一次被认为是意外的公交车自燃事故，因为快报昨天的报道撕开了一个行业“潜规则”:这辆自燃的公交车是一辆问题车,新城巴士采购之时就带着“先天不足”:不符合标准的发动机被“点装”在这辆车上。

公交车自燃后续报道之二

一次被认为是意外的公交车自燃事故,因为快报昨天的报道掀开了一个行业“潜规则”:这辆自燃的公交车是一辆问题车,新城巴士采购之时就带着“先天不足”:不符合标准的发动机被“点装”在这辆车上。

所谓“点装”,即采购方公交企业指定某些配件安装于公交车之上,车辆厂商迫于订单压力,不得不选择这些价不低,质量却不一定高的配件。

虽然发动机与这次自燃的关联还无法作出认定,但快报的报道仍然让人感到震惊:这样的招标采购已被认定为“违法违规”,何以没有得到纠正,究竟还有多少“点装”公交车每天载着数以万计的市民在马路上跑?

现代快报记者昨天对此进行了进一步的追踪,发现“点装”在公交车上的“点装”配件门类之多令人咋舌,有的车除了外壳,所有的部件均由各种品质参差不齐的配件组装在一起。而仍在运营的“点装”公交车约占到总数的一半左右。

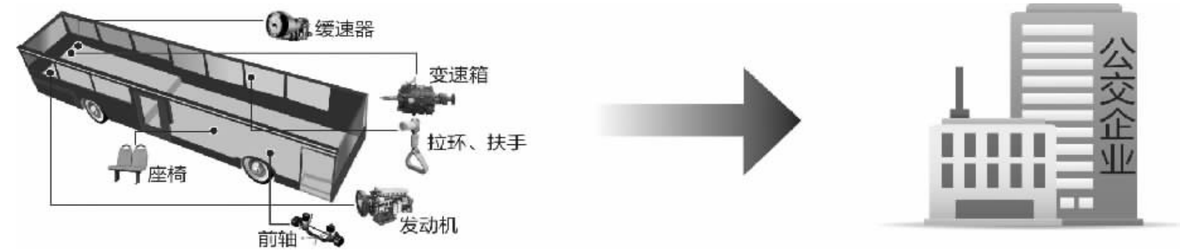
而究其原因,企业的解释是“便于维修”,但有业内人士一针见血地指出:“点装”的盛行难避权力寻租之嫌,需要监管部门进一步深挖这个潜规则背后的猫腻。

□现代快报记者 鲍铭东 李绍富

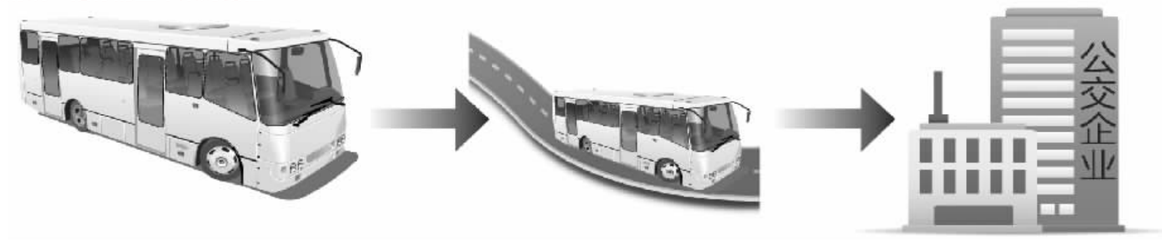
南京公交车一半都是“点装”车 隐患背后还有隐忧

■公交企业称,指定配件品牌,维修保养省钱又方便
■整车厂家指出,“点装”的维护成本会更高,最关键是安全无法充分保障
■业内人士指出,“点装”的盛行难避权力寻租之嫌,深挖潜规则迫在眉睫

“点装”车采购路径



政府统一招标的整车采购路径



现代快报记者调查发现,南京公交车一半都是“点装”车,隐患背后藏猫腻 制图 张冰洁

业内潜规则 2008年前南京公交多“点装”

