

阅
读
提
示

农村客运和物流发展滞后,影响着农村经济的发展,制约着农民致富奔小康的步伐和城乡统筹发展。2013年,湖北省实现了村村通公路;2014年年底,湖北省委、省政府又启动“村村通客车”工程,提出要在全省所有的行政村实现村村通客车。“村村通客车”工程建设有何新进展,山区的农民朋友出行更便捷了吗?近日,《经济日报》记者走访了湖北襄州、老河口、当阳、枝江等地——

魏
劲
松

湖北省

村村通客车

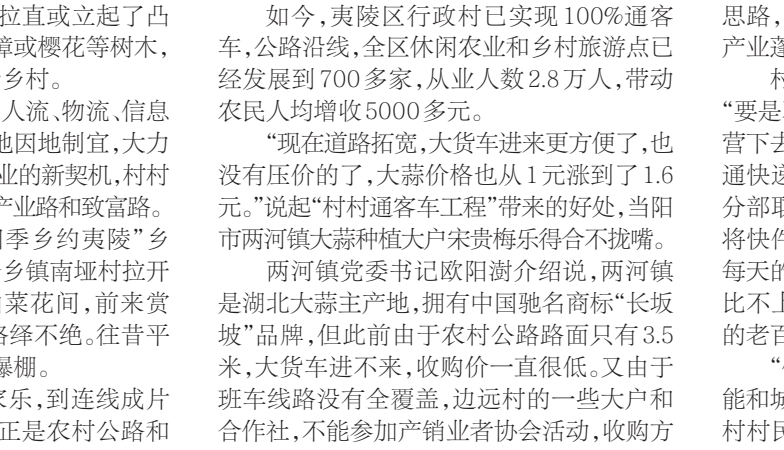
魏劲松

工程调查



右图 湖北老河口市乡村公交行驶在风景如画的村村通公路上。 刘兵摄

下图 湖北老河口市黄楝树村农民童改明(左)和艾家沟村的王明红(右)并不相识,乡村公交让两人很快热聊起来。 赵兴沛摄



村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

村村通客车

四月的荆楚,到处都是盎然生机。从江汉平原到鄂西山区,正打着村村通客车的攻坚之战,即便是在最偏远的村庄,一条条通村公路正在改颜换貌:狭窄的路面正在拓宽,每隔几百米都会有新修的错车台,急弯或被拉直或立起了凸面镜,而沿路种植的香樟或樱花等树木,既保护了路权又美化着乡村。村村通客车带来的人流、物流、信息流和资金流,正成为各地因地制宜,大力发展乡村旅游和特色产业的新契机,村村通客车,通的是美丽路、产业路和致富路。3月下旬,“缤纷四季乡约夷陵”乡村游在宜昌市夷陵区分乡镇南垭村拉开序幕。一畦畦盛开的油菜花间,前来赏花、踏青、写生的游客络绎不绝。往昔平静的村庄,一夕间人气爆棚。从零零星星的农家乐、到连线成片的乡村游线路,依托的正是农村公路和

“车是通了,但能不能长久,我们还是有些担心。”虽然客车通到了村头,村民们都是喜笑颜开,但不少村民内心也在敲鼓。“村子里的青壮年大多外出打工,剩下的多是老人和儿童,客车坐一趟2块钱,一天也拉不了几个人,跑一趟还不够油钱。”不仅村民担心,运输企业也心里犯嘀咕。在老河口市,承担该市通村客运运营的顺通运业公司总经理田维国给记者算了一笔账:一辆车司机的工资、乘客安全险和油钱一月的成本为9000元左右,而每车平均月收入为3000元左右,一辆车一个月就亏损近6000元。“即便算上国家的燃油补贴,公司也采取了长短线搭配的方法安排运力,测算下来运营仍是亏损。”

怎么办?公用事业的亏损,不能转嫁到企业头上。在推进村村通客车的过程中,湖北省各地市政府最先考虑的就是这个问题,也展开了各种途径探索,确保客车开得通,还要留得住。湖北省交通厅厅长尤习贵介绍,去年10月,省委、省政府提出今年底全省实现村村通客车目标后,省政府下发了《关于推进农村客运发展的若干意见》,各地党委政府也将村村通客车工作列入今年的“1号工程”来抓,全面安排部署,迅速行动,全省上下形成了以各级政府为责任主体,交通

部门主动作为,各部门协调联动,社会群众广泛参与的良好氛围。省交通运输厅选择了不同地理条件、不同经济状况、不同交通基础的7个县市进行试点,形成了一套可复制的村村通客车经验。

