

“好运巴士”驶入济南这一年

有资质但被认定违规 公交优化线路“应对”



日常出行尤其是早晚高峰,HBT的出现让市民多了一种选择。记者 李威言 摄

自2016年1月“好运巴士”(简称HBT)驶入济南市场,已过去近一年的时间。今年7月,济南市交通局认定HBT违规运营并要求限期整改,但目前HBT仍受不少市民青睐,有时甚至会爆满。

济南公交总公司多条线路在HBT驶入济南后延长或者提高服务;不少市民质疑HBT的票价过高,不能刷公交卡;因为没有‘名分’,即便有需求,HBT也没有开设新的线路……

在济南大力建设“公交都市”的今天,传统公交市场该怎样引入竞争机制?HBT的进入是“扰乱市场”还是“有序竞争”?

本报撰稿/记者 刘振男 刘晓

HBT填补公交盲区 没有补贴自负盈亏

今年7月,济南市经十路上突然出现的“HBT”公交站牌让不少市民好奇:这是一辆什么车?一段时间后,市民发现,不管是西城居民想到东城上班,还是东城居民想要去西客站坐高铁,都多了一种方式。

“我经常从上海到济南高新区出差,每次都在西客站下车后倒好几班公交车,现在有了直达的HBT方便了很多。”从事金融工作的贺先生说。不过,“HBT单趟就3块钱,还不能刷公交卡。”67岁的济南市民刘先生觉得很奇怪,HBT的票价、站牌为何和普通公交车不一样?

原来,运营HBT的并非济南市公共交通总公司(下称公交总公司),而是隶属于山东交运集团的济南好运巴士公共交通有限公司。该公司注册成立于一两年前,在经工商、税务、质检、交通等部门审核批准后发放的营业执照上,其公司经营范围一栏显示“公交客运”。

“山东交运集团历史上曾经经营过城区公交业务,后因产业调整,将主要精力放在了长途客运和城际公交业务上。这次重新进军公交市场,也算是旧业重操。”济南好运巴士公共交通有限公司的总经理魏凯说,当初正是发现从济南西客站到高新区软件园没有直达的公交,HBT为了填补市场空白应运而生。

但运行近一年来,“好运巴士”似乎陷入了这样一个怪圈:明明有交通主管部门核发的经营许可证明,相关管理部门的态度却始终暧昧不明。“好运巴士是一家证照齐全的‘公交客运’行业企业,不知何时才能与济南市公交行业企业享受同等待遇。”魏凯说,他们和公交公司的一个区别在于没有政府的补贴支持,只能自负盈亏,所以HBT的票价

比公交价高。

“截至目前,我单位在未获得任何公交类财政补贴的情况下,通过市场化运作自主经营、自负盈亏。一定程度上存在个别同行业公司利用垄断机制,限制我公司业务拓展的情况。但只要老百姓觉得方便的,我们就开。”魏凯认为,市场经济环境下,市场供需会对资源配置起主导作用。当现有的公交产品或服务供给不能满足市场需求时,即便“好运巴士”不进入公交市场,其他潜在行业进入者也会随时出现。

公交同类线路延长 不可能与HBT合作

HBT相关线路开通后,济南公交也有“应对”,先后将BRT1号线、202路两条公交优化西延至济南西站公交枢纽,使延伸后的202路跟HBT2号线基本重合。

相比之前,延伸后的202路从只在早晚高峰时段运营改为全天运行的大站快车。延伸后,202路新增的11个站点中,除了西延路段外,还在经十路增加了几处站点。此外,济南公交相关的服务也有所提升。

记者了解到,目前,公交部门的大站快车大致可分为两类,一类是以201路、205路、209路等为代表的高峰通勤线路;一类是以202路、301路、302路为代表的全天运行线路。

此外,省城目前还有7条与大站快车相仿的BRT线路。而作为同在市区开通的HBT线路,主打的也是大站快车的招牌,这也成为济南公交在市区线路运营中的竞争对手。

此前,济南公交总公司相关负责人已经明确表示,不可能与HBT线路合作,不能使用相同的IC卡和乘车优惠政策。

公交部门相关工作人员称,在济南运营公交线路,需要济南市交通局审批,价格也需要物价部门进行核定,并质疑HBT属于非法营运。

HBT被认定违规 只允许“点对点”运营

进入公交客运市场后,HBT线路不断调整停靠站点,发车班次,发车时间以及票价,并在公交站牌附近设立了单独的小站牌。12月6日,记者联系到济南市交通局相关负责人,该负责人表示:“目前还不方便接受采访。”但该负责人也称,HBT的做法是违规的。“只允许它点对点的营运,属于城际公交,不能运营城市公交线路。”而交通部门的依据则是2014年开始施行的《济南市城市公共交通条例》第21条,“交通运输主管部门应当采取招标投标方式确定城市公共交通线路运营权;不适合招标或者招标不成的,可以采取直接授予的方式确定。”

