



宁波提前完成“十二五”城乡客运一体化目标

中巴车退出历史舞台,全市基本形成公交为主,直达快客为辅的客运网络

“以前中巴车坐着不舒服,如今到宁海终于可以坐上舒适的空调大巴了。”昨天中午,新汽车南站,准备检票上车去宁海的李先生对记者说,“我是搭2号线来的,从家里到买好票上车半小时不到……现在宁波出行真的很方便。”记者看到,在汽车南站发车区,10多辆开往宁海、象山、奉化、慈溪、余姚等地的直达快客整齐列队,而以往上述方向的基本都是又老又破的中巴车。这一切都得益于我市这几年大力推动的城乡客运一体化建设。

通讯员 林学华 朱笑仪 记者 范洪

市运管局客运处处长龚甫林介绍,截至8月底,除了一些海岛、偏远山区等地尚有少量农村客运班车等待改造外,宁波中心城区至各县(市、区)及各县(市、区)区域内已全面实现城乡客运一体化,宁波通往各地的快客都使用新式大巴,其中发往奉化、丹城、石浦的大巴上还配置了免费WiFi,可供旅客高速上网观看各类节目。发往溪口的还用上了LNG新能源客车。我市城乡客运一体化提前4个月完成“十二五”目标,一体化率达到95.2%。

2012年,宁波市政府出台了《加快推进城乡客运一体化发展的实施意见》,推动交通公共设施向农村延伸,交通公共服务向农村覆盖,要求实现城乡交通全面、协调、可持续发展。我市两级交通运输主管部门和行业管理部门按照“因地制宜、分步推进”和“政府主导、政策引导”相结合的原则,全面实施城乡客运一体化改造。

随后2年里,余姚市和慈溪市先后实施了全域范围的城乡公交一体化改造,累计改造

市区通往两地以及县域内共800多辆农村客运班车,同时新购公交车700多辆,新增城乡公交线路120多条,率先实现了两地区域公交全覆盖。随后,象山、宁海、奉化这三地的客运公交化改造也全面推进,并在上月底基本告捷。

截至目前,宁波中心城区至余姚、慈溪、象山、宁海、奉化的645辆县际客车退出经营;五地县域内1931辆中巴车退出经营;此外,余姚至慈溪、余姚至上虞、余姚至奉化、慈溪至余姚

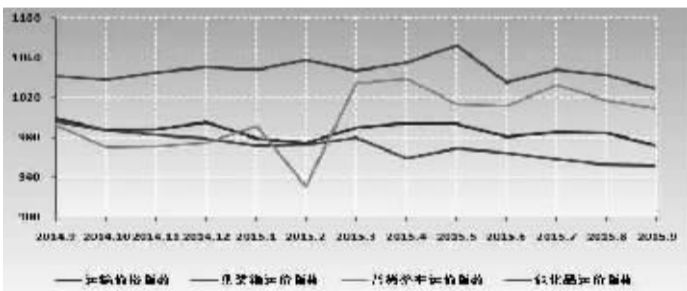
143辆毗邻县(市)农村客运班车也完成了改造。

取而代之的是公交为主、直达快客为辅的客运网络。除了汽车南站通往各地的直达快客外,余姚等5县(市)新增城乡公交线路443条、城乡公交车2307辆。开通了宁波中心城区至余姚天下玉苑、三七市、慈溪龙山的换乘公交和宁波至奉化的跨市公交。“现在到宁波可以乘公交车了,不仅价格便宜而且宽敞干净,真正方便了老百姓。”在铁路宁波站南广场,一名正在等候181路公交车准备去奉化的乘客告诉记者。

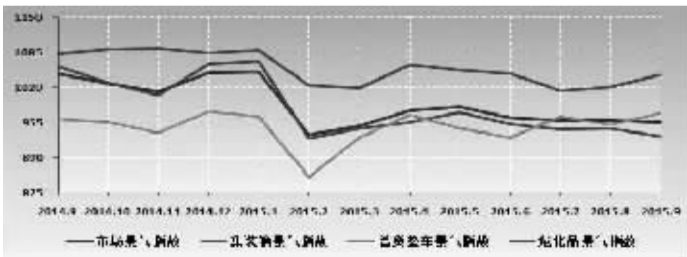
市运管局局长李毅接受记者采访时说,城乡客运一体化发展,是城市进步和交通产业发展到一定阶段后的必然产物。随着我市社会、经济的快速发展,面对城市化水平的进一步提高,交通必然要向多层面、大容量、快速化的方向发展,不仅要满足基本的出行需求,还将更多地关注出行的质量,使未来的交通系统更加安全、快捷、高效、方便、舒适、经济,更好地满足人们的出行需求。

● 指数发布

9月宁波公路运价指数持续下滑



2014年9月~2015年9月公路货运价格指数变化图



2014年9月~2015年9月公路货运市场景气指数变化图

今年9月,宁波市公路货物运输价格指数延续弱势,报收于971.45点,环比小幅下跌1.30%,同比下降2.72%。三种运输类型价格指数全线收跌。公路货物运输市场景气指数继续走软,报收于955.69点,环比微幅下滑0.23%,同比大跌8.60%。其中普货整车和危化品运输市场景气指数平稳上涨,集装箱运输市场景气指数大幅下挫。

