

城乡公交一体化建设的困境与应对策略

任大明

(安徽省霍邱县交通运输局,安徽 霍邱 237400)

摘要:城乡公交一体化建设工作的顺利开展能够对部分地区的城乡公交压力进行有效缓解,同时在方便人们日常出行的基础上,提升总体的生活水平和质量。为了让城乡一体化建设的实际作用得到充分发挥,应该结合当地的实际情况及需求,做到因地制宜,避免资源浪费,同时政府部门应该将自身的管理权力进行下放,给予公交管理部门一定的权限,减少公众参与过程中的制约,并加强对综合性线网结构的实际应用,使政府补贴压力得到减轻,促进城市和乡村共同发展和进步。

关键词:城乡公交一体化建设;困境;应对策略

【DOI】10.12231/j.issn.1000-8772.2021.11.288

现代化发展逐渐得到推进,在部分地区,城乡发展两极化较为严重,使得社会经济建设出现失衡现象,相关部门应该从运营机制、线网结构以及管理体系三个方面入手,展开深入探究和分析,提高相关工作开展的合理性,同时采用精细化管理经营的方式,针对不同乡村的需求,提供公交线路定制化服务,打造一条有利于新农村发展的畅通道路。

1 城乡公交一体化建设过程中遇到的主要困境分析

1.1 一体化运营机制无法满足城市和乡村的双方需求

在社会发展过程中,城市公交以国营为主要的运营机制,但是针对乡村的公交来说,采用的运行模式主要为私营,具备相对较强的市场化特点。在开展城乡公交一体化建设工作的过程中,通常会在以上两种运营模式中选取一个为主要方式,即国有形式或者私有模式,如果选择国营的公交经营形式,需要在农村地区设立更多的站点及发车次数,虽然为人们的出行提供便利,但是使得当地的财政资金投入有较大幅度的增加,尤其是农村具有地广人稀的特点,会因为乘车人员较少而导致运营成本的升高,使政府部门的补贴负担有一定程度的增加。如果采用私营模式,容易引发不同企业之间的不良竞争,从而导致公交线路得不到合理均匀地分配,部分公交企业会肆意提高票价,不利于交通基础设施的完善及百姓生活的改善。

1.2 城乡公交一体化线网结构对运营质量和效率存在影响

对城乡公交一体化运营的实际经济效益创造来说,公交线网结构的合理性有着决定性影响。一体化建设过程中,线网结构应该具备较为广泛的覆盖面积,同时拥有良好的连通性,针对以上两方面的要求,现有的线网结构很难同时满足。同时一体化结构形态有很多种类型,如星状、通道状、树状以及环形等,如果仅采用以上形状的一种,无法满足覆盖率及连通性两个方面的实际要求,为了达到以上目的,应该对公交线路的实际需求做好调查及分析,结合实际情况,对符合以上两个方面标准的线网结构做好合理调整。

1.3 不同管理部门之间的职责划分不清晰难以实现协调合作

关于城乡公交一体化建设的落实,需要相关的职能部门之间做好统一的协调和管理,但是与此方面相关的政策还不够全面,同时行政职能的实际作用得不到充分体现,致使相关的管理职责很难得到合理划分,对城乡公交一体化建设来说,存在一定的阻碍作用。缺少针对城乡公交概念的具体明确,通常情况下,群众会将其理解为城市公交与乡村公交的简单叠加。

2 针对城乡公交一体化建设过程中存在困境的有效应对策略

2.1 采用精细化管理模式为乡村提供公交定制化服务

公交属于为社会运行提供服务的重要公共产品,在开展相关的规划时,应该对其实际的运行状态进行分析,使其能够进一步满足人们的出行需求,不应该将经济效益放在首位。在开展城乡公交一

体化建设过程中,应该采取精细化经营理念,保证城乡居民可以顺利出行,减少财政支出及实际的运营成本。同时可以对城乡公交收支分离的方式进行有效利用,并将所有的相关收益进行集中管理,减少人力资源投入。还可以对当地的乡镇居民出行需求做好调查,开发相应的手机 APP,定制配套的公交出行服务,不仅解决了公交空载或者客座利用率低等问题,还能够减少资源消耗及投入,提高群众对公交服务的满意度。

