

# 地铁线路长 出行方式多 上海

## 公交公司想尽办法招人：涨工资，增福利 不同线路司机感受

随着上海交通的发展，作为曾经出行首选的公交似乎处在一个尴尬的夹缝中：一方面地铁线量不断增多，行驶里程不断延伸；另一方面，在“互联网+”的背景下，专车、顺风车和近来正在推广的新能源租赁车似乎渐渐成为市民出行的首选和次选方式。公交司机，作为维系公交正常运行的一号人物，在两大交通新势力突起背景下每天的工作状态是怎样的？在兼职做专车司机就能月入颇丰的情况下，公交司机的招聘又是怎样的情况？青年报记者近日分别采访了四位司机和相关公交公司，看看他们眼中的这个行业正处在什么样的境地。

青年报见习记者 黄馨傲

### 司机心声 喜

## 976路马师傅：工作强度和收入成正比

马师傅在2012年加入杨高公交公司，和公司签订培训协议，并在驾校经过培训，考取了A3驾驶证、服务卡、上岗证等证件，跟车1个月后，在2013年正式成为一名公交司机。在成为公交司机之前，马师傅做过门卫、保洁等工作，当时一个月是两三千元的工资，后来听说公交司机一个月有四五千，考虑到公交司机收入不错，工作也比较稳定，更关键的是自己也喜欢开车，就加入了公交司机行列。

在马师傅眼中，对公交司机和工作环境的印象一直是开着“巨龙车”或者“长辫子”，在等红灯时赶紧扒拉两口饭，大夏天头顶只有一盏呼呼转着的小电扇……但真正做了三年公交车司机后，却发现现在公交车的车型和工作环境已经比以前好多了。马师傅所在的976路车组都是混合

动力新能源车，车内有空调，座位上也有监控摄像头，一般正常行驶不会出故障，就算遇到突发情况，头顶的摄像头也能把整个过程录下来。

976路车组大概有50多人，根据排班情况，每天有接近一半的司机上班，另一半休息。每位司机轮流排班，都会被安排到跑首班车和末班车的情况。当需要跑早上5点30分的首班车时，家离发车场比较近的马师傅一般也需要在4点10分左右到，做好例行检查后，大概在4点30分出场，开行9公里后在5点30分之前赶到起终点发车。而家住比较远的司机，一般凌晨3点就要起床出发。马师傅说，不同于夜宵车的司机天天跑通宵，一般被排到首班车的司机头天都是休息的。

开首班车的司机一般是按照“两头班”的工作制上班，即从首

班5点30分跑到九十点左右，为了保障行车安全，司机可以休息到下午三四点，再从下午接着跑到晚上十一二点。跑完末班车，要把车开回发车场，为第二天的出场加好油，检查好才能回家，所有弄完，一般是凌晨一两点。

相比一般的出租车司机或跑长途客运的司机，马师傅认为公交司机都在本市内跑，能充分照顾好家庭，比较符合自己理想的职位。在做公交司机这三年中，马师傅觉得公交司机工作强度和工作收入是成正比的，不管是生活条件还是工作环境比以往都有很大的提升，感觉公交司机的未来还是很有希望的，工作起来也更有盼头了。不光自己觉得公交司机很好，周围有几个亲戚和朋友在看到公交司机待遇、工作条件等都不错，从出租或地铁“跳槽”做了公交司机。

## 119路陈师傅：更多年轻人加入司机行列

119路公交的陈师傅开了10年公交，但在公交行业开始工作可以追溯到2001年。2001年，陈师傅在车间工作，主要负责维修公交，之后在2007年转做公交司机。回想十多年的公交行业，陈师傅表示当时地铁只有1号线，不像现在这么普遍，大家出门还是首选公交，公交司机比现在多很多。

在公交行业改革之前，司机的工资主要和乘客的数量挂钩。像119路公交这种途经商业购物区、学校和住宅等人流较多的公交车每班车几乎都是满载状态，在浦东巴士改制成浦东公交后，尤其是作为城市服务窗口的公交行业，公交司机工资的考核更向安全服务和乘客满意度上倾斜。