原因分析

一、集运市场供需矛盾明显,运价及景气指数双双下行。从需求端看,欧洲航线较为冷清,美洲和东南亚航线较为平稳,往年欧美圣诞节订单开始集中出口,叠加国庆节前要集中出货,出货量会在一定程度上增长,但是9月我市范围内货代公司节前爆仓情况并未出现。据统计,9月宁波港完成集装箱

吞吐量184.9万标箱,环比下降3.35%。从供应端看,集装箱运力投放规模持续扩大。9月份我市集装箱运输车辆达15721辆,较上月增加170辆。当前外贸出口持续走弱,短期内难有起色,预计10月集装箱运价指数仍难摆脱颓势。

二、普货运输市场需求拉动乏力,运价指数持续下探。9月下旬开始,受国庆小长假的影响,部分生产型企业虽有增加原料库存储备,但拉动效应有限。9月的中物联发布的PMI仍处于荣枯线以下,其采购量指数为48.6%,环比下降0.8个百分点,反映出企业节前备货仍是按需采购。另外,地产发展仍未见明显好转,拖累建材运输需求。后期来看,下游需求疲软的状态并未改观。普货运输市场仍将处于调整期,后市难言乐观。

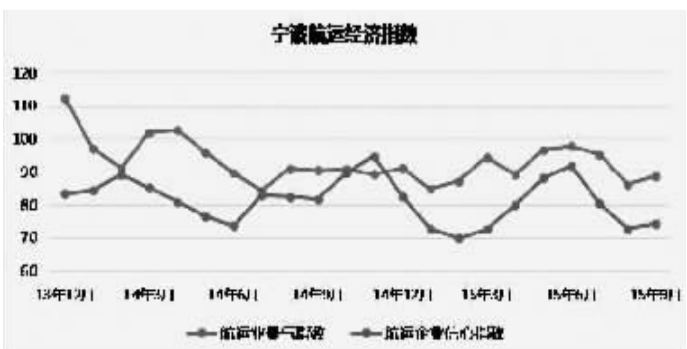
三、危化品运输市场利空因素主导,运价指数小幅下跌。9月份虽然是危化品运输的旺季,但是下游需求

明显偏弱,无实质性利好支撑,宁波地区汽柴油和天然气市场“金九”低迷不振,再加上国内大型道路施工项目开工较往年偏少,对沥青的需求相对有限。另外,9月份我市危化品运输车载重吨位为6.57万吨,较上月增加了0.1万吨。10月份天气转凉,汽柴油、液化气等需求向好,但原油震荡前行的趋势或将延续,能源、化工产品压力仍存,危化品运输价格指数走势有待进一步观察。

风险提示与建议

集运方面,9月集装箱出口未能出现季节性改善,10月份出货量可能依然疲弱,当前集运市场运力投放规模依然偏大,建议运输企业适当削减集装箱运力。危运方面,9月能源市场跌多涨少,10月还将面临压力,下游企业备货积极性可能不高,仍以刚需为主,建议危运企业继续关注基建项目开工情况,合理调整运力布局。

9月宁波航运经济指数分析报告



9月,沿海散货运输市场在运力过剩的强烈冲击下,货运需求难以提振,运价承压下跌,运输企业收入大幅缩减,成本控制成效不明显,企业经营陷入困境。当月宁波航运经济指数(Ningbo Shipping Economic Index, NSEI)中,航运业景气指数为88.77点,环比上涨3.01%,同比下跌1.97%,处于较差水平;航运企业信心指数本月止跌回稳升至74.38,环比上涨2.3%,同比下跌9.00%,反映企业对未来发展心态逐步稳定,但整体

仍以看衰为主。综合来看,行业整体仍停留于不景气区间。

9月,沿海散货运输市场进入淡季,各货种需求均大幅萎缩,运价一直保持成本线以下波动。沿海煤炭运输市场由于民用、工业用电量双双减少,煤炭需求转淡,市场交易冷清,运价一路下滑;受钢价低迷影响,钢企大幅亏损,钢铁产量下降,铁矿石需求进一步缩减,金属矿石运输需求上升无望;成品油市场对海外依赖度依然较高,由于8月原油进口量受人民币贬值等因素下降,沿海运输市场

运价小幅下滑。

四季度是财政支出的高峰期,在中央加大力度督导不作为,前期沉淀的财政资金有望加速流向实体经济,这对经济回温无疑是利好消息。但从大型煤企进入恶性价格竞争来看,产能过剩需求下降的弱势格局短期内难以改善。综合各项指标,10月沿海散货运输市场持续恶化的供需矛盾状况并不会太大改变,运输企业业务量或有小幅提升,但企业收入在运价下跌的预期下仍将保持平稳。

记者 范洪 整理