霍邱县 2020 年度实施的道路城乡公交一体化项目目前已全县域开通,投入 254 台纯电动公交车,公交运行实行全程智能化管理,在收费系统智能化方面,全部实现微信、支付宝、银行卡等多种智能支付方式,并开发了霍邱公交智能 APP,方便群众查询公交运行时刻、购票等。公交车在夜间充电也全部实现智能化远程控制,减少工作人员的投入,节约了公交公司的运营成本。

2.2 结合乡镇的实际情况编制因地制宜的公交线路规划

为了让城乡公交一体化线网结构的覆盖率及连通性要求得到满足,需要采用树状、环形以及二者相结合的线网结构,从而得到社会各界的认可。针对公交线路的直接连通而言,与公交道路的直接连通存在差异,公交线路的直接连通是指在线网强度较高的部位实现连接,但是针对强度较弱的点,不进行直接连接操作,主要采用间接连接的方式。通过以上方法的运用,可以避免过多的资源消耗,不仅能够提升公交线路的运行效率,还可以满足覆盖率以及连通性的双方面需求,让城乡公交一体化建设的所有资金投入得到高效利用。

霍邱县在全县域开通城乡公交后,积极探索线路覆盖的合理性,在既能满足人民群众出行,又能减少公共资源的消耗等方面做了大量有益的探索和尝试,以提高线路运行的效率。如:在距离较近的周边某几个乡镇采取小循环的方式,既解决了乡镇之间人员的出行需求问题,同时又解决了从县城到各个乡镇采取直达循环的资源浪费问题。

2.3 政府部门应该给予下级管理部门更多的权限

在部分地区的城乡一体化建设过程中,存在相关部门之间的职责划分不清晰,界限过于模糊情况,为了对以上问题进行合理解决,需要加大对管理职权及责任的协调及整合力度,相关机构可以对其他地区的成熟经验进行适当借鉴,让政府部门的权力得到合理下放,提高公共交通管理工作的独立性,建立专门进行管理的机构或者部门,同时对政府部门的主要职责进行转变,其实际职能是对管理部门做好正确指导,并结合实际情况编制科学规划,让整体的发展方向更加明了。除此之外,还要调动城乡居民的积极性,提高公众的参与程度,改变传统公交运行过程中全由政府部门管理的状态,

(上接 288 页)

完成针对群众反馈渠道的建立,结合群众的意见和建议,最后做好综合性的整理和分析,让城乡公交一体化工程建设得到稳步推进,改变以往固化的思维模式,同时对管理方式进行有效创新,建立完善的管理机制,让城乡公交一体化建设拥有统一的标准和依据。

霍邱县 2019 年底着手实施的城乡公交一体化项目,由于没有统一的建设标准和模式,县政府牵头相关部门到周边县区进行多次考察学习,出台了《霍邱县城乡公交一体化资金管理使用办法》,其中对资金使用、各部门在建设过程中职责等一系列的问题均予以了明晰,形成了自己一套特有的建设模式,在城乡公交一体化建设方面做了有益的尝试。

3 结束语

对不同地区的城乡发展来说,交通出行至关重要,运输行业的经营管理规模是影响一个城市经济建设水平的重要因素之一。为了方便乡镇居民日常出行,同时集中管理公交行业的运行资金和收益,需要对城乡公交一体化建设提高重视,正视此项工作开展过程中遇到的困难和问题,采取有效措施进行全面处理,减少阻碍,为城乡的集约化管理打下坚实基础。

参考文献

- [1]卓健,尉闻,李云娜.城乡公交一体化建设的实施困境与应对策略[J].规划师,2019,35(15):19-25.
- [2]洪英.关于城乡公交一体化的思考与探索[J].山西科技,2016,31(01):29-31.