

城乡客运一体化建设的问题与对策

何增强

(邯郸市交通局,河北 邯郸 056002)

[摘要]由于经济的发展,道路旅客运输在人们社会生活中越来越重要。为满足广大人民群众的出行需要,我国正在加大交通设施的建设,构建四通八达的交通网络,推进道路旅客运输的城乡一体化建设。邯郸作为河北省和中原地区较大城市,道路设施和客运网络日益完善,城乡客运一体化逐步推进。文章就邯郸城乡客运一体化建设的现状进行分析,并对城乡客运一体化建设发展进行了研究。

[关键词]城乡客运;一体化;现状;必要性;对策

[中图分类号] F287.3 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1673-9477(2009)02-0023-02

城乡道路客运一体化是对城市公交、出租和长、短途客运的运输资源,进行统一规划、组织、管理和配置运力,进行一体化公交式运营,使中心城市内的城市公交、城间客运、出租客运、城市与农村之间的各种客运内部联系更紧密、运行更协调,达到客运资源的整体优化、高效、协调发展的现代化的旅客运输模式。

随着我国经济的发展,道路交通网络逐步完善,城乡经济交往日益频繁,农村城镇化速度加快,城乡客运一体化建设已成为各级政府部门当前的一项重要工作。邯郸地处晋冀鲁豫四省交界区域,在城乡客运一体化建设方面发挥其地理优势,积极构建农村城乡道路客运网络,加快农村客运市场的发展,推动城乡道路客运一体化步伐。本文针对当前邯郸城市道路客运一体化建设进行分析研究,并提出客运一体化建设对策。

一、城乡旅客运输现状

(一)城乡交通基础设施建设现状

“十一五”期间,邯郸加大区域中心城市建设的力度,增大区域交通基础设施的建设。目前,全市现有通车公路里程12886公里,路网密度106.83公里平均每百平方公里,除去国道和专用公路外,连接县城、乡镇和行政村,以县乡道为主的农村公路共11068公里,占公路网总里程的比重达85.89。现有农村客运站138个、候车亭535座、临时招呼牌2420个。一个以主城区为中心,以县、乡、镇为节点的农村客运网络逐渐形成。

(二)城乡旅客运输市场经营现状

随着城乡公路交通网络日益完善,农村旅客运输市场迅速发展。全市拥有农村客运公司20家,城乡客运线路510条,农村班线客车2228辆;城乡出租汽车公司22家,出租汽车2613辆;城乡公交车358辆。在组织经营上以公司化经营为主,兼含少量个体经营。至2008年底,城乡客运网络已经覆盖所有行政村,全市214个乡镇点和5366个具备道路通行条件的行政村全部通上了客车,方便了城乡人民出行,繁荣农村经济。

二、城乡客运一体化建设的必要性

(一)建设区域经济中心城市的需要

邯郸地处晋冀鲁豫四省交界处,位于中原经济区域中心,周边有13个在全国经济比较发达的大中等城市。依据得天独厚的地理优势和便利的交通条件,邯郸市政府依据城市规划,着力于培育包括主城区和8个县市区及环30公里范围内的12个重点城镇的大城区,总面积2500平方公里。并以国省干线、一般干线和农村公路为主框架,由市区—县城—重点城镇—农村组成的公路网络,实现干线公路网、农村公路网“无缝衔接”和各种客运方式“零换乘”的现代化交通路网格局,为建设区域经济中心创造条件。

(二)城乡旅客运输事业发展的需要

近年来,随着邯郸区域经济的快速发展,城乡经济联系日趋紧密。邯郸有19个县(市、区),200多个乡镇,全市人口达800万,农村人口占近80%。由于城乡经济的逐渐融合,城乡交通条件的改善,城乡间的客运需求逐渐增大。各级政府部门也在不断加大旅客运输基础设施的建设和投资力度,更新客运车辆,加强客运站建设,改善服务设施,提高服务质量,促进了城乡旅客运输发展,加快了城乡客运一体化建设步伐。

