

省物价局紧急干预苏南公路客运涨价

苏州取消客运企业10%“自主上浮权”;凡是18日起运用“上浮权”调整涨价的,一律须恢复到基准价,已经卖出去的预售票还要退款

紧急干预

总体恢复原价水平

快报报道的苏锡常公路客运春运涨价的消息备受各方关注,也引起了江苏省物价局的高度重视。昨天,该局紧急向各市价格主管部门提出要求:立即干预客运企业春运联合涨价的行为,将公路客运票价控制在合理范围内。

各市须严禁“涨价联盟”

新票价一出,消费者说是“涨价”,客运企业却说是“调价”,称只是恢复到原来就核准的价格而已。那么,客运企业究竟有没有借机涨价的嫌疑,这种做法究竟是否违规?江苏省物价局昨天进行了详细的调查和研究。从上午到下午,该局服务价格处负责人一直处于高度忙碌的状态,就各地的应对和解决措施发出通知、作出指导。

该负责人告诉记者,因为公路客运主要是市场定价——根据2002年制定的《江苏省汽车运价行为规则》:在正常情况下,运输经营者可根据市场需求,平时按票面额最高上浮10%,下浮不限,但不得低于运输成本——所以,如果前几天有部分客运企业将原来下浮的票价上浮到基准价格,并没有违反该项规定。不过,从实际情况来看,部分线路特别是开往苏北的线路涨幅明显偏高,群众意见很大,一些外来务工人员更是非常不满。

省物价局要求,各市价格主管部门必须立即介入,对客运企业联合涨价的行为进行干预。同时,该局还要求各地严格控制票价涨幅,立即展开对涨价线路票价的重新审核,各地公路客运春运票价要总体恢复到原来的价格水平。

苏州取消10%“上浮权”

“明天消费者应该能看到新的下调后的价格。”省物价局服务价格处负责人对记者表示。根据该局的规定,昨天下午开始,苏锡常等地的物价、客运等部门和单位已经开始了重新审核、调价工作。

当记者下午5时左右与苏州市物价局取得联系时,该局已经在和交通、客运企业协商后,将应对春运涨价的措施全部落实到位。该局

■各方反应

专家:顶风涨价有违规嫌疑

江苏省价格决策专家委员会、河海大学苏南经济研究所所长安文教授认为,涨价有违规的嫌疑。

“无论是从构建和谐社会的要求,还是从经济学角度而言,这次涨价都是不合适、不合理的。”安文教授说,外出务工人员是最需要关爱的;而且春运期间闲置运力也正好可以用上,所以单位成本应该是下降的。

此外,安文教授还表示,按照规定,客运企业即便是“合理涨价”,也应该提前7天进行备案和预告,“但据我了解,没有一家做到的。”

服务价格处负责人告诉记者,目前对公路客运企业有两条要求:一是不得超过核定的基准价格,二是不使用10%的“上浮权”。“而且我们刚规定,连10%的权限也取消,企业的客运价格最多可以调整到基准价,不然对老百姓很难交代。”

该负责人还详细介绍说,凡是1月18日之前,个别企业的个别线路按照《江苏省汽车运价行为规则》正常调整票价的,可以保持价格不变;凡是18日起运用“上浮权”调整涨价的,一律须恢复到基准价。而且,已经卖出去的预售票还要退款。

那么,消费者又怎么能知道票面上的价格是不是核定的“基准价”、有没有多加价呢?对此,该负责人表示,每个客运企业都已建立了“电子台账”,每条线路的实际票价、基准票价、浮动幅度都一目了然,物价部门除了要求它们必须备案外,还将展开突击检查。另外,物价部门也要求客运企业明码标价,并尽可能公布基准价格。

今年价格总体低10%以上

苏州等地的规定显然对控制客运票价涨幅有一定作用,但也不难看出,尽管暂时取消了10%的“上浮权”,但这主要是防止了那些已经达到基准价格的线路进一步涨价,而对那些本来在基准价格以下的线路而言,仍然可以向上调整,达到基准价。相对于平时而言,乘坐这些线路的乘客仍然要多花一点钱。

