

人大代表呼吁为郑开公交发展“清障”

新焦洛许城际线路复制郑开模式

虽然开通才一年多，却迅速由当初的10台车发展到如今的81台车，运力提高了七八倍。城际公交带给乘客的舒适度也在不断提升。正在召开的河南“两会”上，郑开公交成为人大代表和政协委员热议的话题，他们在肯定郑开公交成绩的同时，也为今后的发展提出了要求。记者另从郑州交运集团打探到，该集团正全力将郑开公交线路打造成我省城际公交的精品，并与全省18家交通运输企业联手，复制郑开公交运营模式，铺向即将开通的郑州到焦作、许昌、洛阳和新乡的城际公交线路上，凭借着交通运输企业特有的网络、人才等优势，打造连接中原城市群的快捷城际交通网络。

晚报记者 袁建龙 熊堰秋



郑州交运集团客运总公司党委书记朱光辉(左)与省人大代表尹志国就城市公交这一共同关心的事情交流意见。

晚报记者 白韬 图

人大代表称郑开公交“成功”

美丽、舒适的郑开公交，给郑州、开封两地人民带来方便、实惠的同时，也引起了“两会”期间人大代表们的热议。这些人大代表中，有的还以普通乘客的身份，实地乘坐过郑开公交，有的代表则想让“城际公交车”开到他们所在的城市里。

“郑开公交，是河南发展中原城市群的新生事物，不仅在河南是新生的，甚至在全国来说，都是一种新尝试。”来自开封的省人大代表尹志国说。作为经常在郑汴之间往来的普通市民，他也曾多次乘坐郑开公交。从现在的情况

来看，郑开公交是非常成功的。一是深受郑州和开封两地市民的喜欢，从早6时至晚10时，均有车可乘，极大方便了市民出行。二是票价低廉。没有开通郑开公交之前，郑汴两地的票价低者10余元，最高甚至20多元。三是郑开公交服务周到，乘坐舒适。不仅有中英文双语服务，而且还带有卫星定位，一旦车辆发生故障或事故，可以很迅速地指令附近车辆和人员前往接应救援。

“一是便民，二是惠民，这是郑开公交得以

发展的基础。”郑州交运集团客运总公司党委书记朱光辉称，郑开公交始终坚持社会效益优先，方便于民、惠泽于民的服务宗旨，积极主动地谋求社会效益。在车辆经营模式上，郑汴两市公路客运企业组建的河南神象城际公交公司，全部实行公司化经营，班次对等对开。所有车辆统一车型、车身颜色、车辆标志，司乘人员和站内工作人员统一制服、统一服务标准，对全体乘务员按“陆地航空”标准进行培训，其中要求乘务员不但要能说普通话，还要有一定的英语水平。

人大代表呼吁，为城际公交道路“清障”

随着中原城市群的发展，开通城际公交已是大势所趋，作为标本的郑开公交，也给城际公交的发展积累了经验。正在举行的河南“两会”上，一些人大代表呼吁，有关部门应为城际公交发展制定“规矩”，扫清一些“障碍”。

“郑开公交的定位是公交，但实际从事的是长途客运，由于郑州市不准其在市内设置停靠站点，给市民造成了不便。另外，如按公里数折算，郑州公交车的票价高于城际公交，而城际公交却没有政府补贴，对于城际公交企业的长远发展而言，这是不利的。”河南“两会”期间，省人大代表尹志国在接受媒体采访时提出，省政府应该制定出台《河南省城际公交管理办法

(试行)》，用以指导城际公交的发展，等条件成熟后，可提交给省人大形成地方法规。

郑州交运集团的一份书面材料称，在中原城市群中，郑开公交是一个新生事物，获得了社会各界的认可。但在发展过程中，也遇到了一些“阻力”，这些问题不仅是郑开公交一家的问题，将来中原城市群在发展交通融城时也可能出现类似问题。他们希望有关部门正视和解决这些问题，为中原城市群的交通融城提供一个标本。

“由于城际公交需在两个城市，甚至更多城市的地界上跑，因此，需要相关部门对城际公交给予扶持和帮助。”朱光辉称有四项建议：一是更大地争取各地主管部门支持，协调解决相

关问题；二是有关优惠政策应该以文件形式确定下来。郑开公交开通后，省交通厅为减轻运输企业的压力，减免了郑开公交的养路费、客运附加费等费用，但没有以文件形式确定下来；三是希望建立大公交格局。由于城际公交运营主体隶属交通系统，而其在各市区内的停靠点设置，则隶属两市城建公用系统，两个系统不协调，缺乏沟通，希望有关部门本着方便市民乘坐的原则，在城际公交停靠点附近，就近设置公交站点。四是扶持中原城市群城际公交。作为城际公交线路，其票价均为低价，建议政府能参照城市公交的管理模式，对中原城市群已经开通的郑开城际公交和将来要开通的城际公交，给予财政补贴等政策。

