



大众交通

热线电话：0531-85693703 E-mail: dzjtxw@126.com

交通拍客



校车里的宣传廊

“乘校车8项注意，都是啥？”“家里着火了，怎么办？”……莱西校车公司河口店校车的车厢里，两个侧门贴满了小学生们业余创作的安全小卫士报，成了一道别有风景的“安全宣传廊”。
□崔克臣 报道



开展星级服务

近日，聊城汽车总站开展了微笑从心开始，星级服务活动，并把星级服务划分为七级即一至七星，以个人星级评定、班组星级评比为主，提升员工综合素质。
□吴萍 报道



整治货车违法行为

4月1日，德州交警支队高速三大队在收费站等检查站，向过往货车发放《致全国货车驾驶人的一封信》，增强守法驾驶的自觉性。
□冯希才 报道



车灯长“睫毛”

4月6日，在济南市燕文东路，一辆车灯长“睫毛”的汽车引得行人注目。扮“萌”虽瞩目，但应以不影响安全行车为前提。
□吴荣欣 报道

谁能成为“终结者”

——“黑出租”漫谈之三



冯言 吴语

济南火车站对面的汽车联运站，有几辆普通的黑色小轿车，车里放置一张“济南至淄川”的线路牌，这张本该放置在大巴车挡风玻璃前的客运线路牌，放在小轿车的挡风玻璃前，显得异常宽大。

笔者初见时，想当然认为这种车绝对是“黑车”，并且对“黑车”堂而皇之的在汽车站拉客感到无比“气愤”！笔者的这种想法让这条线路上的驾驶员刘启臣感到十分委屈：“哥们儿，我在这条线上跑了8年了，这条线路审批下来都10来年了，你咋还认为我们是‘黑车’！”

听到老刘这么说，笔者十分惭愧。但第一时间，笔者这被“黑出租”问题摧残许久的大脑中，闪过了一种营运小轿车的种种好处：比普通大巴车快；上满4人即走，等候时间短；中途可停靠下客；正规车辆，手续齐、保险足……

其次，笔者想到了小轿车搞客运不是没有先例！“黑出租”不是冲击短途客运班线吗？大客车与“黑出租”相比，不是短板明显吗？如果有关部门推广这种营运小轿车，会不会成为完败“黑出租”的一记杀手锏呢？想到这儿，笔者不禁激动起来。

但转念一想，这条线路开通10年了，经验都没能推广，必然有其原因。

经过一番调查，笔者发现经验无法推广的原因很简单：盈利能力太弱。

车票每人40元，满员4人，一天两个来回，每日最高收入560元，月理论最高收入为16800元。济南至淄川单程100公里，需消耗天然气约10方，即43元左右；每月天然气需花费5160元；人工工资每月3600元；全额营运险包含乘车人险保额60万，第三者险保额50万等等，每月约1100元；每月向公司缴纳管理费1800元；营运用车为起亚远舰2.0手动挡版，官方指导售价12.8万；再扣除正常车辆维护保养年审，以及向济南、淄川车站缴纳车票扣费，基本所剩无几。

笔者这种算法仅仅是理论最高盈利，营运轿车同其他营运车辆一样，在车站排队发车，并不能保证每次都可以满员发车。笔者还了解到，联运站发往淄川的大巴车票价仅为31元。营运轿车在票价已经高出不少的前提下依然很难保证较好的盈利。12万的车，最多坐4个人，30万万的中小型客车即可乘坐20几人。于是，对于大多数客运班车的经营者而言，营运轿车如同鸡肋。

但对于“黑出租”的经营者，管理费、车票扣费、运营保险等费用完全不存在，扣除燃料费以及交强险之外，剩下的都是自己的，花费少，利润大，让黑出租的队伍，越来越大。

《“黑出租”漫谈》已有三篇，写到这里，似乎进入了死胡同。“黑出租”有市场，“黑出租”利润空间大，公交车斗不过、客运大巴斗不过、营运轿车似乎也难为敌手，难道，“黑出租”就注定不会遇到它的“终结者”了吗？

一谈及“黑出租”，很多人会将其原因归结于政府相关部门执法不严，或是客运市场的长期垄断。其实，“黑出租”之所以有如此广泛的市场，有如此之强的竞争力，其根源还在于公共交通出行方式不够便捷所致。

济南至淄博境内的淄川、博山等地，都是100公里左右路程，属短途客运范围。正常来说，这条线路的“黑出租”应该像济南至莱芜，济南至齐河，济南至济阳一样泛滥。

但在这条线上，“黑出租”还是非常少的。究其原因，是因为两地之间交通实在便捷，济南至淄博动车组基本半小时一班，加上普通列车，济南至淄博间火车每天近60个班次。济南长途汽车站发往淄博的班次也是半小时一班，这还没算上济南长途汽车站南区及汽车联运站，如此密集的班车频率，让“黑出租”几乎无处容身。

