

# 莱西到涟水汽车班次查询

产品名称	莱西到涟水汽车班次查询
公司名称	高新区乐行旅游咨询中心
价格	.00/个
规格参数	品牌:华辰 类型:长途客车
公司地址	青岛市城阳区汽车北站重庆北路
联系电话	18561896586

## 产品详情

莱西到涟水大巴车 时刻表

莱西到涟水汽车班次查询

虽然现在出远门可以选择的交通工具很多，但长途汽车还是很多人，特别是女性，如果单独一个人出门，又乘坐长途客运汽车，保护自己是很必要的，那么，女性独自乘坐长途汽车需要注意什么呢？乘坐公交车应预防哪些安全隐患呢？今天我们就跟随一起来了解关于这方面的汽车出行安全小知识吧。

发车时间：咨询 乘车地址：莱西咨询 终点站：涟水汽车站 一站直达——全程高速 --托运

承接：个人乘车，团队，团体包车等业务。 全天24小时服务，节假日有加班

虽然，物流无人机技术在近几年得到了快速发展，需求在日渐增长，市场发展前景很好，但因电池续航时间短、载重有限、有效荷载较低、容易受天气影响、国家监管较为严格等因素，目前，无人机在我国应用范围有限，无人机行业面临着诸多发展障碍。 顺带：，货物，快递，急件等相关业务。

冷暖空调·充电器·厕所·WIFI·热水·DCD等配置，请保持您的畅通，以便联系您准时上车。

客车直售，价格优惠；直接上车，更加方便；快速安全，至高服务！dnhuegke

专注成立于2015年，专注于智能化的无人机全自主物流配送技术研发和应用，使无人机能够替代人力完成物流配送，从而在末端配送环节实现效率的显著提升和成本的快速下降，为农村站到站物流及别墅园区提供无人机配送整体解决方案。

今天给大家带来了一些国内的城乡公交一体化案例及其政策，共同分享其他城市的建设经验和实践。一、城市案例（一）甘肃兰州市为地指导兰州市城乡公交客运建设和发展，地服务全市经济社会发展、新农村建设和人民群众安全便捷出行的需要，兰州于2018年印发《兰州市城乡一体化发展规划》（下称《发展规划》）的通知，《发展规划》中指出要加大投入和政策扶持。1. 建立城乡公交一体化财政保障措施实行以投入为主的投资政策，将城乡公交一体化发展纳入公共财政体系，拓宽资金渠道、稳定，形成长效机制。省、市财政每年应在预算内安排一定资金，用于支持各地城乡公交一体化发展；省、市

交通运输管理部门应设立城乡公交一体化发展专项资金，用于保障各地城乡公交一体化发展项目建设；同时在完善现有扶持政策和财政支持的基础上，对城乡公交一体化综合换乘枢纽、场站建设以及客运车辆和设施装备的配置、更新给予的资金和政策扶持。2. 建立和完善城乡公交补贴补偿机制各级城市交通管理部门要会同财政、物价等部门，对城乡公交企业的成本和费用进行评估，核定企业合理运营成本，合理界定和计算政策性亏损，逐步推行经营企业成本规制管理。各城要建立城乡公交企业成本费用和政策性亏损审计与评价制度及财政补贴、补偿机制。对城乡公交企业因实行低票价形成的政策性亏损给予全额补偿；对完成指令性任务和开通冷僻线路增加的支出，由进行专项补贴；对企业购置、更新节能环保车辆以及安全系统建设，租赁场站等增加的成本，给予适当补贴。补偿、补贴应纳入本级财政预算，按月或季度定期及时拨付，不得或。3. 实行税费扶持对城乡公交客运车辆争取财政燃油补贴资金和各地财政补贴补助资金，并及时、准确、足额发放到城乡公交经营企业；对城乡公交基础设施建设项目中由征收的相关配套费用给予减免；用水、用电价格按城市居民生活用水、用电标准执行；减免城乡公交经营企业新车购置附加费，运营车辆的各类年审费、路桥费，天然气气瓶检验审验等费用，加大对城乡公交经营企业的政策扶持。（二）贵州贵阳市2016年3月，为公交优先战略，促进贵阳市公交一体化发展，进一步提高公交服务水平，保持公交行业稳定持续发展，贵阳市实施公交财政补贴及成本规制方案。针对县级，对其区域内老年卡、学生卡实施补贴，且已发布相关政策文件。1.