按照普通消费者的理解,今年春运取消了20%的上浮政策,票价就应该比往年这个时候便宜20%。对此,江苏省物价局服务价格处负责人表示,客观而言,20%的上浮政策取消后,原则上企业仍然有10%的上浮权利,所以总体上而言,今年春运票价比往年低10%以上。

消协:要确保消费者知情权

昨天,江苏省价格决策专家委员会、省消费者协会副秘书长岳寒冰表示,从国家到省、市,对春运价格都有严格的规定,如果违反了规定,主管部门不但要立即责令企业整改,还应该对违规企业进行严格的处罚。同时,岳寒冰认为,我国《消费者权益保护法》明确规定,消费者享有知情权。春运企业的价格应该最大限度地做到“透明化”,究竟平时价格多少、核定的价格多少、涨幅又是多少,都必须进行明示。

快报记者 郑春平

紧急干预前

省物价局干预前,有客运公司还在称

“票价涨了就不可能再下降了”

昨天,在省物价局尚未“一锤定音”前,记者采访了苏锡常三市有关部门。对涨价一事,三市有关部门分别表达了不同的态度,苏州表示此次调价未到物价部门备案公示,因此是“不合程序的”;而无锡方面则表示这种调价“不太妥当,将会适当进行干预”;但常州方面始终未明确表态。

对于涨价原因,交通部门的说法却颇为“振振有辞”——

常州:“涨起来就不能再下降”

昨日,包括常州运输管理处、常州运输公司等有关负责人均已获悉了国家发改委与交通部关于春运“限涨”的消息。对于苏北线路调价,常州运输公司负责人李小元表示,“不违规,但情理上是有点说不过

去”。然而,“已经恢复到核定价的车票是不可能再下降了,不然肯定会影响春运的运力市场”。

李小元说,为保障今年春运,常州车站的高峰时段为2月12日至16日五天内向苏北、安徽等地借调了

3000余辆次,其中15日一天就借了537辆次。如果票价下调的话,对方单位和车主就不愿意来了,春运运力就得不到保障,势必会导致黑车泛滥,大家哄抬票价,市场秩序混乱,政府的压力也会增加。

无锡:票价低了 打击黑车就难了

昨日,记者也联系上了无锡客运有限公司运输处王处长,他告诉记者,“不涨价就已经是让利。企业也是没有办法,成本太高了,加班车和平时的班车不同,回来的时候车上一个人都是有的。而且不少车子都是柴油车,到现在为止柴油一分钱都没降过。”

无锡市运管处副处长

秦进伟表示,春运车票不涨价,他最担心的就是没有人加班,往年无锡都要从苏北、安徽等地组织运力,每天有几百个加班班次,这些加班车就是冲着这20%上浮的票价而来的。汽车和火车运输不同,汽车不能超载,多一个人都不行,所以坐汽车享受

的服务是不打折的。而且加班车是单边运输,所以成本高,利润都是从上浮的价格上来的。

秦副处长说,另一个难题是如果票价低了,黄牛囤积车票可能会愈演愈烈。同时,打击黑车的难度肯定会增大,到那时候一旦黑车被查处,乘客会抱怨,花了那么多钱还走不了。

算笔细账

乘客算账 苏州到盐城每张票利润几十元

“去年春节回家是180多块钱一张票,今年听说涨价了,可一看价格还是173块!白高兴了一把。”昨天下午,在苏州打工的徐州人王顺利说。他告诉记者,和公路票价相比,火车票真的不涨了,他打算改坐火车回家。

昨天下午3点左右,记者在苏州汽车南站票务滚动表上看到,由该站开往徐州、连云港、盐城的车票价格依旧是上浮后的“标准价”,分别为“173元”、

“151元”和“103元”,没有丝毫的变动。

车站里,一位正准备去盐城的吴先生告诉记者,现在苏州去盐城车票是103元,而平时好点的金龙大巴也只有72元,相差31元。

贵了这么多,如何是好呢?吴先生又悄悄给记者“支招”:可以与大巴驾驶员说好,在站外哪个路口甚至是在高速哪个服务区会合上车,这个票价是45到50元,不会超过50元。

“这说明这条线路在上

平时每张票就有22元的空间,而当现在调到103元以后,也就意味着每张票有了53元的空间。当然在站里还有各项管理费用什么的,但实际成本还是能看得出来”。吴先生说,再从市场规律来看,平时客源少,车子坐不满,实际运行成本高;而春运因为客源巨大、稳定,满员运行,反而是降低了运行成本,“这个春运票价应该比平时更低点才对”。

