

52辆新校车沦为“公厕”谁该担责？



校车成公厕，收拾烂摊子 比争是非更重要

□龙敏飞

浙江温岭市城西街道有个芷胜庄村，村里齐刷刷停了52辆崭新的校车，而且一停就是近1年。原来，这是安徽驻台州商会投资约2000万元购置的，原本计划在温岭成立一家校车公司，以解决民工子弟学校学生接送难题。这本是件好事，但却因为市场需求不足，这个热情的计划被浇了“冰桶”。这批崭新的校车被“摆荒”在村里快一年了，甚至成了一些人解决内急的“公厕”。

(8月28日新华社)

因为校车安全事故频发——2010年4月6日，广东汕头校车事故致10死9伤；2010年12月27日，湖南衡阳“校车”坠河致14小学生死亡；2011年11月16日，甘肃正宁幼儿园校车事故，19名幼儿遇难等，所以《校车安全管理条例》于2012年4月发布。一时之间，校车成为公众关注的焦点。因校车关乎孩子的安全与生命，所谓“人命关天”，社会各界都对校车的配置有着极大的热情，其中不乏无私奉献者。

或许，正是在这样的背景下，安徽驻台州商会与温岭教育局就校车问题，有了某种心照不宣的默契。安徽驻台州商会一热情，便在没有合法程序的背景下，事先就买好了车；而教育部门则以没有市场需求为由，拒绝对这些校车进行审批。本来，这是一件好事，对民工子弟学校也好，对当地教育局也罢，都是百利而无一弊的；然而，好事却没有办好，反而沦为烂尾工程，让校车成为“公厕”，势头的转向令人唏嘘不已。

就眼下而言，此事仍无真相，其中的是非对错，依旧没有定论。在商会负责人看来，他们觉得自己很委屈，一开始得到了教育部门的支持与鼓励，所以先买了车，可教育部门却不批准申请，令人感到遗憾。而对当地教育部门而言，他们则认为错在商会，因为在商会买车前一两个月，他们就告知对方，市场需求不够，校车公司不可行。如此扑朔迷离的事情，谁也无法先行站队，到底孰是孰非，仍需等待真相方可评判。

但很显然，谁是谁非似乎并非问题的关键。如今最让人难以接受的是，本该成为呵护学生安全的崭新的校车，却被闲置了，甚至有沦为“公厕”的嫌疑。在如此现实语境下，收拾烂摊子显然比争是非更加重要。那该谁来收拾这个烂摊子呢？无论是温岭教育局还是商会，完全可以一起来收拾这个烂摊子，双方之间也可以心平气和一点，出现问题了不要总想着推卸责任，而应想着解决方案，这才是应有之义。

正如一些网友所言，“这么好的校车停在村里很浪费，挺可惜的。不如跳出温岭，去一些运力短缺的地区进行市场调研，尝试合作。”这样简单易行的方法，其实并不难想到。如今，温岭教育局与商合理应先摒弃谁是谁非的争论，别老想着撇清责任，而应多想点办法，毕竟，办法总比困难要多。更何况，商会与教育局如果互相合作去收拾这个烂摊子，坏事也可以变成好事；如果继续争是非，好事也可能变成坏事。

猜測

权力金钱没结合好？

狂酷一牛：若换个方法，商会把2000万给教育局，由教育局采购30辆校车，说不定就不会这么麻烦。

chenqinsan：你这个事破坏平衡，人家早就分好的利益链不能轻易打破。

mbw201012：权力与金钱没有结合好，垄断梦破灭，从而造成浪费。

yb5945：可能是市场调研失误，也可能是某种默契未达成。

淡定

一次普通的投资失败

鹰博士：其实就是投资失误，从市场来就从市场中，只有及时转让，才是出路。

网易福州网友：这只是投资方不符合市场行情的盲目投资而已，自认倒霉吧。大家都散了吧。

□查令街

原本是一件好事，结果却事与愿违。安徽驻台州商会自费2000万元购买校车被闲置，甚至沦为附近村民的“公共厕所”，不禁令人扼腕叹息。校车变公厕，在因缺少校车而使学生频受交通事故威胁之苦的当下，更衬托出解决此事的紧迫性与重要性，也更暴露出一些部门行为的逻辑悖论，应进行反思和矫正。

2000万元，即便是作为

商人而言，也不是一个小数目。但2000万元校车资产就这样被闲置，造成了资源的浪费，也挫伤了商人解决学生安全出行的善心，显然违背了商人购车时的初衷。把盈不盈利放到一边，校车反倒成了买车商人们的负担，其中的悖论之一，就在于商人们“自作主张”，没有在事前与教育局沟通，“抢先”购买了装备精良的校车。但这并不是校车变公厕的致命悖论。

