

吉林省城市公共交通协会七届二次 理事会工作报告

吉林省城市公共交通协会理事长 曹国利

各位代表：

我受吉林省公共交通协会七届理事会的委托，向大会作七届二次理事会工作报告，提请大家审议。

一年来，省公交协会在社会组织登记管理机关吉林省民政厅的正确领导下，在全体会员的大力支持下，圆满完成协会第七届理事会换届改选，会员单位增至 60 家。新一届理事会坚持“两个依靠”、“两个服务”工作方针，发扬不等不靠，主动作为的工作精神，持续推动公交优先政策的全面落实，并取得了一定的成效，很好地发挥了政府与企业之间的桥梁和纽带作用。

下面我分三个方面向大会作工作报告。

一、我省公交的现状引发的思考

总体上看，目前我省公交发展与先进城市相比仍然比较滞后，与城市经济社会快速发展、群众生活水平不断提高的需求还有一定的差距，公交优先发展战略实施尚处于起步阶段，公交基础设施建设滞后、有效供给能力不足、运输效率以及服务质量不高的问题仍然比较突出。主要表现在以下几方面：

1、优先发展城市公共交通是一项复杂的社会系统工程，现有政策对公交的财政投入总量偏低，公交车辆数常年得不到有效增长，难有余力满足周边开发区及城市边远区域发展需求；公交场站建设资金不足，难以实现立体开发，土地得不到高效利用；以 IC 刷卡打折补贴为主的财政补贴机制不尽合理，使企业重任务、轻服务；未形成市区两级共建公交体制，区、开发区对公交需求强烈，但在补助及场站用地方面给予支持不足；以小汽车为中心的路权分配理念导致公交专用路权难以保障，公交在“治堵”中作用未能有效发挥。

2、城市公交是人人均应享有的重大的民生工程，它同医疗、教育、环保等事业一样，是政府应当提供的基本的公共服务，政府应当给予优先发展的财政扶持。目前，我省城市公交资金来源不稳定，资金投入不足，多数城市对新建公交设施投入很少，甚至不投入等现象普遍存在。

近年来，随着燃油、车辆、零部件价格和劳动成本大幅度上升，公交企业经营越来越困难，由于企业经营困难，驾驶员劳动强度大，工资待遇低，造成驾驶员严重短缺。由于城市公交一直实行低票价政策，实行老年人、现役军人免费乘车服务，而政府对公交企业承担的政策性亏损和公益性服务补贴不到位，使企业长期处于亏损经营状态，企业运营资金严重不足，公交发展缺乏稳定的资金来源。另外，由于缺乏科学的公交企业成本规制和长效规范的补贴补偿机制，政府补贴不能及时到位，加之财政投入不足，导致城市公交企业经营困难，职工工资偏低，劳动强度过大，职工队伍不稳

定，行业的可持续发展能力受到很大阻碍。

3、城乡客运发展不协调。长期以来，由于我国城、乡二元化结构的存在，导致城市公交与道路客运班线一直处于二元化管理状态。城市公交和客运班线发展规划不统一、税费政策不统一、城乡道路、场站、运力等资源难以共享和优化配置，经营成本和票价差距较大，城市公交和班线客运经营矛盾突出。城乡客运体系互不兼容，阻碍了城乡衔接、方便快捷的一体化客运网络建设，导致城乡公共客运服务不均等，农村和郊区居民进城难、出行不方便的问题突出，对统筹城乡协调发展造成较大障碍。

现在城市私家车增速较快，客观上影响公交出行分担率，特别是疫情未得到根本控制情况下更为突出。这就需要我们公交行业要在如何让人们能够便捷、准点、舒适性、可靠性的出行上下功夫，要综合利用智能化去提升服务质量。因此协会建议各会员单位：一定要明确目标、统筹规划、科学发展，抓住难点热点、创新发展思路、坚持整体推进，坚持深化改革，完善配套政策。

