

■公交车自燃后续报道之三

“点装”车调查向背后的疑团推进

城建集团要求所有公交企业配合监察部门彻查购车环节

昨天现代快报《南京公交车一半都是“点装”车隐患背后还有隐忧》的报道引发了南京公交行业的地震,昨天中午,南京市城建集团相关负责人突然约谈现代快报记者,同时表明态度,这些报道非常客观到位,公交“点装”虽然是全国公交企业的行规,但肯定违规,需要坚决纠正。下一步,他们将一方面采取有效措施积极消除公交安全隐患,另一方面,配合南京市监察部门彻查公交企业购车环节。

□现代快报记者 鲍铭东



快报5月11日的报道

■城建集团

“点装”违规 全面排查隐患彻查购车环节

南京市城建集团相关负责人表示,公交招标除了经济合同外,还有技术合同,对车辆重要部件都会提出要求,他们在公交车集中招标采购中始终坚持公交企业不得“点装”产品,新城巴士50辆北汽福田的天然气公交车招标时“点装”发动机被处罚,就表明了他们的态度。他表示,企业“点装”可能出于统一采购配件的需要,而且也有出于省钱的考虑,如这批福田本来规定要装上柴的发动机,但价格约10万元/件,新城巴士提出用惯了锡联发动机,只要6万多元/件,应该是出于节省考虑为主。

不过,按照规定,公交企业“点装”产品就是违规,将受到查处。至于“点装”的背后有没有利益驱使,有没有权钱交易,这要等

监察部门来彻查才能做出结论。城建集团要求所有公交企业配合相关部门对购车行为进行彻查,提供“点装”配件名录、理由及价格、合同,以便发现其中有无“猫腻”。

对于公交车存在的安全隐患,城建集团也要求企业逐一彻查公交车辆的安全隐患,尤其是将所有非政府集中招标采购的公交车都作为排查的重点,一一过堂反复筛查,以便及时发现隐患。同时,对同批次50辆福田天然气车全部停运清查问题,避免发生类似的自燃事故。

不过,记者也了解到,受此影响,新城巴士总运力被削减,一些公交线的发车间隔被拉大,车辆也比较拥挤,D6线自燃带来的一系列后遗症开始暴露出来。

■业内人士

透明的招标 设立严格的法律制度很重要

据了解,南京目前街头巷尾行驶的公交车品牌较多,大小有10多个品牌。除了2008年起招标引入的厦门金龙、宇通、申沃、苏州金龙、北汽福田外,还有公交车辆厂自产的建康,以及扬州亚星、恒通、长江、太湖、中大、扬子江、金陵双客、丹东黄海、安凯等品牌的公交车。按照城建集团当初负责招标的负责人的观点,南京这样的城市有4—6个品牌的公交车就足够了,太多了会引发一系列问题,配件采购也确实不经济。

“因此,问题不是在‘点装’可以节省配件钱,而是应该通过规范招标,选用有限的几个大品牌公交车,提升南京公交车的服务水平和企业形象。”业内人士分析认为,从公交企业来说,大牌企业不仅质量过关,维修服务质量好,而且由于批量大规模效

益,实际生产成本也比较低。一位公交企业机务人员称,应该考核汽车全生命周期的成本,这样算一线大牌的公交车成本一定是最低的,维修率也低,还能在节油等技术上省出一大块,企业“点装”其实是因小失大。

同时,作为一个承载着社会福利功能的行业,公交企业绝不仅是一个企业。一方面,大运量的运输关系着市民的出行案例,涉及每个人,另一方面政府每年都有大额的补贴,实际上也是市民们在供养着企业的运营。

因此,业内人士认为,公交公司招标或“点装”绝不是一个企业的运营或管理的内部事务,恰恰应当将事关安全与经济效率的车辆采购、配件供给等事务毫无保留地向公众公开,而在法律框架下的制度设立就显得尤为重要。

■“点装”内幕

厂家指南京公交企业自主权太大

自燃车原配发动机厂家抱怨,不知什么原因被换掉了 法律界人士指出“点装”违反《招标投标法》

现代快报近日连续曝光了南京公交车“点装”问题。昨天,记者采访了多家汽车配件厂家,中标、落标的企业都有,他们坦言,公交企业在选择配件厂家时都有潜规则,要中标得进行公关。上海柴油机股份有限公司(以下简称上柴公司)负责客车发动机销售的唐经理感叹,公交企业选择配件公司太随意,“标书里我们明明是标配,不知什么原因,整车中标后我们被一家小公司替换掉了。”

法律界人士指出,公交行业属于财政补贴的公共事业单位,采购公交车包括车辆配件都必须招投标,“点装”为公交安全埋下隐患,有关部门应依法查处。

□现代快报记者 赵守诚

被换的说:我们是原配,莫名被换

汽车配件公司人士抱怨,南京公交企业在招投标中太随意,太不规范,为事故发生埋下了隐患。

上柴公司负责客车市场销售的唐经理介绍,2009年,位于江宁的南京新城巴士公司进行采购50辆公交车的招投标,当时有多家整车厂家投标,其中北汽福田汽车股份有限公司的标书中,标配一栏,明确写明发动机配件使用上柴厂的。“最后北汽福田中标了,奇怪的是,不知什么原因,福