客运算账 南京到淮安一辆车往返成本1331元

让我们以南京为例,假设运送民工到淮安,一辆45座的金龙大巴由南京到淮安往返一趟成本要多少?昨天,南京汉中门车站一负责人给记者算了一笔账:

油耗:百公里油耗25公升,1公升柴油4.6元,南京—淮安往返一趟400公里,油耗费=25×4.6×(400/100)=460元;

过路过桥费:300元(往返);

司机工资:100元;

折旧费:45座金龙车,基本在40万元左右,按4年折旧,那就是每年10万元,每天的折旧费=10万元

/365天=273.97元;

养路费:大客养路费收费260元/吨/月,一辆45座金龙重约4.5吨,一天要交的养路费=260×4.5/30=39元;

保险费:一年正常为1.5万元,再加一个去年7月1日刚出台的交强险,4500元/年,那么一天的保险费=1.5万元/365+4500/365=53.42元;

客附费:70元/座/月,那一天的客附费=70×45/30=105元。

各项相加,一天成本(往返一趟)为1331.39元。目前,南京到淮安票价

为52元一张,满座收入为52×45=2340元,保本上座率为56.90%。

按这种算法,似乎跑一趟可以赚很多。但车站人士告诉记者,其实不是那么回事,按以往经验,往返一趟能平均达到70%的上座率就很不错了。“春运期间,从南京到苏北,比如淮安,满座肯定能保证的。但回来呢,有时就是放空车,没有人,或者寥寥几个。所以,不能以满座来考虑。不提价,其实对客运企业来说,损失的不是个小数目。”快报记者 谊磊 陆媛 吴明明 见习记者 葛小林 毛丽萍

专家反驳:涨价了 就没黑车了?

当记者把这些解释复述给北京大学社会学博士惠海鸣时,他的反应就是“难以理解”——

运力紧张?好像没什么道理。照这个说法,比公路运输还紧张的铁路那也得涨价啊!会引起黑车泛滥、哄抬票价?那交通管理部门的功能又哪里去了呢?如果因为这个原因向上调价,只能说明当地交通管理部门“生闷气”,却让苏北民工“吃药”!反过来再问一句,以前春运都是涨价的,那是不是因为涨价就没有“黑车泛滥、哄抬票价”呢?

快报记者 谊磊 陆媛 吴明明 见习记者 葛小林

■南京情况

南京公路客运 票价不会“顶风涨”

与苏锡常的民工们相比,在南京的民工们就很安心了:因为南京的公路客运票价到目前为止还没有出现任何要涨价的信号。昨天,汉中门车站、中央门车站相关人士都表示:调价,可能性不大。

采访中,记者问道:油价下调是否是个利好?大家纷纷表示,油价下调并没有使客运部门受惠,春运不提价,“损失”的绝不是一个小数目。

南京快鹿汽运公司企管部王朝良说:“前几天,一听油价下调,高兴得不得了。但柴油不在下调的范围,真是空欢喜一场。”王朝良告诉记者,目前南京快鹿汽运公司有260多辆长途客车,全部使用柴油,此次汽油价格下调,没有减轻公司油耗成本。

王先生还向记者算了一笔账:2006年快鹿公司因油价上调比上年增加支出1000万元。如果柴油降价,对降低成本大有好处。

南京长途汽车客运集团公司赵主任表示,集团下属的所有公司都不会因为汽油价格下调而受惠。赵主任说此次油价下调幅度又非常小,每升价格只降0.18元至0.20元,公司800多辆长途客运车95%都烧柴油,只有少量车用汽油。此次汽油价格下调,对一个大客运公司而言,基本没有多大影响。

快报记者 毛丽萍