公交财政补贴制度公司利润收益=(公司总收入)-(总成本) (1) 当公司利润收益为负数时，即为公司经营亏损数额，此时亏损数即为新区财政补贴数额。财政补贴=(公司总收入)-(总成本) (2) 当公司利润收益为正数时，为公司经营盈利数额。将公司合理利润盈利率设置为公司总收入的5%，当利润收益等于或大于5%时，新区不对公司进行财政补贴；当利润收益率为非负数且盈利率小于5%时，新区对公司进行财政补贴，此时新区财政补贴数额为：财政补贴=(公司总收入)×5%-公司利润收益 (3) 公司总收入=公司营运收入+公交车财政燃油补贴+公交车车身收益+公交站台收益+其它收入 (4) 公司总成本=人工工资+燃料(或电量)消耗+车辆修理+车辆折旧+其它费用2. 新能源车辆补贴制度《关于促进贵阳市推广应用新能源汽车的实施意见》，贵阳市补助标准按照贵州省省级补助标准的进行跟进补助，国家、省、市补助总额不超过车辆销售价格的60%。除和省级补助外，贵阳市补助资金按属地原则(车辆注册地)由市和所在区(市、县)财政按各50%的比例承担。对于完成充电设施建设任务的企业按照不超过总投资额度10%的比例给予充电设施建设单位奖励。推广应用的新能源汽车中，外地品牌数量不低于30%。3. 公交财政补贴的-成本规制公交运营成本包括人员工资、LNG液化天然气费(或新能源纯电动电费)、营运车辆修理费、管理费、固定资产折旧以及其它直接费用等项目。对公交行业实施成本规制，目的是控制公交成本不合理上涨，为财政补贴奠定基础，强化财政补贴的作用。对上述成本项目进行规制，应本着处理好成本与调动企业降低成本积极性的关系、成本与合理成本的关系、业内成本与业外成本的关系，成本规制方法简单明晰。(1) 确定成本项目标准值。人均工资标准值。人均工资标准值取以下两个数值中的较低值：统计部门公布的上年度或本年度城镇在岗职工平均工资的。可参照贵阳市劳动和社会保障局发布的上年度或本年度深圳市劳动力市场工资指导价位中交通运输、仓储和邮政业分工种工资指导价平均值的。职工费、固定资产折旧等国家计提规定的，按规定的计提比例确定标准值。企业应当按照交通主管部门制定的标准配置车辆，不得超规模或超过现有经济发展水平购置车辆。LNG液化天然气用量原则上参照贵阳市公交总公司近三年平均千公里的平均标准。职工人数，原则上按贵阳市公交总公司近三年平均人车比确定标准，管理费率原则上按贵阳市公交总公司近三年平均管理费率确定标准。公交企业近三年平均水平逐年调整，同时适当考虑政策变化对成本造成的突发性影响。营业车辆修理费、轮胎消耗费等与公交运营里程相关且受物价变动影响较大的直接费用，以贵阳市公交总公司近三年平均千公里水平为基数计算。财务费用。专营企业应当有足够资产投入公交营运，企业购置营运车辆的合理成本可进入规制成本，但规模应适当，利息不高于同期银行款利息。(2) 设置主要成本项目浮动范围。液化天然气用量、营运车辆修理费、管理费等公交营运主要成本项目，允许在标准值上下2%浮动。实际发生数额超过浮动范围上限的，按浮动范围上限计入规制成本，实际发生数额在浮动范围之内，按实际发生数额计入规制成本，实际发生数额低于浮动范围下限的，按浮动范围下限计入规制成本。主要成本项目金额降到限额以下所带来的收益由企业享有，调动企业降低主要成本项目的积极性。(3) 明确其他项目计算方式。为简化计算，目前会计制度有明确规定的或其他成本项目，只确定标准值，不设置浮动范围。实际发生数额超过标准值的，按标准值计入规制成本，实际发生数额小于标准值的，按实际发生数计入规制成本。(4) 界定不列入规制成本项目。国家公用事业成本监审有关规定不能进入公用事业运营成本的费用，由公交企业承揽，不列入规制成本，如：与公交服务无关的费用，固定效益盘亏、毁损、闲置和出售的净损失。滞纳金、罚款，性捐赠，、宣传费用等。4. 财政补贴资金的筹集提供公交服务属新区公共服务，公交财政补贴由新区财政承担。5. 财政补贴与成本