公交司机工资的计算和考核分类很细，具体包括司机工龄、安全里程数、乘客服务满意度等在内，所以每个司机拿到的年薪不一样。马师傅补充介绍说，公交司机的年薪是分档计算的。以工作10年的陈师傅和工作3年的马师傅为例，在工龄这项的计算上，陈师傅每月会比马师傅多200元

左右。此外，老司机因为工龄长，安全公里数也会比较多。各方面总的算下来，新老司机一个月的工资差距大约在300-400元，一年大概有3000-4000元的差距。

在工资待遇方面，陈师傅感觉现在比以前好很多，因为近几年每年工资能涨七八千元，今年的年薪也可以拿到九万左右。马师傅对工资也有同样的体验，2013年刚入职时，一个月可以拿

到4200左右的工资，现在每个月可以拿到5500左右。

公交改革之后，工作环境和工资待遇得到了改善，两位司机都表示近年来有更多的年轻人加入公交司机。三年前，马师傅是976路公交车组中唯一一位30岁以下的司机，现在30岁以下有4人，35岁以下的司机也比以前多了不少。陈师傅所在的119路车组也有类似的情况。



市区的公交车十分拥挤。



公交车驾驶员每天要面对许多乘客。

### 司机心声 忧

## 301路张师傅：夜宵线压力大工

家住金山的张师傅是夜行公交301路的驾驶员，每晚8点30分左右从家出发，大概11点左右到达上海火车站。23点50分，当大多数人都已经或即将进入梦乡之时，张师傅的工作才刚开始。张师傅做夜宵线驾驶员已经有十多年的时间，但这份工作却是他几年前重新开始的旧业。十多年前，张师傅选择做文化要求和门槛较低的公交司机，那个时候轨道交通不发达，大家出门的交通工具主要还是搭乘公交，工作虽然有压力，但每月工资在当时能把日子过得不错。

几年前考虑到开夜间车压力大，工资收入6000元多，扣除各种税金，到手每个月也只有5000元多一点，不比跑白天公交的司机多，张师傅转行做过一段时间门

卫，一个月工资和公交司机也差不多，日子过得也还行。2010年世博会前后，随着儿子到了谈婚论嫁的年龄，张师傅认为在给儿子介绍对象时说自己是门卫不好听，再次重操就业做回了公交司机。

说起做公交司机，张师傅表示周围都是驾龄至少十多年，甚至三十多年的老司机，因为工资比较低，晚上开车虽然不堵，但因为班车有限，发车有严格的时间限制，加上晚上光线等原因，夜宵车的司机开车时需要格外注意，一旦出什么事几乎都得自掏腰包赔偿，压力也格外大。张师傅说，夜宵车司机每天凌晨跑四五个小时也是很累的，由于人手少，有时候不得不加班，但说实话心里其实是不愿意加班的，因为挣不了几个钱。张师傅算

## 22路郑师傅：公交司机工作责

“有辫子”的电车是上海往昔情怀和城市记忆的重要载体，也是上海公交发展史上不可或缺的一部分。目前上海的电车线路为数不多，郑师傅开的22路就是其中之一。今年29岁的郑师傅已经开了6年公交，在30多人的车组里是唯一一位30岁以下的司机。

22路车组中几乎都是老司机，少说也有十几年的开车经验。郑师傅说每年公交司机能

招到的人很少，加班也是常有的事，甚至一些年纪大的老司机也是加班的主力军。加班一般是根据当天路况和个人意愿来灵活安排。若当天路况比较好，单程在70分钟左右可以跑完，司机也想加跑，就会加跑在末班车之前的一些班次，一般每天会跑9个小时以上。而对于腿脚不太方便的李师傅，每天光是上满8个小时的正常班就已经力不从心了，所以很少会主动选择加