

先行垫付维修资金迅速解决问题 “可比之家”接手5个老旧小区获居民认可

长江日报记者史强 王南芳

物业公司不愿接手,自治物业品质不高,这是当前困扰老旧小区物业管理的普遍难题,也是社区治理的痛点。

自2019年起,武汉可比装饰工程有限公司(以下简称可比装饰)总经理潘正盛依托其注册的物业公司及装修公司技术力量,在上级党委指导和小区党员支持下,7年先后接手5个老旧小区,物业费缴费率从不足30%稳定为97%以上,探索出一条“不涨物业费、不动用维修基金、先服务后收费”的可持续发展路径。

他是如何做到的?这一模式可否复制?近日,长江日报记者就此进行了深入调查。

“性价比超高” 5个老旧小区居民认可物业服务

潘正盛的可比装饰年营业额一度过亿元。2019年,他注册了武汉可比之家物业管理有限公司(以下简称可比之家物业),开始试水老旧小区服务。

截至2026年3月,他先后接手5个老旧小区,其中既有百余住户的小微小区,也有千余住户的大型小区。除了汉阳区鹦鹉街蓝江家园小区的物业费经协商后上涨0.3元外,其他几个小区的物业费均保持不变。

据悉,除了体量最小、仅有115户的鹦鹉街夹河馨居小区收支基本持平外(如额外提供维修服务则每年亏损2万元),其他4个小区的物业服务均实现10万元到25万元不等的盈利。

近日,记者对这些小区的居民代表、党员代表及相关街道、社区干部进行了大量走访,大家都反映可比之家物业接手后给小区带来巨大改变,对现在的物业工作表示满意。67岁的夹河馨居居民柳学云表示:“一分钱一分服务,0.5元的物业费能享受到现在的物业服务,性价比超高!”

“不急于赚快钱” 物业公司先投资后收益

老旧小区的问题不仅是保安保洁,更多在于管网堵塞、设施老化等“硬伤”,如果全部采用市场维修力量处理,耗费巨大,周期长,效果不一定能得到保证,后期存在居民投诉风险。

潘正盛的成功关键在于其拥有装修公司的技术背景。他将自有施工队伍分成3支维修队伍,分别为5个老旧小区提供免费维修服务,公司本身给予一定报酬,从而实现以低成本完成公共设施的修缮。例如蓝江家园、康泰苑等小区接手时的改造提升施工均持续一个月以上,使用的都是公司自己的队伍,节省了成本,也提高了效率。

物业公司不愿接手老旧小区一个重要原因就是前期投入大。很多老旧小区设施老化破败,人居环境差,居民不愿交物业费,而物业担心收不回投资也不愿先投入,形成死结、恶性循环。

鹦鹉街康泰苑小区居民陆晓玲、代兰均反映,此前小区形同无人管理,楼下都是茂盛的灌木,滋生大量蚊子,夏天都不敢下楼。物业不愿投资进行整修,居民忍无可忍提出换物业。

面对现状,潘正盛没有等居民筹钱或政府拨款,而是自行先期投资进行改造,接手蓝江家园时投入50多万元,接手康泰苑时一口气投入70多万元。

他把物业公司看作长期投资项目,不急于赚“快钱”。除了物业费外,他还想办法盘活小区里的闲置土地,改造成停车位,既解决了居民的停车难问题,公司也增加了一笔泊车服务费收益,“一年一个项目赚超10万元,10年也有超100万元了,前期的投资肯定能收回”。



可比之家物业团队为独居老人安装安全扶手。



可比之家物业接手后将蓝江家园小区改造一新。



潘正盛修缮老旧小区公共设施。

“先服务再收费” 超九成居民主动缴纳物业费

老旧小区居民对涨价极其敏感,物业费的一点点上涨都会引起居民的不满。

记者走访了解到,潘正盛接手的老旧小区原本物业费并不高。例如,夹河馨居小区和康泰苑小区每平方米收费都是0.5元;汉阳区五里墩街道五里汉城小区步梯住户收费0.6元,电梯住户收费1元;五里墩街道东方华尔兹小区收费1元。本身物业费偏低,加之缴费率低,有的小区甚至不足30%,这就导致老物业撤场,新物业不愿接手。

潘正盛接手后提出两个口号。一是“先服务再收费”,他承诺数年内不涨物业费,“试用”2个月居民不满意就不签约,用真诚稳定民心;二是“门外是义务,门内是服务”,物业人员随时响应居民需求,免费上门服务,极大提升了居民的获得感。

