

数据对比

免费之前

公交车与摩的一样野:招手停,随时下;喊客、拉客、抢客严重。

小城成堵城,公交事故频发,老年人别想上车,投诉不断。

免费之后

2012年,常宁市公交车事故平均每月不足3起,多为轻微刮擦事故,全年无伤亡事故。

有市民说,此前一家六口公交费用上千,现在全都省下了。



常宁免费公交每天要承担十余万人的市民出行。 记者 戴鹏 摄

一座“穷城”，五年免费公交

常宁公交调查:三次阵痛改革,政府强势治乱,公司最终妥协,市民成大赢家

免费之旅

记者手记

快感,无关阵痛!

公交免费、交通不堵、事故减少……于数十万常宁人而言,这是“免费公交”的快感。

强势收回、洗牌整顿、铁腕整治……对张宏及原来的公交司机而言,这是“免费公交”的阵痛。

一个小县破天荒的“免费公交”,不得不让我们反思,为什么我们所生活的城市还在为公交票价的涨跌争论不休。

“利益集团无法打破!”株洲市交通局长邓尚文,株洲市免费公交的倡导者和践行者,曾在一次访谈中和记者直言不讳。记者调查也发现,如果以营利为目的的公交利益集团的平衡无法打破,那么普通市民应有的权益必然无法实现;如果公交既得利益者没有阵痛,那么广大平民百姓的快感同样无法实现。亲爱的读者朋友们,你们所生活的城市,是什么样的,我相信你比我有更加切身的体会!

所以,我们必须称颂常宁免费公交,尽管它仍然存在着诸多的问题,但毋庸置疑的是,它让越来越多的人体会到了快感,而非痛楚!

对于城市与市民,那些博弈和牺牲,或波澜不惊,或阵痛长存,但是乘客收获快感,这个城市便是赢家。

对于城市管理者,若方略从民心出发,必将收获更多民心。

2008年起,常宁公交开始免费,成为全国首个实行公交免费的县城,如今时近五年。此举每年为市民节省出行开支3300万。

政府魄力何在?他们是怎样做到的?发轫何处?钱从何处来?

本月,三湘华声记者赴常宁调查,寻访免费公交的幕后故事。■记者 戴鹏

第一次改革 公私联营

免费前,常宁城仅3条城市公交线,经营权被常宁市公共交通运输总公司掌控。公司只管调度,司机占山为王。

常宁市公共交通运输公司负责人张宏,数次公交变革的亲历人。

1998年10月,政府招商,张宏挂靠总公司旗下,花费120多万元买下16台新车,免费承揽了三条线路,每年向公共交通运输总公司缴纳5万承包费,常宁市财政不提供补贴。

张宏回忆,当年政府意识到公交必须规范,但缺乏足够财力,这开启了民资进入公交的序幕。

第二次改革 私人经营

2003年,常宁市公共交通运输总公司破产,张宏自组公司。此时,常宁市公交车已发展42台车、3条城市线路和6条城乡线路。

“长期放养,基本不管。”张宏回忆。此后,他将公交车发包司机:司机每年向公司缴纳车辆总价的30%费用,3年后车归司机所有。

第三次改革 强势改公

“发包模式下,前三年司机都亏了,投入挺大。”

张宏说,尽管自己没有向政府缴纳承包费用,但常宁没提供任何补贴,等四大扶持政策。

这为公司解体留下隐患,司机经常抢客、拒载、时高、事故频发……民怨积沸,当地政府“忍无可忍”。

2007年,张宏丰收:公司收回成本,司机开始赚钱。公司纯利近40万元。

但次年,常宁发文收回线路经营权,但这离他的承包期还剩两年。

面对市委市政府强势回收,张宏说,“官方说乱象必须治理,免费已板上钉钉。”

最终,他选择妥协,仅保留6条城乡线路。

拉锯博弈

多方妥协,市民受益

当初合营,之后私营,最后国有免费。市民乘坐免费公交的背后,隐藏多方博弈。

常宁收回3条城市公交线后,最大矛盾随后出现:如何安置3条线上的42台公交车和承包的老司机?

记者调查中获悉,此后常宁市政府决定收购安置42台私营公交。此过程在政府员工和公交司机眼中,都是一场异常艰难的博弈。

常宁市城市公共交通运输管理处负责人刘建国全程参与。他说,为安置好42台公交车,“牺牲不小,评估价格均高于正常价格”:由政府收购,每台车额外补3万元,优先录用老司机。

但这并不能让司机满意。原本个体运营公交车改革后担任免费公交司机的刘中平抱怨:“自己开车年赚六七万,现在拿死工资,每年3万到顶。”

司机们开始抱团维权,刘中平等人选择妥协。2008年7月1日,常宁免费公交正式运行,随即引发全国关注。

刘中平还向三湘华声记者表示,如此公交改革,如果在长沙这样线路复杂、公司众多的大城市中实验,实行更难。

免费治乱

堵城变顺,事故锐减

常宁的“痛下杀手”,在刘建国看来,根源在于“太乱”!

他介绍,实行免费公交前,公交车跟的士、摩的没区别,招手停,随时下。喊客、拉客、抢客严重,市民和管理者都深恶痛绝。

这个只有十余万人的小城经常堵车,公交车事故频发。公交车甩客、拒载屡见不鲜,老年人压根坐不上车,投诉不断。

一切在免费之后改变。2008年7月1日,常宁统计的市区摩的、三轮等非营运车辆为1600多辆,2012年9月已自行减至不足400辆。

当地官方数据显示,2012年常宁城市公交车事故平均每月不足3起,多为轻微刮擦事故,全年无伤亡事故。

这直接影响百姓。常宁退休教师王贤军一谈起免费公交就竖起大拇指,王老师全家六口,免费公交前一月的公交费用上千,现在这笔钱都几乎足够全家每月的生活开销。

更让常宁市民称道的是公交车免费了,服务质量更是提高了。

常宁统计发现,免费公交后,每年可为市民出行省下3300多万元的交通费。在刘建国看来,常宁治理城市交通取得的成绩只有在公交车完全由政府主导的条件下才能实现。

未来瓶颈

财政填窟,绞尽脑汁

政府主导的免费公交到底能走多远?

刘建国向记者介绍,常宁总共有三条城市线路,现在每天上路运营的公交车有46辆。每年所有免费公交包括司机工资、维修、油费和保险费用在内的生产成本需近千万元。每年除了中央财政补贴200多万元外,地方财政需补700万元,此外车身广告可收入80余万元。

在他看来,维持不成问题,但现在遏制常宁免费公交发展的核心问题就是资金,为此常宁想尽办法。为建标准站台,常宁已将站台10年广告经营权承包给广告公司。

目前,常宁已启动免费公交综合停车场项目,该项目可以集中为免费公交车提供停车、汽车维修、加油和汽车保养等服务。“综合停车场建成后,常宁的免费公交可以成本价运行,并且综合停车场也可以对外营业,能减轻财政负担。”刘建国说。

但问题仍然非常突出:停车场的建设、公交车更新换代、开辟新的公交线路……这些令敢于“先吃螃蟹”的小县觉得很缺钱。