

一年之计

安徽：主动改革 建设公平开放的现代市场

深化改革、创新思维、强化监管、提升服务,这是2014年安徽省道路运输工作的主旋律。重新审视政府与市场的关系,充分发挥市场在道路运输资源配置中的作用,加快建立公平、开放、透明的道路运输市场体系。

加大改革力度 完善体制机制

继续实施班线客运、包车客运行政许可改革,进一步扩大市际班线授权下放许可范围,择优增加省际客运班线企业经营自主权。有序放松对辅助业的许可管制。

完善竞争机制,维护市场公平,让旅客、货主、车主、学员明白消费,选择消费。推动运价体制改革,完善驾培行业市场定价机制,进一步透明货运、维修市场价格,逐步推进服务差别定价。继续推进驾培行业转型发展,总结推广“计时培训、先学后付”新模式。鼓励企业发展小型快修、专修连锁等新型维修业态。推进二级维护电子备案。试点建立汽车维修配件追溯体系。

逐步推行电子客票,强化网络、电话、手机、自动售票机等售票服务。转变管理方式,对发生重大服务质量事件、严重安全责任事故,不履行合同、违规违法经营的企业和个人,取消其经营资质,强制退出市场。

严格责任落实 推进源头治理

认真做好《安徽省治理货物运输车辆超限超载条例》宣传贯彻工作。推广繁昌治超经验。完善定点监管模式、重点货源单位动态调整机制,进一步扩大巡查监管覆盖面,建立完善货运装载单签发使用制度,强化日常监管。

深化科技应用,加大源头治超信息系统应用力度,推广应用源头治超IC卡,严格落实治超后续责任追究。坚持省市县“123次”暗访制度,对发现的问题及时通报,督促整改落实。加大非法改装车辆整治力度,严厉打击二次违规配载。

优先发展公交 统筹城市客运

统筹发展城市客运系统,预防交通拥堵,保护环境,方便出行。认真落实城市优先发展公共交通各项政策,以合肥作为第二批“公交都市”建设示范城市为契机,充分发挥示范引领作用,带动全省城市公交加快发展。发布城市公交发展能力排行榜,督促地方政府加大投入。

总结出租汽车行业和谐劳动关系创建活动,加快推进委托管理、员工化管理、公车公营等模式。扶持网络化、规模化汽车租赁企业引领市场发展。优化换乘枢纽、站点周边步行环境。积极探索定制公交、社区巴士等新型公交服务产品,增强公共交通吸引力。支持发展城市公共自行车系统,探索发展汽车共享服务。

优化运输组织 发展现代物流

大力发展各种专用运输、鲜活农产品及高附加值货物直达运输,加快发展多式联运,建立全程、无缝、连续性运输经营组织和管理体系。跟踪、支持甩挂运输试点企业发展,加快小件快运品牌建设。推广应用“道路货运市场监测信息系统”,继续做好运价信息采集分析工作。

争取出台城市货物运输与车辆通行管理政策,协调解决城市配送车辆通行难问题。鼓励发展共同配送、统一配送、夜间配送等配送模式。开展城市共同配送试点,引导物流企业通过集中存储、统一库管、按需配送、计划运输的方式整合资源。

制定农村物流发展指导意见,充分发挥运管基层站所、农村客运站在农村物流发展中的作用,支持农村物流发展。加强与邮政等部门的合作,探索农村物流发展新模式。

强化市场监管 促进行业安全

推广应用运营线路自动比对系统,实行行车记录制度,进一步提升市场监管能力。进一步落实安全生产管理各项制度,督促企业切实履行安全主体责任。推进安全生产标准化考评工作。

贯彻落实《道路危险货物运输管理规定》,开展危货运输企业资质复查工作,启动危货运输从业人员培训和资格认证。做好联网执法系统推广应用工作。推动道路运输证电子证件应用。