对此,魏凯则认为,济南市公交企业开通公交线路,仅仅需要“报备”就可以了,但为什么HBT就需要提交申请?“并且我们向相关部门多次申请,行业主管部门拒不接件。”魏凯说。而且,“现在济南市已有3家具备‘公交客运’资质的企业,具备公开招标条件。”好运巴士相关生产经营人员表示。

据悉,今年1月份,济南长途汽车西站正式投入运营。为方便旅客乘车,长途汽车西站直达省立医院东院的“定制公交”也投入运营,这就是HBT1号线。HBT1号线最初采用“一票直达”形式,沿途设置了3个站点,中途只下客不上客。运行开始,该线路采取阶梯票价,分为5元和10元。后来HBT2号线和3号线相继开通,经过调整,票价定为HBT1、HBT2票价3元,HBT3票价2元。

济南市交通局相关负责人表示,交通局并未许可其从事城市公交线路经营,此外,还得取得市政、物价等部门的共同核准,交运班线从事城市公交运营,却没有走城市公交的手续,根本不合法。济南市物价局也在今年8月认定HBT票价制定违规。

专家观点:

城市公共交通 应引入竞争机制



山东交通学院副教授崔晓

“HBT的出现,其本质上是城乡公交一体化政策的产物,在市场经济环境中允许也应该有适当的竞争,从而提高运输能力、服务水平、满足群众多元出行要求。”山东交通学院副教授崔晓认为,在依法依规进行管理的前提下,应该在一定范围和程度内鼓励新兴事物,同时考察其社会作用,为进一步完善和规范管理提供基础。

崔晓认为,政府部门应当尽快明确相关定位,不应模棱两可。“政府的服务性应该大于监管性,HBT的出现满足了一些市民的出行需求,既然对市民有益,政府部门就应该考虑如何正确引导他们进入市场,而不是一味打压。”虽然是第一批公交都市建设试点城市,但目前济南公共交通承载能力和分担率并不高。2015年济南公交出行分担率仅为25%,较2012年申报时下降了4.69%,且仍在呈下降趋势,距公交都市不低于60%的要求相去甚远。“所以当前济南市公交运力不足是肯定的,因此有必要创新公交管理体制,鼓励公交线路资源扩容,HBT的出现有其必然性和社会需求。”

不过,崔晓认为,从根本上看,城市公共交通在任何国家都不是完全适用市场自由竞争规则的,因为城市公共交通是一个亏损至多是微利的行业,其运行大多依靠公共财政补贴。一些城市引入多元化运营主体和竞争机制后,部分公交企业片面追求利益,忽视社会效益,出现了冷线过冷,热线过热的现象,造成运力分配极不均衡,影响了群众的出行。

“例如广州市一度有14家公交企业,结果无序竞争严重,后来整合为3家。”因此,作为社会公用事业的组成部分,城市公共交通虽然也可以引入竞争机制,但是必须加强管制,整合资源平衡运力,引导企业良性竞争,以便利群众出行作为基本目标。

济南公交总公司、济南好运巴士基本情况对比

	济南公交总公司	济南好运巴士
主管单位	济南市交通运输局	山东交运集团(山东省国资委主管)
经营范围	市辖区公交客运	公交客运
公交运营线路	246条	20余条
日均运送旅客	240万人次	8万人次
营运公交车辆	5000余部	216部
公交补贴	有(数额不详)	无

济南公交总公司、济南好运巴士相近线路对比

HBT-1号线(21站 票价:3.00元)
匡山公园——省立医院东院区
6:00-18:30 6:00-18:30

HBT-2号线(26站 票价:3.00元)
长途汽车西站——齐鲁软件园(高铁济南西站)
6:00-16:50 7:40-18:30

HBT-3号线(18站 票价:2.00元)
匡山公园——董家
6:00-18:30 6:00-17:30
不可用公交卡,可用银行闪付卡。

公交BRT1号线

8月1日起,公交BRT1号线原由全福立交桥西开往黄岗路东,现延伸为开往济南西站公交枢纽。BRT1号线延伸后全福立交桥西发车时间为5:30—21:30,济南西站公交枢纽发车时间为5:30—21:15。

公交202路

8月1日起,公交202路原由高新区公交新冻大街东口车场开往刘庄,现延伸为开往济南西站公交枢纽,同时,202路由原工作日高峰时段运行提升为全年全天运行。

202路延伸后新冻大街东口车场发车时间为6:00—20:00,济南西站公交枢纽发车时间为6:00—21:30。可使用公交卡,部分线路支持支付宝付款。