



先手出“车”，谋划区域一体化棋局

济南区际公交将大幅降价，里程越长降幅越大，意在打破行政区划壁垒

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 刘飞跃

里程越长降幅越大 最高降幅达到一半

公交票价是最敏感的信息，确定票价区间的前提是票价统一。而现实情况是，因为济南道路客运领域存在公益性和经营性两种运营模式，现有的区际票价并不统一。其中历下区、市中区、天桥区、槐荫区、历城区实行一票制，票价为1元、2元、3元。

长清区、章丘区、济阳区等实行一票制与分段计费相结合的方式，票价1元到12元不等。莱芜和钢城采用一票制，城区价格为1元至5元，跨区线路分别为20元、23元和25元。

《关于召开济南市区际公交票制票价听证会的第二次公告》显示，参照中心城区现行公交单位里程运价，济南市将区际线路票价标准下调至0.1元/公里。20公里以内(含)实行基础票价，20公里以上随里程实行累进加价。

20公里(含)以内基础票价2元，20公里以上每10公里(含)为一个加价区间，每一加价区间按加价1元进行收费。调整后最高票价高于现行最高票价的，维持现行最高票价不变。

记者从听证会上获悉，按照改革方案，本次票价改革后，区际公交线路单位里程票价平均降低三分之一。出行里程在20公里以内的票价基本不变，出行里程较长的票价降幅较大，最高票价可由每人25元下调至13元。

打破行政区划壁垒 助力都市圈发展

何为区际公交?区际公交指在同一城市内区与区之间开通的公交，它有别于目前的省际长途和城际快客，中途可以设站点，票价也更低廉。

目前，济南市区际公交线路分为两类，一是线路中途站点较多，不经过高速，线路较短(80公

5月11日，济南市发展改革委组织召开济南市区际公交票制票价听证会。按照初步的改革方案，区际公交单位里程票价平均降低三分之一，里程越长票价降幅越大。在济南城区快速扩张和行政区划调整的大背景下，尽快打破行政区划壁垒，加速一体化发展无疑是政府极力谋划的一盘大棋。大力推动区际公交票制改革堪称这盘棋当中的一步“先手”，其影响远远超出一张车票。



济南长途汽车东站的济莱区际快客，乘客将在车票降价后得到很多实惠。

里以内)，线路归属好运巴士、长运巴士、公交集团。二是，线路中途站点较少，线路较长(100公里以上)，经过高速，线路归属交运济南分公司、莱芜长运。

近年来，济南市城乡一体化发展步伐加快，章丘、济阳撤市设区，加上济莱行政区划调整，济南市域范围越来越大。此前去莱芜、钢城被认作出差，现在也因为成为市区而没有了出差补贴，区际公交票价改革势在必行。

今年3月底，济南市人民政府办公厅发布《关于加快推进城乡客运一体化改革工作的实施意见》。意见提到，实施客运班线公交化改造，将市内县际客运班线改造为区际公交，农村客运班线改造为城乡公交。

山东大学交通规划设计研究

中心主任张汝华认为：“过去不在一个行政区域内，有些问题难以解决，现在已不存在这方面障碍。区际公交票价改革客观上有需求，有助于打破行政区划的壁垒，有利于一体化发展。”

公交企业处于亏损状态 市区两级财政将补贴

目前，济南区际公交班线运营企业有7家，分别为济南好运巴士公共交通有限公司、济南长运巴士公共交通有限公司、济南公共交通集团有限公司、山东省交通运输集团有限公司济南客运分公司、山东莱芜长运集团有限公司、山东交运平阴分公司、商河交通运输有限公司，上述公司通往主城区的

线路34条。

经审核，济南市城乡公交跨区线路2017—2019年交通运输定价总成本分别为0.63亿元、0.82亿元、1.01亿元，百公里客运成本分别为381.27元、398.7元、412.29元，单位人次客运成本分别为4.86元、5.76元、6.33元，单位周转量成本分别为0.13元/人·公里、0.14元/人·公里、0.15元/人·公里。

三年平均定价总成本0.82亿元，百公里客运成本399.43元，单位人次客运成本5.7元，单位周转量成本0.14元/人·公里。

在听证会上，既有对降价表示支持的声音，也有经营者代表对降价后的补贴问题表达了意见。作为交通运输企业，经营者表达顾虑无可厚非。其实也有市民

表达类似观点，降价后，企业能否承担得住?企业不行了，那谁来提供服务?

公交企业具有公益属性，但上述公司财报不容乐观，处于亏损状态。为实现企业的良性发展，改革方案执行市区两级财政补贴制度。其中，票价调整产生的政策性亏损有市区两级政府承担，补贴资金有市财政统一拨付，区县承担部分通过体制结算上解。

降低票价仅仅是第一步 关键是要提升服务品质

与会代表在谈到票价改革的必要性时说，票价改革能够吸引其他交通方式出行的乘客重新选择公共交通，减少私家车等方式的出行，有效减少城市拥堵，降低城市碳排放、提高资源使用效率，提高城市通达率，使道路、能源等城市公共资源得到最有配置。

降低票价无疑能够降低市民出行的成本，区际公交仍然是公交，公交的本质还是一种健康绿色的出行方式，通过降低票价能否真正吸引市民放下小汽车而转乘公交呢?近地方还行，动辄上百公里，市民是否愿意选择?

