

校车现“客荒”②

“校车虽舒适，但坐公交便宜”

莱阳校车自负盈亏，收费比公交贵一倍，不少家长图便宜选择公交



本报3月20日讯(记者苑菲菲) 莱阳中小学的校车保证一人一座，不允许站立，每座配置有安全带，所有的校车都要通过当地教体局审批挂牌，定期检测，这样的校车为什么缺少客源?记者采访了解到，家长们认为校车定价比较高，相比安全舒服的校车，坐公交车更划算。

据介绍，莱阳顺大校车服务有限公司成立之后，市政府、物价局等多部门按照有关规定给校车制定了车费标准。4公里内(包含4公里)是每学期600元，4-8公里(包含8公里)为每学期700元，8-15公里(包含15公里)为每学期750元。若是空调车，则每个座位在原价基础上每学期增加20元。

“公交车一趟才1块钱，中午学生在校吃饭，一个月60元，校车一个月将近120元，庄户人家挣钱不容易，校车虽然安全舒适，但坐公交车更便宜，当然选公交了。”一位佐村的学生家长说。

该家长介绍，从鲁花小学到佐村也就2公里多，坐车三四分钟就到。虽然校车安全又舒服，但是这么短的时间很快就过去了，没必要多拿一半的

钱来坐校车。

记者了解到，不少家长也都抱有这种想法，一位大庄子村的家长说，冬天太冷，他会考虑让孩子坐校车，其他时候没有必要，公交车也一样安全。

“有时候校车为了省油，拉完小学生再去等初中生，两个学校放学差一个小时，孩子们不愿意等得太久。”这位家长说，如果校车的定价稍微低一些，比公交车贵几十块钱的话，那两者相较，他们还是愿意选择校车。

记者从莱阳市顺大校车服务有限公司了解到，政府部门除了给予校车保险补贴外，没有其他补贴，校车自负盈亏。“一辆校车挂完牌需要20万，雇司机一年3万，雇教导员一个月600元，一年8000元。油钱一年近2万元，加上轮胎每年的更换费、车辆的折旧费(校车只能使用15年)等，一年下来五六万都拿不下，孩子拉少了，就是亏本运营。”一位司机给记者算账说，虽然校车带有公益性质，但是没有其他补贴，且统一定价，如果价格降得太厉害，他们连本钱都赚不到。



校车的座位是根据学生身高设计，每座都有安全带，车上还有教导员，可仍旧出现“客荒”。 本报记者 苑菲菲 摄



18日下午，几辆校车停在莱阳市姜山镇鲁花中心小学前等待接送孩子。 本报记者 苑菲菲 摄

莱阳市运管处

不按站点停靠，市民可举报

莱阳市运管处的工作人员介绍，他们此前接到过多起关于公交车不按站点停靠、跨线路运营等投诉，查明情况属实后，根据相关规定处理过一些车辆。

目前公交车上都安装有GPS，公交车不按线路行驶，不按站点停靠，在某一地点长时间逗留都是不允许的，

市民可向运管处进行举报。

而莱阳市教体局的工作人员表示，他们从本学期开始，联合交通委、交警等多部门展开了专项整治，不打招呼直接去现场查处。但是他们不能强行阻止公交车拉学生，只能联合其他部门，防止公交车违反规定去强行拉学生。

本报记者 苑菲菲

相关新闻

为揽客源 车主主动降价

采访中，校车车主们不止一次对记者说，“只要他们(公交)退出了，我们的日子就好过了。”而校车公司除了让各部门去查处违规的公交车之外，也没有更进一步的规划和打算，对于校车下一步该怎样挽回客源，怎么更好地运营，他们一点头绪都没有。

记者了解到，部分校车车主已经不再僵硬地执行每学期600元-750元的标准，为了揽客，有的车主主动降价，每学期收费500元的都有，甚至他们愿意把收费由之前的每学期一收，变成每月一收。可是车主们反映，他们降价后公交车也降价了，“总归公交车有补贴我们没有，打价格战打不过他们。”

记者手记

“自行协调”不成 不妨找个牵头人

莱阳校车出现“客荒”，光靠车主降价解决不了问题。不能靠价格战，只能靠部门监管。可校车主管部门莱阳教体局管不到公交车，对于那些跨线路、不按站点停靠的公交车，教体局只能联合公交车的主管部门去查处。不过公交车的线路和校车线路是部分重合的，以前公交线路不进村，现在公交公司可以让公交线路进村，这线路并不由教体局来制定。

校车没有一个有力的主管部门来协调统一，当初“招安”个体校车车主时承诺的公交退出学生市场成了句空话，校车车主们靠价格和靠部门都行不通的时候，“客荒”的结局也就不难理解。