加强队伍建设 提升发展能力

提升运管队伍履职尽责能力。指导推进基层站所标准化建设,启动执法人员三年轮训工作。深入开展“规范经营活动,防止利益冲突”专项治理活动,预防、纠正行业不正之风。

推进“微笑服务,温馨交通”活动长效机制建设,着力打造十大影响力、推得出、叫得响的道路运输服务品牌。密切关注、妥善处理服务质量、运输安全等热点问题。

新观察

开栏的话

在深化改革、创新发展的新时期,闻、新颖的风格,也是对行业始终保持对一个行业的观察也应具有新的眼光。一份新奇的兴趣与探索的欲望。追问,我们的新,是新锐的视角、新鲜的记录,思考,见证,就在《新观察》。

客运配载如何灵活落地

本报记者 席玮

转型时代,企业与管理者都在探索如何充分发挥公路客运的比较优势。旅客就近上车、科学配载客源,本是公路客运“灵活”优势的一种体现,但在现实推进中却并不容易。客运配载如何科学落地?记者就此进行了深入采访调查。

不走冤枉路

跟记者交谈那天,张成玉(化名)的情绪一直很低落。准确地说,他的这种情绪可以一直追溯到2011年,北京与德州之间开通高铁的那一天。作为一名经营这两地间长途客运班线的车主,从那天起,他开始感受到客流下降带来的巨大压力。

“高铁分流了许多旅客。不光是我,各条线路都开始想办法增加客源。”他说。有的车开始偷偷在车站外上客。这部分乘客大多居住在班线沿途附近,不愿长途奔波到市内的客运站乘车。但这毕竟是违规行为,被执法人员发现后轻则罚款,重则最终被取消运营资质。

“其实有许多乘客有就近上车的需求,特别是老人、小孩,或行李特别多的人。北京这么大,客运站却只有那么几个,还都集

中在市区。住在郊区的乘客从家里去车站就得花很长时间,有时候还得来回走冤枉路。”张成玉说。

他说的“冤枉路”,是指去车站与离站后的重复路程。以北京至德州班线为例,从六里桥客运站开出后往南行驶,许多住在大兴的乘客需要先向南向北来到车站,再从北向南折返出发。

“我觉得,主管部门可以在大兴、昌平、顺义、通州等郊区的出京口建一些站点,让旅客上下车,这样旅客也方便,我们也能增加收入,车站也能增加收入。否则,大家坐长途车不方便,肯定就去坐高铁了。”说起建配载点的事,张成玉的情绪激动起来。

“现在我们长途车的日子很艰难,油费、过路费等各种费用很高,高铁又越来越多。我们都是正式运营资质的正规班线

与其堵,不如疏

事实上,北京已经迈出长途客车配载试点的第一步。新国线北京公司的相关负责人告诉记者,在北京市交通委员会运输管理局的支持下,2013年12月,该公司在房山区长阳地区建设投了一个配载站点,为京港澳方向的客车配载旅客。这个站点规模不大,但具有售、检票功能,并可通过手持安检设备进行安全检查。

这个试点来得并不容易。公开的媒体报道显示,北京市早在2005年左右就开始进行客车配载方面的调研,计划在出京的主要干道周边建设长途客车的旅客配载站,解决长途客车长期站外揽客的问题。但此后,该项工作的推进一直很缓慢,直到去年年底才有所突破。

“市运管局帮我们协调房山区人民政

规模化经营是前置条件

而在江苏,客车配载已经进行了较长时间的探索。在汪学君看来,集约化、规模化经营,是客车配载的前置条件,这样进行配载的往往是同一家公司的班次,实行起来相对比较容易。

江苏客运企业的公司化程度比较高,一个城市内各个方位的车站基本都属于同一家公司经营,因此,城市市区内的配载已经非常普遍。往北方向行驶的客车一般从南边的站始发,在北边的站配载,再出站往北走。其他方向亦然。

