购置车辆首选,采取逐步更新措施。去年4月,黄山长运投入近800万元,和深圳燃气集团合作建成黄山市首座LNG汽车加气站,解决天然气供应难题。

随后,黄山长运率先将LNG客车应用于中短途客运班线,投资达到560万元。

黄山长运相关负责人介绍,企业投入的LNG客车主要为宇通ZK6808-HN2Z、厦门金龙XML6103J25N、青年JNP6127NV车型,配备500升储气罐,一次性加气后,可以行驶700-800公里。目前,黄山长运11辆LNG客车平均每月可节省近10万元的燃料成本,预计全年可节省成本约120万元。(江春)

怀运集团 急调运力疏运滞留旅客

本报讯 近日,湖南怀化公路运输集团有限责任公司(简称“怀运集团”)紧急调度运力,快速、有序、平安疏运因雨滞留在怀化火车站的600余名旅客。

近日,华南地区连日普降暴雨,途经怀化的三条铁路92趟列车临时停运,大批旅客受困于怀化火车站。接到分流转运铁路受困旅客的指令后,怀运集团紧急启动一级应急运输预案,克服暑运期间运力紧张等困难,在短短2小时内紧急抽调22辆大客车。

当天中午,怀运集团从企业负责人到运务部、安全部工作人员积极调度协调,组织旅客上车。整个分流转运过程组织有序,安排得当,且没有向旅客收取一分钱费用。

为保证运输安全,怀运集团现场召开驾驶员安全叮嘱会,并派出安全主管人员押车随行。夜间,车队先后6次进入服务区休息。下午3时,两支队伍共18辆客车满载受困旅客驶出广场。至次日凌晨,所有车辆将滞留旅客全部平安送达目的地。(肖宇)

水运通航信息
权威发布 中国交通新闻网
获得更多相关资讯请登录 www.zgjtb.com

中华人民共和国
张家港海事局航行通告
张家港市长明造船有限公司
新造船“华西1000”下水
各有关单位、船舶:
张家港市长明造船有限公司新造船“华西1000”,定于2014年7月30日进行下水作业。现将有关事项通知如下:
一、作业时间:2014年7月30日08:00时至18:00时。
二、作业船舶:华西1000
三、作业水域:长江浏海沙水道42#红浮南侧,张家港市太子港河口下游侧,长明造船有限公司船台前沿东西长120米、南北宽200米水域范围内。
四、注意事项
(一)“华西1000”轮采用卷扬机放保险绳索、空压机充气囊法进行下水作业,下水后锚泊于船台前沿水域。
(二)下水作业期间将占用船台前沿部分水域,过往船舶应通过VHF06频道与现场作业船舶联系,尽可能地远离,并缓速通过。
(三)下水作业结束后,不再另行发布通告。
2014年7月23日

中华人民共和国
镇江海事局航行通告
江苏省镇江船厂(集团)有限公司
“蓝波78”试航
各有关单位、船舶:
江苏省镇江船厂(集团)有限公司“蓝波78”定于2014年7月24日出厂试航,为保障该船和其他相关船舶的安全,现将有关事项通知如下:
一、试航时间:2014年7月24日至2014年8月23日。
二、试航船舶概况:船长78米,船宽20米,型深8米,总吨4918吨。
三、途经水域:长江仪征水道江苏省镇江船厂(集团)有限公司码头至东海花山附近水域。
四、试航水域:东海花山附近水域。
五、注意事项:
1.试航船在航行区域航行、停泊期间不得进行任何效能试验,限在试航水域进行有关项目效能试验活动;
2.试航船航经渡水域、桥区、狭水道、通航密集区、锚地、码头、施工水域等水域时,要备车了头,保持安全航速,谨慎操作;
3.试航船在长江航行,必须严格遵守《长江江苏段船舶定线制规定》和其他相关海事法律、法规的规定,并及时向所经水域的海事指挥中心或交管中心报告船舶动态,并服从当地海事管理机构的指挥;
4.试航船航行及试航应在白天进行,遇能见度不良、大风等恶劣天气应停止航行及试航作业;
5.试航船航行及试航期间应切实落实安全措施,按规定显示信号,加强瞭望,谨慎操作,注意过往船舶动态,随时与其保持密切联系;
6.过往船舶应加强与试航船联系,注意识别,谨慎避让,以策安全。
2014年7月23日