记者了解到，其他县市区的校车多是由当地政府部门采购的，也有的是由公交公司安排。如龙口校车，就是由政府出资，公共交通汽车公司采购运营，学生们每个学期只需要交100元就可以，其他费用都由政府来补贴。

招远校车由当地政府出面协调，当地知名企业出资购买，并由烟台交运集团招远分公司成立独立核算的校车公司。教体局为校车缴纳交强险、乘务人员保险、第三者责任险，政府先期按每辆车6000元标准向校车公司提供补助，校车公司自行承担司机和管理人员的公司及办公费，年终核算亏损部门由政府财政全额补助。学生们每个学期要交的车费分200元和300元两个档次。

和莱阳一样实行校车试行方案较晚的栖霞，在2011年时就计划利用公交公司的富裕运力接送学生，到2013年时，栖霞教育体育局也开始采购校车用于接送学生。

这些县市区对于校车都有一个统一管理的部门，各部门之间也做好了协调，公交车和校车之间，并不存在冲突。相比单纯的公交车，更舒适、更安全、价格也不贵的校车，自然成了家长们的首选。

记者了解到，莱阳最初是打算让公交公司来主管校车，但后来不知为何公交公司退出，当地教体局引入了社会力量。而莱阳瑞源城乡公交有限公司的负责人认为，公交车才是接送学生的首选，偏远地区才该校车拉，校车车主又单方面抱着公交就该退出，学生应由他们接送的想法，双方在接送学生方面没有达成统一，才导致了出现了如今的问题。

想改变莱阳校车现状，主管部门就要认识到根本原因在哪里，从客户和校车车主双方的需求考虑，该加大补贴力度就加大补贴力度，该协调各部门就协调各部门，这样才能避免校车“客荒”的尴尬。

本报记者 苑菲菲

公交公司

没有改变线路 不存在抢客行为

据校车车主们反映，这些城乡公交原本只能按照规定的路线跑，自从去年下半年开始，他们就进村了。“这是跨线路运营啊，公交只在学生上学的时候进村，寒暑假根本不进村。”一位不愿透露姓名的校车车主拿姜山镇的县际公交举例说，这些公交车原本不进村，只在莱高线上跑，公交站点距离村里还有2里地，而姜山镇上唯一的站点在信用社，距离中学和小学都挺远。

“如果他们正常运行，在站点停靠，学生们去站点坐车，我们也说不上什么，可他们这样就是违规，是故意抢客。”这位车主说，他曾经不止一次地向有关部门举报，整治的确是整治了，可往往是今天查了明天恢复原样，

根本起不到作用。

对此，负责莱阳市城乡公交的莱阳市瑞源城乡公交有限公司相关负责人徐先生解释说，他们的公交车运行线路本来就经过村庄和学校，因此并不存在改变线路去抢拉学生的行为。“学生也是我们的乘客，我们既拉成人也拉学生。”徐先生说，拉学生是顺路的，城乡地区没有固定站点，路边有乘客需要就会停靠，所以不存在不按站点停靠的问题。

至于停在校门口拉学生的车辆，为了方便学生，可以相应地等待三五分钟，并不违反规定。此外，因学生们都是未成年人，家长担心学生丢了钱回不了家，所以一般都会跟公交公司商量，以月为单位来交车票钱。

大众日报驻烟台记者站招聘启事

《大众日报》是中共山东省委机关报，创刊于1939年1月1日，是我国报业史上连续出版时间最长的党报。《大众日报》以“办政经大报、建信息超市”为目标，走“新闻强报、特色立报”的路子，坚持以人为本做新闻、坚持品牌战略，树立大报风范，加快向现代报纸转型，得到中宣部和国家新闻出版署的充分肯定。2013年，大众日报总收入达到1.1亿元，在全国党报中

名列前茅。因事业发展需要，大众日报驻烟台记者站现招聘广告运营人员4名。

一、报考条件

- 1、热爱新闻事业，熟悉经济领域的发展情况，具有较好的文字表达能力；
- 2、能组织策划各种行业活动，擅长沟通、具有团队意识；
- 3、具有良好的品德素质，不怕挫折，具有创新精神；

- 4、全日制大学本科以上学历，年龄在30岁以下，性别不限；有从业经验和客户资源者条件适当放宽。

二、待遇

- 1、工作地点在烟台，被录用人员将采用与驻地记者站相应的聘用管理方式；
- 2、为被录用人员缴纳“五险一金”；
- 3、实行年薪制，月度采取基础工作加绩效工资考核。

三、报名事项

报名时间为2014年3月19日至3月25日，有意应聘者请个人简历发电子邮件到dzrbyt@163.com，如有其他材料、作品等也可一起附发。请应聘者留意近期电子邮箱和手机，我们将以电子邮件和电话方式通知您参加面试或笔试。
咨询电话:0535-6658369
孙主任