



开行市域公交 村村都通客车 宁波全面实现城乡客运一体化

在海曙工作的余小姐是奉化人，每逢周末她都会回奉化。以往，她要坐从原中巴南站开往奉化汽车东站的中巴。从去年开始，她回奉化可以选择乘坐181路公交车了。这条线路从铁路宁波站南广场到奉化公交西站，采用区域大站快线的模式，不但车况好，坐着舒适，而且经济实惠，全程只要4元，还可以刷市民卡。如果有急事，余小姐还可以在汽车南站乘坐到奉化的直达快客，也十分方便。

在汽车南站发车区，记者看到10多辆开往宁海、象山、奉化、慈溪、余姚等地的直达快客整齐列队，而以前往上述方向的基本是又老又破的中巴车。这一切得益于我市这几年大力推动的城乡客运一体化建设。

全市实现村村通客车 农村客运班线公交化运行率超八成

据市运管局相关负责人介绍，目前，宁波形成了覆盖全面、功能明确、层次分明、衔接顺畅、竞争有序、安全高效的城乡客运一体化发展体系，城乡客运集约化管理、规模化经营、组织化程度明显提高。在这个过程中，宁波市市本级和余姚、慈溪、象山、奉化、宁海先后实施了市域客运班线、毗邻县（市、区）客运班线和县域内农村客运班车城乡客运一体化改造，共改造城乡客运班车2690余辆，经营主体减少37家。

宁波还建成了公交和直达班线相互补充的县（市）到市区的市域客运网络，有效衔接城市公交、农村客运及其他客运方式。原来中心城区至奉化、余姚、慈溪、象山、宁海的传统中巴车运营模式被直达



从铁路宁波站南广场到奉化公交西站的181路公交车。 记者 徐文杰 摄

公交、换乘公交、直达班线所取代。

同时，我市还基本建成了能力充分、方便快捷、安全舒适、节能环保的城乡公交网络，县（市）城区、卫星城

行政村。目前，全市实现村村通客车，行政村班车通车率达到100%，公交运营车辆8635标台，运营线路1058条，农村客运班线公交化运行率超八成。基本建成了布局协调、有机衔接、无

缝换乘的城乡客运站场网络，新建南站、余姚综合客运枢纽和城乡客运换乘节点，中心镇100%建成客运站或公交回车场，行政村及公路沿线自然村100%建成候车亭或招呼站。

创新PPP模式鼓励民资参与 实现“政民企”三方共赢

那么，宁波城乡客运一体化具体做法怎样？取得了哪些经验？

市运管局相关负责人说，这和宁波加强城乡客运统筹规划，推进城乡客运市场结构调整，提升农村客运普遍服务能力以及加大城乡公交扶持力度密不可分。首先，宁波各级政府部门分别制订出台了城乡客运统筹发展规划，将城乡客运发展纳入区域经济发展规划、城乡总体规划、土地利用总体规划，与交通运输发展规划互相衔接、配套完善。同时，相关部门还优化城乡客运场站布局和衔接，利用城市公交和农村客运的各种站点设施，

逐步形成市区综合客运枢纽、市域客运换乘节点、县域客运换乘中心有机衔接的多级站场网络，基本城市、城乡客运的无缝换乘。

在统筹客运经营结构调整过程中，坚持政府主导、市场运作，采取到期终止、依法收回、给予适当经济补偿等方法，整合城乡客运经营主体，引导集约化、规模化、规范化经营。鼓励国有公交企业参与客运班线公交化改造，优先录用原从业人员，实现企业产权与经营权统一。余姚、象山新组建国有城乡公共交通公司统一负责辖区内农村客运班线收购改造和城乡

公交的运营；慈溪、奉化通过原有国有公交公司负责辖区内农村客运班线收购改造和城区、城乡公交的运营；宁波至余姚、宁波至慈溪市域中巴车则分别由起讫地国有公交公司负责收购改造，市县公交无缝对接换乘。

此外，还采取了联合经营的思路，引导原有经营主体联合组建新的城乡客运线路公司，优化资源配置，规范承包经营，禁止挂靠经营，实现同一条客运线路业务整合、服务统一、组织集约、竞争有序。宁波至象山市域客运班线原有经营主体7家，通过改造，原7家经营主体整

