



VEOLIA TRANSPORT **RATP** CHINA

一个运营商眼中的中国公共交通问题

VTRA在中国的经验和多式联运的益处



Jeremie NEGRE/任怀明
巴士项目总监
威立雅交通巴黎地铁亚洲-北京
Email: jeremie.negre@vtra.cn
Phone: (+86) 138 1089 5244

VTRC: 两个世界顶级运营商在中国的联手

□ 威立雅交通-巴黎地铁中国有限公司(VTRC)是一个由 威立雅交通(Veolia Transport) 和巴黎地铁(RATP) 各出资50%在亚洲成立的合资公司

□ Veolia-Transdev :

- 全球最大的公共交通私营运营商
- 精通于多式联运公共交通系统(地铁, 轻轨, 有轨电车, 快速公交BRT, 公交车等)的运营技术
- 多年来在全球范围内因地制宜的运营经验



□ 巴黎地铁(RATP):

- 法国国营的城市公共交通运营商
- 负责运营巴黎整个公共交通网络: 是世界上最大的综合公共交通运输网络之一
- 是如何组织,运营并构建高效率的运输网络方面公认的专家



我们的业务遍及全球**32**个国家

超过**5000**个城市和乡镇信任并与我们合作

我们在全球的雇员数超过**175000** 人



威立雅交通-巴黎地铁中国有限公司(VTRC)



VEOLIA TRANSPORT



RATP CHINA

Veolia Transdev & RATP 的业务覆盖所有交通运输方式



火车



地铁



轻轨 /
有轨电车



有轨电车-
铁路联运



自选自行车



长途汽车



自选汽车

电话客服中心
出行信息提供
票务



接驳运输
& 出租车



公交车



轮渡



VTRC在中国的公交业务

1. 南京Nanjing

- 与南京中北股份有限公司成立的合资公司(VTRC持49%的股份)
- 合同期长: 自2008年起30 年
- 服务于南京周边2个城市及安徽省的4个城市

2. 香港Hong Kong

- 香港电车有限公司 (VTRC100%全资拥有)
- 历经百年的老式有轨电车: 香港历史的一部分
- 每年运营里程达 6,000,000 公里以上

3. 澳门Macao

- 维澳莲运公共运输股份有限公司 (VTRC持65%的股份)
- 在2010年公开招标中赢得为期7年的运营合同
- 据估计, 每年运营里程将达到16,000,000 公里

4. 公交业务发展: 在中国大陆范围内广泛洽谈其它潜在的合作机会

城市	类型	运营量	车辆数
南京 (和安徽)	公交	3.8亿人次	2300辆公交车
香港	有轨电车	8400万人次	160 有轨电车
澳门	公交	2011年8月开始运营	245辆公交车



VTRC在中国的有轨电车&地铁业务的发展

1. 武汉 – 地铁

- 运营&维护领域的3方面咨询服务:
 - 维修的组织和管理,
 - 运营&维护监控工具
 - 维修和零配件成本



2. 佛山 – 地铁

- 1号线咨询服务,并已签订对地铁网络延伸部分的谅解备忘录
- 2&3号线将于2015年末开通运营

佛山市快速轨道交通线网规划图



3. 合肥 – 地铁

- 已签订地铁1号线的谅解备忘录
- 该线将于2014年末开通运营
- 线路全长24.65km, 共设23座车站



PT situation in China – *from an operator's point of view*

1. Private car VS public transportation : the “battle” is on

- Clear and strong government position
- But... a lot has still to be done on PT promotion for improving its image

“私家车和公共交通之间的“战争”已经打响

- 政府占有明确的主导位置
- 然而，目前的公共交通依然存在很多有待改善的地方



2. “Post-construction” area in PT : Focus on operation

- For PT promotion : High quality transport service is mandatory
 - overcrowded transport infrastructures
 - Safety issues
- PT operation is more and more expensive & less and less profitable