说到公交采购时“点装”零配件,记者了解到,这是国内公交行业的一个通病，也是行业的潜规则。

记者从业内人士处了解到，在2008年以前，南京市5000多辆公交车,基本上都是杂牌小厂的公交车，而国内一线品牌的公交车“大金龙”“宇通”等一辆都没有。

宇通客车销售代表告诉现代快报记者，不是他们不想进来，而是当时的环境不允许他们进来,因为除了外壳,内部几乎所有的配件公交企业都会指定品牌厂家“点装”产品,这样的结果就是,质量毫无保障,砸了自己的品牌。

因而,2008年以前，国内一线公交车生产厂家都不愿意进入南京的公交市场，宁可不争这个市场，也不能砸了自己的品牌。

宇通厂家的一位负责人就曾经表示,自己是江苏人,却奇怪国内一线的产品为什么愣是打不进南京市场，他对此很是遗憾。

这一现象直到2008年才开始得以扭转，而触发的原因也是因为频频发生的公交车自燃,市民不满,相关部门负责人对此非常头疼。痛定思痛,决定花3年时间掏钱补贴公交企业购车，每辆空调车补贴15万元，每辆普通车补贴6万元,条件是由政府组织集中公开招标采购,引入一线品牌厂家,不得“点装”配件,否则不享受政府购车补贴。

政府的这个决策非常明智,也正是由于这样的举措,从2008年起,大金龙、宇通等一线品牌公交车才得以进军南京，从根本上减少了公交车安全隐患，让市民出行条件得到了改善，提高了公共交通出行分担率。

近年来南京公交安全事故

1	2012年5月8日下午4点多,江宁街道205国道上一新城巴士公司的D6线公交车自燃,公交车被烧成空壳,导致4名乘客受擦伤,公交司机右臂骨折。
2	2012年4月22日晚8点多，新城巴士公司一辆D8线公交车,行驶到大明路与宁溧路交界路口时,车辆发生自燃后被烧成空壳,所幸无人员伤亡。
3	2011年12月22日凌晨,龙蟠路,一辆810路公交车起火,车辆被烧成空壳,未造成人员伤亡。
4	2011年3月30日晚上6点多,虎踞路,一辆21路公交车,因刹车故障,行驶途中右后轮冒烟,司机成功处置。
5	2009年12月29日上午8点多，新庄立交桥附近，一辆南金线公交车左后轮冒烟起火，后司机及时转移乘客并扑救,成功处理。
6	2009年8月16日下午4点多,长江二桥上,一辆五六线公交车右前轮处突然冒出黑烟,经检查为车子轴承断裂,造成右前轮摩擦生烟,处理及时未发生燃烧。
7	2008年11月3日下午4点多,华侨路附近,一辆60路公交车突然尾部冒出浓浓黑烟,司机赶紧停车灭火,所幸处理及时,只是车尾部部分零部件损坏。
8	2008年9月27日晚上6点多,新街口闸市区,一辆100路公交车行驶途中,发动机传出异响,而且浓烟直冒,无法熄火。司机采取放油措施,才避免了意外发生。
9	2008年8月8日下午5点多,白下路,一辆40路公交车尾部发生自燃,所幸扑救及时,车辆损失不大。
10	2008年4月10日上午8点多,雨花西路高架上,一辆100路双层公交发生自燃,无人员伤亡,车辆被烧成空壳。

追问

公交车行驶途中自燃
司机疏散完乘客才跳窗

9日快报报道

自燃公交车被曝违规招标
经查,同批次有几辆车都有隐患

10日快报报道

A 还有多少“点装”公交车在运行?

