

驶入十字路口的卧铺客车企业

■ 本报记者 陈青松

一起特大交通事故,让有着二十多年历史、规模达 180 亿元的卧铺客车行业被史无前例地推到聚光灯下,卧铺客车“存废”波澜渐起。

卧铺客车自上世纪 80 年代诞生之初,便因其舒适度高、便利等特点在长途客运行业中扮演重要角色,其发展也是一路风光无限。然而,随着近年陆续发生的几起重大交通事故,卧铺客车安全性开始遭到公众质疑。

有消息称,卧铺客车将在 5 年左右的时间逐步退出营运市场。对此,《中国企业报》记者采访了与卧铺客车相关的主管部门、客运公司和生产企业。

安全性遭疑

8 月 26 日凌晨,陕西省延安市境内的包茂高速公路发生一起特大交通事故,一辆双层卧铺客车和一辆装有甲醇的重型罐车追尾,瞬间燃起的大火导致卧铺客车上 36 人死亡,仅 3 人逃生。

另一组更为具体的数字似乎更能说明卧铺客车是车祸的“罪魁祸首”。

据不完全统计,最近 17 个月全国至少发生了 6 起双层卧铺客车事故,多达 140 人遇难。而今年双层卧铺客车发生重大车祸已有 3 起,共 94 人丧生。另据统计,我国卧铺客车数量约有有 3.7 万辆, 占大客车的比例为 1%左右,但其事故死亡人数占大客车事故死亡人数比例达 10%。在 2004 年至 2011 年,全国一次死亡 10 人以上的道路事故中,卧铺车事故占到事故总数的 20%。

因此,在每次发生与卧铺客车相关的重大交通事故后,相关部门、公众以及舆论都会将指责的矛头齐齐指向卧铺客车企业。

此次发生在延安的重大交通事故也不例外,事故发生后,有评论人士认为频繁发生的重大交通事故,都与卧铺客车有关,政府应强制客运企业运营卧铺客车,政府要果断淘汰长途卧铺客车。

实际上,据《中国企业报》记者了解,早在 2011 年 7 月 22 日,一辆自威海驶往长沙的 35 座中型客车在京珠高速信阳明港段发生火灾造成 41 人死亡、6 人受伤的悲剧后。山东本省及外省入鲁的运营性长途卧铺客车全部停运。

此外,频发的事故导致工信部与公安部于 2011 年 12 月 31 日联合发布 632 号文,明确规定:“自本通知下发之日起,在卧铺客车安全技术标准修订公布之前,工业和信息化部暂停受理卧铺客车新产品申报《公告》。自 2012 年 3 月 1 日起,相关企业应暂停生产、销售卧铺客车产品,工业和信息化部暂停全部卧铺客车产品《公告》,公安机关交通管理部门暂停办理卧铺客车注册登记。”

对于 632 号文,媒体普遍解读,根据卧铺客车正常报废时间,5 年左右,客运市场上的营运卧铺客车将消失。

那么,卧铺客车有何技术特点,为什么被“喊停”?

据《中国企业报》记者了解,双层卧铺客车还是中国的“土特产”:改革开放之初铁路客运和航空客运很不发达,因为要满足长途旅客可以在车上睡觉休息,又要在有限的空间内布置与座位客车相当的载客数,而且还要携带更多随车货物和行李,我国的汽车设计者便制造了“双层卧铺客车”。

与座位客车和火车相比,卧铺客



在每次发生与卧铺客车相关的重大交通事故后,相关部门、公众以及舆论都会将指责的矛头齐齐指向卧铺客车企业。 CNS 供图

生表示,卧铺客车逃生通道非常狭窄,在发生火灾的情况下,卧铺上的一些卧具很容易发生燃烧。

客运公司态度不一

“二十多年来,卧铺客车在中国取得长足的发展,与乘客大量需求息息相关,同时与客运公司的大力推广关系密切。”张明华向《中国企业报》记者介绍,前几年铁路公路运输还不像今天发么快速、密集,因此每到旅游旺季、春节前夕,就有全国各地客运公司找上门来下订单,甚至怀揣着现金住在工厂招待所等着将还未面世的卧铺车开走。