很显然，完善的公共交通是对付“黑出租”的最好方法，但限于条件，短时间内，我们不可能奢求每个城市之间都有多种便捷的出行方式。那么，是否可以其他方面考虑挤出“黑出租”呢？下一篇中，笔者将探讨其他方法的可能性。

东平人的复航梦

◆2012年4月11日，八里湾船闸正式开工；

2012年6月20日，八里湾公路桥首根桩顺利开钻；

2012年12月27日，京杭运河续建标志性工程八里湾船闸17块底板浇筑完成；

今年，八里湾船闸主体将完工，到年底八里湾公路桥主体也将竣工。大清河航道、东平湖主航道、泰安港等工程前期准备工作相继展开，京杭运河续建东平湖至济宁段工程的帷幕已经徐徐拉开，东平湖复航梦想正渐渐变为现实……

□ 本报记者 陈明
本报通讯员 方雷

难忘曾经“黄金水道”

历史长河中，东平600年的辉煌恍如昨日：“河道宽数十丈，水深丈余，漕船官舰可直泊往来。夹岸店铺堂肆栉比鳞次，危楼翘翘，飞檐插天，河面上帆樯林立，商舶汇集……”这是清朝康熙年间，京杭运河航运发达的真实写照。

由于大运河的经过，元代时东平一跃成为中央行省(即中书省)下辖的东平路，管辖范围为54州县。漕运兴盛时过往船只1.2万艘，年运量在400多万石。“日间帆樯如林，夜来桅杆似火”，繁荣至极形成了东平“古八大景”之一的“会河帆影”。然而1902年，随着京杭运河漕运告终，曾经辉煌的东平渐为世人所遗忘。

“为圆东平人的复航梦，自2000年开始，我省有关部门、泰安市、东平县交通运输部门积极开始组织对运河东平至济宁段复航的考察论证。”据东平县有关领导介绍，“当时国家正在实施南水北调工程，由于种种原因，南水北调工程起初只考虑调水，并未提及通航。而泰安交通运输部门敏锐地发现了运河复航的一线曙光，全省各级交通运输部门倾尽全力，做了大量工作，经过慎密的调研论证，南水北调与运河复航才得以‘珠联璧合’”。

1999年至2004年间，各级交通运输部门先后开展了13次调研、考察，才形成了《关于申请京杭运河东平湖至济宁段续建工作立项的请示》，编制了预可行性研究报告。



告。2005年至2007年，国家发改委用了两年时间对《预可行性研究报告》进行评估，编制出输水与航运结合的可行性研究报告。

2008年11月8日，《南水北调第一期工程南四湖至东平湖段输水与航运结合工作可行性研究报告》获国家发改委批准，京杭运河东平湖至济宁段复航梦想凭借南水北调工程得以初步实现。

2009年9月1日，八里湾船闸工程通过省发改委批准立项。2011年11月23日11时，随着第一个征地界桩点的确定，八里湾船闸工程征地拆迁补偿工作进入实质性实施阶段。东平湖复航序幕正式拉开。

从东平湖将直达杭州湾

东平老百姓对于京杭运河复航更加期盼。七十多岁的东平县商老庄乡八里湾村村民屈玉松告诉记者：“自打开工后，有机会我就到湖边的工地上去看看。”

“目前，东平区域内的各种物资材料南下最方便便宜的途径是通过陆路运输到济宁，再由京杭运河运往江浙。虽然东平至济宁距离不长，但也增加了运输成本。京杭运河东平湖至济宁段的通航，不亚于建设了一条‘水上高速’，节约了企业运输成本的同时，也大大缓解铁路、公路的运输压力。”东平县交通运输部门负责人说。

据了解，全长98.4公里的京杭运河续建东平湖至济宁段全程按照Ⅲ级航道，Ⅱ级船闸标准建设，年通过能力达2100万吨。预计到2014年底，京杭运河黄河以南段将全部开通，届时从东平湖直达杭州湾将成为现实。

将有1791万吨运量

“东平湖实现复航将为东平及沿线地区经济发展带来新希望。”东平县有关领导说，“我们2009年到济宁考察时了解到，当时济宁地区从事航运业的人员就达到20万人，每年仅航运带来的直接收入就达100亿元，而航运业兴盛也带动了其他行业的快速发展。如果京杭运河东平至济宁段实现复航，那么将为东平及沿河地区带来不可估量的经济效益和社会效益。”

