

《南京新城、雅高两家巴士减车风波》追踪报道之三

新城、雅高减车线路基本恢复正常,政府部门介入,南京“公交减车风波”似乎画上句号。但是昨天,网友的一个帖子“曝光:南京公交行业(第一手详实)资料”再次掀起狂澜,对于这笔“清晰的公交亏损账”,网友并不买账。短短一天内,就有300多网民毫不留情地拍下“板砖”,认为没有权威性,提出多种质疑。也有部分网友觉得在多重因素影响下,公交的生存维艰。昨日,记者就五大焦点问题进行了再调查。

□快报记者 鲍铭东 毛丽萍

网民晒“公交账” 五大焦点快报再调查



南京公交出路何在引发各界热议 资料图片

晒账

哪些原因造成公交亏损

12月22日,网友“公交奋斗者一号”在网上晒出了“南京公交行业(第一手详实)资料”,从公交票价、成本、场站建设、与地铁竞争等剖析了南京公交目前的困境及原因。从这些掌握的材料来看,“公交奋斗者一号”应该就是公交内部人士。

票价 15年未变

材料中称,南京公交自1995年开始实施无人售票,即普通车投币一元,空调车投币二元,IC卡八折优惠,分别为0.8元/人次、1.6元/人次,2009年,年平均人次收入为1.26元,年平均人次支出为1.95元,每运送一位乘客企业就亏0.69元。公交票价15年未作调整,低票价导致企业连年经营亏损,早已无“造血”功能。

2002年,政府承诺“币卡同价”,但是没有落实,就此一项,7家汽车公交企业称2005~2009年就合计少收入11.83亿元。另外,南京市70岁及以上老年人IC卡免费乘车,政府按每人每次补贴0.8元(轮渡每人每次补贴2元),不分空调车和普通车。空调车IC卡票价为1.6元/人次,企业需承担0.8元/人次,仅按2009年老年人IC卡乘空调车30865215人次,企业帮助政府为老百姓提供了近2500万元的免费乘车服务。今年7月1日起,政府实施60岁以上老人IC卡半价优惠乘车,政府仍未对差价进行全额补贴,企业需承担普通车0.1元/人次、空调车0.5元/人次,而这部分老人的出行数量将远远超过70岁以上老人,公交行业收入又在减少。

争议

账单到底“准不准”

对于这份“公交账”,大多数网友不买账,他们认为不够权威。

“枫月淡淡”质疑,公交的特权大家也知道,亲属上车,一上四五个都不要买票,这难道也要政府补贴吗?“cappuccino98”提出,公交公司的油是特价,大约只有市面价格一半左右。“不公布正式的会计报表,公交把停车场建成商品房,赚的钱去哪了?”“亏损?!亏损了你可以把经营权拍卖或转让给私人哎!我看人家开黑车或马自达的,没有补贴,什么也没有,车子还要自己买,油钱自己掏……开得好得很嘛!照样养家糊口!自己死抱着经营权不放,不给私营资本进入,还整天喊‘牙疼’,打着饱

成本 急剧上升

网民爆料,15年来,油价、劳动用工刚性成本、各项原材料价格等攀升急剧,各项成本已多倍数上翻。

燃油成本一般占公交总收入的50%,燃油的单价11年上涨了225.93%,企业用量越大,承担的成本越高。国家补贴底价是根据2006年国家确定成品油价格改革时出厂价格(汽油4400元/吨,柴油3870元/吨)给予补贴,与1998年的价格差距仍然很大,无人认可。同时,人工成本也在逐年攀升,按政府指令要求,自2008年起连续三年为职工增加工资20%,其中政府以购买服务形式补贴8%,但政府并未就此而增加的“五险一金”社会统筹费用进行补贴,仍由企业承担。将增加的社会统筹费用纳入计算,政府补贴实际占比仅为1.92%。且自2011年起,企业将永久每年承担所增加的工资性成本费用。

另外,市政府要求“三年大变样”,提升公交行业硬件车辆档次和软件服务水平,公交企业为此新购车辆3850辆;购车资金12.45亿元,其中企业自身承担资金为8.26亿元。各企业累计亏损巨大,只有靠银行融资筹措资金,至2009年末,行业贷款融资总额达9.35亿元,企业资产负债率平均已达74.67%,最高已达94.45%。

“嗝嗝肚子饿!”……

面对大多数网友的质疑,一些网友则相当理智:油气价的不断上涨以及现在全面实施的雨污分流工程,确实给交通造成了很大的压力,加重了公交运营的成本,造成了运营收入的不断下降,确实给公交企业的生存造成了很大的困难。对于公交企业现在的生存困境,政府应该加大对公共交通的扶持力度,使公交企业能够充分分享政府更多的优惠政策,尤其要把公共交通纳入公共财政的体系,建立一个长效的补贴机制,保障百姓的出行。这应该是政府首先考虑的事情。他们建议:“公交企业的体制问题严重,能否就此改革,向社会招标?”

调查

1 车身广告等收入有没有算进去?

雅高巴士去年主营利润为-1836.88万元(广告费、包车收入等都列在收入内,其中广告收入159.18万元)

2 油料采购是便宜还是贵?