据悉,上世纪末的最后 10 年是卧铺客车的“黄金十年”。

“那时候,我们销售部天天都坐满了全国各地来的客户,而工人们也是天天加班,就是为了将卧铺车赶出来送到客户手里。”张明华说。“有时客户之间为了抢车,还吵得面红脖子粗,我只好出面协调。”

张明华还介绍说,由于不愁客源,再加上双层卧铺客人均运输成本低于同等长度的单层客车,能给客运企业带来更高的收益。“我曾经给客户算过一笔账,如果一辆高档卧铺车成本七十万,春节期间从武汉到南京,朝发夕至,晚上再返回,二个月下来就能收回一半成本。效益是相当可观的。”

“花一台车的运营费用,赚两台车的钱。”是业内常听到的话。

业内著名客车市场分析专家周毅指出,公路卧铺客车 1996 年—1998 年达到销售顶峰,最大年销售量约为 7200 辆,随后逐年减少。卧铺客车出现了在用车保有量超过 4 万辆的纪录。

然而,随着一起起重大交通事故的发生,卧铺客车的安全问题一次次被推向前台。

而随着国家 632 号文的出台,各地开始为卧铺客车退市作准备。随着停止新车进入市场,客运企业是否已经做好相关应对?

采访中记者了解到,客运企业反应不一。

石家庄飞鹿客运有限公司表示,该公司一半以上的车辆是卧铺客车,上座率在 70%以上,卧铺客车暂停生产、销售,上牌对公司的影响太大。

相反,石家庄新干线客运有限公司的负责人却表示,“我们早盼着让卧铺车退市了,这样就可以避免夜间行车了。”夜间行车,司机很容易疲劳驾驶,一旦遇上突发路况,很容易酿

成事故。如果有人伤亡,更是损失惨重。

相对而言,更多的客运企业开始未雨绸缪。

湖北武汉某私营客运公司负责人王老板在接受《中国企业报》记者采访时表示,公司早就接到了 632 号文,从上半年起就开始做准备,下一步准备用商务座椅来替代原来的卧铺,“舒适程度不会亚于卧铺。”

王老板介绍说,现在客运和铁路竞争激烈,如果卧铺车退市,客户肯定会分流到铁路,所以“一定要想办法留住这部分客源”。

卧铺客车仍在暗售

张明华告诉《中国企业报》记者,国家发文从 3 月 1 日起暂停全部卧铺客车产品的生产及销售工作以及各地方开始整治卧铺客车,这意味着今后卧铺客车将退出客运市场。

有统计资料显示,今年上半年,大型卧铺客车销量为 500 余辆,不过主要集中在前几个月。6 月,全国已经没有大型卧铺客车销售。

张明华向记者介绍,目前我国多家客车企业已经研发出可躺椅等新一代长途客运产品以替代卧铺客车。

“这种可躺椅在原来的基础上增加了乘坐空间和坐卧两用功能,还可以提高座位客车舒适性能。”张明华说。

另据调查,今年 3 月国家禁止销售卧铺车后,市场上仍有卧铺客车在销售。宇通客车北京办事处人士表示,卧铺大巴仍然可以购买,并且和以前一样可以自主选择配置。而延安“8·26”特大交通事故中出事的卧铺大巴,也正是宇通客车生产。

此外,国内很多知名的客车生产商也都还在暗地里销售卧铺客车。

在接受记者电话采访时,宇通汽车相关负责人表示,延安重大交通事故对宇通和整个客车行业影响不大。

在卧铺客车行业名气较大的安凯客车相关人士表示,卧铺客车目前所占比例很少,即使工信部停止产品注册,企业受影响也不大。

根据中国道路运输协会网站上的数据显示,目前,全国共有在营卧铺客车近 3 万余辆、客位近 100 万个。按照目前国产卧铺客车 50—60 万元的平均报价,这一市场规模高达 150 亿—180 亿元之巨。

“不管事情发展如何,随着国家相继发文,地方政府出台政策,卧铺客车行业的是去是留,已经到了一个关键的节点。”张明华分析说。

记者手记



卧铺客车的堵与疏

■ 陈青松

延安“8·26”车祸引爆卧铺客车利弊话题,有关卧铺客车存废再次成为争议热点。

综观事件始末和争议原委,不难发现,有两种针锋相对的观点让卧铺客车行业的前途左右不定。

赞同让卧铺客车退出历史舞台的观点认为,长途卧铺车安全性能差,造成多起重大交通事故。由于卧铺客车车身比一般座位车重心高,紧急情况下更易发生侧翻,且车厢采用单门双通道设计,空间局促,一旦发生火灾等情况,逃生将无比艰难。

