

锦山至赤峰客运班车公交化运营模式

杜江力

喀喇沁旗公路管护和运输保障中心 内蒙古 赤峰 024400

摘要: 分析了2008年4月以前锦山至赤峰客运班车运营状况,介绍了客运班车公交化运营模式主要经验和做法;客运班线公交化改造以建设和谐交通为目标,坚持政府规划,企业运作,交通部门行业管理原则,坚持确保稳定,推进发展原则,加快城乡一体化进程,拉近城乡距离,共享城市资源,实现城乡交流互补。

关键词: 客运班车;公交化;运营模式

引言:城乡一体化进程的加快必然要求客运班车公交化。随着经济社会的发展和城乡一体化进程的加快,出租车客运和城市公共汽车客运的营运范围已经不仅局限于城市市区,驶往郊区、县城、乡村的客运出租车和城市公共汽车越来越多,城乡交通一体化的趋势越来越明显。

1 2008年4月以前锦山至赤峰客运班车运营状况

锦山至赤峰总营运里程49公里,到新城区营运里程37公里。共有营运客车37台,其中锦山车籍20台,赤峰车籍17台,座位总数为792座。在锦山汽车站内每10分钟发一个班次,循环发车,日发送74个班次,日发送旅客1000人次以上。

锦山至赤峰客运班车由中昊运输公司和北方运输公司管理,实行汽车站内统一售票,进站发车的运营方式。由于大部分个体运输户挂靠到运输公司经营,过分注重经济利益,在市场安全、诚信、服务意识上普遍较差,而且在营运班线、发车班次、发车时间、管理等方面存在诸多矛盾,加之营运车辆违规经营,导致了客运市场管理上的混乱,具体体现在以下几个方面:一是从业人员素质低,不遵守执行国家的运输政策及法律、法规和规定,服务质量差,缺乏诚信意识。二是站外揽客、乱停乱放、压班、抢点、倒客、擅自抬高票价、串线经营、不进站发车等违法、违章行为不断发生。个别经营者存在欺行霸市等显现,进行不正当竞争。三是不服从交通管理部门管理,为了个人利益甚至有个别经营者谩骂、殴打执法人员。四是班车之间为了争抢客源,超车、追车现象比较严重,形成安全隐患。五是不按规定班次发车,在城里绕大圈、在路上龟速行驶故意拖延时间等客、揽客,延误了旅客到站的时间,打乱了旅客正常的出行安排。这些现象严重影响了

客运市场的经营秩序,导致锦山至赤峰营运线路淡季实载率达不到50%。同时损害了客运班车的服务形象,不利于客运市场健康发展。

由于客运市场秩序混乱,使一部分出租车“加入”到班线客运市场中来,形成“黑车”市场。锦山镇区共有出租车256台,约有80辆在赤锦路上招揽旅客,加上每天往返于赤锦线上的市内出租车20多辆,与客运班车争抢客源。由于出租车具有快速、便捷的特性,且拼车价格低,在出行旅客中有一定的市场,大多数旅客手中都有多个出租车司机的联络方式,通过电话联系即可坐车。乘出租车从锦山到赤峰市区内的任何地点每位乘客只须13元钱,而从锦山到赤峰的班车票价为9元,且只能到达汽车站,到站后打出租车去衔接客运班车不能满足的那部分里程还须5元,前者综合费用更低,使出租车同时具有了一定的客运班车的职能,客运市场更加混乱。

2 主要经验和做法

2.1 确定指导思想

赤峰至锦山客运班线公交化改造以科学发展为指导,以建设和谐交通为目标,以加快城乡一体化进程,满足人民群众畅通、安全、优质、便捷出行为目的,规范客运市场,调配运力结构,拉近城乡距离,共享城市资源,实现城乡交流互补,促进喀喇沁旗经济社会发展。

2.2 确定改造原则

2.2.1 坚持政府规划,企业运作原则。实行政府规划,企业运作,公司化管理,公交化运营。

2.2.2 坚持交通部门行业管理原则。按《中华人民共和国道路运输条例》和交通部有关文件精神,公交化改造后,该线路仍由交通部门进行行业管理。

2.2.3 坚持确保稳定,推进发展原则。在改造过程中,要充分考虑和维护现有从业人员、运营企业及新公交公司等各方合法权益,对旧运力实行个性化收购,实现平稳过渡,确保社会稳定。

作者简介: 杜江力(1970.2——),男,汉族,籍贯:内蒙古赤峰市喀喇沁旗,职称:高级经济师,学历:大学本科,研究方向:公路经济。

2.3 确定改造范围

2.3.1 赤峰至锦山客运班线,车辆38台(含东线2台);