体制不顺，导致城际公交运营权之争

一个事实是，争夺城际公交运营权，从来没有停止过。由于各自为政，致使城际公交这一新生事物一出世，就面临体制不顺的困局。

资料显示，郑开公交自开通之日起，面临最大的矛盾就是：郑州、开封两地的公交公司一直希望能经营城际公交，在政府的协调下，郑开公交由两地国有客运企业运营，直到去年10月份前后，因有两地公交部门希望介入郑开公交运营，开封甚至发生了国

有客运企业围堵政府大门的事件。公交公司认为，郑开大道是城市道路，理应由城区公交公司来运营。

而国有客运企业则认为，不管哪家企业经营城际公交，都需要巨额投资用于购买车辆、兴建网点、人员招聘等。现有各城市的公交部门，因车辆、停车场地先天投入不足，其在满足各城市内市民正常上下班方面还有差距，如果再介入城际公交，势必要新购买车

辆、兴建网点，招聘员工，要投资城际公交，一是向当地政府要钱，二是贷款解决，这两种渠道都将增加当地政府或公交企业的负担。因此，由公交公司另起炉灶介入城际公交，弊大于利。而国有客运企业，这些企业有几十年的运营经验，有成熟的客运网络，有现成的客车和员工，因此，由其经营城际公交，将投入最少，见效最快，国有资产才能得以最大发挥。

郑开公交运营模式，欲复制到其他城际公交线路

备受郑汴两地市民欢迎的郑开公交，是在发展中原城市群的大背景下“开”出的。

河南省委省政府在《中原城市群总体规划纲要》中明确指出：中原城市群是以郑州为中心，含洛阳、开封、新乡、焦作、许昌、平顶山、漯河、济源共9市在内的城市密集区。“十一五”期间，中原城市群的发展目标是：初步形成以郑州为中心，东连开封、西接洛阳、北通新乡、南达许昌的大“十”字形核心区，奠定区域经济发展的基础……区域综合交通运输体系基本完善，形成区域内任意两城市间两小

时内通达的经济圈。

在此背景下，2006年6月6日，河南省城镇化工作领导小组制定出台了《关于明确2006年中原城市群建设目标任务和责任单位的通知》(豫城镇[2006]1号)文件，明确提出了开通郑州至开封间城际公交的重大决策。

郑州交运集团有关负责人称，自今年开始，我省还将在郑州至新乡、许昌、焦作、洛阳等省辖市，再开几条城际公交。将来，以郑州为中心的城际公交线路将遍布中原城市群。河南城际公交该由谁来运营？应该选择什么样的运

营模式？交运集团认为，由于传统国有客运企业拥有丰富的人才、车辆、线路等资源，准许其经营河南城际公交，这样既能保持社会稳定，减少资源浪费，又能使河南城际公交合理竞争，票价持续走低，真正使得河南城际公交这一便民举措“锦上添花”。

交运集团有关负责人还向记者透露，在去年12月初举行的中原城市群政协主席联席会议座谈会上，郑州市人民政府提交的正式报告中建议，郑开公交模式，应该在其他中心城市间城际公交中加以推广和复制。

相关新闻

从10台到81台 “郑开公交” 是这样长大的

“在短短的一年时间内，仅仅在两个城市之间修建了一条没有收费站的便民路，仅仅出台了一个7元票价的政府限价政策，这项改革成果就已经让成千上万的普通百姓从中受益。在公共财政没有投资一分钱的情况下，由国有运输企业领头的多种经济成分筹资8000万元，共同将郑开城际公交打造成了河南公交客运行业最大的一张名片，成为市民交口称赞的德政工程。”这是不少市民对郑开公交线路的评价。

“郑开公交开通之初，郑州方面首个发车点在欧凯龙汽车站，开封方面为开封金明汽车站，当时共投入10台豪华公交车，车型处于国内公交车最先进、最高档前列。车价在80万元以上。其中开封公司6台，郑州公司4台，每台车每天4个往返，共计40个班次。”朱光辉告诉记者，郑开公交是中原城市群首发的城际公交，郑汴市民非常关注这种公交化运营模式。两城之间按公交模式运营，一下拉近了两市市民的距离，使他们有了一种亲近感。客运总公司作了统计表明，郑开公交开通的第一个星期内，客流量就达到15278人次，特别是在周末，还会出现客流“井喷”现象。

朱光辉介绍说，经过不断地增加班次和发车站点，目前运力由开通时的10台车发展到现在的81台车，由一站对一站发展到现在的五站对四站(郑州二马路汽车站至开封相国寺站，郑州二马路汽车站至开封中心汽车站，郑州南站至开封西站，郑州德亿站至开封金明汽车站，郑州北站至开封金明汽车站，郑州东站至开封中心汽车站)，由平均每30分钟发一班发展到现在的平均每3分钟发一班，由日发80个班次发展到现在的日发480个班次。一年来，郑开城际公交日均客流量，由开通之初的3000人次增加到10000人次，总客运量突破513.5万人次。郑开城际公交为郑汴交通融城起到了重要支撑，也为中原城市群的交通融城起到了示范作用。