目前，东平及京杭运河东平湖至济宁段沿途已发现和探明储量的矿产有70余种。其中，煤炭、铁矿、石灰岩等储量十分丰富，尤其是铁矿储量约占全省储量的1/3。今后这些宝藏将从山东经京杭运河源源不断运往长江中下游沿岸。根据运量预测，到2020年将会有1791万吨运量，通过京杭运河东平湖至济宁段运输，加上穿境的晋鲁豫铁路大动脉预计2014年建成，将实现水铁联运目标。同时，东平县矿产资源的开发、加工、运输以及服务业等一系列劳动密集型产业的发展，将逐步形成产业链条，增加就业机会。

复航梦想实现后，从东平，只需2个小时可到达济南国际机场；从东平，只要4个小时可到达北京、南京等重要城市。铁路、公路、航空、水运等运输条件的发达，将催动东平物流业的快速发展。建设中的京杭运河东平湖至济宁段，不仅规划了泰安港，还规划了对应的物流园区，借助京杭运河沿线独特的区位优势，可辐射到山东、河南、河北等地，为冀鲁豫物资南下和苏浙沪地区物资北上服务，还将为以后京杭运河黄河以北通航奠定基础。



□高满娟 报道

关爱“空巢老人”

关爱“空巢老人”是社会关注的焦点。近日，青岛市文明市民、青岛公交集团二分公司363路线驾驶员娇玉敏，制作了提示牌张贴在车厢内，号召广大社会人士奉献爱心，用自己的善举关心关爱空巢老人，从身边做起、从小事做起，用爱心陪伴“空巢老人”度过一个快乐的晚年。

3月份我省沿海港口吞吐量突破亿吨

□记者 郝雪莹 通讯员 任欣超 报道
本报济南讯 3月份，我省沿海港口吞吐量实现历史性突破，单月生产首次超过亿吨。

3月份，我省沿海港口完成货物吞吐量1.01亿吨，同比增长15.6%，其中：集装箱187万TEU，同比增长19.4%，外贸5680万吨，同比增长11%；至目前，全省今年沿海港口累计完成货物吞吐量29114万吨，同比增长12.7%，其中：集装箱508万TEU，外贸16936万吨，同比分别增长13%和10%。

据悉，青岛、日照、烟台三大港口集团全年累计完成货物吞吐量25309万吨，占沿海港口货物吞吐量的86%，其中：青岛港集团11702万吨，日照港集团8045万吨，烟台港集团5562万吨，同比分别增长14%、12%和15%。其他港口企业中威海市港口累计完成1474万吨，同比增长14%。

山东一季度海上救助263人

□记者 郝雪莹 通讯员 马桂山 吴鹏 报道
本报青岛讯 记者4月3日从山东海事局获悉，一季度，我省海域共发生险情27起，组织协调救助行动27次，协调船艇241艘次，飞机8架次，成功救助263人、船舶19艘。共发生中国籍运输船舶等级以上事故3件，死亡失踪14人，沉船2艘，直接经济损失2370万元。

一季度，山东沿海恶劣气象海况多发，频发，出现7级以上大风天气40余天，大雾天气7天，莱州湾海域受海冰影响严重。恶劣天气导致事故频发，共发生险情27起，同比上升28.6%、环比下降64.5%，其中事故类险情19起、伤病类险情8起；共组织协调救助行动27次，协调船艇241艘次、飞机8架次，成功救助263人、船舶19艘。

黄三角最大商贸物流项目落户滨州

□通讯员 高平兰 陈方明 报道
本报滨州讯 3月28日，百融商贸广场在滨州沾化签约落户，该项目总投资12亿元，集市场经营、商贸流通、现代物流、商务住宿、休闲娱乐等于一体，这是目前黄河三角洲地区最大的商贸物流项目。

百融商贸广场总体规划为六区(装饰材料区、汽贸展销区、汽配汽修区、农资产品区、农资农机区和拆迁安置区)、一园(商务酒店、物流园配套服务区)、一中心(园区综合服务中心)，是一座以商贸流通业为核心，以现代物流业和配套服务业为支撑，集多种功能于一体的商贸市场综合项目。项目的建设将促进黄河三角洲地区进一步完善产业链，加快商贸流通产业调整，提高就业率，推动该区域县域经济快速发展；同时，有利于优化城市布局，扩大内需，加快城市化建设进程。项目将建设成这一地区功能完备、业态多样、规模最大、档次最高、辐射能力最强的商贸核心区，成为积极融入蓝黄“两区”经济发展、建设环渤海地区商贸口岸的重要门户。

11 运营

的哥的姐找到“娘家人”

交通运输局牵头组织成立的出租车工会联合会，不仅让出租车驾驶员有了正当、合法的诉求途径，还真正实现了驾驶员“当家作主”。

12 民生

公铁协作远大于竞争

铁路“抢走”了公路客运市场？业内人士却认为这是市场规律，是综合交通发展的必然结果，“两方应是优势互补、协同发展的关系。”

□ 责任编辑 蔡明亮
电话：(0531)85193513