但是,这个举措实施得还是有点晚。

业内人士告诉记者,2008年以前购置的所有公交车都存在点装现象,即便是开始集中公开招标的2009年,仍有4成公交车属于企业自行采购,也享受政府补贴,这些车仍不同程度地存在“点装”现象。

有关人士算了一笔账,目前南京共有公交车6235辆,其中2008年更新了1200辆,其中约500辆是自行采购的;2009年集中招标采购了1150辆(不含福田被点装的50辆天然气公交车);2010年集中招标采购了690辆。

2011年至今,由于没有了购车补贴,基本没有进行集中招标采购。这样算下来,南京目前在路上跑的公交车中间,约一半都是“点装”的产品,而这些公交车,就是存在安全隐患的重点领域。

交通部门表示,目前服役6年以上的“高龄”公交车还有1250辆,这些公交车计划在今年更新淘汰掉,而这批车由于先天不足,加上使用和保养的问题,更容易成为发生安全事故的重灾区。

但令人担忧的是,由于政府不再给企业发放购车补贴,也就不好再要求集中招标采购公交车,这样,难保不回到企业继续“点装”自行采购公交车的怪圈中去。

但走了回头路,再出安全问题该谁来承担责任?

B 新城巴士违规为啥没及时纠正?

更需要提出质疑的是,这次出事的公交车在采购之初既然已知违法违规,为何得不到纠正?

记者了解到,此次新城巴士公司发生自燃事故的公交车，是2009年采购自北汽福田,总数50辆。

目前已知的情况是,这批天然气公交车的发动机违规“点装”了二线小厂的产品,这一行为当初也遭到了负责招标采购工作的南京市城建集团负责人的制止,并发文要求立即整改,换成符合要求的发动机。

然而,这一要求并未得到执行。原因是,由于更换发动机要承担50万元的损失,又是公交企业主动提出要求“点装”的,这一损失只能由公交企业来承担,新城巴士不肯掏这笔钱。最终,城建集团只能对新城巴士处以罚款的处罚,而且对这批车辆始终不肯签字承认是集中招标采购的产品。

市民对此不解,既然企业违规,纠错就是必须的,如果因此而造成损失,就应该由相关负责人承担责任。如果企业违规只能罚款了事,根本就起不到消除隐患的作用,

对此,城建集团相关负责人向记者表示，碍于相关规定,他们也只能对企业进行这样的处罚,南京市公交招标采购虽然有规定,但毕竟不是法律，起到的约束作用有限。“要想杜绝这样的违规招标问题，监察部门可以及时介入,对此类行为也需要建章立制严厉查处。”

C 公交车哪些部件常被“点装”?

一辆公交车,除了一个外壳之外,几乎大大小小配件都可能被点装。

一家汽车生产厂家的销售专员告诉记者,他们常会遇到公交企业要求“点装”配件的问题,大到汽车的核心部件如发动机、变速箱,小到座椅、拉环、扶手、门泵,其他如空调、缓速器、前轴等也都常被公交企业“点装”。他告诉记者,其实如果“点装”的是国内名牌的靠谱产品倒也还罢了,但问题是,能够被“点装”的都是一些不知名的乡镇小厂的杂牌货。由于公交企业掌握采购权,因此,不少汽车生产厂家也只能捏着鼻子答应照办,否则合同签不下来。但这样的配件多了,公交车辆的质量和安全也就可想而知。

据了解,在汽车生产厂家中,大家公认国内一流的变速箱生产厂家是重庆綦江的变速箱，大约要1万元，可往往“点装”的都是杂牌小厂的变速箱，市场上2000—3000元就能买到。但问题是,正式合同上的标价也接近1万元,其中的差价去了哪里?有关部门完全可以去查一查。

而在车用空调上,同样也是如此。有业内人士告诉记者,正牌一线车用空调价格也就在3.6万—3.7万元，可小厂的却能卖到5万元!宇通客车自己有国内最大的客车空调厂,可初踏南京时,也被公交企业要求点装“威乎”或“松芝”的空调,这一要求被宇通厂家坚决挡了回去,企业相关负责人曾表示，宁可不卖,也不违规。