（1）大力发展高效公共交通运输系统，鼓励市民公交出行，加强公交基础设施建设，解决公交车辆占道停车问题，加快地铁站点周边配套设施建设，将公交车与地铁尽快实现运力分流与互补，同时要切实保障公交优先的路权，大力发展“微循环”公交，通过融合各种交通出行基础设施的衔接，增设小区延伸线路和区域“袖珍线路”，形成与主干公共交通的有效接驳与衔接。要在优化公交线网、扩大公共交通覆

盖、加强配套衔接和建设公交文明等方面下功夫，提升公交服务质量。

（2）从细节做起，以支付便捷化来掌握公交客流的出行规律，通过推进公交一卡通互联互通。伴随着区域经济融合和一体化综合交通运输进程的加快，交通智能卡的支付内涵也由城市内交通领域拓展至城际间道路客运、城际轨道等领域，实现区域乃至全国交通出行方式的全覆盖和无缝衔接，从而为公众提供统一便捷、舒适、安全的支付环境，方便大众出行。现如今，吉林通互联互通卡可以在长春乘坐公交、轻轨、地铁并可在全国 275 个城市使用。我省有不少公交企业已经开通了移动支付乘车，实施智能化给老百姓带来便利已成为主流。

2020 年初突如其来的新型冠状病毒肺炎疫情，给咱们公交行业带来了巨大的挑战和考验，公交场站和公交车作为人员密集和流动性最大的场所之一，是疫情防控的重中之重。乘车测温、扫码登记信息，缺乏有效手段。随着国内疫情稳步向好，各地复工复产有序推进，受疫情影响，一定时期内客流量急剧下降，至今也未得到有效恢复，给公交企业造成巨大经济损失。

疫情初步遏制后，这类损失没有出现明显回升，主要原因在于民众对乘坐普通公交的担忧仍没有减退，尽管采取了严格的检验、消杀措施，对普通民众来说，疫情阴影笼罩下每一次挤公交仍是一次巨大的冒险。个体化、无接触出行需求大幅增加等变化，对公交企业来说既是“危”，也是“机”。

怎么把转向小汽车出行、自行车出行等其他出行的用户拉回来，怎么开拓新业务增长模式，是公交企业亟待攻克的难题。

面对这一局面，咱们公交企业不能坐以待毙，必需要迎难而上，积极探索适用防疫阶段的新手段、新方法，不断拓展新业务，走出一条创新发展之路，保运营谋发展、增加收入来源。互联网化定制公交的出现，是解决上述问题的一大利器。定制公交不是新鲜事物，但互联网化定制公交，确是特殊时期产品精进的代表：用互联网+大数据手段来完善产品，用市场化运作来增加竞争力。后疫情时代，互联网化定制公交将助力公交企业从困境中突围，探索出一条适合自己的运营之路，化危为机，转危为安。

下一步，我们应建立更加适合公众出行需要的城市公共交通服务体系，从便民服务角度重点提升智能化应用水平比如：车辆位置查询、来车预报、电子站牌、线路规划等。各公交企业应积极运用 5G、云计算、人工智能等新技术，探索应用无人驾驶、主动安全、互联网+公交出行等新技术、新方式，加速传统企业转型升级，为城市的人们提供更优越的交通出行服务公交智能化和信息化的应用，促进乘客、车辆、场站设施及交通环境等要素之间的良性互动，提高运营效率和经济效益。

（3）加强场站建设，让公交土地资产盘活，促进行业可持续发展。近年来，随着城市新能源公交车车辆的不断增加，同时带来了公交场站建设的重大问题。目前，公交站场缺口较大、建管分离造成管理难度大、电力增容难以达到预

期需求已成为制约新能源公交车发展的关键问题。另外，在我国全力发展绿色城市公共交通的大环境下，公交转型升级正逢其时。自主充电站建设将会对公交转型、产业拓展形成有力支撑，公交公司将走向自主经营，并以大数据驱动公交个性化、智慧化、多样化发展，从依托充电桩项目而衍生形成的新兴产业业态和产业链条将可能会创造更大的经济效益。另外，各地区公交在发展过程中，一些场站用地都是处于偏远地带。随着城市的发展，现在已然成为了核心地带，如果这些场站只用来停车，不利于土地的节约集约利用，这实际上是资源浪费。我们要积极推动公交土地的综合开发利用，盘活现有的公交用地。

