

# 一条公交线路只有一个司机一辆车

南京奥体公交线进退两难,最差时一条线一天收入才1元,10多条公交线全线亏损

“整天空车来空车去,最低时一条公交线一天营运收入才1元!”南京中北巴士一位车队队长无奈地对记者说,“河西线路全面亏损,生存不容易啊!”记者调查发现,实情确实如此,尤其以奥体附近的线路亏损更为严重,公交营运有点难以为继。

129路公交车,一条线路只有一辆车。能带到一个客人,司机就很开心了。

那么,对这样冷清的线路该如何处理呢?难道要缩减吗?南京市客管处公交管理科负责人说:“公交线路由于公益性的特点,一旦停运,会给部分市民带来不便。”而相关专家也表示,公共交通是一种公共服务资源,应该尽可能地保障乘客的利益。



129路公交车站牌成了晾衣服的“帮手”。快报记者 顾炜 摄

## 镜头

### 孤独的司机:有乘客我就开心

一条线,一辆车,一个司机,129路就这样奇怪地跑着。

其实从双桥门到河西的元通,长达8.2公里,但就是一天都揽不到几个客。“哪趟能带上一个乘客,我就很开心。”昨天,该线路唯一的司机孙乃宽向记者无奈地笑着,“常常一个人,感觉特孤独。”

昨天下午2点,记者来到了129路起始站:双桥门。落寞的站牌孤零零地立着,没有一个人,一辆标着“129路”的中北巴士停在那里。到点了,孙师傅拎着一个水杯走了过来,他笑着示意记者上车。“开了十几年公交了。以前开42路,挤得车子都开不了;现在没人,还真寂寞。你看,今天下午1点半那趟往返居然都没带到一个客。”孙师傅有点伤感。

车有点破旧,没有报站器,就这么悄无声息地驶到了第一个站“土城头”。门开了,上来一位大妈,“嘿,带到了一个。”今年52岁的孙师傅居然孩子气地笑了,“开心啊!这条线路很畅,路况也不复杂,来回一小时不到,但就是缺人气——带到一个乘客我就来劲。”

孙师傅现在每天要花几个小时在路上:清晨5点多从家里出来,然后到红山路拿车,开到双桥门,早上7:15早班车,到晚上6:30下班,到家就要7点多了。孙师傅说,累一点、苦一点都能忍,但是没有人气实在有点受不了。

也许是寂寞,孙师傅的车每次路过站台,他都要停下来,眼巴巴地打开车门看着,只要有人,他都会问上一句“上车吗?”等到确切的答复,他才会把车开走。看到有人远远地招手往站台跑,他都会停下车耐心地等候。碰到第二个、第三个乘客上车时,他就会像中彩一样开心,“呵,又带了一个。”有时他还会关心地问一句,“师傅,等了多久啦?”“20多分钟,你们的车好难等。”听到乘客的抱怨,孙师傅很不好意思。

对于他的老乘客,孙师傅如数家珍:“我基本上都认识。早班车比较多一点,他们都是卷烟厂的,到秋叶村下。早班人最多,也是我最高兴的时候。”

因为车旧,没有报站器,两个门开关都有问题,孙师傅除了开车还要多做一件事,那就是提醒乘客下车。“师傅,安德门站到了,你要下车了。从前门下,后门打不开。”可是,记者发现,前门也不好使,好几次开了就关上,“没事,这车现在算好的了。我刚接手的第一个星期,车天天坏,线路不能停,公司就派一辆65路车过来顶上,连着修了一个星期。这车现在不犯病了,至少不会在路上抛锚。”

50分钟后,孙师傅又回到了起点——双桥门。去了一下站房,没几分钟,耳朵上夹了根烟,拎着装满水的水杯,他又出发了。陪伴他的,依旧是空荡荡的车厢。

实习生 谭明村  
快报记者 鲍铭东 毛丽萍

## 体验

### 苦等一个多小时,等来“专车”

近日,不少市民反映河西公交线路等待时间过长。同时,记者从相关部门了解到,开往河西的129路、160路等线路由于客流量低,公交不愿意跑,形成了恶性循环。

针对上述现象,记者昨天下午体验了公交129路的运行情况,该条线路从双桥门开往河西元通站。

#### 体验一·等车难

##### 苦等一小时无果

昨天下午1点,记者来到129路河西方向的终点站元通站,站台上没有一个乘客。20分钟过去了,129路没有出现,来往的车辆也是少得可怜。为了避免弄错候车地点,记者再次查看站牌:上面清楚地写着129路的沿途站点和首、末班车的的时间。

又耐心等待了20分钟,129路仍然没有进站。难道40分钟也等不来一辆车?记者苦等到下午2点,终于从一位经过此地的清洁工口中得知,129路不到元通。他告诉记者:“129路不过来,到黄山路就掉头啦!”记者在站牌上数了一下,黄山路离元通还有4站路的路程。

下午2点半,记者来到了黄山路站,这里站牌上标出的129路终点站仍然是元通站。40分钟后,记者终于等来了129路。

事后,记者就终点站的问题采访了相关负责人。对方解释,由于元通站几乎带不到乘客,一般来说如果车到黄山路已经没有乘客的话,司机就从黄山路站直接往回走了。所

以,通常意义上,129路的终点站应该是黄山路,“我们向客管处提交了缩线报告,客管处同意了。”

