

入伏后的南京像个蒸笼,谁不想钻进空调公交车凉爽一下?“但是,空调车凭什么就得起两块钱、刷卡1块6呢?”网络论坛里,感叹“坐不起空调车”的这个帖子不断被顶起。而就在昨天,媒体报道称,从8月1日起郑州的空调公交车票价降为1元钱,与普通公交车同价。

“南京人有没有这个福气?”有市民问。

“我们何尝不愿降价,问题是谁买单?”南京的公交企业闻悉此事,大倒苦水。据称,眼下各家公交企业的资金链近乎断裂,目前已经向市里打了报告,都等着“输血”。

记者发现,近几年来公交企业喊亏的声音几乎就没停过。在“公交优先”战略下,公共财政对公交行业到底应该怎么“补”?

快报记者 鲍铭东 毛丽萍 郑春平

»郑州消息

郑州空调车票价降为1元

7月18日,郑州市市长赵建才在第29次市政府常务会议上决定启动价格调整程序,拟自2010年8月1日起,空调公交车票价(不含旅游专线、城乡公交)实行普通公交1元票价政策,低于成本部分由市财政予以补贴,价格调整将按法定程序进行。

今年的3月初,郑州市民还在抱怨“被空调”:空调车越来越多,普通车越来越少,老百姓的选择权就这样被剥夺了。该帖引发了不少公交一族网友的共鸣,不少回帖中都提到怀念曾经的一元车。有网友称,有的线路全是空调车,有的线路大部分是空调车,被逼无奈,只有“被空调”。

让郑州网友们惊喜的是,他们等来了“空调车降至普通车一样票价”的消息。

昨天,记者与郑州公交总公司办公室主任取得联系,对方确认8月1日起空调车将降为1元钱,但是政府到底补贴多少还不清楚。

据介绍,该优惠政策的出台缘于河南省委书记卢展工日前提出的“增加城市公交、方便城市居民出行”的要求,郑州市相关部门专门对公交发展进行专题研究,前天该市政府正式“拍板”:进一步落实公交优先战略,充分发挥公共交通优势,解决交通拥堵问题。会议上要求,市财政将进一步加大投入力度,增加车辆,优化线路,改善服务。

不过,至于这个“加大投放力度”到底有多大,郑州市多个部门表示还不便透露。

国内部分城市公交票价

城市	票制结构
成都	普通车1元,空调车2元。学生刷卡每次普通车0.2元,空调车0.4元;成人刷卡每次普通车0.5元,空调车1元。充值仅当月有效。政府补贴2亿元。
北京	普通车和空调车均为1元
上海	普通车1元,空调车2元,刷卡无优惠
广州	普通车1元,空调车2元。公交月票卡:学生卡40元/90次,职工卡88元/90次(不限线路)和55元不限次(限用2条线路)
常州	投币1元,刷卡6角,有人售票5角进价



7月19日,南京天气炎热,街上行驶的基本都是空调公交车。14:00—14:30之间新街口东 station 停靠的各条公交线路都是空调公交车 快报记者 顾炜 摄

缺3个亿

郑州下月 南京公交 南京

〔尴尬现状〕

南京7家公交企业都在喊亏损

郑州空调公交车要降价,与普通车并轨,南京有没有可能跟进呢? 一家公交企业负责人告诉记者:“我们何尝不愿意降价呢?关键是要有人来埋单。公交本就是公益性企业,为了承担公益职能,经营性亏损在所难免,需要政府给予扶持。现在,公交企业资产负债率都已过高,资金链面临断裂的险境。让公交企业自己降价,企业实在无能为力。”

南京市客管处相关负责人也坦言:“政府请客,如果让公交企业来埋单,一次两次可能还问题不大,长久下去,公交企业必然吃不消。现在市民对空调车比重很高的意见较大,并非他们不想乘坐好车,而是想在不提高出行成本的基础上乘坐好一点儿的公交车,如果政府能够将空调车与普通车的票价并轨,相信这方面的意见就会很快减少。”