“不出事则已,一出事则是大事”成为卧铺客车安全漏洞的真实写照,已到了不容再拖延的时刻。

然而,反对卧铺客车退出市场的声音也大有人在,归纳起来,主要有几种看法:

一是卧铺客车服务对象 60% 是农民、农民工等中低收入人群,取消卧铺车会给他们生活带来很大不便。近些年来,卧铺客车一直保持着每年近 2 亿人次的客运量,对买不起机票、买不到火车票的人们来说,卧铺客车成为他们比较理想的长途交通工具。取消卧铺客车会影响到每年约 2 亿人次的出行,并进一步加大春运、黄金周期间运输的供需矛盾,还会打破公路客运市场平衡,给整个公路客运市场的运力结构调整带来很大的难度。

二是卧铺客车并不是危险车型。从安全角度看,卧铺客车车型并非造成安全事故的主因。研究发现,我国卧铺客车的安全技术配置标准比普通座位客车还要高,普遍装备了制动缓速装置、限速装置、卫星定位系统等。以 2010 年度相关数据为例,该年度卧铺客车车辆事故率、伤亡率均低于所有班线车辆事故率。这些年涉及卧铺客车的交通事故中,车辆自身问题仅为 0.4%,绝大多数都属于二次被动事故。

三是 90% 以上的道路事故是由人为因素引发,之所以发生事故,更多是与司机素质、运行规范程度相关。

因此,面对全面淘汰卧铺客车的呼声,专家普遍认为不能搞一刀切。关键是要看事故是由什么原因造成的,不能因为卧铺车发生了事故,便盲目地“一刀切”,轻易地取消卧铺车。

中国公路学会客车分会副秘书长车振清认为,卧铺客车不可一停了之,在现阶段中国国情下,公众对于卧铺客车的存在有着客观需求。

一方面,卧铺客车在客车业的成长过程中发挥了重要作用,乘坐卧铺客车的主要群体是农民工等弱势群体,对于选择何种交通工具几乎没有话语权。关心和帮助弱势群体,国家管理部门责无旁贷。

另一方面,取消卧铺客车正常生产和运营将会对行业带来重大影响。全国 3 万余辆卧铺客车的总购置成本约 200—300 亿元,而且卧铺客车从业人员队伍庞大,一旦取消卧铺客车正常生产和营运,将会对相对运营企业造成严重影响。

卧铺客车是真正意义上自主创新客车产品,凝聚了几代客车人的心血,一旦取消卧铺客车,无论对卧铺客车生产厂家,还是工程技术人员的流失都将成无法估量的损失。

因此,辩证、客观、理性对待卧铺客车行业,需要从目前中国国情、行业运营、企业生产经营等客观情况考虑,不能以“一刀切”的思维解决问题,不应该一停了之。

首先,要坚决拥护修订和完善卧铺客车的标准,提高卧铺客观的技术和质量,使卧铺客车的结构更牢固、出行更安全可靠。

其次,减少事故的一个关键因素是加强安全上的管理。提高车辆的被动安全,刻不容缓。由于 90% 以上的道路事故是由人为因素引发的,相关主管部门、企业在加强卧铺客车“硬件”的基础上,要强化“软件”,如提高驾驶员素质、杜绝疲劳驾驶、完善道路应急处置机制。

睿智的项目“掌舵人”

2010 年 9 月,中交二航局中标成渝客专 3 标,首次挺进西南高铁市场,时任中交二航局工程管理部总经理的尹应军被公司任命为项目常务副经理,具体负责项目实施。他带领着项目部、分部一班人跑步进场,在进场不到三个月的时间内,提前完成了现场踏勘、项目策划会召开、项目部及分部选址、标准化驻地建设、管理人员及协作队伍进场等各项工作。项目部半军事化的管理做法,班子成员雷厉风行的干事作风等,赢得业主认可。