市际、县际的配载也在一些公司化程

度较高的地区进行着尝试。例如,镇江地区的句容、丹阳过去都有分别往东开往苏州、无锡方向的班次。句容在丹阳的西边,过去两家公司的车各开各的,实载率都不高。后来,两家公司进行了整合,统一对班线进行规划,把开往苏州、无锡的班次合并起来,统一从句容发车,到丹阳配载。这样一来,车辆数减下来,班次反而增加了,百姓乘车的选择余地更大了,车辆的实载率也提高了。

对于跨省长途班线的配载,江苏也进行了一些尝试。在去年年初启动的接驳运

一个小站的成长史

位于郑州市货站街的七里河汽车站,每天人潮涌动,熙熙攘攘。售票、检票、安检、候车、车辆进出站,繁忙而有序,看起来跟一般的正式客运站没什么区别。很难想象,在2006年刚刚成立时,这里只是一个身份暧昧的“卫星站”。

搬迁至货站街之前,七里河汽车站位于郑州市东部的七里河村。当初那里并没有正规车站,客运站都在市区。但七里河是郑州发往许昌、周口、驻马店等地长途客车的必经之地,住在附近的人们想要坐车,不愿先进城再出城地折腾,于是这里每天都聚集了大量等车的人,形成了一个规模庞大的“马路车站”。

巨大的乘车需求,造成在七里河地区违规上下客的现象屡禁不止。于是,郑州市交通管理部门与客运企业共同努力,在这

里建起了一座正规车站,希望能从此杜绝不正规的载客现象。成效是明显的。有了正规车站,马路市场逐渐萎缩,客运安全与秩序有了保障。如今的七里河汽车站,日均发送旅客超过2000人次。除了为市区始发的客车配载,这里也有了始发的班次。可以说,这已经是个成熟的正式车站了。

像七里河站这样的客运卫星站,郑州已经投入使用了4个,未来还将将在城市周边城乡结合部地区进一步建设10个左右,满足市郊居民就近乘车的需求。郑州交运集团生产运营部部长贾伟向记者介绍了这些卫星站的基本配备与功能:满足基本的乘车和安检条件,面积不一定要很大,具有售票、安检、候车、停车的空间,每个站都配备了三品检测仪。

管理规范待补位

虽然面临压力,但郑州交运集团发展客运卫星站的信心并没有动摇。贾伟说,一方面,随着城市框架不断拉大,用正规站点满足旅客乘车需求是大势所趋;另一方面,河南省道路运输管理局在去年11月下发的文件,也让企业看到了政策环境的不断向好。

这份名为《关于加强汽车客运站规范管理的通知》的文件里,明确了设立城市客运卫星站的管理思路、建设原则、申报范围和程序、安全管理要求等,为利用卫星站进行旅客配载作出了详

充分发挥灵活优势,是公路客运破局突围的关键。

张成玉用的词是“我们”,在他看来,这是公路客运,尤其是长途客运面临的普遍问题。事实的确如此。在公路客运转型发展的新时期,充分发挥“门到门”的灵活优势,是破局突围的关键。如果有正规科学的配载机制,旅客可以就近上车,方便快捷;企业可以增加客源,提高实载率;管理部门也可以更有效地进行监管。

“无论从满足旅客需求,还是从客运企业长远发展来说,发展配载都很必要。关键问题是,这项工作还是有一定难度的,要真正能落地,能操作得好,还要具备一定的条件。”江苏省交通运输厅运输管理局局长汪学君对记者表示。

对于希望实行旅客配载的客运企业来说,行业管理部门的支持非常重要。

府,进行了充分论证,最终决定进行试点。”该负责人表示,对于企业来说,行业管理部门的支持非常重要,因为配载站的建设与管理涉及交通、公安、建设等多个部门,单靠企业的力量很难实现。“北京的行管部门对这项工作还是很支持的,百姓确实有需求,那就不妨用正规的方式来满足需求,这样也挤压了‘黑车’的市场。与其堵,不如疏。”