去年公交亏了2.57亿元

不久前,财政关于油价上涨的补贴还没下来,南京中北六合客运站向交通、市政两部门打了一份紧急报告:因为每月油钱有180万元的缺口补不上,有瘫痪停线的危险。经过紧急协调,最终中北集团答应“输血维持”勉强支撑。

六合客运的困境并非特例。记者了解到,今年南京7家公交的日子都不好过。春节前,由于贷款困难,资金周转不灵,南京公交总公司被迫向城建集团借了数千万元发工资周转。

记者拿到一份南京公交系统2009年年末的基本情况表,各家公交的情况都不乐观。

2009年,南京公交总公司亏损1.69亿元,期末资产负债率为70.63%;中北巴士亏损4543万元;雅高巴士亏损1319万元,期末资产负债率为83.79%;新城巴士亏损803.6万元,期末资产负债率为

81%;新宁浦巴士亏损676万元,期末资产负债率为94.45%……

南京7家公交企业去年总共亏了2.57亿元,这还是扣除政府相关补贴后的净亏损。除了中北因为没有将巴士的资产负债率单独统计外,其余公交企业资产负债率普遍都在70%以上,最高的甚至超过90%。如此高的资产负债率早就超过了银行贷款的警戒线,随着国家经济政策的调整,银行对公交企业的贷款发放也越来越困难,现在还了旧债新贷款也很难办下来。

为啥公交企业亏损严重?

为啥公交企业亏损会越来越严重?业内人士分析,其中一个重要原因是人工成本的上涨。政府要求公交企业3年内每年提高职工20%的收入。以新城巴士为例,这两年这一块就增加了2400万元的负担,虽说政府对这一块补贴800万元,但企业负担还是净增加1600万元。其实,政府补贴的,刚好够社会统筹递增的部分,新城巴士今年营收目标是1.76亿—1.8亿元,工资加社保今年就达9600万元,占到了一半多。

造成亏损的另一大因素就是路况严重。据分析,宁溧路从去年5月份开始修路以来,至少给新城巴士带来了1000多万元的损失,所有经过宁溧路的公交线路在单次已经调整核减的基础上,都只能完成70%的任务,相当于运力被打了7折。

一家公交企业经营管理处负责人告诉记者,这两年大量的施工绕道,对公交营运带来很大的不利影响。就拿城东干道来说,施工前40路公交线路客流多得塞不下,成本也会相应降下来。目前,杭州普通车1.5元,空调车2元。2008年10月1日起,实行空调车季节性降价,在每年3、4、11、12这4个月里,空调车降为投币一元。

〔应对探索〕

应对探索之目标 降个价就得准备3个亿

今年6月份,一位南京市民给市长信箱写了一封信,详细讲述了公交行业面临的困境,并呼吁政府加大补贴力度。那么,这封信的下文如何?记者昨日了解到,有关部门将其转到了南京市交通运输局,并提出由该局会同财政局、发改委进行研究。

而事实上,增加公交补贴这样的大事,起码得市长办公会或市政府牵头才能定夺(例如郑州就是在市政府常务会议上决定降价的),现在让“缺钱”的交通部门自己“研究”,这个问题岂不是又回到了“娘家”?

其实,南京公交这几年并不是没有财政补贴,就拿2009年来讲,南京给公交企业的补贴大概在3个亿左右,主要体现在5个方面,首先是油价补贴,这主要由中央财政掏钱;第二是敬

老卡刷卡补贴,一年共3600万元,由地方财政拨款;第三是春秋季空调车优惠刷卡补贴,按照1200万元/月来测算补贴额,一年里5个月的春秋季优惠票价补贴总额6000万元;第四项是营业税部分返还,这是用来部分弥补公交企业的亏损,额度不高;第五项是最大的一项,就是公交购车补贴,政府按照每新购一辆空调车补贴15万元,每购置一辆普通公交车补贴6万元,去年南京更新了1200辆公交车,仅这一项补贴就高达一亿多。“摊到每辆公交车上一年也只有5.1万元,其中公交票价补贴只有1.63万元/辆。”