身为中交二航局成渝客专项目常务副经理,尹应军一直在思考如何当好项目“掌舵人”这个问题,并用实际行动带领项目一班人,在攻坚克难中铸就着辉煌。

超前谋划 规避项目风险

成渝客专 3 标正线总长 57.83 公里,项目跨越内江、重庆两个城市的三县一区,单个项目的工程类别、数量之多在二航局史无前例,为此,

尹应军将他在中交二航局工程管理部担任总经理期间出台的《重点工程项目前期策划工作和关键资源配置管理办法》带入成渝,巧借外力,充分发挥中交二航局工程、经营、财务、物资、设备等各职能部门的优势,通过组织召开项目策划会,为项目管理出谋划策。在项目管理过程中,尹应军充分发挥项目部、分部的团队优势,以“办法”为引子,抛砖引玉,在整个项目产生团队效应,提前部署工程进度安排、高危风险点安全质量卡控措施、物资设备保障等方面工作,有效遇见并规避项目风险,也因此成为成渝客专项目管理的特色和亮点。

精细管理 严控项目成本

在完成了项目各项筹备工作后,尹应军从大处着眼,组织相关部门人员认真分析、测算项目成本,通过不断规范项目管理,按照合理建立的经理部、分部、架子队三级责任成本管理体系,实行项目统一管理、

主要材料统一采购招标、大型设备租赁统一考核定价、合同签订统一格式、资金使用统一安排、成本核算统一时间,施工现场统一标准,有效堵塞了项目成本管理漏洞。同时,优化施组,敏锐把握物资供应行情;结合实际,与设计单位沟通,优化施工设计,减少建设费用,降低施工成本;提前成立变更索赔工作小组,完善资料收集整理,尽可能降低项目成本。

创新管理 解决施工难题

作为项目常务副经理,尹应军虚心听取来自各方的意见,通过征集合理化建议,先后采纳会议形式、激励措施、安全质量管理等方面的改进建议,极大地激发了项目部干部职工的创造性。对因“方案审批繁、出图难、征拆难”曾一度被誉为“老大难”的内江北站征拆问题,尹应军要求成立施工推进工作领导小组,按征地拆迁、生产组织、技术保障等工作分工,明确责任领导和具体负责人,建立沟通机制,形成定期

周例会制度,专题解决征拆及施工组织难题,从总部、分部中抽调精干人员组成工作组,实行分工点、分工作类别包干,加班加点,扎扎实实做好了施工组织、征拆和技术保障工作,通过征拆保施工,施工促征拆,促使施工与征拆形成良性互动;积极推广新设备新工艺,先后引进新设备 4 套,使用新工艺工法 20 项,提高了项目施工技术含量,为后续施工积累了宝贵经验。

规范管理 展示企业实力

尹应军强化项目标准化管理体系建设,先后组织完善制定标准化制度 136 项;短时间内完成了项目总部、分部、架子队的各级人员配备;现场管理标准化以打造项目亮点工程为突破口,先后成功打造成渝客专全线亮点工程——吴家坝沱江双线特大桥、东兴制梁场。他牢固树立安全质量零容忍理念,从源头抓起,从细处抓起,积极践行“试验先行,样板引路”,确保了过程控制



尹应军向内江市政协主席陈宗淑一行汇报项目建设情况 周霞/摄

自 2008 年 3 月至今,尹应军在任二航局工程管理部总经理、成渝客专项目常务副经理期间,除了荣获二航局“海星奖”、优秀共产党员、优秀管理者、优秀项目经理、党风廉政先进个人外,还荣获 2010 年度湖北省突出贡献中青年专家、2011 年度成渝客专建设“标兵”和中华铁道总工会“火车头奖章”等多项荣誉。

的标准化。标准化管控得力,项目部呈现出批受到业主表彰、观摩的工点,在全线起到了示范作用,充分展示了二航局的施工实力。

先后荣获业主方总经理签发的全线首张绿牌和副总经理签发的全

线隧道管理类首张绿牌;东兴制梁场则以其园林式人性、规范、合理的布局和半军事化的管理击败全线 10 个梁场,勇夺第一;试验室、拌和站等专项评比稳列全线前三,获得业主嘉奖。

罗红梅 耿标