（4）大力推广公共交通新能源化，继续加快行业的新能源汽车推广应用。倡导市民绿色出行方式是建设绿色交通城市的根本所在。当前，“绿色发展”已成为时代的主题，电动化已成为全球汽车发展的大趋势，而共享化也正推动着城市交通的新变革。在此背景下，传统公共交通迎来转型机遇，城市公交专用道管理、新能源公交场站建设、创建“公交都市”、公交优先发展、大数据助力公交等成为行业焦点问题。优先发展公共交通同时也要求公共交通自身创新发展，创新发展包括公共交通服务由规范服务、优质服务提升到人性化、个性化、精细化服务最高形态等服务创新；推广使用新能源公交车等能源创新；整体规划公共交通科技发展方向，把握物联网和其他新技术的发展趋势，制定公共交通信息化发展的线路图等科技创新。最终，通过不断创新，实现公共

交通转型发展。

2021 年 3 月份，协会调研了省内部分公交企业新能源车使用情况，表明：长春公交新能源车的入场率为 90%，运营新能源车辆数 1495 台，带充电桩场站数 16 个；吉林公交新能源车的入场率为 100%，运营新能源车辆数 518 台，带充电桩场站数 7 个；白山公交新能源车的入场率为 100%，运营新能源车辆数 117 台，带充电桩场站数 3 个；乌兰浩特公交新能源车的入场率为 100%，运营新能源车辆数 30 台，带充电桩场站数 1 个；公主岭公交新能源车的入场率为 50%，运营新能源车辆数 47 台，带充电桩场站数 2 个。

另外，随着行业新能源汽车保有量的持续增长，在售后服务、维修保养方面将逐步成为一块短板。所以我们的公交企业，要提前考虑把我们传统的燃油车维修人员转向新能源汽车维修保养。本周，吉林省城市公共交通协会举办了“吉林省 2021 年度新能源公交车维修技能大赛”。一汽解放公司长春智慧客车分公司给予了大力支持。这次比赛很大程度上提高了新能源汽车运营保障队伍整体技术水平，提升了省内公交车辆保障能力，更好地为营运生产一线服务，为市民出行服务。

（5）智能化公交快速推进。智能化公交是成为交通信息化发展的重要方向。通过公交信息化建设，将提升公交便捷性、智能化。随着科学技术的进步和工业的发展，城市中交通量激增以致公交运输管理出现各种各样问题，智能公交对实现城市公交新管理的跨越式发展具有十分重要的意义。

通过信息技术的联网传递和统一的调度管理，为车辆运营管理提供实时、准确的资料，从而降低公共交通压力，提高公交车辆整体运行速度，使公交车成为人们出行的首选。随着信息技术的普及应用，人们对于信息提供的要求越来越高。通过乘客信息发布系统使乘客获得出行前、出行中的公交服务信息，将提高公交吸引力，对保障交通运输的健康发展将起到巨大的促进作用。此外，智能公交运用 GPS 定位技术、5G 通信技术、GIS 地理信息系统技术可以实现公交智能调度，从而提升城市的智能化。智能公交利用定位技术和无线通信技术，实现了对公交运营车辆的实时监控和可视化调度，车辆的满载率和公交系统的运输能力得以提高。通过科学的调度管理，智能公交的广泛应用可以提升城市的信息化和智能化；同时，不仅可以降低运输成本，还能够提高公交企业的效益；最关键的还是以人为本，便民出行。显而易见，智能化公交的推广能够为车辆运营管理提供实时、准确的资料，从而降低公共交通压力，提高公交车辆整体运行速度。