田汽车的发动机配件换成了另外一家公司。”

唐经理抖露相关内幕称,“其实那家公司不符合条件,按规定配件企业新研制的相关型号发动机投放市场前,要经过发改委审批公告,新城巴士公布中标名单为北汽福田后,发改委才发公告,那家公司审核合格。”

对于外界议论上柴公司产品价格太高,所以公交企业换了一家企业的事,唐经理坦言,上柴发动机确实比另一家公司高出近3

万元,但一分钱一分货,上柴有60多年的历史,占据成都、西安等地100%的天然气公交车市场,质量过得硬。

唐经理说,在以天然气为燃料的公交车中,上柴是国内第一块牌子,新城巴士采购的50辆北汽福田公交都使用天然气,上柴的发动机是北汽福田的标配,被莫名其妙地换掉后,公司研发人员都很气愤,“我们是原配,整车很协调,安全性能好,不明白新城巴士为何要更换?”

落标的说:想要进入南京市场真难

昨天,记者联系湖北省一家著名的汽车前后桥生产企业,谈起南京公交车前后桥使用的品牌,该企业负责公交业务市场销售的张先生大吐苦水,称南京公交企业自主权太大,早些年南京还有500多辆公交车使用他们的品牌,最近几年,虽然也送材料送宣传品过去,但就是不采用,没有办法,干脆放弃南京市场了。

“目前在全国省会城市中,南京的公交车用我们的产品算最少的了。”

湖北省这家前后桥企业历史

悠久,采用美国先进生产设备,天津90%的公交车,北京、上海、广州、深圳等大城市60%以上的公交车都使用该品牌的前后桥,为何在南京市场落败了呢?张先生坦率地说,就是因为南京本地有一家汽车前后桥生产厂,而且这家厂与相关部门关系密切,逐渐霸占了南京的市场,外地的企业都被排挤走了。

“虽然这几年南京公交企业实行招投标,但我们总是落选,没办法,地方保护太严重,很难进入南京市场。”

对公交企业“点装”做法,张先生不无忧虑地说,公开招投标应该设置门槛,比如规定行业前5名的才有资格竞标,一些民营小企业规模小,但公关手段多,采用低价竞争。与其相比,排名行业前几名的大企业不具备优势。有的小企业仿造大公司的产品,但质量不过关,汽车配件技术性很强,不能让客户只买回去一堆钢铁,“公交行业为大众服务,享受政府补贴,应该注重质量,安全第一,不能单纯拼价格,更不应该搞地方保护。”

中标的说:只请相关人吃了个便饭

深圳一家生产汽车缓速器的企业有幸中标,其产品在南京部分公交车上使用。该企业负责江苏地区销售的经理张先生向记者坦言,该企业参加了南京公交企业的公开招标,目前在安装了缓速器的南京公交车中,有三分之一使用该企业的品牌。

“你们参加招投标是否支出

公关费用?”面对记者提出的这个敏感话题,张先生坦言,“公司这方面控制得很严,我们只请负责招标的相关人士吃了个便饭。”他随后强调,他们企业的品牌效益好,不像一些小厂小品牌,需要更多的公关手段。

中标的、未中标的汽车配件企业均表示,公交行业“点装”都

有潜规则,特别是一些名气不大的小厂小企业,要进入公交行业得花大价钱用于公关。公交公司订单量大,是桩大买卖,小企业削尖脑袋想进来,它们在质量品牌上处于劣势,就尽量压低价格,配件价格低了,整车价格竞标就占据优势,公交公司照顾关系户也有了更好的理由。

律师说法:“点装”违反招标投标法

北京市大成(南京)律师事务所项斌律师点评说,《招标投标法》第三条第一款明确规定,在中华人民共和国境内进行关系社会公共利益、公众安全的基础设施项目,包括有关的重要设备、材料等的采购,必须进行招标。

公交行业关系到社会公共安全,采购公交车必须依法进行公开招标。招投标的目的是保证公开透明,以最公平的价格采购

到质量有保证的车辆,其中包括最优的零配件。

过去南京公交企业进行“点装”,强迫车辆厂采用指定的配件,违反了《招标投标法》相关规定。“试想,一辆汽车的配件不能市场化公开竞争上岗,怎能保证中标的整车的质量?”

江苏朗华律师事务所彭俊生律师也指出,2008年南京市政府发布第42号市长办公会议纪要,

明确“自2009年起,所购公交车辆全部实行招投标”。从法律上讲,所购公交车辆配件也应该公开招标。

据了解,开始集中招标的2009年,仍有4成公交车属于企业自行采购,并享受政府补贴,这些车仍不同程度地存在“点装”现象。这样做明显违背了市长办公会议纪要的精神,相关主管部门应该予以调查。