2.3.2 赤峰经锦山发往大店、美林、永丰等方向的班线车辆12台,车主自愿、双方协商。

2.4 确定经营主体

经过充分考察、协商和征求意见,经与市交通运输局研究,请示赤峰市人民政府同意,决定由赤峰公交总公司(国企)实施该班线的公交化改造,开通赤峰至锦山33路公交车,实行公车公营,不得转包、租赁和挂靠,并对服务质量、安全保障和运营方式作出承诺。

2.5 制定补偿办法

2.5.1 根据《中华人民共和国行政许可法》的有关规定,市运管处分别收回给予中昊公司、北方公司的行政许可,由赤峰公交公司给予原企业每车1万元补偿。

2.5.2 考虑到公交化改造后乘客分流给赤峰汽车站利润的影响,赤峰公交公司一次性给予赤峰汽车站30万元补偿。

2.5.3 对中昊、北方公司的实际经营者,一次性给予每车2万元补偿。

2.6 制定详细方法步骤

第一阶段:宣传发动阶段

1.成立赤锦线客运公交化改造工作领导小组,由旗委办、政府办、交通局、纪委、监察局、公安局、城管局、信访局、富龙路桥公司、相关乡镇、新闻单位等部门参与,领导和监督赤锦线公交化改造工作。召开工作会议,对各部门职责及各阶段的工作任务进行安排部署。

2.利用各种新闻媒体,进行广泛宣传。同时征求运输企业、车主、广大居民对公交化改造的意见,取得社会的理解和支持。

3.召开由车主、运输企业、新闻单位和有关部门参加的动员大会,组织发动公交化改造工作。

第二阶段:实施改造阶段

1.处理旧运力。原营运车辆或自行处理或由中介机构评估后,由公交公司收购(收回营运证等有关手续和证件),签订车辆收购合同。方式是:残值+补偿+奖励。残值由中介机构按照车辆运营年限、破损程度等逐车进行评估。

希望继续经营的,可在此线路上继续经营到期限届满;同意放弃经营,要求自行处理车辆的,必须交回相关证件,签订放弃经营合同,同样享受补偿和奖励政策,但未经重新许可,此车不得从事任何客运经营活动。

收购开始5天内签订合同的,奖励1万元;每晚5天签订合同,奖励减少0.5万元,15天后不再收购。收购、补

偿和奖励费用由公交公司负责。

2.赤峰公交公司一次性投入20辆、客位在600个以上的客运车辆。

3.赤峰公交公司在锦山建公交客运站一处,在沿途各站设立统一式样的候车亭或站牌。

4.票价按现行物价水平和群众的承受能力,全程票价不超过6元,实行梯次票价。

5.合理确定发车间隔,在途时间不超过1.5小时。实行锦山、赤峰同时对发;早晚客流高峰期可设直达车;节假日可适当增加班次。设置站点25个,即:锦山市民广场、旗医院、锦山大厦前、人保公司、小府、牛头沟门、湾子、龙山、驼店、全泰、梅林地、牛家营子、王营子、于营子、杨营子、炒米房、西山、仓窖、八家、锦山路、铁路桥、菜市场、红城新世界、五门市、火车站。

第三阶段:试运营阶段

2008年4月3日起公交车试运营。

3 公交化运营 15 年得出的结论

3.1 实行城乡公交一体化是推进城乡一体化的必然要求

城乡一体化进程的加快必然要求客运班车公交随着经济社会的发展和城乡一体化进程的加快,出租车客运和城市公共汽车客运的营运范围已经不仅局限于城市市区,驶往郊区、县城、乡村的客运出租车和城市公共汽车越来越多,城乡交通一体化的趋势越来越明显。适应了这种形势的变化,提高了喀喇沁旗客运交通的服务质量和管理水平,规范了营运秩序,改善了经营环境,提高了城乡客流通达的速度和深度,满足了人们的出行要求,提高了出行质量,改变了原有的客运市场的管理机制、价格机制、供求机制、竞争机制。

3.2 客运班车公交化运营有利于培育健康稳定的客运市场

锦山至赤峰客运班车实行公交化管理后,从根本上解决目前客运市场上存在的诸多问题,大大提高了旅客的出行质量,降低了旅客的出行成本。实行公交化管理后,也就改变了原有的客运市场管理模式,存在的不公平待遇、不正当竞争、违规经营等问题也随着公交化机制的改变而消失,“黑车”失去了它存在的市场,一个健康的、规范的、有活力的客运市场随之形成。同时,随着客运班车公交化的改革,行程时间缩短,票价大幅度降低,旅客乘车出行质量得到了提高,出行成本降低,旅客成为公交化改革的最大受益者。

