

# 消失的公交车：中国城市出行方式的变革

中国大城市的城市公交系统正被地铁和共享单车夹击，而中小城市的城市公交系统正被私有电动自行车冲击。



这段时间公共交通领域的一大新闻，是不少城市的公交系统开始“发不出工资”、“停运”起来了。不少观点认为这是中国地方财政出现问题的征兆，更有自媒体称中国部分城市的财政已经崩溃。

以我对中国城市公共交通经营的了解，现阶段地方财政固然危机重重，但某些地区公交系统的停运是否完全由于地方财政问题，可能还有值得商榷的部分。但这种“发不出工资”反映出的中国城市出行格局的变化，却是实实在在地在神州大地上发生的。这种变化对中国未来的

城市建设和规划，势必会产生深远的影响，因此值得我们留意。

为了解释这个问题，我们需要先知道政府和企业 in 公共交通议题上的角色。通常而言，一个城市的公交公司属于典型的公共事业，政府会对价格设置上限（例如大部分城市的公交车是“两元一票制”）后，以招标的形式决定公交公司的特许经营权。因此，公交公司无论是国企还是私企，都属于自负盈亏的范围。

那么，政府平常对公共交通的“补贴”来自于哪里呢？通常而言有两种机制。第一种机制是就企业的固定资产（如公交车）的购买进行补贴。例如，《深圳市公共交通财政定额补贴政策实施方案》（深财建〔2014〕221号）和《深圳市新能源公交车示范推广期运营补贴办法》就指出，每辆公交车每年可以获得20万到40万不等的补贴。这种补贴大大缓解了公交公司的固定资产购置压力——每年40万元相当于20万张公交车票（或者每天540张）。另外一种补贴是对公共交通的运营进行补贴。一般而言，这以电价补贴或者油价补贴的形式呈现。公交公司按年申报自己的出车次数、行车公里数、加油量或用电量，由政府给予对应的补贴。这两种补贴保证了公交公司在两元一票制的低票价下不会亏本，能够维持企业的正常经营。

但是这两种补贴都有一个问题。这两种补贴的本质都是政府按照市民使用公交服务的量购买服务——市民越需要公交服务，公交公司就越

需要购车、越需要耗能。反过来，如果市民对公交服务没有需求，那这两种补贴也无从谈起。因此，这两种锦上添花的补贴无法在市民对公共交通服务的需求下降时维持住公交公司的固定成本（例如员工工资），因此财务问题也就自然暴露了出来。

根据历年的《交通运输行业发展统计公报》，2019年全国城市客运量总人次为1279.16亿人次，是2013年1283.36亿人次的99.67%；而公交汽（电）车的客运量从2013年的771.17亿人次下降到了2019年的691.76亿人次，每年平均下跌2%。巡游出租车和客运轮渡也在下降，每年分别下降2%和6%。如果用2021年和2019年比较的话，公交车和轮渡的客流量两年年均下跌16%，巡游出租车下降12%。

与之相对的，是全国各个大中城市如雨后春笋一般的地铁工程。13年到19年的六年间，地铁客流量以每年14%的速度增长，从2013年的109亿人次上升到了19年的239亿人次；地铁也是唯一一种2021年和2019年相比客流量几乎没有变化的交通方式。

兰州是地铁取代公交的代表性城市之一。这个坐落于黄河峡谷中的城市东西长（约30公里）、南北短（约3到5公里）。在地铁开通之前，大部分的东西公共交通需要通过公交车完成，开设有不少的长途公交线路；但是地铁1号线开通之后，东西公共交通就转移到了拥有专用路权的地铁上。因此，兰州市的公交系统受地铁的冲击特别严重。



同时，过去十年间中国租赁经济的快速发展也加速了公交系统在中小城市的衰落。在过往的交通模式中，乘客往往需要采用“支-干-支”的模式：乘坐一段支线公交、一段干线公交、再一段支线公交。如今，地铁取代了干线、长途公交，而“共享单车”和“共享电瓶车”则取代了支线、短途公交。在兰州这样南北支线交通长度在 5 公里左右的例子中，这一趋势尤为明显：旅客离开地铁站以后，乘坐支线公交车到目的地的时间和骑共享单车到目的地的时间和价格都相若，甚至不如骑共享电动车的时间。

我们进一步探讨影响中国公交系统的第三个因素：非机动车。中国和其他国家的一个不同在于中国特色的电动自行车产业。我们在之前的文章中提到，电动汽车在中国的一个普及难题是续航里程、充电速度和基础设施的不可能三角；但对于结构简单的电动自行车而言，即使在家里用家用电充电（缺乏快充基础设施），也可以在续航里程和充

电速度之间取得平衡。因此，私人拥有的电动自行车迅速成为了中国中小城市日常生活中盛行的交通模式，而这又使得原本由公交车负责的城市之间的纯支线市场受到了冲击。这种冲击势必还会随着中国的不断城市化，“农民进城”而进一步加强——从农民到市民后，人们的活动半径逐渐从需要公交车的半径减少到了只需要电动自行车就可以解决的半径。

我们可以看到的是，在大城市的城市公交系统正在被地铁和共享单车夹击，而中小城市的城市公交系统正在被私有电动自行车冲击。因此，公交车在中国出行市场份额的逐渐下滑这一点并非不可理解。事实上，回望世界其他国家的既往历史，可以发现国内的情况并不孤独——在纽约和东京这样的特大城市，公共交通的主力也是地铁和通勤铁路系统；而在美国和日本的中小城市，公共交通也受到了私家车的持续冲击。