成本之辩

公交企业

后期维护保养省钱又方便

据了解,2008年南京市首次推出招标采购公交车,也明确提出了市场准入标准和服务标准,10家有底盘生产资质的客车生产企业加入招标，不少杂牌企业被挡在门外。客观地说,公开透明的招标不仅让南京买到了真正意义上的好车,也大幅降低了购车成本，体现了规模购车优势。

从中标的最后价格上就可见一斑:2008年中标的大金龙11.5米车型车价为39.8万元,宇通也是40万左右,而10.5米车型的大金龙柴油空调车更是只有36.3万元,而且承诺是当时的同配置全国最低价。

据业内汽车专家介绍,其实一些小厂的报价比大金龙高出了5万—6万元。优质并不一定意味着高价,而报出高价的企业,很多成本也拿不到桌面上来。在2008年底,南京公交总公司一位分管油料采购和配件采购的李姓副总就被检举受贿,最终锒铛入狱。

“点装”是公交企业的行规,几乎各地的公交企业都逃不过这个行业内的潜规则,为什么公交企业都会喜欢抛开专业厂家的选择,去自己“点装”产品呢?公交企业给出冠冕堂皇的理由是:为了维修方便以及配件集中采购便宜。南京一家公交企业机务部门负责人告诉记者，如果不点装,公交车那么多品牌,配件都不一样,总不能每个品牌的配件都采购一大批放在那里吧?

此次发生自燃事故的新城巴士负责人也表示,之所以选择点装那个牌子的发动机,也是因为此前他们企业一直在用,为了维修方便,统一牌子比较好。

但城建集团相关负责人对此持不同意见，他们认为,南京这样的一个大城市,公交车品牌不宜过杂,如果限定在几个一线品牌的公交车,就不会担心配件和维修的问题,售后服务也能更加到位。

整车厂家

采购和维护成本都会上升

扬州亚星客车股份有限公司服务部一姓钱的工作人员称，他们公司部分车型,可以根据客户要求,部分零配件接受点装。

“比如公交车的座椅和空调之类的非大件部分,客户可以提出点装要求,公司根据客户要求来生产组装。”该工作人员称,因为车辆安全等方面的问题,客户在提出点装要求时,公司仍然会建议使用标配装置。

对车辆点装,这位钱姓工作人员认为,并不一定节省成本。

“首先从客车生产厂家来说,客户点装的零部件,极有可能增加公司的采购成本,因为部分配件可能此前不在公司的批量采购系列,单独采购的价格会更高。”

该工作人员称，除此之外,还会影响生产线的生产流程。因为点装的零部件需要重新采购,而标配的零部件一般生产企业都有库存,接到订单可直接生产。同时,点装的零部件跟生产线的工人此前使用的零配件不一样,生产速度受到影响。

需要说明的是,“点装”的配件组装,仍然由接到了订单的整车厂商完成。而从采购车辆的公交企业来说,点装最初目的是为了节省购车或是后期维护成本,可实际上并不一定能达到效果。“点装的车辆,在零部件采购方面成本偏高,而且生产速度受到影响,车辆出厂的整体成本并不低。”

公交公司“点装”的目的可能是想尽量让车辆的主要零配件都是相同的,这样后期维护时集中采购，能降低成本。可在实际运行中,企业并不一定能达到最初设想的效果。因为点装的车辆,在安全性和适应性方面,都要比标配的车辆弱,故障率也更高。

对购车企业来说,点装的车辆零部件更换或是维修相对方便,可如果车辆一年坏上好几次,虽然每次维修成本不高，但几次下来损失也不小。而标配的车辆则往往能降低故障率,加之有厂家的后期维修服务,实际维护费往往还可能比点装的车辆要低。

“所以对客户来说，无论从安全性或后期维护,车辆重要的零配件,都建议不要随意点装,最好用车辆生产企业的标配，不但质量和安全有保证,后期维护也方便。”该工作人员称,尤其是公交车这样安全性要求高的客车,最好使用企业配置标准，不要随意点装。

