

# 停运风波中的商丘公交

## 市政府工作组进驻确保正常运营，司机已收到拖欠工资

文/片 记者 陈晨 袁野  
发自河南商丘

### 发布停运公告后又删除

商丘市民王峰是从手机上看到了公交车要停运的消息，跟不少市民一样，他的第一反应就是“不方便”。60多岁的王峰手里有老年公交卡，每年只需要交20块钱，就能每个月免费乘坐60次公交车。

2月24日下午6点多，天色已黑，王峰坐在商丘火车站附近的公交站台座椅上等待16路公交车。他到站台时一辆16路刚刚驶离，不过王峰并不着急。白天他坐公交车出门转转，这会儿准备坐车回家。

王峰乘坐公交车主要有两件事要做：第一件事是平时没事出去转转，第二件事就是送孙子上学。如果公交车停运，他就只能骑两轮车送孙子，“过段时间商丘不允许电动三轮车上路，骑车的话太冷，公交车会方便舒适多了。”还好，王峰很快又从手机上看到了公交车不会停运的消息，这才松了口气。

2月23日上午8点多，微信公众号“商丘公交”发布的一则通告引起广泛关注。通告告知商丘的市民和乘客，公交公司准备在5天后的3月1日停运商丘市区的公交路线。为什么要停运？通告给出了三个理由：疫情冲击、国家新能源补贴政策调整、财政补贴不到位。在这三个因素的叠加影响下，商丘市公共交通有限公司（以下简称商丘公交公司）亏损严重，经营困难：员工的工资和社保金拖欠，无力支付；车辆充电电费和车辆保险等无资金购买。鉴于以上情况，商丘公交公司研究决定停运。

不过这则通告很快就被删除了。当天中午，商丘市人民政府通过微信公众号“网信商丘”发布了情况说明，其中提到商丘公交公司是2006年改制的民营公司，市政府一直按照约定予以补贴。受疫情影响，该公司经营确实遇到困难，市政府工作组已进驻，将查明情况，纾困解难，确保市区公共交通正常运营。很快，商丘公交公司又发布了第二则通告，表示将克服困难，确保公交不停运，并因第一则通告对社会造成的不良影响道歉。

一天时间，三则通告，让全网几乎都知道了“商丘市民差点失去了公交车”。

### 部分线路处于停运状态

在商丘市区道路上，不同路线的公交车走走停停，乘客们上上下下。或许很多人还不知道，除公交学生专线外，商丘市区的公交车在几年前就全部换成了新能源电车。

跟电车同步的还有充电桩。公交司机王丽告诉记者，除了公交公司附近的充电桩，公司还在全市建了多个充电桩，“一般大型公交车，每开半天就要充一次电。稍微小一点儿的公交车，每天甚至需要充三次电。”

“没钱充电。”王丽说，这个问题此前就出现了。疫情防控期间，因一些线路乘客稀少，公交车空驶率较高，商丘市曾停运过多条公交线路。今年1月，《商丘日报》曾报道，1月1日起，商丘恢复了12条市区公交线路和14条郊区线路，下一步会根据客流情况，适时增加车辆。

记者采访得知，目前商丘还有一些线路处于停运状态，比如王峰此前常乘坐的36路和59路，这两条线路和16路都经过王峰家门口。

公交车抵达终点站，看到乘客有序上下车后，司机王丽赶紧走出驾驶室来到站台上。此时距离发车还有大约10分钟，王丽拿出手机，看到了4笔入账记录，时间都是2月25日14点37分。这是王丽4个月的工资，她开心地笑了。

在商丘公交停运风波发生后的第3天，被拖欠了4个月工资的公交司机们收到了全部未发的工资。在市政府工作组进驻后，商丘公交公司也发布通告称“将克服困难，确保公交不停运”。



2月25日下午，商丘市16路公交车上挤满了乘客。

### 相关新闻

### 非高峰时段，乘公交的多是老年人

商丘市的公交车目前是什么情况呢？2月25日，记者乘车进行了体验。

25日上午10点左右，记者来到商丘市政府附近的一个公交站台。站牌显示此站有16路、36路和59路3条公交线路，不过后两路已经停运。16路公交车每隔10分钟左右就会来一辆，跟记者一同等车的还有2名乘客。

公交车车身上贴有广告，车窗玻璃上还贴有“一分钱乘公交”的广告，上车后投币箱上也贴有“扫码乘车有优惠”的广告。司机告诉记者，这些广告中的优惠都由银行或者广告商来补贴，普通乘客乘坐16路车票是2元，“公交票价分为1元和2元，不出市区的公交车1元，出市区的2元”。当然，老年人或学生等特殊乘客，在办理了公交卡后可以免费或者半价乘车。

16路的始发站是火车站，终点站是河南瀚斯站，全程38站。司机介绍，单程需要跑50分钟左右，每10分钟发车一

次。记者从市委市政府站上车，去往河南瀚斯站方向。上车后记者注意到，车内共有36个座位，当时车内有15名乘客。此后，虽然有乘客上下车，但车内乘客的人数没有增加。在倒数第三站，除记者外车内的乘客全部下车。