公共交通的“建设后期”：对运营的专注

- 为了促进公共交通的发展: 高质量的运输服务是必不可少的
 - 过于拥挤的交通设施
 - 安全隐患
- 公共交通运营成本越来越高& 利润空间越来越小



PT situation in China – *from an operator's point of view*

1. Bus (...or tram) : the next step for of PT

- Metro network will never be dense enough : most people have to transfer to bus
- Buses are still carrying the vast majority of passengers

公交车(...或有轨电车): 公共交通的下一个阶段

- 地铁网络密度有限: 大多数乘客必须转而乘坐公交
- 公交车仍然承载着大多数的乘客



(Bus) Operators situation in China

1. The constant quest for economical equilibrium

- Fixed fare for decades + more & more IC Card and social fare (with fare discounts)
- Price and salary inflation
 - ➡ The financial balance relies completely on subsidies (w/o clear policy)
& Subsidies are increasing sharply

不断地寻找经济效益的平衡

- 几十年来的固定票价水平+越来越多的IC卡使用和社会福利票价(票价优惠)
- 物价和工资的通货膨胀
 - ➡ 财务的平衡完全依赖于政府的财政补贴(没有明确的政策)
& 补贴数额急剧地增加



(Bus) Operators situation in China

2. A technologically “poor” business

- On western standards, an “interurban” organization
- No/Few IT tools for scheduling, dispatching, maintenance...

➡ Immediate improvement focus more on management and procedures

3. Safety issues

Congestion, driving conditions, old buses... ➡ Increasing number of accidents

一个技术含量“匮乏”的行业

- 按照西方标准, 中国的公交运输组织属于“城际”的范畴
- 没有或只有很少的用于排班, 调度和维修等的IT工具

➡ 亟待解决的问题多集中于管理和生产流程

安全隐患

- 拥堵, 驾驶情况, 旧公交车 ➡ 事故数量不断增加



PT Challenges for the coming years – *at the operator level*

1. Toward a client-oriented service

- More information for passengers : schedule, maps, on-line information...
- Training and Management oriented towards passengers

以乘客为导向的服务

- 向乘客提供更多信息：运营时刻表，公交线网地图，在线信息等
- 培训和管理都转为面向乘客



PT Challenges for the coming years – *at the operator level*

2. Towards a complete change of organization ???

- Efficient IT tools implementation lead to important changes of organization in every department (operation, maintenance, HR, purchase, top management...)
- Lots of change resistance in a very stable & old-fashioned business
- Daily operation & financial issues usually outdo long-term organization improvement

运营组织的彻底改变 ? ? ?

- 高效的IT工具的投入使用将导致各个部门组织结构的变化 (运营, 维修, 人事, 采购, 上级管理等)
- 在公交这样一个稳定&具有一定历史的行业里变革会遇到很多的阻力
- 运营商通常将绝大多数精力投入到处理日常运营管理 & 财务问题中, 而无暇顾及长期的运营组织的改善



3. New technologies : For what ?

- Any new technology must be for a specific functionality and prove its interest:
 - Higher level of service for passengers : punctuality, information, speed, comfort
 - Better knowledge of passengers' habits and wishes

新技术：为何而生？

- 任何新技术都必须具有特定功能并能证明其存在的价值：
 - 更高的乘客服务水平：准点性，信息提供，运营速度，舒适度
 - 更好地理解乘客的习惯和意愿



3. New technologies : For what ?

- Currently most (bus) operators usually don't see the interest and don't have the finance for new IT tools
 - ➔ **Motivated Municipalities and operators must work together to implement new technologies dedicated to better service quality**

新技术：为何而生？

- 目前国内绝大多数（公交）运营商通常意识不到新技术的重要性并没有多余的资金开发新的IT工具
 - ➔ 各地政府和运营商应当共同努力引入并推广那些有利于提高运输服务质量的新技术



PT Challenges for the coming years – *at the government level*

1. Improve the PT governance

- A clearer organization & stronger incentives for operators to focus on... operation !!!
- A stabilized regulation context : clearer view on subsidy and finance equilibrium