安全隐患 无里程试验 安全无法保证

扬州亚星的工作人员进一步解释称,最为重要的是,标配的客车在安全方面，都是经过了百万公里安全试验,而且零配件从生产到组装,都力求达到最佳的适应性，公司售出车辆后,在服务方面也会全方位跟进。而点装的车辆,公司在与客户签订合同时,对点装部分的零部件后期维护及安全性方面,需要签订单独的协议,服务方面也会有差别。

此次新城巴士发生自燃的公交车来自北汽福田汽车股份有限公司，该公司的江苏代理商——江苏省坤达汽车销售服务有限公司负责人叶小姐表示,从客车组装企业来说,并不欢迎客户提出点装要求,甚至可以说是反感。同时她也认为,“最要紧的是,点装的客车,安全性能方面也受影响。”

叶小姐称,客车生产企业标配的车辆,各种零部件在组装前都进行了功能适应性测试,各种零配件的适应性做到了最佳。同时，整车安全性也做里程试验,车辆安全性方面有充分的保障。

而点装的车辆,虽然零部件都是合格的,可因车辆是一个复杂的组装产品,需要各个零部件一起协调发挥作用,点装的车辆从零配件生产到最后的组装,都没有标配车辆那样经过一个系统的适应性检验,安全性方面肯定就不如标配车辆了。

对车辆生产企业来说,为了保证订单，本着客户至上的原则,能满足客户要求的就会尽量满足。而对提出点装的客户,一般都是需求量很大的客户,所以客车生产企业虽然不欢迎客户点装车辆，但为了留住客户,一般都会同意部分零配件点装要求。

接受记者采访时,国内一线品牌的厦门大金龙和郑州宇通对于“点装”行为则表示深恶痛绝。两家企业相关人士均表示,点装的零配件就算合格也不能保证整车安全。据了解,即便是政府开始招标集中采购后,宇通、大金龙也在初期遭遇到公交企业要求“点装”产品,为了对自己的品牌负责,这两家都坚决地拒绝了这种行为,这也受到了负责招标工作的城建集团负责人的支持。

反思 该从制度上杜绝“点装”行为

不难看出,以节约成本为名的点装公交车曾经在南京市场盛行,虽然公交企业给出了种种理由,但却又很难将人说服。正因为如此,公交企业偏爱“点装”难逃一个质疑:是否有权力寻租现象的存在，说得再直白一点,这么大规模的采购,是否有不正当的交易掺杂其中。

业内人士评论,小品牌企业的配件想打入公交市场,其运作的手法不难想见。

也有人建议,既然公交“点装”存在这么多弊端,就应该下决心从制度上来杜绝公交企业的肆意“点装”行为。也有市民建议，对公交企业的采购行为,主管部门应当全过程跟踪把关,避免有人钻空子捞好处。

南京市从2008年开始的3年政府集中公开招标采购公交车,也给全国的公交企业带了一个好头，正是相关负责人严格把关,才减少了很多安全隐患。但妥想从根源上杜绝公交企业的点装行为,光有招标文书等约定还不够，今后应该形成制度化,所有公交企业购车必须由政府来公开招标采购,不得“点装”配件,一旦违规应该有法律法规来问责公交企业的负责人。只有这样,才能堵住公交购车时因为先天不足埋下的安全隐患,还市民一个安全的乘车环境。

慰问 南京客管处慰问跳窗公交司机

快报讯(通讯员 许兵 记者 鲍铭东)D6线公交车自燃事故发生后,临危处置突发事故的新城巴士公司女驾驶员徐国云给市民留下深刻印象。昨日,受南京市交通运输局领导委托,南京市客运交通管理处负责人看望慰问了新城巴士公司女司机徐国云。在徐国云家中,南京市客运交通管理处刘正直副处长称赞她在发生公交车自燃事故时采取的应急措施,不顾自身安危在第一时间疏散乘客,确保全车乘客的人身安全。同时,刘正直要求新城巴士公司在全公司内进一步加强安全应急处置的演练与培训,以切实提高驾乘人员的突发事件处置能力。