规制的操作财政补贴与成本规制操作程序如下：（1）下年度新区公交运营补贴预算由经发局根据当年公交运营补贴情况进行合理测算列入部门预算报，通过批复部门将预算下达给经发局。（2）公交运营补贴按每半年兑现一次，每年7月初公交企业向经发局申请上半年公交运营补贴，经发局审核后报，复核后将公交运营补贴拨付给经发局，由经发局兑现给公交企业。（3）下年年初，经发托第三方审计单位对公交企业上年度企业成本进行审计（审计费由公交企业出资），组织对公交企业服务质量进行考核，并根据审计及考核情况，将公交企业上年度应补贴金额报送，根据经发局报送情况，将上年度未兑现的公交运营补贴拨付给经发局，由经发局与公交企业清算上年度的公交运营补贴。（三）江苏苏州吴江市吴江市地处苏东南，全市陆域面积近1000平方公里，人口140余万（户籍和外来人口各70余万），辖9个镇，2011年全市100多亿元，列县第2名。目前全市共有公交车540辆，其中一级网络（中心站和四个片区互相对接）198辆，二级网络（片区中心镇区的公交）105辆，三级网络（片区中心镇区到农村）169辆。1. 经营体制改革年间，吴江市公交客运走过了个体--承包-公司化的过程，逐步形成了以松陵、盛泽、汾湖三个区域为主，民营经济的城乡公交经营格局；2008年开始着手一体化改革，以企业经营体制改革为先行，按照“国有、多元投入、分域分式、公车公营”的原则陆续成立了5家国有控股51%的股份公司（其中交通局控股2家、镇（区）控股3家），并连续2年将一体化作为1号工程来抓。2. 票价政策方面12公里以内线路实行1元一票制，12-16公里线路实行2元一票制，16公里以上线路实行3元一票制，空调运行期间外加1元。i c卡7.5折（下步将调至与苏州同步的6折），老年人享受乘车优惠。3. 场站建设方面由交通局成立站场建设管理有限公司，与受益乡镇各出资50%进行场站建设，产权归公司所有；站亭、站牌建设与道路同步规划，由站场建管公司负责建设管护和招商（每站苏州和吴江财政各补1.5万元），每年场站投入约4000万元。4. 财政扶持方面经营性亏损补贴由年审后对公交企业承担托底10%的总投资税后利润（2012年预计亏损300万元），一级公交市镇财政7:3开负担，二级公交各镇按比例负担，三级公交由所在镇负担；政策性亏损补贴分为：（1）公交刷卡补贴，一级公交市镇财政7:3开负担，二三级公交市镇对半负担（跨镇线路各镇再按比例负担）。（2）新公交线路补贴，一级线路前3年每车先后补贴2万、1.5万、1万元，二级线路每车先后补贴6万、4万、2万元，三级线路每车先后补贴8万、6万、4万元，一级市镇财政7:3开负担，二三级市镇对半负担。（3）新购车辆补贴，一级车辆补贴20%，市镇财政7:3开负担，二三级车辆补贴40%，市镇对半负担。综上，年需各类补贴6000万元（市镇财政各负担3000万），采用半年预付，年终审计的方法。（四）江苏常州溧阳市溧阳市地处苏南长江三角洲，全市总面积1535平方公里，人口78.3万，辖10个镇，2011年全市100.3亿元，列县第40名。交通运输部先后两次在该市召开现场会和推进会，是江苏省及全国的典型，其城乡客运一体化工程由城乡道路改造、公交一体化运营、镇村客运站场网络建设等项目组成年间先后投入财政资金84亿元。截至2011年8月底，全市共有城市公交线路22条，公交车180辆；城乡客运班线16条；镇村公交线路79条，公交车160辆，实现了对全市175个行政村的全覆盖。1. 经营体制改革2001年底，溧阳市对下属路运、客运两家企业进行资产重组和运输重新分工，公路运输公司（改制企业）专门负责长短途运输，客运公司（国有集体企业）负责车站、城市公交和城市出租车、镇村公交运行；2002年开始对全市客运车辆进行公车公营改造，同年底投资7500万元，按国家一级站标准建成了溧阳汽车客运站，在江苏省实行站运分离；2003年4月起，用一年的时间斥资3800多万元，完成了全市17条线路、426辆个体中巴的收购工作（按8年期折旧），并对中长途班线进行公司化改造，车辆更新为空调车；2004年起，相继投入4000万元，引进大中型客车226辆，开通22条城区公交线路；2008年开始发展镇村公交，到2009年完成城乡客运一体化以及客运站场等交通基础设施配套建设和运输体制改革工作，全市形成了“哑铃型”的三级客运网络。2. 票价政策方面城市和镇村公交实行一元一票制，70岁以上老人免票，60-70岁半价；城乡客运实行分段计费、无人售票，计费标准为0.18元/人公里+0.5元公交费，较原班线票价低10%（\*远线路8元）。3. 场站建设方面年间已建成8处镇级换乘站，每处占地8-15亩（平均10亩），造价180万元（国家补10万、江苏省补50万、常州市补30万、溧阳市补30万），实行统一设计、站所分离，土地为公用事业划拨地；中途候车站亭已建成300多个，每处（双向）造价5万元（江苏省补1万），并于2010年起设置272只电子站牌。以上基础设施均由交通局下属公司负责建设管理，日常维护发包给道路养护企业。4. 财政扶持方面城乡客运实行市场化运作，城市公交年收入约1200万元，其中优惠人群乘车亏损约500万元，与出租车收益统筹后，公司年实际亏损约30万元，镇村公交每车每天收入约100元，2009年亏损约460万，2010年亏损600余万，2011年800余万，以上亏损额由公司审计后负责全额兜底补贴；此外对新购、更新车辆，城市公交补贴8万元/车，城乡客运补贴3万元/车，镇村公交补贴33%。（五）江苏镇江句容市句容市地处苏南，全市总面积1385平方公里，人口近60万，辖9个镇、1个省级经济开发区和3个风景区管委会，2011年全市50亿元，列县第89名，曾经为交通运输部推进城乡客运一体化发展现场会的分会场。截至2011年8月底，全市共有城市公交线路12条，公交车72辆，日均客运量2万人次；城乡客运班线12条，班车106辆，发车间隔约40分钟；镇村公交线路49条（学生接送线路199条，涉