大多数公交企业都自建加油站,批发购进高价油

3 公交场站擅建商品房了?

本来就是开发商的地,为卖房拉人气借给公交的。开发商卖完房子后,往往就会赶公交走

4 亏损为啥拼命买空调车?

没办法,必须跟着政府补贴走

5 没有补贴为啥黑车有钱赚?

公益性的公交怎能与黑车比呢

昨天,记者拿着网友晒的“公交账”到各家公交企业核实,各家公交企业都是三缄其口,理由是政府部门在审计,审计结果出来之前不好说,相关部门也要求他们“封口”。不过,记者还是从其中两家上市企业公开的财务报表上了解了一个大概情况。中北巴士2009年主营收入为28976.13万元,主营利润为-6248.1万元,营业利润(加上补贴、投资收益、营业外收入以后,扣除营业外支出)为-9173.76万元,净利润为-2638万元。雅高巴士主营收入为11002.8万元(含包车、特约服务等),主营业务成本为

有网友提出,公交公司的油是特价(汽油、柴油)的,只有市面价格一半左右!对此,公交部门答复是,5年前,靠批发优惠,公交的油价是比市价低一些,但也没有到半价的地步。

据介绍,近几年来,成品油一路暴涨,政府为了保障物价,往往压着中石化、中石油不让涨价或滞后涨价,导致批零价格始终倒挂,前一阵柴油荒的背

针对网友质疑“公交场站被盖了商品房”一事,各大公交企业均叫屈。“一些消息报道得不对,被曝光的紫鑫广场(原公交场站)建成了商品房,这块地确实不是我们的,是开发商的,当初他们为了卖房子免费给我们场地吸引公交进来,现在合同到期赶我们走我们也没办法。”对此,相关公交公司也“自嘲”:开发商“有点‘卸磨杀驴’的味!”

对于公交因为场站问题屡屡被撵走的事情,公交部门也很无奈。公交总公司营运处负责人表示,这些年来,已经多次发生过这样的事情了,原先4路等多条公交线底站

一边是叫亏,一边却在不停地更新车辆,市民不解:明明亏损严重,干吗还要大量买新车、买好车,拼命买空调车呢?

对此,公交部门解释:更新车辆是响应政府的号召,改善市民的乘车条件,提高乘车舒适度。从政府购车补贴的政策来看,购买空调车政府每辆补贴15万元,购买普通车

公交喊亏,那没有补贴的黑车为啥跑得快,有钱赚吗?对此,公交部门的答复是:公交车和黑车没有可比性。该人士解释:公交车没人乘也不能停运,线路是固定的,也不能随意变更。而黑车哪里有人往哪里跑,线路灵活随意,而且往往拉满人才肯走,根本谈不上服务质量与安全保障。

“公交这两年不断延长营运时间,开辟填补空白的公益性线路,

12166.9万元,主营利润为-1836.88万元,净利润为-1328.21万元。而对于网友质疑的广告费、包车收入等,都是列在收入内的,其中广告收入159.18万元。

从掌握的情况来看,今年公交的困境尤为严重。7、8、9三个月雅高巴士收入同比却下降了9.62%,月均收入才1016万元,可每月油耗520万元,工资及附加费用就达535万元,这两项支出加起来就达1055万元,再加上每月维修材料费51.6万元、IC卡服务费8.5万元、场地使用费6.5万元、行政费用16.2万元……怎么算都是入不敷出。

后,就是批发价高出零售价一大截,批发价已经卖到7000多元/吨,没办法,为了保障公交运营,公交企业还得捏着鼻子买高价油。

目前,除了雅高巴士是直接在中石化等社会加油站加油外,其余大多数公交企业都是自建加油站,批发购进高价油。雅高巴士虽然不买高价油,可加不到柴油的困扰影响到公交营运。

在月牙湖附近的一个小区,后来开发商楼盘卖掉了,就将公交车撵了出来,公交总站只能设在周边的马路上。

记者获悉,南京场站问题是公交最大的一个问题。以2009年为例,南京一共建成迈皋桥、八卦洲等8处场站,但这8处场站,只有3处拥有产权,2处为临时用地,其余属于街道。不是自己的产权,就会留下纠纷隐患。近三年来,南京公交场站建设总共只投入了3000多万,这对于“公交优先”的城市交通来说,少得可怜,而且南京公交场站的历史欠账也很多,制约了南京公交线路的优化调整。

政府只补贴6万元,而空调车票价是普通车的一倍,因此,权衡之下企业都选择更换空调车,即便亏损,也希望少亏一点,这种做法实在是出于无奈。按照规定,公交车强制报废期是10年,可政府为了鼓励更新,基本上都6-8年就提前更新了,这也加大了公交企业的折旧和成本。

这一切都需要投入,也是替政府履行社会责任。如果公交像黑车那样随意,钱是不亏了,可市民出行就会成为大问题。”

另外,网友质疑,“公交员工免费上车,而且一上四五个都不要钱”。对此,公交企业没有否认,并表示要采取相关措施。记者获悉,除此之外,假冒的公交员工工作证很多,也给公交带来不少损失。