聊莘、聊冠城际公交运行,高唐线路只等车源

聊城至六县市开通城际公交

本报聊城2月7日讯(记者 杨淑君) 记者从聊城市交通运输局运管处获悉,近日,聊城至莘县、聊城至冠县城际公交开通,至此,聊城至7个县市的公交线路已开通6条。2010年初,聊城就着手进行客运线路公交化改造,比全省试点早了近一年。

聊城市交通运输局运管处客运科科长曹全增告诉记者,2011年农历腊月二十九,聊城至莘县城际公交开始运行;2012年农历正月初三,聊城至冠县的城际公交线路也开始投入运行。至此,除高唐外,聊城至6个县市均完成了公交化改造。"高唐线路现在就等车源。"曹全增说,目前,聊城至高唐城际公交线路的运行手续、新成立运输公司的公司章程等已经全部完成,就等客车生产企业生产出车辆到位。

据悉,2010年初,聊城市交通运输系统全面实施"四百工程":行政村百分之百通油路,行政村百分之百通客车,乡镇百分之百建一处"四位一体"交通运输所,市到县、县到乡百分之百实现城乡公共交通一体化。当年9月26日,聊城第一条城际公交线——聊城至东阿城际公交开通。2011年1月5日,山东省交通运输厅印发《关于确定第一批城乡客运公交化试点单位的通知》,济南章丘市、青岛即墨市等12个区域被纳为城乡客运公交化试点单位,聊城的冠县也被列入试点之一。聊城实施的城乡公交一体化比全省范围试点早了近一年。

继聊城至东阿城际公交线路开通后,2011年至今,聊城至阳谷、茌平、临清、莘县、冠县的城际公交也陆续开通。县到乡客运线路公交化改造完成106条,改造完成率为100%。

据了解,就经营主体而言,目前聊城市到县已全部实现集约化经营,县到乡的集约化程度也超过50%。截至去年年底,县际以上1030部车实现集约化,其中高级、中级、普通客车所占比例为66:33:1,集约化率达到48.2%,居全省首位。省交通部门提出"十二五"规划末年,全省集约化率初步达到50%,目前聊城已实现这个目标。

◓延伸调查

城际公交闯出"聊城模式"

本报记者 杨淑君

聊城推行城乡公交一体化,让市民出行有了更多的选择性。乘客如果追求快捷,可以乘坐快客,一票直达;如果中途站点上下车,可选城际公交。

2月5日下午1时许,聊城开往莘县的城际公交车上,29个座位几乎全部坐满。 本报记者 杨淑君 摄

本报记者体验城际公交

票价下浮两到三成,司机不再担心客源

2月5日中午12点10分,记者在聊城汽车总站花8元钱买到一张聊城至莘县的城际公交车票。12点20分,鸿新公交有限公司司机申玉光开着这班车准时出发。申玉光说,他有近10年的驾龄,从开自己的车到现在成了新成立的这家公交公司的一名职员。"收入有保障,每天只要专心跑线开车,不再担心客源。"

车刚驶出聊城汽车总站,就有市民在路边招手上车。"在城区这条线经过的地点,只要有公交站牌就可以招手乘车。"申玉光说,出了城,随时都可以停车上下客。

在汽车西站,鸿新公交有限公司副经理郑建光说,新投入的全部都是LNG新能源公交,节能环保,即使燃气泄漏也不会着火,安全系数高。享受国家燃油补贴,票价下调。

申玉光说,这条班线早上6点从莘县发车,票价由原来的10至12元,下调到现在的8元。"这条线路以后有望开通月票,票价可能更优惠。"申玉光说,这条线路共有12辆车,13名乘务员,轮流休班。

出城区没多久,29个座位的公交车,正好满员。途中,乘务员提醒乘客到站下车,并带好随行物品。下午13点45分,公交到站。

下午2点,记者乘坐莘县至聊城的快客返程。30个座的车上,仅坐了10余人。司机吕师傅说,自从开通城际公交,快客上乘客明显减少。"都是一家公司,我们都有固定工资,跑好线就行。"他说,起初公交还和他们比速度,现在都慢下来了,公交上的客多,司机提成多。