当前，在新时代、新要求、新发展的形势下，公交行业及公交生态系统还存在诸多难点、痛点和堵点，如：政策法规支撑不够；基础设施和补贴资金不到位；行业缺乏引领性的评价体系和标准体系；资源整合、资本运作能力不足，缺乏发展后劲；现代企业管理体系建设相对滞后，效率效益不高等问题，这些问题有待我们在今后工作中努力构建便捷顺畅的城市公交出行网络、推进城乡客运服务一体化、提升公共服务均等化水平，保障城乡居民行有所乘、推进装备技术

升级，强化节能减排和污染防治、完善交通安全生产体系、打造素质优良的交通劳动者大军、建设有高素质专业化干部队伍，使我省公交更好地为我省经济发展和群众需求服务。

二、协会下步工作安排

协会将把为公交企业和会员单位服务好放在突出的位置，发扬“不等不靠”的工作精神，努力适应新时期、新形势要求，深入开展调查研究，积极向政府主管部门反映行业、会员的诉求，提出行业发展和立法等方面的意见和建议，积极参与法规、宏观调控和产业政策的研究、制定，完善行业管理，促进行业发展。协会要继续以党的十九大精神为指导，主动开展工作，积极组织活动，更好地发挥协会作用，增强协会的凝聚力。

一是协调推进公交智能化、信息化建设。公交智能化、信息化管理是现在也是未来公交管理的发展方向，是行业发展的新动力。各地公交行业要积极推动智能化、信息化建设，使其在运营服务和行业管理上得以应用。我们要把出行查询系统、运营调度系统、安全监控系统、站点和停车场管理系统、应急处置系统等管理平台变得更智能、更便捷、更高效。与此同时，也要通过一些实实在在的措施，吸引百姓能够选择公共交通出行。

二是加强安全管理，进一步提高公交服务水平。公交服务是公交企业工作的根本，公交车是否安全舒适、车厢服务

是否优质，驾驶员是否合格适岗，这些都是我们衡量公交服务水平的标准，这也是我们抓好服务工作的重点。各地应积极推进星级服务，开展提倡文明乘车，站点排队上车，车上让座等活动，要普及推广主题文化车厢，让流动的车厢变成宣传社会主义核心价值观的亮丽风景线。在安全管理方面，要制定有效的防范措施，单位领导负责、分工明确，责任落实到每个单车，每个司乘人员，确保行车和乘客安全。

三是进一步推进国务院 64 号文件的贯彻落实。协会将继续对各城市贯彻落实国务院 64 号文件落实情况进行调研，逐步推动公交规划编制、基础设施建设、政策扶持、公交专用道、市场管理、提高服务水平、拓宽投资渠道、推进行业政策、加强组织领导等工作稳步向前。

四是继续把推进“公交优先”、“公交优秀”工作的落实作为全年的中心工作。我省公交优先政策的落实工作，虽然有了长足的进步，但与全国其他城市相比，差距还是很大的，特别是在规划编制、公交投资、财政补贴、基础设施建设、公交专用道等方面都存在着严重的不足，致使我省公交企业经营困难，服务水平不高。各地要充分发挥政府主导，规划先导、政策引导的组合效应”。协会建议我省公交企业要按着国务院、省政府的要求，积极主动不厌其烦地向当地政府反复呼吁、请示、汇报，以引起领导的重视，为落实公交优先做好宣传舆论工作。公交都市是交通部倡导的一项公交优先的标准化工作，全省各城市都要按照公交都市的要求，

尽力达标，这样才能把公交优先的工作有抓手，有效果地落实到位。

长春市要充分利用好“公交都市”试点城市的机遇，做好政府的工作，争取更多地投资、更多的财政补贴，使公交优先工作有一个良好的资金基础和良好的发展局面。

省内其他公交企业也根据当地的实际情况逐步、分期的抓好落实工作。

五是针对公交行业的难点、热点问题，深入开展调研工作。协会要继续加大对会员单位的服务力度，紧密结合公交行业改革发展中的难点、热点问题，开展有针对性的调研，为政府和公交企业提供信息服务。下一步调研重点将围绕我省公交行业突出问题进行，如政府对公交的投入机制、财政补贴补偿机制、场站建设、新能源汽车利用等方面，并将调研情况向政府主管部门反映，提出改进意见，充分发挥协会的桥梁和纽带作用。