合组建宁波甬象客运有限公司，负责原有线路车辆收购及线路经营。鼓励欠发达地区的农村客运线路经营主体以资本为纽带，采取收购、并购、入股等市场化手段，实现股份制经营、公司化管理、营收共享、风险共担。宁海县创新导入PPP模式，以政府购买服务方式鼓励民间资本通过股权融资形式改造重组城乡客运企业，原14家“一车一户+单线联营”的农村客运经营企业改造成8家区域性股份制客运企业，避免全盘公有化的财政压力和完全私营化的质次价高问题，实现了政府、市民和企业三方共赢。

打破传统公交地域界限 建设农村客运“零换乘”网络

我市还建立了与中心城区联系便捷、可靠的公交系统，逐步实现中心城区与县（市）公交线网布局的有效融合。比如，文章开头提到的181路公交车，就打破了传统公交地域界限，为构筑市域大公交网络发展提供了成功样本。同时，我市还积极发展“全城公交”“镇域公交”“毗邻公交”等城乡公交一体化新模式，促进城乡客运网络有效衔接和区域融合。经济发展水平和城镇化程度较高的地区对所有农村客运班线实行公交化改造，县（市）城区公交网络覆盖中心镇和中心村。象山石浦、奉化溪口等卫星城镇建成镇域公交，发挥新型城镇化和新农村建设示范效应。余姚与慈溪、鄞州与奉化、余姚与奉化等相邻区市加强合作，协调开辟了毗邻公交，覆盖沿途乡镇。

在提升农村客运能力方面，我市着力加强农村客运基础设施，加快农村联网公路建设，实施县乡公路等级改造。坚持“路站运”一体化，农村港湾式停靠站、招呼站要同步规划、同步设计、同步建设、同步验收。至2015年，港湾式停靠站达到6639个，配套建设一批公交首末站和回车场。

在农村客运网络布局上，新辟、改线、延伸现有城乡农村客运班线，扩大服务范围，提高较大自然村的覆盖率，宁海县通过改造，全县363行政村实现公交通车率100%，自然村通车率达91.5%，1001个偏远冷僻自然村首通公交车。并推行“假日班车、定制公交、朝夕公交”等适应偏远地区农村客运的“灵活化”经营模式，建设农村客运“零换乘”网络。

政府加大公交补贴力度 群众出行享受更多实惠

此外，相关部门还进一步增加农村客运建设投入，确立农村客运的公益属性，同时，制订城乡公交财政补贴政策。建立规范的城乡客运成本费用评价和政策性亏损评估制度。特殊群体乘车优惠和完成政府指令性任务支出等政策亏损，不能完全通过价格补偿的由政府给予合理补贴。公交客运企业增开城乡公交线路和优化车辆结构，对新增或更新符合标准的公交车辆给予适当的资金补贴。

在完善城乡公交客运票价体系方面，相关部门综合政府财政补贴、社会承受能力、企业运营成本和交通供求状况，完善价格形成机制，确立合理的城乡公交票价体系，逐步实现城乡公交同标准同票价。实行公交化运营的客运班线，结合地方公共财政补贴情况，实施特定的票价优惠政策。并鼓励城乡公交科技信息服务。建立城乡客运综合信息系统，加快“运站”联网、“站

企”联网和车站互联，实现线路、班次、车票、实载率等信息共享。推广智能化调度和IC卡系统，推行城乡公交“一卡通”、“城乡通”。推广新能源、新技术车辆，大力发展低碳环保交通。

到2015年年底，全市城乡客运一体化综合分值为1024分，整体发展水平达到AAAAA级，同时全市所辖六区、三市、两县全部达到AAAAA级水平，宁波市城乡道路客运一体化发展水平已处于全省乃至全国领先地位。

市运管局相关负责人表示，城乡客运一体化发展，是城市进步和交通产业发展到一定阶段后的必然产物。随着宁波市社会、经济的快速发展，面对城市化水平的进一步提高，交通必然要向多层面、大容量、快速化的方向发展，不仅要满足基本的出行需求，还将更多地关注出行的质量，使未来的交通系统更加安全、快捷、高效、方便、舒适、经济，更好地满足人们的出行需求。