及学生5509人)，公交车125辆，覆盖全市529个农村居民点，行政村和居民点覆盖率分别达和80%。1. 经营体制改革2001年，句容市对原车辆进行承包经营改革，2005年开通了条城乡客运一体化班线，2008年7月，企业出资380万元对7条农村公线129辆农巴车进行了回购（平均1.2万元/车），完成了城乡客运一体化改造，2009年4月-2010年2月，逐步开通镇村公交，基本形成了“三级”客运网络。2012年2月，句容市华通客运公司与镇江客运句容分公司注资入股，成立了城市公交、城乡公交、镇村公交和长途客运4家有限公司，2015年初步完成体制改革。2. 票价政策方面城市和镇村公交实行一元一票制（\*远镇村线路26公里），ic卡9折，月票45元；城乡客运实行分段计费、无人售票，在原班线票价基础上下浮10%-15%，便宜1元左右（\*远线路38公里7元）。3. 场站建设方面目前已建成3处四级农村客运站，每处占地10-15亩，主体建筑3-4层3000m<sup>2</sup>，实行站所合一、商业运作，由负责划拨土地，交通局负责建设，公交企业负责管护。客运便民候车亭已建成163个，每处（双向）造价5万元（江苏省补1万），下步还将规划建设237个。此外，句容市还专门成立了站务公司，投资近3亿元建设一座占地120亩的市区客运枢纽站，2012年12月建成使用。4. 财政扶持方面城乡客运实行市场化运作，城市和镇村公交实行财政年审兜底，每年补贴万元；此外，对城市和镇村公交新购、更新车辆补贴60%，目前年更新城市公交4-5辆，镇村公交10-15辆，约需补贴万元。（六）浙江杭州萧山区萧山区地三角南翼，全市总面积1420平方公里，人口近240万（常住人口151万，外来人口88万），辖17个镇和11个街道，2011年全市200亿元，综合实力居浙江各县市区，连续多年被评为“县（市，区）”。目前，全市共有公交线路179条，公交车1348辆（全部为天然气、油电混合动力等国 以上车辆），日客运量40-70万人次，年客运量1.5亿人次，全区411个行政村全覆盖。1. 经营体制改革2004年，萧山区采用现金补偿或折股的方式对400多辆个体中巴车进行了公司化收购（计算标准为：车辆残值+剩余年期利润+签约奖）；2007年9月底开始启动杭州主城区与萧山区的公交一体化工作，主要工作为：整合萧山区内公交资源和实现与杭州公交的对接；同年12月国资公司全股收购萧然公交和便捷巴士并划转至交通发展有限公司；2008年4月对城市公交与长运公司实施了分离，至此，3家公交企业全部为国资控制，但其内部还有239辆车辆，同年5月斥资1.9亿元（每车20-30万元）对车辆及线路进行了回收；2008年6月，3家公交企业合并为萧山交通发展有限公司，与杭州市公交集团按照49%和51%的出资比例组成杭州市萧山公共交通有限公司，同年7月新开通5条、优化6条杭州-萧山公交线路（直通杭州主城线路由改革前的2条增长至目前的19条镇镇通），公交一体化完成。2. 