

公交不姓“公”，长沙票价居高难下

私营改制埋后患，“公有”整合错时机，公交补贴难解渴

10月10日，成都市推出限行区内44条公交线路全免费。几乎同时，一条“长沙公交票价全国第一”的微博正在网上热传，有网友指出，长沙公交票价大部分调整为两元，一元公交已越来越少，704、114、918、903、312五条线路全程高达3元。有人甚至预言：长沙公交将进入“3元时代”。

在全国很多城市下调公交票价时，长沙的公交票价缘何居高不下？连日来，记者走访调查，探究长沙公交票价渐涨之“谜”。

■记者 戴鹏



长沙公交高等级车票价2元，普通车1元。票价为1元的普通车已越来越少。 实习生 王君安 摄

他山之石

株洲：
全城1元公交靠成本归制

在长沙公交票价居高不降的同时，正在与长沙整合“长株潭公交一体化”的株洲在2011年就全城实现了1元公交。对此该市交通局领导透露，株洲最成功的经验就在于公交仍掌握在政府手上，在公交改革时，实行“成本归制”制度，即政府财政对公交运营成本进行核算后新成立一个隶属政府的公交管理机构，管理机构对公交运营服务标准都有明确规定并作为考核司机的依据，同时对运营开支进行统管。“实际上，就是公交公司只管开车不管收钱，政府确保运营开支，并每年给予公交公司一个适度标准的利润额度，这样公交服务就彻底上来了。”

【案例】日赚20元，用12元坐公交

在湖南商学院北津学院上大一的汤玲，月初在长沙月湖公园找了一份家教。每天汤玲要从学校赶到月湖公园上一个小时的课，一个课时20元钱。“可是每一天我往返学校和教学点的公交车费就要12元。”汤玲对记者说。

记者了解到，汤玲每天从学校门口先搭乘918路公交车后换乘907A线路在银盆岭大桥西下车后最后乘坐132路公交车到达月湖公园。

“918上车两元，907A路车虽然高等级车是2元的票价，但是普通车跨段也要收2元，坐132路也从没碰到过1元的普通公交。”汤玲告诉记者。

记者调查发现，长沙公交高等级车票价2元，312路公交车从火车站到汽车西站的票价是3元。且大部分线路高等级车与普通车不符合1：1的配比要求，以7路为例，2011年8月份统计的50台运营车辆中高等级车40台，市民想搭乘票价为1元的普通车很难。

汤玲无奈地对记者说：“对于我们学生来说，票价确实贵了点，我每天辛辛苦苦跑到月湖公园打工，结果算下来全‘贡献’给长沙公交了。”也有不少市民向记者反映，一家人每天乘坐公交车上班出行，月支出达六七百元，对于每个月收入只有几千块钱的家庭来说是一笔不少的开支。

【调查】高票价源自“甩包袱”？

抱怨长沙公交车票价高的不仅仅只是汤玲。早在2011年8月有关部门对长沙公交车的票价做问卷调查时，就有43%的受访者认为长沙市公交车票价过高。

有知情者透露：“长沙公交高票价是2005年公交私营改制后必然会出现的一种结果，此前政府每年需投入大额资金确保国有公交公司运营，私有化就有利于甩掉这个财政‘包袱’，但接手‘包袱’的企业为追求利润，只好转嫁给乘客。这就是票价高的一个主要原因。”

调查发现，2005年，原长沙公交总公司进行资产改制，将民营资本和经营实体引入公交领域，成立了湖南巴士和龙骧巴士。同时又批准成立了4家民营公交公司。加上由企业车队改制而来的长沙三叶联营公司和长沙公交202车队“变身”的凯程巴士，一度形成了长沙8家公司抢“公交蛋糕”的格局。

记者了解到，长沙公交行业在改制后，因监管不力，使得很长一段时期内一些民营公交企业将公交车违法转包给个人承包运营。

【波折】长沙曾否决“公有”整合方案

面对市民对长沙公交民营化改革的忧虑和长沙公交车私营化改制后呈现出来的种种问题，2008年长沙市开始对公交改革进行了重新思考。有关人士呼吁，长沙公交应该回归到国有主导，重新姓“公”。