(三)符合城乡居民根本利益的需要

城乡客运一体化建设是为了满足广大城乡群众出行的需要,为城乡百姓提供优质、便捷的客运服务。城乡客运一体化的实施,有利于城乡客运资源的重新和优势组合,有利于实现各种客运方式有效的衔接和旅客“零换乘”乘车,真正实现城乡客运“门对门”的运输服务方式。这也必将降低旅客运输成本,有利于提高服务质量,从根本上方便城乡群众出行。同时也必将降低人们城乡出行往返的费用,促进城乡居民的经济和文化交流,使城乡居民都能充分享受改革开放为百姓带来的实惠,更好地创造平等统一的新型城乡关系。

三、城乡客运一体化建设存在的问题

(一)城乡客运基础设施水平落后

农村经济的快速发展和全面建设农村小康社会的发展目标对农村交通基础设施的数量、质量提出了更高的要求,而目前全市农村公路等级低、客运站点总量不足、公路通达深度不够以及地区之间发展不均衡的问题仍很突出。道路客站建设滞后,功能不适应发展需要,全市所有乡镇的汽车客运站等级都比较低,站场功能单一,设施简陋,利用效率不高,难以充分发挥作用。农村客运车辆性能差,结构不合理,高档客车数量少,客运车辆大多技术性能较为落后,经济性、舒适性较差。

(二)管理体制制约城乡客运融合

目前,我国道路客运和城市公交的管理体制还没有完全统一,这种二元制管理结构已成为我国城乡客运一体化进程的“瓶颈”。邯郸在城乡客运的管理上同样也是城市公交隶属城建部门辖管,道路客运由交通部门实施行业管理。但随着城市建设规模的扩大,城市客运逐步跨出城建道路向外延伸,造成了城市客运与长途客运的交叉营运,造成了道路客运与公交客运之间的矛盾,已不能适应建设四省交界区域中心城市和邯郸大交通的要求,成为城乡客运一体化建设的障碍。

(三)城乡客运管理难度和成本大

由于城市客运和长途客运管理主体的不统一,管理部门各自执行本部门的有关政策和法规,使得客运大市场的整体性、有序性和规范性受到影响,区域大交通建设和基础设施规划不统一,不但造成城乡客运管理相互缺乏有效衔接,税费政策不一致,执法标准不统一等问题,而且存在班线客运公交化改造难度很大,在客运安全监管上也容易出现漏洞,造成扯皮现象。客观上造成城乡客运管理效率低,管理成本高,严重制约城乡客运一体化发展。

(四)城乡客运市场规模化程度低

由于城乡客运实行公交客运体制二元化,各自为政,各自局部运作,致使客运市场分散、客运企业弱小、客运能力不强、服务水平不高、综合效益偏差等,造成农村客运市场“散、小、弱、差”,在经营机制上采用承包或挂靠的经营方式,已不能适应当前消费者在服务质量上的需求,难以适应城市化建设的新要求,不利于除弊扬利,也不利于自身的发展壮大,不利于将公交客运市场做大、做强,最终限制了自身整体功能的发挥。

四、城乡客运一体化建设的对策

当前,发展农村交通运输面临着十分难得的历史机遇和有

利条件。近年来农村公路建设取得的显著成就,为农村客运的发展创造了良好的条件。农村经济的发展,带动了客运运输的迫切需求,发展前景乐观。所以要紧紧抓住这个历史机遇,采取有效措施,加快农村交通运输发展。

(一) 做好城乡客运一体化发展规划

城乡客运一体化建设是发展邯郸四省经济区域中心的坚实基础,制定一个科学合理、远近结合的城乡旅客运输发展规划十分必要。政府要自下而上地做好城乡客运发展规划,并提出年度工作目标,重点做好农村公路建设规划、农村客运站点规划、客运线路规划和运力投放规划,做到路、站、运同步规划,同步实施,确保路通车通。

(二) 加大城乡客运基础设施建设和资金投入

长期以来,农村的交通基础设施建设始终处于投资少、建设缓慢的情况。要建设大交通就必须重点加大投入,加快建设,采取国家投资、社会集资、市场融资等多种方式,加大农村客运基础设施建设投入力度。同时,要争取有关部门支持,以优惠政策,吸引社会资金投资农村交通基础设施建设,确保农村道路、客运线路规划和运力投放规划的改善和安全。