有关人士测算,如果要进一步加大南京空调车的优惠幅度,全年空调车、普通车同价,那么票价补贴额需要增加近3亿元。

应对探索之借鉴

参考地铁,成立专项基金

即使如此,知情人士指出,南京一年如果再加3个亿的政府补贴,相较北京、常州或杭州,还是比较低的。以去年为例,北京公交政府补贴104.2亿元,常州每辆公交车上一年补贴为27.43万元,为南京的好几倍,杭州超7个亿。

不过,南京市政府相关人士并不这么认为,他提出,南京的公共交通投入并不少,地铁每年建设也需一大笔钱。

对此,有专家提出,这并不是理由,地铁有必要投入,但公交更不能放弃,如何解决两者之间的矛盾才是关键。“给钱不如给政策,一味给钱确实也不是个办法。”他认为,地铁建设中市政府同意建立轨道交通发展专项基金是个有效的渠道。

据介绍,轨道交通专项基金明

“我们何尝不愿意降价呢?关键是要有人来埋单。公交本就是公益性企业,为了承担公益职能,经营性亏损在所难免,需要政府给予扶持。现在,公交企业资产负债率都已过高,资金链面临断裂的险境。让公交企业自己降价,企业实在无能为力。” ——南京一公交企业负责人说

起空调车与普通车同价1元 企业也想降价讨百姓欢心,可是—— 空调车降价很差钱

应对探索之制度 财政补贴应机制化

什么样该补,什么样不该补?到底应该补多少?一位交通领域专家提出了自己的看法:关键是得有一套明确的机制。

现在南京出租车有油价、运价联动机制,当成品油价格上涨到一定程度时,就可以加1元钱燃油附加费,或者再到一定程度时就可以上调起步价……这些总是有意可循,遗憾的是直到目前,南京对发展公交优先、发放公交补贴这样的“大事”,都还没有制定一个明确的、规范的机制。

“这个机制确实不容易制定。”业内人士昨日告诉记者,这与南京公交行业改革的历史有关。

1997年开始的公交行业改革,公交从独家经营到“三驾马车”,再到现在的“战国七雄”,公交改革虽然在当时起到了一定的激活市场的作用,但也遗留下一连串的问题,给现行公交体制与运营带来了一连串影响。例如,要算财政补贴的多少,直接就面临着“亏多少”的问题。

现行的7家公交企业相互间其实有着千丝万缕的联系,且部分企

业也都有各自的“母体”,但在“算账”时,却绝大多数都只算单个的“亏本账”,不算总体“赢利账”,例如,今年一度撑不下去的中北六合客运公司是中北集团、法国威立雅合资的一家子公司,同时,中北集团作为一家上市公司,本身除了公交外,还经营着房地产、出租车等多种业务。记者查询2007—2009年南京中北集团的年度报表,净利润分别为90889万元、52032.2万元、50911万元,可以说都是赚钱的,尽管今年一季度报表出现了3228.6万元亏损,但那时候还不合后来数千万元的油价补贴。业内人士认为,当初南京公交行业进行改革时,中北、雅高等方面在资源(如土地、营运证等)等方面获得了相应的政策与优先权,如今却在公交问题上不愿“反哺”,显然不合适。

不过,中北集团有关人士却并不认同这样的说法,“当初中北进入房地产业的时候,与公交业务并没有关联。从2003年开始,中北就一直在用房地产来补贴公交的亏损。”该人士称,既然政府的补贴是给公交的,又有什么必要和理由分个亲疏远近?

