

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线路。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。

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。

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,“看似早涝保收,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台上了一辆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)

■相关新闻

■延伸阅读