独居老人冉敦丽晚上家中水管爆裂被淹,潘正盛带人来处理,从19时一直忙到次日凌晨,没有收一分钱。可比之家物业接手后,考虑到老人们的实际需求,修了公共厕所,添置了10多个板凳供居民使用。

潘正盛还提出“先行垫付”机制。在治理五里汉城小区楼顶漏水问题时,如果等到维修基金流程走完,维修时间会拉得很长。他找业主和业委会签字,物业先垫付费用进行维修,后期如果成功启动了维修基金,相关费用就扣除给物业公司。若未能动用维修基金,维修费用物业公司认了。通过这种模式,居民的问题能在最短时间内得到回应、解决。

居民们表示,现在大家都会主动缴纳物业费。5个老旧小区的物业费缴费率多年来均保持在97%以上。

“是不是我的事,都帮你修” 广泛发动员工和居民参与,打通“壁垒”

潘正盛认为,物业工作其实不难做,关键在于要转变认识,将物业工作从管理变成服务,从而获得居民的认可和接受。

小修小补既麻烦又费钱,居民也容易跟物业扯皮,潘正盛的做法就是集中维修,“是不是我的事情,我都帮你修”。一位居民的卧室墙皮脱落,如果他单独请人维修,每道工序都要找人,至少上门5次,收费最少1000元。潘正盛就安排一个工人同时做20家,只用居民出材料费,修好每户只需百余元。事后,这20户就会认可物业,主动缴纳物业费。

物业就是做人的工作,潘正盛对员工有要求:一是要求工作人员能“认人”,小社区要求都认识,大社区要求每人至少认识200户,熟悉后就知道业主的需求;二是要求“一人多责”,小区里的清洁工除了扫地外,还需收集居民的动态,发现情况及时向公司汇报。保安队长每天例行巡查时也会随身携带桶捡垃圾,既便于和业主搭话了解情况,同时一言一行也让居民看在眼里、记在心中。

党员到一线 为独居老人送餐配合物业工作

潘正盛非常重视党建工作,充分发挥党员干部的骨干作用。他自己就带头到小区保安值班,大社区也纷纷到一线。党员柯柯坚持到小区行动不便的独居老人送餐,党员王绍君每到暴雨来临之前,都会对几个小区进行排查排堵,五年如一日,任劳任怨。小区居民党员也主动配合物业工作,成为消弭矛盾、化解怨怒的“润滑剂”。蓝江家园党员冉敦丽是A栋2单元党小组长,在小区有号召力,她主动当起志愿者,帮物业协调工作,起到了很好的效果。

长江日报(记者陶常宁 通讯员李军 中燕伟)4月17日,江汉区常青一路与新湾二路交会处,毗邻京广铁路线的一片空地历经4个月精细化改造,摇身一变成为一座充满童趣的行星主题公园。这个名为“星河公园”的创意空间,由一群小学生的奇思妙想精心打造而成,为城市增添了一抹别样的童趣与活力。

长江日报记者走进新建公园,只见满眼绿意盎然,草木错落有致,不远处京广铁路线上货运列车缓缓穿行。沿着蜿蜒的蓝色星光步道,依次是“土星乐园”“火星迷宫”“地球家园”“木星广场”等八大行星主题区,构成了一幅奇幻的星际画卷。

家住福星城的李女士带着2岁的宝宝来到公园,在这童话般的星际乐园里,孩子们追逐嬉戏,欢声笑语不断。“以前常带孩子去常青公园,现在又多了一个新选择,而且离家更近了。”李女士开心地说,这座以八大行星为主题的公园让她耳目一新,期待将来能在这里为孩子普及更多宇宙知识。

记者从江汉区城管执法局了解到,这片总面积约1万平方米的地块最初设计仅为普通综合性公园。然而,考虑到附近红领中学校优雅校区的地理位置,他们萌生了一个大胆的想法——邀请孩子们共同参与设计。去年暑假,学校发起“我心中的口袋公园”设计图征集活动,共收到300多份充满童趣的作品。

在众多作品中,设计师张扬被孩子们天马行空的想象力深深打动。“孩子们画出了星球、星系、宇航员,还有昆虫世界、泡泡星球、大耳朵兔和火车等创意。”张扬介绍,最终设计团队采用了谢连俊杰同学的八大行星创意和熊沐秋同学的分区设计,确定了“泡泡星球”的主题定位。

为了让复杂的天文知识变得通俗易懂,张扬与科学老师冯雅慧反复推敲,将繁复的理论转化为有趣的互动体验。在“地球家园”区域,孩子们可以通过地球仪、日晷和圭表了解二十四节气;而在“木星广场”,作为太阳系中体积最大的行星,这里不仅拥有公园面积最大的活动广场,更是家长接送孩子的理想集散场所。