票价政策方面实行1-5元一票制和6元以段计费（2元起步，1元加价），计费标准为0.12元/人公里，比原农村公交线路票价平均下降27.8%（\*长线路70公里，平均40-50公里线路4元）。ic卡5折（财政给企业补贴至9折），学生2.5折，70岁以上老人、残疾人等免票。3. 场站建设方面建筑用地按公用事业用地划拨，建设资金列入财政预算（平均每处不计土地成本需1000万元）；目前，萧山区正在规划建造一座占地200亩的四位一体枢纽站。4. 财政扶持方面实行购买公共服务，将ic卡刷卡由5折补贴至9折，按全区乘车优惠人群40%的出行量进行补贴，对客运量低于平均50%的线路进行补贴，对与浙江省0.06元/人公里的计费差价进行补贴（每年万元）；同时实行两个联动，一是油价联动，按2002年标准对柴油价格3.81元以上部分进行补贴，二是工资联动，对司乘人员低于市区中等收入人群工资部分进行补贴；此外对新购、更新车辆，全部由公司购买，贴息。综上，2011年公交亏损2.9亿元，萧山区与杭州市分别按49%和51%的比例全额补贴，预计今年将亏损3.5亿元。（七）浙江金华义乌市义乌市地处浙江中部，全市总面积1105平方公里，人口200万（户籍人口74万，常住人口123万），辖6个镇和7个街道，2011年全市90亿元，列县6名。目前，全市共有公交线路180余条，公交车1300余辆。1. 经营体制改革年间，义乌市对车辆进行公司化改造，由企业出资回购（8年期花费26万，2011年金华回购车均60万），同时将全市分为6大片区，恒风运营3.5个片区，万方1.5个片区，联运0.5个片区；2010年10月开始进行公交一体化改革，将原来的三级客运网络调整为二级公交网络：一级网络为起终点有一点设在城区的，包含原城市公交和改造后的农村客运班线（不必进客运站，保留原深入农村线路部分），二级网络为剩余农村支线，全部由恒风交运（国有控股80%）和万方交通（局属民营）两家企业实际运营，2011年改革完成。计划未来5年通过公开招投标引进2-3家运输企业，适度竞争，利于管理，将公交车增长至1500辆，公交出行比由9%提升至15%。2. 票价政策方面一级网络实行1.5元一票制（\*长线路27公里。改革前城市公交1.5元一票制，农村班线按里程计），二级网络实行1元一票。70岁以上老人、伤残、1.2米以下儿童等凭证免费，60-70岁老人、1.2-1.4米儿童等凭证0.5元一票制。ic卡9折，学生卡7折，ic卡1小时内换乘7折。3. 场站建设方面站场、站亭及站牌均由交通部门规划设计，公交企业负责建设管理。在线网方面无任何投入，只负责规划。4. 财政扶持方面通过预拨付和年审方式对公交企业政策性亏损进行补足，并3%的利润，同时将镇（街）小面纳入补贴范畴。即补贴额度为：九大标准成本-企业收入+九大标准成本×3%，（2011年预算6300万年审不足，今年上报9800万）；对新购、更新车辆，由公交企业出资购买，新能源车辆补贴20%，国 标准车辆补贴10%。二、主要做法和经验（一）财政补贴市镇吴江市市镇两级财政共同担负公交补贴，比例为7:3开或对半（跨