(三) 改革城乡客运经营管理体制

打破城乡客运管理的“二元制”结构,实行城乡客运管理主体一体化即由交通部门统一管理长途客运、农村客运、城市公交和出租汽车以及地方铁路等,实现城乡客运的统一规划、统一建设和统一管理,形成政令统一、事权统一、城乡客运协调一致发展的新局面。

(四) 推进城乡客运路网有效衔接

合理布局城乡客运线网、场站和站点,实现城乡客运路网无缝衔接。以市区、县城和乡镇点为基础,按照客流规律、群众需求和道路状况,调整完善公交线路网络和线网密度,形成以市、县城区为中心的辐射状公交线路网。引导城市公交客车向农村延伸线路、增加停靠站点,加快对农村客运线路的公交化改造。

加强农村客运网络和城市公交网络的合理衔接,最大限度减少旅客中转次数,方便城乡居民出行。

(五) 提高城乡客运管理和服务水平

加强城乡客运经营的管理,提高城乡旅客运输服务质量。在城乡客运经营管理上,实行城乡客运经营的规范化和标准化,完善服务质量考核制度,逐步建立和完善城乡客运企业经营管理的社会评价体系。并加强对城乡客运服务人员的职业培训,提高从业人员职业道德素质和专业技术,为城乡居民提供舒适快捷的出行环境。

(六) 加强农村客运市场的监管

农村旅客运输安全是道路运输安全的薄弱环节,应引起高度重视。要加强对驾驶人员和车辆的管理,从事农村客运的车辆应符合有关国家标准的规定,防止报废车辆、安全技术条件达不到要求的车辆进入农村客运市场。严厉打击超载行为,坚决制止农村客运车辆严重超载现象。同时,要加强对农民群众的安全意识教育,使他们自觉遵守客运安全规则的要求,确保客运市场的安全。

城乡客运一体化建设是一个不断发展和完善的过程,在建设过程中必定出现各种不同的矛盾,这就要求必须根据实际,按照科学发展的思想,科学分析,认真研究,探索和发现适合邯郸发展的城乡客运一体化建设的思路和方法,促进区域中心的发展。

[参考文献]

- [1] 何增强,韩海涛.全面加强基层党建工作建设过硬的运政队伍[J].河北工程大学学报(社会科学版),2008,(1):72-74.

[责任编辑:陶爱新]

The integration of urban and rural passenger present situation and countermeasures

HE Zeng-qiang

(Transportation Bureau of Handan City, Handan 056002, China)

Abstract: With the rapid development of economics, road passenger transport plays a more and more important role in people's social lives. In order to satisfy people's needs of transportation, our country is accelerating transport facilities, building a transport network extending in all directions and pushing forward the integration of urban and rural passenger transport. Handan, a major city in Hebei Province and Central Plains region, has more and more improved transport facilities and passenger transport networks. The integration of urban and rural passenger transport in Handan has been improved gradually as well. This paper mainly analyzes the current situation of the construction of the integration of urban and rural passenger transport and studies its development.

Key words: urban and rural passenger transport; integration; current situation; necessity; countermeasures

(上接第22页)

三、结论

在这个动态变化的世纪里,知识不再被视为是企业的“外生变量”,而被认为是企业内在的最重要的战略资源,企业能否有效地实现知识转移,直接关系到知识的创造和知识的利用,乃至企业的竞争力。知识转移动机是产生知识转移行为的前提,物质补偿与精神奖励相配合,将对促进企业员工转移知识产生相得益彰的激励效果。除了知识转移动机外,知识接受方的解码能力、吸收能力和双方的人际信任程度、关系质量好坏都是直接影响知识转移成败的重要因素。为此企业必须采取有效措施来促使知识有效转移。

[参考文献]

- [1] 张志勇,刘益.基于网络视角的企业间知识转移研究[J].情报杂志,2007,(11):72-74.
- [2] 吴晓波,刘雪峰.全球制造网络中知识转移过程及影响因素研究[J].技术经济,2007,(2):3-7+21.
- [3] 胡汉辉,潘安成.组织知识转移与学习能力的系统研究[J].管理科学学报,2006,(3):85-91.
- [4] 陈立敏,王璇.2000-2007年知识转移理论研究综述[J].情报科学,2009,(1):137-144.

[责任编辑:王云江]