两位小设计师当天也来到现场,分享他们的创作故事。“我从小就对太空充满好奇,回家后和爸爸妈妈一起在电脑上画出了我的设计图。”上三年级的谢连俊杰兴奋地说,看到自己的创意变成现实,他感到无比自豪。

江汉区城管执法局相关负责人表示,公园名称也由学生们票选产生,“星河公园”最终胜出。作为江汉区“四线一口”环境整治提升的重要成果,这片曾经杂乱的防护绿地如今焕然一新。沿铁路一侧建起了隔音降噪防护林,铁路沿线绿化品质显著提升,周边道路破损得到修复,停车秩序更加规范,整个片区的环境面貌得到了全面提升。



小朋友在星河公园玩耍。

铁路边新建一座「泡泡星球」公园 设计灵感来自一群小学生

从钢厂到高速公路 氢能汽车驶入“刚好适合它”的地方

目前,氢能的应用场景正在逐渐清晰,多种车型已进入实际运营阶段。

“从经济性来看,商用车已经率先实现规模化应用,其中中重卡是当前最具可行性的突破口。”唐竟说,这其实是氢能应用逻辑的一次收缩,不再追求全面铺开,而是优先进入那些“刚好适合它”的地方。

唐竟举例,首先是在钢铁厂运行。炼钢过程中会产生大量副产氢(在化工产品生产过程中产生的副产品氢气,通过提纯工艺提取高纯氢,属于“蓝色氢能”范畴),它来源稳定、成本较低,车辆主要在厂区内或周边运输,容易形成闭环运营。其次是高速干线运输,以汉宜氢能走廊为代表,这类线路可以满足700至1000公里长续航,而如果依

赖电池实现同样距离,中重卡的重量和效率都会明显受限。

此外,环卫、港口、冷链等固定线路场景路径稳定、补能可控,也成为氢能优先落地的方向。

如今,在武汉,这些场景已经开始叠加。目前在跑的车辆包括49吨6×4氢燃料牵引车、18吨载货车、4.5吨冷链物流车以及垃圾转运车,覆盖干线运输与城市应用,形成稳定运行。

值得一提的是,依托高速公路免费政策和加氢站布局,汉宜高速公路成为关键一环,连接起武汉、潜江、仙桃、荆州、宜昌等湖北省内重要的经济区域。“它不仅是一条运输线路,更像一个综合验证平台:验证氢能汽车的长途运输能力,验证低成本氢源的可持续性,也验证‘车—站—路—运营’之间的协同关系。”唐竟表示,在这里,氢能中重卡已经实现常态化运行,为全国的氢能产业推广提供极具参考意义的氢能示范。

25元/千克的价格是分水岭 自主可控是关键

但是,要把这种“局部可行”变成“规模复制”,成本仍然是绕不开的核心问题。《关于开展氢能综合应用试点工作的通知》对切实降低用氢成本给出明确锚点:到2030年,终端用氢平均价格降至25元/千克以下,力争在部分优势地区降至15元/千克左右。“25元/千克是一个分水岭。”李儒龙说,“这一价格被视为与传统燃料打平的关键节点,大致相当于汽油在同热值下的成本。”

与此同时,产业链能力也在悄然展开更深层的竞争。“在市场完全放量之前,谁能在核心环节实现自主可控,谁就更有可能在未来竞争中占据主动。”李儒龙介绍,目前,东风汽车已经实现从核心材料、关键零部件到电堆、系统再到整车的全栈自研,控制系统软硬件全部是自主开发的。目

前,东风汽车正计划联合产业链上下游合作伙伴,实现以湖北为中心的跨省级氢能商业化运营。

此外,武汉经济技术开发区前瞻性布局氢能产业,已聚集10余家国内外知名氢能企业,涵盖燃料电池、整车制造、检验检测、制氢、加氢站运营、车辆运营等产业链各环节。从技术到制造,一条相对完整的产业链正在形成。

不过,从更长周期来看,氢能的真正意义并不在于替代。“氢能真正的‘风口’不会来自某一个技术突破,而是来自场景与商业模式的逐步成熟。”武汉理工大学汽车工程学院副教授李江天的判断是,未来更可能是长期并行、场景分工:在乘用车领域,电动汽车仍将占据主导,而在重载、长途及特定专用场景中,氢能汽车具备独特优势。当越来越多“局部可行”的场景连成一片时,规模才会形成,成本才会下降,这样才会真正成为一张王牌。

讲文明 树新风
长江日报公益广告

社会主义核心价值观

富强 民主 文明 和谐 自由 平等 公正 法治 爱国 敬业 诚信 友善