镇线路各镇再按比例负担)。此措施优点为：可以提高当地的购买公共服务意识，减轻市级财政负担。缺点为：与各镇经济状况挂钩，容易造成地区公交发展不平衡，富镇公交通至自然村，穷镇公交通至行政村，不能满足农村群众平等出行需求。(二)城乡车辆公交性质句容和溧阳市的城乡客运票价较之班线时期均有下浮，表面看似让利于民，其实由于车辆是公交性质可以超员，总体算来企业利润较班线时期均有提高。此措施优点为：群众受益欢迎，企业盈利积极性高，无需进行补贴，为“三赢”局面。缺点为：城乡路况较差，且站距长车速快，超员安全高于城市公交(在此问题上萧山和义乌比较人性化，萧山途经高架和义乌途经三级路况线路车辆全部使用线路班式无站位)。(三)建设“智能交通网”溧阳市和萧山区依托移动网络建立起“智能交通网”，优化整合了众多交通信息化项目，可对包括出租车、城市公交车、乡镇公交车、长途车、交通车、危险品运输车等在内的全部公共服务车辆实现位置调度与远程图像监控，并与出租车led屏、车站“电子站牌”、出租车呼叫中心等项目相配套，是“电子站牌”可实时显示车辆运行位置和到站时间等信息，使原来单一功能的公交站亭变为集客运信息、公路标志、行车指示为一体的多功能服务站。此措施优点为：可有效提升企业运载效能和管理水平，为城乡居民提供丰富的交通资讯和便利的出行服务。缺点为：前期整合需大量更新各类软、硬件设施，投入过大。(四)分段计费打卡句容市下步将结合车载gps，使ic卡用于分段计费，具体流程为：乘客上车时刷一次卡，扣除上车点至终点站的车费，下车时再刷一次卡，退回下车点至终点站的车费。此措施优点为：无需设置售票员或节省驾驶员的精力，控制分段计费，企业效益增长。缺点为：需大量更新各类软、硬件设施，前期投入大。(五)实行站运分离溧阳市于年间探索实行站运分离，公路运输公司(省分公司)经营长途客运、城乡客运和镇村公交，客运公司(原局属企业)经营城市公交、出租客运、投资建站并专门成立站务公司，对长途车提取8%的站务费，对城乡客运车辆每月每车收取350元。此措施优点为：企业客运专业化，便于管理，并可减少基础设施投入，节约运行成本；两家企业各司其职，没有客源交集，不会引发矛盾，利于公平竞争和秩序稳定。缺点为：企业进行资产重组和运输重新分工时各类事项交割繁琐，且协调有一定难度；企业独立投资建站，需的资金支持。(六)对企业实行服务考核义乌市由交通局办公室(深圳由)负责每年对公交企业进行服务质量考核，并将考核结果与补贴挂钩：考核为优等的企业，额外奖励1%的利润，线路经营权到期后全部续期营运；考核为中等的企业，线路到期后缴回30%用于重新招投标；考核为差等的企业，线路到期后全部缴回，退出公交市场。此措施优点为：作为主管部门的抓手，可以规范公交企业的行为，企业的社会义务，提高公交服务水平。缺点为：某些指标难以数据化，且设置不当容易引导企业一味追求车、高保额等。(七)使用新能源车车辆江浙各市(区)新购和更新车辆普遍为lng车辆，较之常规柴油车辆年运行成本节省15%-30%。此措施优点为：车辆运行成本低、污染小，符合当前节能减排大环境。缺点为：车辆购置成本高，前期投入大；需在换乘站附近建设加气站，且易遇“气荒”。(八)“漂白”溧阳市70%的镇村公交驾驶员都是由“”司机“漂白”而来的。主管部门通过招考将原先的“”驾驶员聘用为镇村公交驾驶员，把“游击队”收编为“正规军”，并签订长期劳动合同。此措施优点为：既净化了客运市场，降低了“”成本，也解决了“”司机的就业问题，一举多得。缺点为：“”司机驾驶技术良莠不齐，安全行车及服务意识不高，需进行系统的上岗培训。(九)先行经营体制改革吴江市在改革之初就以企业经营体制改革为先行，按照“国有、多元投入、分域分式、公车公营”的原则，将原来的民营企业逐步改制，以减少改革阻力。此措施优点为：可以化解公交化和企业效益化的矛盾，可以经营主体和行业管理的矛盾。缺点为：实行以国有的体制改革需投入大量资金，可能挤占后期改革的财政投入及补贴。(十)镇村迷你公交鉴于江苏省“村村通”公路3.5米宽(两边路肩各0.5米米设一会车点)的设计标准，句容和溧阳市专门定制了车宽小于2米，车长小于6米的柳州五菱11座面包车作为部分镇村公交。此措施优点为：车辆通过能力强，覆盖范围广，且可以节约运行成本。缺点为：承载能力低，逢年过节将超员，存在安全且难以满足群众出行需求；轴距长于17座中巴，为换取稳定性而增大了转弯半径，一定程度上影响了车辆的通过能力。(十一)与学生班车合二为一句容市在城乡客运一体化的基础上，试点“以学生接送为主体，以镇村客运为辅助”的镇村公交新模式，在学生上下学时段，所有镇村公交全部停运，当做学生班车。此措施优点为：镇村公交相对“”正规，车况、较少，“既可以科学有效解决生接送工作存在的问题，消除潜在的安全，又可以附带解决部分基层群众的出行难问题。”地节约了购买公共服务的成本。缺点为：学生上下学时段也是客运高峰时段，农村依旧出行难；作为公交性质班车可以超员，依旧存在安全。(十二)设立公司溧阳市和萧山区交通运输局下设建设投资公司(萧山公司资产50亿)，负责基础设施建设及补贴资金的，款由市财政贴息(溧阳公司款10亿)。此措施优点为：借助民间资本，减少财政投资压力。缺点为：容易引发过度建设、消费，不利于财政管控。