#### 体验二·乘客少

##### 上车感觉像“专车”

上车后,记者发现129路车上空荡荡的,一个乘客都没有,分明是一辆“专车”。

在秋叶村上车的康女士笑着说:“我因为工作原因要每天往返秋叶村和安德门,虽然129路可以到达,但我平时都坐61路,今天是第一次坐129路。原来人这么少啊,好像是我的专用车。”不过她也表示,129路确实很难等,以后她还会更多地选择61路。

另一位在龙福山庄上车的姚老先生则经常乘坐129路。他就住在双桥门,常到住在龙福山庄的朋友家串门,乘129路是最方便的。但是他对这条线路却是一肚子抱怨,“这个车子就是因为客人少,所以车次也少,等1个小时都等不来。而且它像是河西卷烟厂的交通车,早晚高峰时人稍微多一点,平时都没有人,有时候从上车到下车就我一个人。”



司机孙师傅站在129路公交车前。快报记者 顾炜 摄

## 尴尬

### 最差时一天收入仅1元

难啊:奥体公交线路普遍亏损

据了解,这两年,河西陆续开设了10多条公交线,如109路、110路、126路、127路、128路、129路、133路、134路、160路、161路等,还延伸了7路、56路、86路、312路进入河西腹地。但这些公交线路目前都陷入人气不足、线路营收低的困境。

公交运营专家告诉记者,公交线路千公里营收是考核线路能否盈利的一项重要指标。公交部门平均千公里营收约为3800元左右,基本保本。而据测算,千公里营收只有达

到4000元才能保本。目前,南京最好的如1路空调车千公里营收能突破6000元。相比之下,奥体公交线路普遍都在2000元以下。像今年8月份开通的161路,配备了10辆车,每天总营收才400多元;134路配备了14辆公交车,但越跑越没有人气,现在千公里营收只有1000元不到;109路客流量也极低,千公里营收只有千元左右。

新开线路如此,老线路延伸后效益也大大滑坡。如7路延伸后到绿博园,为了延伸绕

行还增加了配车,可千公里营收却下降了700元,一个月总营收损失10多万。128路一位司机也称:“如果不是瑞金路到集庆门一段有点人气,奥体板块有几个乘客?别看楼盘卖得好,可人气实在不好。”

与上述线路相比,最“惨”的要属129路。该线路从两年前开线时的16辆配车,落魄到目前只剩1辆车、一名司机,真可谓单枪匹马。车队负责人告诉记者,这条线在今年春节,一天跑下来总共才收入1元。

## 算账

### 129路跑一天亏200多块

难啊:油价越涨亏得越多

刚刚来回空跑了一趟的129路司机老孙一脸无奈,他告诉记者:“虽然公司不考核我的营运收入,但这么多趟空跑心里也实在不是滋味,人也感觉特别寂寞。”

他算了一笔账:这辆车百

公里油耗约16升,单趟目前为8.2公里。原先终点要到元通站,考虑到实在没人,向客管处申请后已经缩至黄山路掉头,少了4站(站牌到现在还没有改过来)。他一天要跑10个来回,近200公里,油耗

32升,光汽油费就要160多元;而他开一天车的工资收入为65元。不算车辆维修和折旧等其它成本,每天扣除10元营收,一天至少还亏215元,而且油价等成本越涨亏得越多。

## 问题

### 亏损的公交线路怎么办

难啊:停运会给市民带来不便

据了解,河西公交线在普遍亏损的同时,为保证市民出行,依然在开辟新线。今年8月,首次由河西管委补贴部分资金开辟了公交160路和161路。据了解,正常的一条线路客流培育期大约2年左右,可奥体板块的公交线路要想保本,要走的路还很长。

“公交线开起来容易,停起来难。”南京市客管处公交管理科负责人告诉记者,“公

交线路由于公益性的特点,一旦停运,会给部分市民带来不便。”据透露,市政、客管等部门也曾开会研究过应对办法,但始终难下决心。

一位公交专家告诉记者,改变这种困境的临时措施大致有两种:一是改成定点班车,主要满足早晚高峰时段需求;另一种是调整优化线路。像129路这样沿着高架跑的线路客源少也正常,沿途既没

有多少小区,也缺少超市、娱乐设施,再加上间隔大使乘客依赖度差,空跑也是难免的。但该专家同时表示,他不赞成减车缩线,因为一条线路开通后都有需要乘坐该线路的乘客,一旦缩减,必然对这些乘客造成影响。公共交通是一种公共服务资源,应该尽可能地保障乘客的利益。

实习生 谭明村  
快报记者 鲍铭东 毛丽萍

## 新华时评

### 公交赔不赔要算民生大账

为方便群众夜间出行,长春市以火车站为中心开设了5条通宵公交线路,运营半个多月来,市民广泛称赞,但长春市公交集团每天要亏损几千元。表面看来,这是明显不符合市场经济规律的买卖,但从群众的现实需要出发,这笔账就算得大有“赚头”。

事实上,通宵公交这笔“赔本”的买卖,体现了公共服务的本质。与供热、供水、供电一样,城市公交也是一种公共服务资源,应该尽可能地保障群众的切身利益。

当然,让更多的群众享受公共服务并不是要求所有的公共服务都赔本运行,

而是说,公共服务应先算民生账,后算经济账。作为公共服务的提供者,政府也要担负起责任,通过财政补贴或立法规范等举措,调节公共服务资源,完善公共服务体系,保证公共服务健康发展,让更多群众享受到公共服务的温暖。

新华社记者 褚晓亮 宗巍