记者从聊城汽车总站获悉,除了聊城至莘县,聊城至阳谷的公交票价由13元下调到8元,聊城至东阿票价由8.5元下调到6元,下调幅度为20%至30%。

焦点一>> 改造难度大,为何要推行

公交化是趋势,满足出行多元化需求

短途客运和城市公交曾经归两个部门管理,是推行城乡公交一体化的严重障碍。实行大部制改革后,2010年2月9日,聊城市交通运输局挂牌成立,公交公司并入交通部门管辖,结束了之前分属两家管理的矛盾境地,但是在2010年初开始推行的城乡公交一体化改造中,仍然面临着很大的困难。为何顶着这样大的压力和困难,聊城仍然在坚持推行?

"城乡客运公交化是大势所趋。"曹全增说,自2006年前后交通部提出"三个服务于",即服务于经济社会发展大局、服务于社会主义新农村建设、服务于人民群众安全便捷出行,聊城交通部门一直在积极转变职能,努力践行这一标准。他说,国家政策一直在积极倡导打破城乡二元结构,推行城乡客运公交一体化。"现在全省都在推行城乡客运公交化。"

据悉,就聊城而言,实施公交化改造后,不少线路仍然是快客、公交同时运营。这样也满足群众出行的多元化需求。如果追求快捷,可以乘坐快客,一票直达;如果中途站点上下车,可选公交。

此外,由于进行公交化改造后,很多线路都是一家客运公司经营,在为群众出行提供方便的同时,也避免了快客和公交"抢饭碗"的问题。

焦点二>> 为何聊城能改造成功

及早调整运力结构 集约化程度高

从确定改造,到现在的线路运行情况,聊城都走在了全省的前列。为什么聊城能够先于全省范围进行城乡客运公交化改造,而且取得很好的成果?

集约化率是关键。曹全增说,改造前,聊城至东阿、茌平、阳谷的客运班线全部由交运集团运营,聊城至冠县客运班线由三家公司运营,经营公司最多,聊城至其他县市的客运班线大都由两家客运公司运营。"这都是多年来聊城调整运力结构的结果。"

记者了解到,早在2003年,聊城交通运输部门就开始调整全市运力结构,针对当时客运经营主体"多小散乱"情况,制定"划定片区、公车公营、集约管理、公交运行"十六字方针,并一直实施至今。如何"划定片区"?以东昌府区为例,当时规定的就是以东昌路为界,东昌路以北归东昌府区四公司经营,以南归新国线经营。

此外,集约化程度高,也节省了改造成本,维持了改造过程中的稳定。

焦点三>> 目前还有哪些困难

整合农村客运班线 还需财政支持

据悉,目前聊城的短途客运市场,除了城乡公交,还有近半数的农村客运班线(即运行路线至少有一端在农村行政村或乡镇),这些客运班线集约化程度低,大都采用承包经营或责任经营的方式,目前还达不到改造的条件。

"进行公交化改造也要考虑到可持续发展。"曹全增说,要让经营主体能够生存,与城市公交享受财政补贴力度大、公益性较强不同的是,这些交通运输企业都是经营性质,农村客运班线和城乡公交仅享受燃油补贴。近年来,政府也在不断加大这方面的财政支持力度,但与城市公交仍然有一定的差距。

进行城乡公交一体化改造,没有明确的法律依据,目前只有《山东省道路运输条例》中提到了相关政策,但对于车辆标准、人员等只有模糊的概念界定。曹全增说:"进行城乡客运公交化改造,不能仅靠交通部门,还需要更多的财政补贴支持,才能真正长期让利于民。"

2月5日下午两点,记者乘坐由莘县开往聊城的快客上,30个座的车上,上座率仅有三分之一。 本报记者 杨淑君 摄