而记者在调查中发现，早在2008年原长沙市公用事业局就向市委市政府提出了长沙公交车体制进一步改革的实施方案，其核心问题就是希望长沙对私有化的公交格局进行整合，重新归为国有。有知情人向记者介绍，2008年

提出的这次公交体制改革是长沙公交行业进一步深化改制的最佳时期。

“因那时长沙许多私营公交企业都还没大批更换公交车，政府如下决心收回公交线路的经营权并不需花太大成本。而现在公交提质改造已完成，政府想要收回经营权就难了。”

知情人还告诉记者，长沙公交整合方案在2008年提出之后不久便被否决了。“至于是什么原因否决的，我也说不清楚，但是错过这么好的整合时期，实在太可惜了。”知情人说。

【困境】1.5亿公交补贴成杯水车薪

湖南巴士总经理徐长青告诉记者，2012年3月，湖南巴士公司全部资产归为国有。这也拉开了长沙市公交行业新一轮改革、整合的序幕。但记者调查发现，长沙公交在政府主导下进一步改制却困难重重。知情人告诉记者，以价值五六千万元的天然气公交车为例。长沙市财政固定的补贴仅仅只是8万元，还得分8年给，而普通公交连这几万元补贴都没有。

“这个补贴太少了，政府补贴不够，公交企业只能将上涨的成本转移到乘客身上。”记者还了解到长沙市每年用于公交补贴的是1.5亿元。而长沙市财政局一工作人员对记者说：“准确地说这1.5个亿是公共交通补助，这里还包含了的士等公共交通工具。”如果按西方国家的做法，财政对公交的补贴应达到1%—5%，长沙投入的1.5亿远远未达这个标准。

常宁：
全城免费公交名噪一时

2008年7月，湘南县级小市常宁开通免费公交车，运行第一年就为市民节约出行开支3000多万元。常宁免费公交模式也让这个县级小市名噪一时，近年来全国有40多个县市区前往常宁考察，通过学习借鉴常宁的经验，已有13个县市区开通了免费公交。



麓山后街
T: 83297888

舌尖湖南 名特湖南

投资“舌尖街”，长沙新晋“麓山后街”
小吃不腻小，湖南味十足。湖南大商圈，消费十到二十！
商圈山下，大学城里，最佳中心——

舌尖湖南，长沙首家旅游文化美食商业街，耀世长沙！
281户，16-200㎡旺铺即将开盘，VIP 2万抵4万火爆招募中。

绝对优势，投资首选 Investment priority choice

- 优越：以湖南文化为核心，以省会长沙为龙头，辐射“湘、鄂、豫、皖、赣、闽、粤、桂、琼”九省，湖南旅游文化美食产业核心区。
- 位置：坐拥天下美景，背靠岳麓山，俯瞰湘江，坐拥湖南名街，坐拥湖南名街，坐拥湖南名街，坐拥湖南名街。
- 业态：大型商业综合体，湖南名街，湖南名街，湖南名街，湖南名街，湖南名街，湖南名街，湖南名街，湖南名街。
- 品牌：湖南旅游文化美食商业街，湖南文化美食街，湖南文化美食街，湖南文化美食街，湖南文化美食街。
- 运营：品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营。

统筹运营，火爆招商 Operate and recruit

- 招商对象：品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营。
- 招商项目：品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营，品牌运营。

湖南巴士投资麓山后街与金民巷交汇处(湖南商业广场旁) 湖南巴士投资麓山后街与金民巷交汇处(湖南商业广场旁) 湖南巴士投资麓山后街与金民巷交汇处(湖南商业广场旁) 湖南巴士投资麓山后街与金民巷交汇处(湖南商业广场旁)

开发商：湖南麓山后街地产开发有限公司 全权营销/推广：合正行/美好生活 商业运营顾问：戴海徐行