六是积极协助公交行业推广新技术。重点体现在节能减排方面，推广、推荐新能源，使我省公交车逐步向低能耗、环保型、清洁型方向发展；在公交信息化建设方面，协会将积极推广信息管理网络系统、GPS 智能调度监控系统、电子站牌系统、车辆智能报修系统、IC 卡收费系统等，逐步实现由经验型管理向科学型管理的转变。

七、准确把握建设交通强国理念，不断改革创新发展的。

近几年，出行多元化局面已经形成。如何发挥公交出行优势、提高服务能力和吸引力，是我们不可回避的问题。公交服务是公交企业工作的根本，公交车是否安全舒适、车厢服务是否优质，驾驶员是否合格适岗，这些都是我们衡量公交服务水平标准，这也是我们抓好服务工作的重点。公交企业要以百姓为中心，以需求为向导，鼓励多种多样化公交出行方式的探索和尝试。如：定制公交、直达专线、季节专线等。

协会协同一汽解放公司长春智慧客车分公司举办的“吉林省 2021 年度新能源公交车维修技能大赛”，旨在大力扎实推进修理工人队伍建设改革，在促进高质量发展上实现新进步、在增强获得感上取得新成效、在推动绿色低碳发展上展现新作为、在落实竞赛“广泛深入持久”要求上迈出新步伐。明年协会将继续举办此类竞赛，最大限度激发广大公交人的劳动热情和创造活力，奏响建功奋斗时代最强音。

下步协会在自身建设方面重点抓好以下几点工作：

一是要明确工作目标。协会要坚持为政府、为会员、为企业服务的宗旨，充分发挥协会的桥梁、纽带作用。我们的的工作目标是：通过强化自律、完善制度、规范行为、接受监督，努力把协会办成凝心聚力、与时俱进、开拓创新、充满生机与活力的行业协会。

二是做好服务工作。协会的根本宗旨是服务，做好服务是协会工作的出发点和落脚点。今后协会要积极参与制定或

修订城市公交行业的发展规划和行业政策，参与制定或修订行业标准、规范；参与行业法规的制定；参与行业科技创新和管理创新成果的总结，鉴定和推广工作；参与行业发展的课题调研工作等，为政府主管部门制定实施行业规划、产业政策、行业标准等提供科学依据和政策支撑。协会还要利用自身拥有的资源，为行业提供信息服务，协会准备与有关部门协商，利用云技术建立信息平台，协会还准备进一步到各公交企业开展调查研究工作，开展咨询工作，准备举办经验交流和研讨活动。

三是建立健全协会各项基础工作。这里包括档案归整工作、财务工作，协会工作人员分工及责任制度。

四是积极发展会员单位。壮大协会组织是一项日常的重要工作。根据协会章程规定，协会将继续积极吸纳各地公交企业、客车企业和电子科技等单位为会员单位，扩大会员队伍，会员成份更加丰富，业务内容更加宽泛，为协会工作的开展拓宽了空间和领域。

省公交协会虽然开展了大量的工作，取得了一定的成绩，但和上级的要求，与兄弟省协会相比仍有相当的差距，主要表现为：业务开展的不广泛、基础工作较为薄弱、活动少且针对性不强等方面，都需要我们在今后工作中改进。

各位理事、各位代表，在新的历史时期，面对新的机遇与挑战，我们协会工作任重道远，我们将进一步增强责任感

和使命感，牢记服务宗旨、求真务实、锐意进取，尽职尽责，勤奋工作，为开创协会工作新局面而努力工作。

最后，我祝我省公交行业在今后工作中取得更加辉煌的业绩；祝各位工作顺利，身体健康。

谢谢大家！

二〇二一年九月十日