### 三、发展对策与建议

(一)加强组织和部门配合建议成立工作小组，至少由分管挂帅，交通、财政、发改、审计、等部门抽调专人联合办公，各镇(街)积极配合，签订责任状，时纳入年度1号工程来抓。车辆回购时每车成立一个工作组，由当地负责，和国税等部门

全力配合。（二）周密制定实施方案建议按照“统一规划、分步实施”的原则，及时统筹制定一部具有前瞻性、经济性和可操作性的整体规划，将各项工作分解落实，按照和企业财力状况循序进行，相关配套设施与公交线路开通同步使用。（三）加大公交优先支持力度要坚持，有利于公交发展的扶持政策，在全社会形成“公交优先”的历年；财政部门要对公交企业实行经营性和政策性亏损补贴，地方财政也应小面担负部分补贴；对企业税费能免则免，不能免除按下限征收；土地部门优先预留、划拨公交站场用地。（四）加强科技投入建议借用我市天网系统信号，结合gps监控平台，打造我市“智能交通网络”，为下步电子站牌建设和ic卡分段计费奠定基础。（五）加大专业化力度及时确定经营主体，时可协调现有2家客运企业参股组建一家大而强的专业城乡公交公司；实行站运分离，使企业站务和客运专业化，既能减少基础设施投入，节约运行成本，又便于管理；委托专业评估中介公司对企业服务进行考核，通过设置合理的指标，可以引导企业有序竞争，不断提高服务水平。（六）合理配置公交资源针对各级线路条件，因地制宜，在有条件的镇（区）建设天然气加气站，限度地使用cng公交车；客源较少的线路可以使用7米公交车或中巴；三级路况线路可以使用回购的线路班车，既能节省企业的购车支出，又能减少超员；驾乘人员可以从原承包从业人员和沿线村（居）“ ”司机中招募，注意加强上岗培训。

为进一步加强我省交通建设工程安全质量管理工作，压实责任，改变“上热中温下冷”现象。近日，省交通运输厅部署开展为期3个月的全省交通建设工程安全质量“利剑”行动，严厉实施，全省交通建设工程安全质量形势平稳，为打造“重要窗口”和共同富裕区建设提供有力保障。本次“利剑”行动主要对影响安全生产的6个方面189项安全质量问题进行整治。一是聚焦施工人员行为，整治违反施工工序、作业和特种作业未持证上岗等；二是聚焦设备设施违规使用，整治使用淘汰的设备设施、未按规定验收设备设施、使用超期服役设备设施等；三是聚焦安全防护设施不，整治高处作业通道平台设置不、警示标志和临边防护设施不、警戒区设置不等；四是聚焦施工材料、产品和工艺，整治不合格原材料、不符合标准的受力构件、不合格专利产品和违规使用非标产品等；五是聚焦监理检测违规行为，整治监理检测人员履约不、试验检测不规范、数据弄虚作假、旁站和关键工序验收不等；六是聚焦特许经营模式项目，整治ppp、epc、联合体和“代建+监理”等建设管理模式项目安全质量管理乱象。省交通运输厅将结合“利剑”行动整体推进情况，适时组织对各地整治工作开展情况进行督查，并于12月31日前对督查情况进行通报。