司机告诉记者，其实16路算是比较繁忙的一条线路，途经5所学校，此外还有商场、医院等。河南瀚斯站附近属于工业区，工作日的早晚高峰乘客比较多。此外，遇到学生放学，学生乘客会骤增，公交车也会调整发车时间，“平时10分钟一班车，这时候一般会缩短到5分钟左右”。

除了早晚高峰和学生放学，司机介绍，平常时间乘公交车的以老年人居多，尤其是在天气好的情况下，老年人喜欢坐着公交车外出转转。25日下午4点半左右记者从火车站乘坐16路车时，发现车上一半是年轻人，另一半是中老年人。

### 延伸阅读

### 政府和公交公司的关系有待厘清

作为企业，公交集团自负盈亏。但城乡公交的定位是公益项目，依赖政策补贴，不能完全市场化运营。

仅从基本逻辑来说，公交的营收取决于边际效益，乘客多了，才有可能挣钱。在东南大学法学院副教授、东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松看来，危机早在六七年前就已出现，“随着城镇化、机动化的发展，老百姓自己就有私家车、电动自行车、摩托车，有些城市里就连共享电单车都对公交和出租有所冲击”。

“交通方式的选择权归于个人，政府不能强制大家必须坐公交，因此公交的量上不去，连票价这部分的收入都不能保证，基本盘不稳定。”顾大松表示。

因此，一旦补贴未能及时到位，经营赤字就会很快出现。“公交公司承担的基本公共出行服务，实际上很大程度是由政府买单的。”在顾大松看来，“躺在政府怀里”的公交公司实际上造血能力相对不足，降本增效的动机也比较欠缺，“看似旱涝保收，实则很不稳定”。

顾大松指出，目前财政上对公交公司的补贴是政策性的，没有法律强制性。“因为法律关系不稳定，有时财政上资金链跟不上，就有可能形成困难。今年一直说要出台的国务院的行政法规《城市公共交通条例》，我们非常关注的一点就是要稳定城市政府和公交公司的法律关系。”顾大松说。

据《中国新闻周刊》

记者从地图软件查询到，从商丘火车站到商丘市政府，最佳公交路线就是36路和59路，地图软件上还显示，每6分钟就有一辆车发车。略显陈旧的公交站牌上还有36路和59路的站点线路图，但一位16路公交车司机证实，这两辆车确实已经停运，至今还没恢复，他也不知道何时能恢复，“疫情防控期间乘客少，有些公交车的站点有重合，就停运了部分公交车。”

如今市民的生活秩序逐渐恢复正常，公交车也逐渐恢复了客流量。王峰说，近期他每次乘坐16路，车上常是满员的情况。2月25日下午4点半左右，记者从商丘火车站公交站坐上了一辆16路，车上的座位正好全部坐满。等公交车行驶到第二站时，再上车的乘客只能站着。又行驶几站后，车上站着的乘客开始了“挤油油”。

### 司机终于收到拖欠工资

火车站附近是不少公交线路的起点或终点，一些公交车在这里不像普通站点那样即停即走，而是要多停留一会儿。

2月24日晚上7点左右，公交司机赵刚趁停车的工夫下车扭了扭腰。有的乘客见他身穿制服，还上前询问自己该坐哪辆公交车。

今年是赵刚成为公交司机的第4年。24日早上6点半，他就出车了。他所驾驶的公交线路来回约80公里，每天往返4次。等把晚上7点从火车站出发的这辆车开到终点站后，他就能下班了。

此前关于“公交停运”的消息，赵刚是从手机上看到的，在停运通告发出前，他没接到任何通知。“很快就又恢复了。”赵刚跟同事遇到时，话题也常围绕着这件事。

夜色中，赵刚身穿黑色制服，胸前的红色工作牌十分亮眼，上面写着“商丘公交”。说起工作，赵刚一脸苦笑，“还有四个月工资没发。”他掰着指头数了一下，从去年9月到今年1月，一共5个月时间，只在年前发过一次工资，“发的是去年9月的。”不发工资的日子里，赵刚只能花之前存的钱，“公司就是没钱发工资，我们能有啥办法？”

赵刚自己心里也明白，疫情防控期间坐公交的乘客少，“乘客的车费甚至顶不了公交车的电费和人工费。”不过即使几个月没发工资，他也没动过离职的念头，“干了这么多年，公司还给交着养老保险，不干了连养老保险都没有了咋办？”

王丽也表示能理解公司的难处，“不光我们公司，其他公司也有发不出工资的。”王丽觉得，这并非公司恶意拖欠，而是确实遇到了困难。身为一名司机，王丽的职责就是把公交车开好，把乘客安全送到目的地。她不了解新能源补贴政策和财政补贴，但疫情防控期间乘客少，公司收入少，这是她真真切切看到的。

停运风波发生后的第三天，2月25日上午，公交公司内部有了“马上就能发工资”的传言。25日下午记者来到商丘公交公司采访，传达室工作人员在请示相关负责人后表示，此事需要问交通局。随后记者来到商丘市交通运输局，传达室工作人员表示，周末无人上班。

当天下午，还在驾驶路上的王丽感受到了手机的震动。公交车抵达终点站，在看到乘客有序上下车后，王丽赶紧走出驾驶室来到站台上。此时距离发车还有大约10分钟，她拿出手机看到了4笔入账记录，时间都是2月25日14点37分。这是王丽4个月的工资。她开心地笑了。

（文中人名均为化名）