“村村通客车成败的关键是资金和建立运管长效机制。”尤习贵说,全省采取政府主导、群众参与、社会共建、积极整合有关涉农项目资金的方式,广泛吸纳民营资本和社会投入的办法,共同推进村村通客车工程。今年,共筹措引导资金27.5亿元用于村村通客车工程。省级财政筹措3亿元,省直有关部门从正在实施的涉农项目资金中整合筹措24.5亿元,其中省交通运输厅筹措10亿元,省农业、国土、水利、住建、环保、林业、人社等省直部门共计筹措14.5亿元。省直每个工作组筹资10万元以上。

尤习贵进一步分析,湖北村村通客车工作一直随着村村通公路工程同步推进,2013年实现村村通公路,全省大多数行政村也实现了村村通客车,此次只是少部分

利用信息不对等而压价。“最高价和最低价在一个镇内差价达到了三分之一。”

村村通客车工程启动后,通村公路被迅速扩宽到5米,大户们和合作社也利用客运班车的便捷经常聚会,大家统一发展思路,统一生产标准,统一价格,全镇大蒜产业蓬勃发展,突破了亿元大关。

村村通客车,同样让快递进村不愁。“要是不利用班车运输,我这个网点很难经营下去。”宜昌市夷陵区乐天溪镇邓村坪中通快递负责人王琴介绍说,她每天在坝区分部取件,然后利用江平至晓溪塔的客车将快件运送至邓村坪,再利用返程客车将每天的收件发出去,一天一趟的频率,虽然比不上城里的快递时效强,但对于大山里的老百姓来说,已实属不易。

“他们在这里设了个快递网点,我们就能和城里人一样在网上买东西了!”邓村坪村村民吴秀枝告诉记者,网上实惠的价格

边远山区和库区扩宽道路,开通客运班车,是完全能够实现的。目前,各地已陆续出台方案落实资金保障,确保农村客运“开得通、留得住、有效益、管长远”。宜昌市委副书记王兴於告诉记者,为破解资金难题,宜昌确立了“政府主导、部门发力,社会共建、农民参与”的筹资思路,通过“向上争取一点、财政安排一点、项目捆绑一点、工作组帮扶一点、社会捐赠一点、农民自筹一点、吸引投资一点”等“十个一点”,共筹措落实资金4.8亿元投入到此项工作。

企业都是市场主体,亏本的事情不可能长期坚持下去。记者调查发现,通过财政补贴、政府购买服务的方式,弥补企业亏损,这已经是湖北省各级政府的共识。在襄州区、老河口市、远安、当阳等地,政府负责人都表示,补贴方案都已经提上议事日程。老河口市交通局局长王山宏介绍,老河口引入PPP模式,政府和企业签订合同,政府建立农村客运发展专项资金,对企

业油料费、人员工资、折旧、各种保险、维修等正常亏损进行补贴,在每年年初、年中分别给企业预拨40万元,以维护企业正常运转;年底按照政府制订的农村客运运营服务考核标准对企业进行考核,确定回报率,最终达到政府和民间资本共同购买社会公共服务。“我们的原则是政府补贴先让企业吃上定心丸,而企业通过提高服务,吸引客源净利润。”王山宏强调说。

“同时,要培育好市场,让客车成为老百姓出行的首选。”在襄阳、宜昌多个县市,当地政府、交通部门负责人表示,希望能够通过做大市场来减少企业的运营亏损。记者在枝江、远安等地也看到,通过出让候车站点广告牌经营权,多地回收了候车站点建设资金。

此外,老河口、远安等地,都在引导客运企业优化资源配置,采取长线配合短线、热线配合冷线的搭配方式,提升运营企业的积极性。而客运企业也因地制宜,对不适合开行定期班线的村落,采取预约、电话叫车等方式,减少企业的运营成本。

为她节省了不少开支。“过去,卖家会直接告诉我,你们那里无法送货,除非把东西快递到夷陵区,你自己取货。”吴大姐摊开双手说:“自己去取,加上路费比我在镇里买还贵哩!”

吴大姐觉得自取得不偿失,把快件送百公里外的邓村,快递公司也不情愿。“偏远乡镇快件量少,决定了开辟快递专线不现实。”王琴说,“运输成本是派件收入的几倍,甚至十几倍;收件数量有限,谁赔得起?哪个愿意做赔本买卖?”