应对探索之变局 公交行业酝酿整合

业内人士分析,说到底,公交企业亏损严重的另一个原因是多家经营,需要将现有的南京公交行业进行大整合,才能从根本上解决资源浪费、重复线路多的现象。对于目前的南京公交企业而言,如何整合将是一个巨大的考验。

查遍南京公交企业的身份就能发现,现在7家公交企业性质各不相同,除了公交总公司属于国有企业外,中北巴士是股份制上市公司,雅高巴士又是合资公司,新宁浦巴士是公交总公司与轮渡公司合资的国有子公司,新城巴士是公交总公司和中北巴士合资成立的子公司,中北浦口客运公司和中北六合客运公司都是中北与威立雅合资公司下属的子公司。除了这些公交企业外,还有通盛客运公司、金陵客运公司等经营部分准公交线路的准公交公司。

企业的不同性质,也给政府补贴、扶持公交带来了困惑:补贴给公交总公司等从道理上还比较好说,补贴给中北,到底是补贴给市民还是股东?补贴给雅高,是否合肥了外方的钱包?尽管企业表

示会专款专用,可以通过加强监管来避免补贴被挪用到其他地方,可实际操作中还是会带来很多问题。该补多少、怎么补?就有点不太好算得清了。目前国内很多大城市都在进行公交资源整合。常州等城市的做法就是政府投资来购回线路经营权交给国有公司独家经营,但这样的资产置换需要大规模的投入,南京市政府很难下决心这么做,而且操作中也很难制约外方老板漫天要价。当初分起来容易现在合起来难,关键资产账不好算。

不过,有利的一点是,作为国

有主体,南京公交总公司占到主城区公交的三分之二,全市公交的50%,其他公交企业规模相对较小、便于整合。大部制改革后,公交的管理职能也从原来的市政公用局转到了交通运输局手里,变多头管理为一家管理,为下一步公交行业资源整合创造了条件。南京市交通运输局有关负责人告诉记者,他们正在酝酿公交整合方案,初步考虑先整合农工线和国际巴士,分步整合公交资源。

»现实体验

一元钱真的 很难坐到公交了

高温下的空调公交备受青睐,可是,昨天记者在新街口东站却碰到一位市民,看着一辆辆163路过来,兴冲冲地跑过去却又一次次无奈地退回来,“全是空调公交,太贵了,我等下一班。”这位市民姓张,家住水芋城,她很不好意思地告诉记者:“我是工薪阶层,一个月就1000多元钱,每天来回省一块多,几个月下来就可以给我儿子买一件像样的衣服了。”

昨天,记者兵分两路对南京东西主干道及南北干道上的公交车空调车与普通车的比例作了个简单的调查,空调车在主城的公交线路中已经占绝大多数,甚至很多线路早已经实现全空调化,一元钱真的很难坐到公交了。

■新街口东站(新华书店门口) 时间:13:55~14:30
新华书店门口的这个公交车站,停靠的公交车线路差不多有10条:1路、5路、25路、9路、51路、3路、163路等。遗憾的是,在记者等候的35分钟时间内,共有42辆公交通过,就是没有出现一辆普通公交。

13:55,记者赶到新街口东 station 时,25路、3路、9路正好扎堆进站,车身上全部清晰地打着空调车的烙印:“投币二元”。

这个站台设在茂密的法桐树下,也许是时间关系,候车的人并不多,但公交车的频率却很高,比如1路车,几乎一二分钟就一班,而与地铁并行的5路车差不多三分钟左右也能等来一班。记者发现,每分钟几乎都有公交进站,可是全是空调车。一直等到14:30,这么多条线路居然没有出现一辆普通公交。

■新街口南站(大洋百货门口) 时间:13:50~14:35

13:50,记者来到新街口南站,正巧16路、35路、33路等一批公交车进站上下客,记者仔细看了一下,同时进站的3辆公交车全是空调车,这个站除了2条夜间公交线路外,还停着7条公交线路,然而,记者足足等了45分钟,只有100路和306路等到过普通公交车,其余线路都是清一色的空调车。100路总共经过了6辆,其中4辆都是双层巴士,票价1元,都是普通车,而另两辆则是空调车。306路是支路巴士,发车间隔略长,总共来了4辆,空调车和普通车各占一半。