校车市场到底有多大，双方掌握的情况显然有所不同。商会认为需求较大，而教育局通过座谈调研，则认为需求不旺。在温岭地区，

13所民办学校当中，有9所学校有校车。但学校有校车与校车以合理成本运营绝对是两个不同的概念，也决定了学校和商会在是否需要再购买校车问题上大相径庭的行动。一个事实是，有民办学校校长谈到校车运营成本大，佐证了市场对校车高效运营的需求。既然民间有降低校车运营成本的需求，商人又有解决学生安全出行的慈善意愿，教育局不批准又为哪般？此乃校车变公厕的又一逻辑悖论，并且显然是一个致命的逻辑悖论。

保护学生安全上学问题是教育部门的重要职责之

一，而校车资源短缺更是一个不争的事实。从履行自身职责而言，促成校车公司的成立，应该是教育部门的职责延伸。运营是否盈利，或者需求大不大，显然不应是教育部门需要承担的责任。当理清了校车变公厕的所有逻辑悖论之后，解决问题的办法似乎已经明朗。

期待各方尽早行动起来，从制度入手，从服务学生出行安全入手，把握好安全与否的标准，把盈利与否交给市场，把校车资源盘活起来，让校车早日“跑起来”，别再让校车成为污染公众嗅觉和心理的“一坨屎”。

权力越轨，校车无路可走

□戎国强

“温岭校车”事件的剧情，隔天就发生了180度反转。温岭市28日还向外界宣布温岭校车已经饱和，29日晚，白岩松却在“新闻1+1”里告诉全国观众，温岭有5所民办学校至今还没有校车。人们感到意外：一级政府和中央媒体，到底谁说的才是真的？(8月31日《钱江晚报》)

两边都是真的。“温岭校车已经饱和”这个结论，是有根据的。“新闻1+1”记者调查获悉，这5所民办学校，其中4所创办于去年7月份以后，建校前的两个月，温岭市教育局要求他们签订一份承诺书，表明自己的学校不需要校车，不签承诺书就不让你办的学校审批通过——“校车饱和”的结论是这么来的。

温岭市为什么不愿意看到民工子弟有校车坐？“新闻1+1”记者没有了解到其中原因，倒是有一个问题凸显出来了：审批权。现行的校车审批权制度，把一个县级市变成了一个相对封闭的区域，区域内对校车的需求，不能由区域外的市场资源来满足；区域内的市场资源，又被审批权挡在校车服务市场之外；于是，审批权的作用，就表现为“不审批”。本来，审批权的作用是把关，不让不合格的校车以及不合格的相关服务(如驾驶员的资质、行车线路等)进入这个市场，保证学生获得安全的校车服务。现在看来，现行的审批权制度有两个明显不足：一是把市场区域划得过小，过于封闭；二是审批权过大，对其没有制约条件，导致校车服务资源不能在区域间流动、互补。

由现行审批权划分的校车市场，既不是计划经济——计划经济有责任满足全部需求；也不是市场经济——市场经济允许资源自由配置，由需求选择服

务，即允许竞争。而在现行审批权制度下面，在市场资源很充裕的时候，竟然出现了人为制造(其实是权力制造)的供应短缺。

现行审批权制度的最大弊端在这里显露无遗：权力行使者权力太大，责任太小。本来，教育局是为学校、学生服务的，审批权本应用来保证校车服务的安全，现在竟然用来证明自己放弃责任的合理和正确，而且剥夺了这一部分学生购买校车服务的权利；而且也看不出在这个行政系统有什么问责机制。如果不是媒体介入，这些民工子女没有校车可坐的状况外界根本不知道。

有一个细节很能说明权力的无度膨胀。温岭市教育局有关人员对媒体断然否认说，这闲置的52辆校车根本不是校车，是“冒牌校车”。我省有关规定按车辆标准和用途，将校车分两种：专用校车和非专用校车。非专用校车就是普通面包车按照规定加装其他设备后而成；而温岭这52辆闲置的校车按最新的国4标准制造，是最新最标准的校车。如果按照技术规范和政策规范来表述，这52辆车是没有取得营运资格的校车。断定其为“冒牌校车”，既不是专业语言，也不是政策语言，是权力越轨语言。

按照“新闻1+1”播出前的“饱和说”，这52辆校车要到别的地方去找出路；现在呢？