现如今,市邮政管理局以利用运输班线资源为突破口,不仅让企业下乡进村的首要难题得到了解决,而且也带动了当地土特产“走出去”。邓村是湖北闻名遐迩的茶乡,“邓村绿茶”已然成为了当地重要品牌,很多茶农在看到快递进驻之后,开起了网店,销售方式的多元化让农民的收入也在逐渐增多。

开
得
通
还
要
留
得
住

业油料费、人员工资、折旧、各种保险、维修等正常亏损进行补贴,在每年年初、年中分别给企业预拨40万元,以维护企业正常运转;年底按照政府制订的农村客运运营服务考核标准对企业进行考核,确定回报率,最终达到政府和民间资本共同购买社会公共服务。“我们的原则是政府补贴先让企业吃上定心丸,而企业通过提高服务,吸引客源净利润。”王山宏强调说。

“同时,要培育好市场,让客车成为老百姓出行的首选。”在襄阳、宜昌多个县市,当地政府、交通部门负责人表示,希望能够通过做大市场来减少企业的运营亏损。记者在枝江、远安等地也看到,通过出让候车站点广告牌经营权,多地回收了候车站点建设资金。

此外,老河口、远安等地,都在引导客运企业优化资源配置,采取长线配合短线、热线配合冷线的搭配方式,提升运营企业的积极性。而客运企业也因地制宜,对不适合开行定期班线的村落,采取预约、电话叫车等方式,减少企业的运营成本。

观点

健全配套机制方能持久

——访湖北省交通运输厅厅长尤习贵

本报记者 魏劲松 通讯员 石斌

村村通客车并非一项简单的惠民工程,它既是农村人流、物流便捷化的需求,更是带动农村社会经济发展的重要抓手。

湖北省交通运输厅厅长尤习贵认为,实现通车,首先要实事求是、因地制宜。对于客流量稳定、客流规律明显的农村客运线路,实行班车经营;对于客流量大、出行需求旺盛、道路条件设施完备、运行距离适中的农村客运班线,倡导公交化经营;对于区域经济发展、群众出行密度高的农村地区,推行镇内、镇村公交;对于地广人稀、客流量小,但存在区域性和个性化出行需求的农村地区,鼓励区域经营;对于旅游景点、矿区等客源较单一的地区,则实行专线经营。

完善基础设施仍是湖北当前工作的重中之重。尤习贵说,道路扩宽、加固、裁弯降坡、修建错车台等工作还要持续推进;继续实施安保工程,在危险路段和事故多发地段,要设置警示桩和防护带;加快乡镇五级站、行政村候车亭、招呼站的建设和提档升级。

开通容易留住难。尤习贵表示,在市场条件下,要实现“开得通、留得住、有效益、管长远”的目标,重在建立健全村村通客车的配套机制。

一方面,要建立健全通村客运市场化经营机制。坚持宏观调控和市场调节的原则,在稳定原有城镇客班线基础上,推动城镇客班线与通村客班线无缝对接,采取长线配合短线、热线配合冷线的搭配方式,提升运营企业的积极性。

另一方面,要建立健全通村客运长效运行机制。建立农村客运车辆保险补贴制度、通村客运车辆检测费补贴制度、乡镇偏远冷线营运补贴制度、乡镇农村客运公司经营补贴制度,用制度准绳为通村客车健康发展提供保障。同时,探索按实际出班勤、规范运营、安全运营等情况进行严格考核,精准落实油料补贴、保险补贴、运营补贴等政策。

调查手记

借力市场 因地制宜

魏劲松

近年来,农村常住人口越来越少,一些偏远乡村成了“空壳村”、“老人村”。村民外出、返乡次数减少,客流萎缩,这让很多农村客运线路游走在盈亏边缘。村村通客车在便利群众出行的同时,往往面临着是否留得住的问题。

“广大农村点多、面广、客源分散的特点,决定了发展农村客运不能搞‘一刀切’,只能摸着石头过河,在经营模式上也不能拘泥于客运班车、公交车等形式。”这是记者在采访中听到的共识。对于客车需求量不是很大的地区,记者注意到,不少地方都是从两方面来解决:首先发车班次上不追求公交化频次;其次,政府发布固定的班次信息,用市场手段将客源慢慢固定下来,采取班车、包车、约租车、赶集车等多种因地制宜的不同客运方式。

运营业主最大的担忧是对政府支持政策明确性不够的担忧,以及对包括治理“黑车”在内的经营环境保障等方面的担忧。对此,相关部门应建立统一的市场,不要把市场分割得太细,要铲除地方保护主义;其次,要保持政策的透明度和可持续性;再次,要严把准入关,真正让有资质的企业进入市场。

调查视点



上图 村民在湖北襄阳市襄州区加岗村候车点候车。通了客运班车后,村民出行更便捷。 高斌摄

下图 湖北老河口市仙油路赵湾村路段,工人正在道路两侧安装防撞钢护栏。 赵兴沛摄