➡ Example of **TC Model** in Foshan, Guangdong

改善公共交通的管理模式

- 一个明确的组织机构和更完善的激励机制可以促使运营商专注于运营 !!!
- 一个稳定的管理背景: 对补贴和财务平衡均有明确的认识

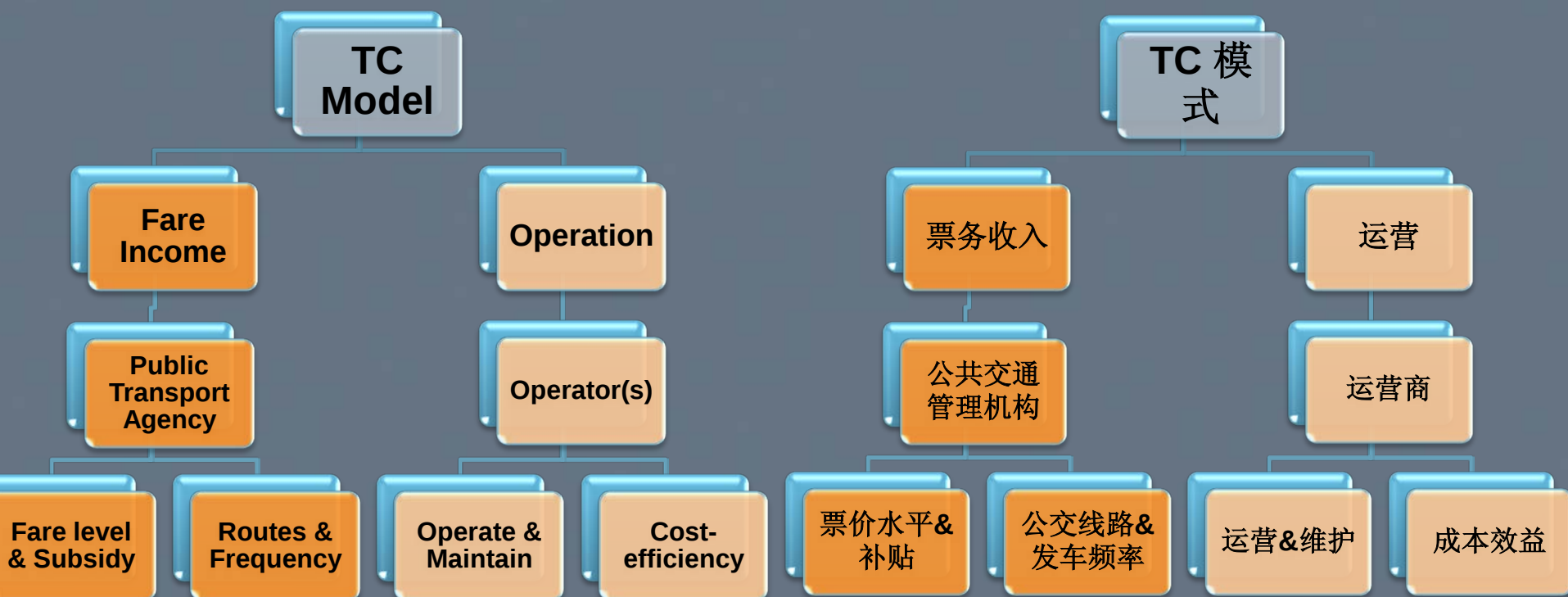
➡ 广东省佛山市的TC（交通共同体）模式举例



PT Challenges for the coming years – at the government level

1. Improve the PT governance : TC Model

改善公共交通的管理模式：广东省佛山市的TC



PT Challenges for the coming years – *at the government level*

2. Promote PT Image

- PT Image needs a communication and education lobby against private car worship
- Promote High quality transport service
 - ↳ **Intermodality** = next challenge for transport decision makers

改善公共交通形象

- 通过宣传和教育提高公共交通形象并控制对私家车的狂热追求
- 促进高质量的公共交通运输服务
 - ↳ **多式联运（综合运输）** = 交通决策者将面临的下一个挑战