3.3 实行城乡公交一体化是一场解放思想、转变观念的一个创新性改革

在这场改革中,遇到思想统一难、组织发动难、车

辆折价难等一些现实中的困难,对此,我们交通主管部门特别是运输管理部门积极搞好规划协调,使市场资源得到有效利用,车辆资源得到有效整合,管理资源得到充分发挥。15年来我们一直研究探讨对公交化运输的管理,坚持在发展中规范、在规范中提高的管理方式,依法管理和规范整顿城乡客运市场,使公交化经营向稳定、健康、有序的方向发展。

4 公交化运营 15 年的几点启示

4.1 要提高公交、道路客运市场管理者的综合素质和执法水平

喀喇沁旗的客运服务从1992年开始推向市场,到2004年底,锦山汽车站发往旗内及其它旗县区客运班线62条,跨省级线路5条,客车数量由1992年的31辆增加到现在的104辆;锦山城区公交车39辆,33路公交车35辆。随着客运线路的增加,客运班次的增多,要求公交、客运管理人员具备更高的综合素质和管理水平。

4.1.1 抓好公交、客运管理者的教育工作

由于公交、客运管理事多难缠,没有节假日,有些运管人员不愿意从事这项工作。针对这个心理,对交通执法人员开展思想、职业道德、爱岗敬业守业等教育,建立学习制度,年终考核等制度,不断提高公交、客运管理者的综合素质,树立工作的紧迫感和使命感。

4.1.2 管理者同时也是服务者

作为交通执法人员要把服务作为根本,把管理作为手段,即要坚持原则,又要周到服务,把行政执法行为变成服务广大客运营业户的全过程。在执法中要靠宣传教育,更要会合理地运用法律、经济、行政手段去规范管理。

4.1.3 落实制度

通过制度实现规范管理,建立健全岗位人员责任制、客运市场管理、客运班车管理等各项制度,并形成一整套规范的管理程序。加强对客运管理者指导监督,实行内部与外部监督制度、举报制度等监督制度。

4.2 建立长效机制,加强市场监管,营造公交、客运市场的健康发展的环境

“物竞天择、适者生存”,让广大公交、客运营业户真正了解市场、掌握市场。眼前的利益是暂时的,如果不从长远着眼,不树立市场意识下的服务意识、安全意识、诚信意识,最终被市场淘汰。

4.2.1 定期对营业户进行培训学习

不但要学习公交、客运管理的有关知识,更重要的应加强职业道德和社会公德教育,讲道理、讲规则,晓致以理,动致以情的去感化营业户和从业人员,努力提高诚

信、服务、安全的意识,提高人员素质,提高服务水平。

4.2.2 坚持源头管理与过程管理相结合的方法

源头管理抓好市场企业准入关,客运经营者从业资格关,营运车辆技术检测关。加强对公交站、汽车站的安全管理监督,合理安排班次,同时引进各种技术手段加强源头管理,如:监控设备、安检仪等;过程管理能够弥补源头管理可能出现的疏漏和不足,充分发挥乡下各站运管职能,采取定时和不定时的流动检查,治理违法违规公交车和客运班车。

4.2.3 开展联合执法,加强源头治理

加强与公安、市场监管、新闻等部门的密切合作。加强舆论宣传,开展社会监督。要加强道路运输法规的宣传力度,欺行霸市、故意滋事生非的经营者,依法交由公安机关处理;决不能让这些不安全因素对旅客生命财产构成威胁。

结论:综上所述,社会效益是最大限度地利用有限的资源满足社会上人们日益增长的物质文化需求;客运班线是稀有的资源,利用了这一稀缺的资源实施了公交化运营满足了群众的需求,效果非常明显,对社会、国家和广大人民群众有益,对社会的发展进步,对物质文明和精神文明建设两个方面产生的影响,赤喀(赤峰市、喀喇沁旗)同城化意义深远,促进社会发展等方面所起的作用,社会效益经过15年后得以表现出来。一是安全得到保障;二是进一步规范客运市场,彻底解决赤锦线路倒客、甩客、合车等违法、违规行为,从根本上化解经营过程的各种矛盾,有利于社会稳定。三是迎合了广大人民群众要求畅通、安全、优质、便捷、廉价出行要求,符合社会发展要求。四是通过公交化改造,实现了集约化经营,合理配置运力资源,提高了实载率,有利于节能减排。五是通过公交化改造,广大农民群众享受到发展成果,拉近城乡距离,加快城乡一体化进程,共享城市资源,实现城乡交流与互补,促进经济社会发展和乡村振兴建设步伐。

参考文献

- [1]《中华人民共和国道路运输条例》中华人民共和国国务院令第752号
- [2]《道路旅客运输及客运站管理规定》中华人民共和国交通运输部令2022年第33号
- [3]《中华人民共和国行政许可法》(2003年8月27日第十届全国人民代表大会常务委员会第四次会议通过)
- [4]国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见(国发〔2012〕64号)。