令人担忧的是,100路双层巴士已经接近报废,车况比较破旧,今后更新也不再会上双层巴士了,确定会更换空调公交。

主城区公交“空调化”超80%

据了解,南京6586辆公交车中,空调车总数已经超过3374辆,比重约占到57%,这是全市公交车的总体情况,主城区空调车的比重要超过80%。有关人士分析,这一方面原因是主城区公交车更新优先,这关系到城市的形象。另一方面,主城客流集中,消费能力较强,而且空调车比普通车票价高一倍,购车补贴又比普通车高出一大截,对公交企业有利。

江南大学太湖学院(本科)				太湖创意职业技术学院(专科)				各地区招生咨询点
序号	地区	负责人	联系方式	咨询点地址				
1	无锡	阮老师、戴老师	18912389028、18912389029、18912389030、18912389031	江南大学太湖学院城中办事部(曹兴路136号)				
2	江阴	涂老师、李老师	18912389032、18912389033	华泰国际酒店一楼大厅(锡城东路1号)				
3	常州	王老師、朱老师	18912389049、18912389060	江阴新东方大酒店一楼大厅				
4	苏州	过老师、涂老师	18912389055、18912389066、18912389051、18912389066	旅游饭店一楼大厅(前面路96号)				
5	常州	周老师、盛老师	18912389007、18912389036、18912389037、18912389077	常州市大地宾馆一楼大厅				
6	镇江	蒋老师、毕老师、杨老师	18912389008、18912389038、18912389085	江大宾馆(解放路50号、原南京火车站对面)				
7	南京	俞老师、张老师	18912389009、18912389050	南京航空航天大学明楼213室(明楼西29号)				
8	泰州	张老师、李老师、许老师	18912389010、18912389057、18912389058、18912389086	扬州市鑫源宾馆1103室(文昌西路19号市政府对面)				
9	南通	蒋老师	18912389011、13851728708	碧桂园酒店1088房间(江海东路209号)				
10	邵阳	蒋老师、邵老师	18912389012、18912389035、18912389071、18912389072	西洞庭方钱来宾馆惠康楼1A(江永路88号)				
11	邵阳	曹老师	18912389013、0513-88255807	如果市东林大酒店108房间				
12	邵阳	邓老师、程老师、曹老师	18912389065、18912389082、0523-85553186	衡州市凌水宾馆312房间				
13	淮安	刘老师、李老师	18912389017、18912389052	都市豪情一楼大厅(淮海北路62号 长淮汽车站对面)				
14	盐城	陈老师、韩老师	18912389026、18912389184、18912389182、0515-88156655特8507	盐城市鑫安假日宾馆002房间(盐城市建军中路56号)				
15	盐城	曹老师	18912389053、13771004282、0515-87289107	盐城大商汇1088房间(右亭路59号)				
16	德州	谢老师	18912389056、13580073176、86238388-8208	建湖清华宾馆208房间(建湖县建湖中学对面)				
17	大丰	王老师	18912389067、18912389529	聚丰源大酒店302房间(大丰黄海中路43号)				
18	东营	武老师	18912389055、18912389581、0515-88107721	烟台帝豪国际大酒店816房间				
19	烟台	马老师、顾老师、徐老师	18912389019、18912389020、18912389087	徐州市今世之家宾馆(解放南路169号)				
20	连云港	翟老师、王老师、马老师	18912389021、18912389089、18912389065	连云港南师大宿迁楼一楼大厅				
21	宿迁	蒋老师、姜老师	18912389133、18912389016、18912389061	宿迁市府东楼17号鑫苑国际1214房间				
22	邵阳	陆老师	18912389062	邵阳大商汇203房(邵阳员滩淮海路11号)				
23	邵阳	刘老师	18912389061	华山宾馆515房(邵阳县人民中路10号)				