在公司化、集约化程度较高的地区,配载的实行相对比较容易。

输试点工作中,江苏大运公司开往郑州的班线,由苏州始发,在无锡进行配载。为了让旅客乘车更方便,公司还专门配备了摆渡车,把旅客直接送到配载点(也是接驳点)。虽然增加了一定的成本,但对吸引客源还是起到了一定的作用。

此外,汪学君认为,配载站点选择一个适当的位置也很重要。如果是跨区域配载,最好在高速公路或普通公路附近“近城不进城”的边缘车站,车辆驶离主干线不至于开太久,既节约成本,又能提高效率。

从配载站到正式车站,郑州七里河汽车站的成长史,恰是客运行业迎“需”而上,成功转型的最佳诠释。

虽然已经得到了旅客的充分认可,但卫星站还是有自己的烦恼。贾伟说,目前的4个卫星站均是亏本经营,每年亏损总额达1000多万元。一方面,马路市场还没有彻底消失,需要管理部门进一步对站外拉客等违规行为进行治理;另一方面,企业在租地、购置设备、投入人力等方面有巨大的投入,站点的成本压力很大。

在这个问题上,新国线北京公司则有自己的想法。对于目前试点的配载站,除了为该公司的车辆进行配载,未来也计划为其他公司的车辆提供配载服务,使站点成为一个具有公共服务性质的公共配载站。通过服务协议的形式,公司可以弥补一部分成本,其他企业则能收获更多的客源,而且省去了自己建配载站的投入。

国家层面关于客车配载一直没有明确的政策,实际操作遇难题。

对客车配载的诸多细节问题进行了明确规定。办法实施以来,在一定程度上缓解了一些客流密集地区的城市交通拥堵问题,方便了旅客就近乘车,部分实载率较低的客运车辆也获得了一定的经济效益。

然而,国家层面关于客车配载一直没有明确的政策,这也给实际操作带来一些难题。例如,贾伟告诉记者,从郑州中心站始发的车,公司规定在卫星配载站要接受一次安全检查,但有的车主不愿意,用的借口便是没有相关的国家政策。



正规的旅客配载机制能够解决站外随意上下客的客运市场顽疾。



配载点无需太大规模,但必要的安全检查不可缺少。



让旅客就近乘车,是公路客运发挥灵活优势的一种体现。



郑州通过发展客运卫星站来实现旅客配载,提高客实载率。 本组图片由 牛凯 摄

短评

研究需求 才能科学管理

客车配载站往往面积不大,设施简易,客流不多,值得如此深入探讨吗?其实,配载虽是客运组织中的一个细节,背后的问题却是行业管理是否能及时响应市场需求,并进行科学管理——这正是当前管理部门转变职能、深化改革的命题。

政府职能改革的要义之一,是对市场需求更敏感,见微知著。随着时代的发展,道路运输市场不断涌现出新现象、新问题。其中一些现象在产生之初,貌似小事,但却蕴含着重要的含义。以客车配载为例,背后反映的是旅客就近乘车的庞大需求,也是客运行业发挥比较优势、主动延伸服务的大趋势。所谓“微”,其实只是“著”的外在凝练。

了解了“微”与“著”的关系,接下来的问题便是如何“见”,怎样“知”。看见,不仅意味着发现问题的存在,还意味着进一步去思考、研究,从而进行有效管理。马路扬招、随意上下客,这些不规范的客车配载早就存在,有的甚至形成规模较大的马路市场。管理部门是视而不见,还是积极应对?是采取传统方式简单打压,还是主动对问题进行深入研究,满足合理的需求,给市场树立规范?

市场的新现象往往是复杂的,对其进行科学管理并非易事,也确非朝夕间可以实现。制度的建立、规范的出台、试点的确立,都需要深入研究、慎重起步。不过,管理理念的转变却刻不容缓。市场是最接近百姓需求的地方,企业对市场信号最为敏感。对于管理部门来说,厘清政府与市场的关系,充分尊重和保护市场的创新探索,充分发挥市场在资源配置中的作用,同时通过规范的制度建设维护公平有序的市场秩序,这才是真正的“见微知著”。 慕诗