



临沂公交现有新能源车辆5台。 记者 徐升 摄

发展之困

“公”与“私”的变革,在不同阶段促进了临沂城市公交的发展,但是市场的局限性给城市公交留下了不少“历史问题”。在一段时期内,国有公交和民营公交保持着均衡局面,不过,2011年的一次收购打破了平衡。民营公交公司主动请求收购,城市公交迎来了新的发展机遇,同时也遇到了新的困局。

>>陷入困境, 民营公交主动要求被收购

2011年4月12日上午,《天宏公交公司车辆收购协议》签定,天宏公交公司的21路、23路两条公交线路和46台公交车辆正式纳入公交总公司统一管理。据临沂公交总公司办公室主任李刚介绍,此次收购是临沂城市公交首次对

民营公交公司进行了整体收购,城市公交国有化进程迎来了新的机遇。 物价上涨使得部分民营公交公司难以为继,尤其是油价的上涨,加之驾驶员和乘务员工资的上涨,都让民营公交公司陷入了困境。 李刚给记者算了这样

一笔账,公交总公司以电动公交车和天然气公交车为主,而民营公交车多是柴油公交车,以220公里计算,电动公交车费用在170-180元,天然气公交车费用在300-400元,柴油公交车则达到500-600元,而且现在大多数民营公交车都快

到了报废期限,更换车辆费用也不是个小数,物价上涨让很多公交车陷入了亏损的境地。 “这是一次情理之中意料之外的收购,虽然这些原因我们都知道,但是民营公交公司主动联系我们要求收购,我们还是感到比较意

外。以往收购线路,都是公交总公司主动和要收购的线路接触,而且很多承包户都不愿意。”李刚说。 这次意料之外的收购,打破了国有公交和民营公交的平衡,也为下一步收购其他公交公司提供了重要经验。

>>交回线路,“老板”变司机心甘情愿

4月20日下午3时许,2路公交车司机张玉强刚刚跑完了全部路程,正在擦拭车辆准备下一次发车。 2路公交车从火车站发往马厂湖,36岁的张玉强对这条线路再熟悉不过。他2006年承包了一辆车专门跑这条线路,如今已经过去了5个年头。承包了公交车,张玉强也算是个老板。

“当时收益还不错,每月收入在4000到5000元。我也喜欢玩车,当时觉得没选错路。”张玉强说。 但到了2010年,张玉强的收入开始下滑了。油价持续上涨,加上车辆的维修,一个月只能挣2000元左右,要是雇佣了驾驶员,除去驾驶员和乘务员的工资,甚至要赔钱,张玉

强干下去的动力也越来越小。 2010年12月,公交总公司决定收回2路公交车,当时张玉强和其他承包户一度不想交。 由于当时车辆已经快到了报废期,报废期的公交车回收价格是8万,而没到报废期的公交车是10万,最终公交公司按照10万的

标准回收,让他们放下了“包袱”。 交了车,自己以后能干什么?这个问题又摆到了张玉强面前,自己只会开车,别的不会。所以他选择了到公交总公司当驾驶员,继续开他的2路公交车。 从“老板”到“打工者”,张玉强并没有感到不适应,相反,他认为自己又走对了

这一步。现在公交公司驾驶员每月工资在3000元,而且还有养老保险。 “以前自己干,感觉没有依靠。现在有了养老保险,省了不少后顾之忧,有了一种归属感。”张玉强说。 在2路这条线路上,像张玉强这样的驾驶员还有6个,从“老板”变为“打工者”,他们心甘情愿。

>>线路重叠,逾八成经过老长途车站

临沂公交在40多年的发展过程中,经历了“公”与“私”的轮回,也产生了不少历史遗留问题。 临沂客管办规划科科长石少年在规划线路的时候,常常感到捉襟见肘。

临沂是商贸名城,批发市场林立,西郊是当时市场发展中的佼佼者,以前作为客货运输主力的公交车,大部分线路都要经过这里。 近几年,临沂公交线路重复率高,重叠现象日益凸

显,主要表现在通达路,解放路,沂蒙路,蒙山大道等老城区几条主干道上。 客管办2008年曾经做过一次统计,在通达路上通行的公交线路多达27条,占总线路的67.5%;经过老

长途车站的线路有34条,占总线路的85%。 同时,随着城市规模的扩大,新建居民小区不断增多,公交盲区,空白区增多。 而非国有公司的车辆都是个人的,只是挂在公

司经营,涉及到他们的个人利益,线路调整难度很大。 此外,个体公交车服务质量差,为了盈利私涨票价,公益性体现不出来。而且投诉取证比较困难,很多乘客最后也只能吃哑巴亏。

>>资金瓶颈,国有化面临的最大困难

虽然公交国有化让临沂公交进入了更大的机遇期,但是在发展中临沂公交却遇到了瓶颈,资金和公交站牌的归属都是影响其发展的因素。 天宏公交公司有21路、23路两条公交线路和46台公交车辆,整个公交公

司的收购资金在500万左右。公交总公司是公益性企业,还是国家允许的政策性亏损企业,公交总公司是筹措了这笔资金才完成收购的。 据介绍,罗庄公交公司拥有线路9条,车辆198台,河东公交公司拥有线路

7条,车辆125台。如果收购这两个公司,需要3000万元,这是非常大的一笔资金。 “通过天宏公交公司这件事来看,很多民营公交公司现在经营都遇到了困难,他们也希望被收购,但是公交国有化进程现在却遇到

了瓶颈。”李刚说。 市政府近几年对城市公交投入非常大,公交事业有了很大的发展,但是缺少资金是摆在国有化面前最大的困难。 记者在采访中还了解到,站牌的归属问题也影响着公交事业的发展,临沂的

公交站牌有三个归属,滨河大道的站牌归滨河管委会管理,市区的公交站牌归住建委和交通运输局两个部门管理。一些线路更新或者调整,多方管理让公交站牌不能及时更新。

本报记者 王健

资料链接:

■罗庄公交公司

1999年11月13日成立,为罗庄区正科级事业单位,2006年3月公司完成改制,成立临沂巴士公交有限公司,为股份制企业。目前,该公司线路9条,车辆198台。

■河东公交公司

1998年6月成立,为副科级事业单位,隶属河东建设局,后经改制为私营企业。目前,公司线路7条,车辆125台。

■天宏公交公司

2003年4月成立,为私营企业,目前线路2条,车辆46台(目前该公司已经被收购)。

■交运公交公司

2003年7月成立,为市交运总公司下属企业,车辆属个人挂靠公司经营,目前,线路3条,车辆78台。