听证会上，研究人员刘彤说，目前省内的济宁、聊城在实行公交免费的政策，但客流量的增加仅两三成，私家车出行群体对公交车票价并不是很敏感，他们更看重的是私家车的舒适性和安全性。

“在私家车出行成本不发生明显上涨的情况下，市民很难放弃私家车出行。在此建议，在执行低票价的前提下，公交行业应该进一步提升公交行业的可达性、便捷性以及舒适性，提供非常有性价比的公交出行服务，进一步提升城乡居民坐公交的热情。”刘彤说。

在《关于加快推进城乡客运一体化改革工作的实施意见》中，专门提出要“提高服务水平”，包括健全换乘接驳体系、全面提高营运效能、持续优化线网布局、大力发展智慧公交等措施。

沂南县自然资源和规划局国有建设用地使用权挂牌出让公告

沂自然告字〔2021〕4号

经沂南县人民政府批准，沂南县自然资源和规划局决定挂牌出让1宗国有建设用地使用权，现将有关事项公告如下：

一、出让宗地基本情况和规划设计主要指标

单位：平方米、万元、年

宗地编号	土地位置	出让面积	土地用途	出让年限(年)	规划条件	起始价	竞买保证金
沂南-2021-009-(1)	大庄镇金佛社区(原金佛院中村、金佛院后村)	69214	居住(安置区)	70	1.0<容积率≤1.9 建筑密度≤20% 绿地率≥35%	26994	26994

注：1.宗地具体情况详见出让文件；

2.宗地出让范围内的原有不动产权证书自县政府批复下发之日起废止。

二、申请人范围和条件

中华人民共和国境内外的法人、自然人和其他组织，除法律法规政策等另有规定外，均可申请参加。申请人只能单独申请。企业住所不在沂南县境内的竞买申请人必须在本县注册全资子公司参加竞买并实施开发。

沂南县境内欠缴土地出让金、闲置土地的用地者，不得参加竞买。

该地块只允许国有公司参加

竞买，竞得后用于棚改户安置楼建设。

三、申请与登记

本次国有建设用地使用权挂牌出让实行网上交易，申请人应在提出竞买申请之前索取并仔细阅读宗地出让公告、规划条件的意见等出让文件及相关要求，竞买申请一经提交，即视为申请人完全接受并愿意遵守上述文件规定和要求，对宗地现状无异议。申请人须办理电子签名认证证书后，登录临沂市国有建设用地使用权和矿业权网上交易系统网站，在提交竞买申请前宗地下载出让文件，并按出让文件要求和系统提示填写竞买申请书

并冻结竞买保证金。出让文件规定申请人须提交其他材料的，申请人应同时上传该资料的电子图片，由出让人工审核。

申请人提交竞买申请并冻结竞买保证金的时间为2021年5月11日上午9时至2021年6月7日下午5时，逾期不予受理。申请人竞得土地后拟成立新公司进行开发建设的，在申请书中必须予以说明并明确新公司的出资构成、成立时间等内容。

四、挂牌时间、竞价方式

挂牌出让采取登录交易系统网站网上报价方式，按照价高者得原则确定竞得人。挂牌时间为2021年5月31日上午9时至2021年6月9

日下午3时。挂牌时间截止时，交易系统将询问竞买人是否愿意继续竞价，有竞买人表示愿意继续竞价的，择期转入网上限时竞价，通过限时竞价确定竞得人。

五、资格后审查

本次国有建设用地使用权网上挂牌出让实行竞买资格后审查制度。竞得人应当在交易结束后2个工作日内，持成交通知书、竞买申请书、授权委托书、营业执照副本、法定代表人身份证明书、法定代表人或代理人身份证及复印件及本公告规定的相关资料原始证件到沂南县公共资源交易中心审核，符合公告要求的签订成交确认书，按程序签订出让合同；不符合公告要求的，竞价结果无效，该宗国有建设用地使用权重新挂牌出让。

六、缴款到账有关事项

竞买人缴款到账以网上交易系统反馈到银行系统的报文信息为准。因网络延迟或网络不通，交易系统不能向银行系统反馈缴款

到账信息的，属于单边账，视为缴款不成功。缴款不成功的，银行将做退款处理，竞买人在缴款后应及时登录交易系统核对到账信息。竞买人应当避免在截止期限前的最后24小时缴款，如出现缴款异常情况，请竞买人与出让入及有关银行联系。

七、本次国有建设用地使用权挂牌出让的事项如有变更，出让入将发布变更公告，届时以变更公告为准。

八、出让宗地现场踏勘时间

申请人自行踏勘现场，出让入可提供协助。

九、需要公告的其他事项：

1、电子签名认证证书办理地点：振兴路中段路北，政务服务中心4楼公共资源交易中心办公室，联系电话：05393617798

2、临沂市国有建设用地使用权和矿业权网上交易系统网址：<http://gtjy.lygtzy.gov.cn/>

沂南县自然资源和规划局

2021年5月11日