

招募公交驾驶员有“喜”有“忧”

各异：想跳槽，想继续



本版摄影 青年报记者 施培琦

行业说法

目前现状：司机老龄化现象存在，缺口难补

巴士一公司人力资源部经理刘永根表示，近年来公交司机难招，现有司机呈现老龄化的情况确实存在。为了能让更多的人知道公交司机的招聘信息，巴士一公司的公交在每条线路的起终点站专门贴有招聘启事，为了方便时下年轻人，还特别开通了微信报名通道，但总的说来收效甚微。

据了解，目前巴士公司共有司机2700多位，但所有线路每天仍有120人的缺口，目前只能通过号

现有司机轮流加班才能满足每天的正常需求。按照相关规定，达到55岁，经体检确认丧失部分劳动能力的公交司机可以退休。巴士一公司每年达到退休年龄的司机大约有400人，但退休的名额只有10%，只能是确认不能再继续从事驾驶的司机才能“被退休”，能成功“被退休”的人数每年是50多个。

刘永根表示，很多老司机常年工作下来患上一些职业病，如腰椎间盘突出、胃病等，但现在司

机缺口非常大，年轻的司机不愿意工资或福利等方面，不愿意加入，只能号召老司机加班，也是没有办法的事情。说到公交行业的未来，刘永根说虽然轨道交通现在很发达，但公交，尤其是在最后一公里中仍有不可替代的作用。巴士一公司近年来通过合理规划路网，把一些多条公交重复覆盖的线路经过优化，着重提升公交安全行驶里程数和市民对公交服务的满意度。

招人难点：培训费高，上班时间尴尬

杨高公交公司人事部经理董晓薇表示，杨高公交下有76条公交线路，约2250名司机，近年来杨高公司招到的司机呈年轻化趋势，去年共招到170个司机，35岁左右的司机占大多数。以刚刚过去的4月15日的招聘为例，浦东公交旗下的杨高、金山和上南三家公交公司都在招聘现场，现场大概有100多名等待报名的人。据董晓薇表示，报名的人以35岁左右居多，还有6个90后，其中年纪最小的刚满20岁，此外，还有好几个35岁左右的女性面试者。本月最终达成定向培训意向的有50人。

现场的招聘人员说，在招聘时一般会考虑应聘者居住地和公司的距离，是否有驾驶经验等方面。在经过首批筛选后，公安机

关还要对应聘者的从业经验等背景进行调查，合格后公交公司才能和驾校、应聘者签订定向培训合同。

一次性从零基础到A3驾照的培训费是18000元，其他驾照加考到A1需要16000元。在经过驾校培训并考到驾照后，如果确认加入公交公司，会有一年的实习期，在此期间会被安排做售票员、维修员或其他工作。从录用起到实习期结束，浦东新区就业促进职业介绍机构每个月会给予最低工资30%的生活补贴。对于定向培训后被录用的驾驶员，在半年内公司可以帮助申请一次性6200元的培训补贴。在企业内实习期满开始正式工作后，且符合考核要求，每年会返还400元~800元的培训费。对于能最后坚持下来的

司机，工作5年后得到的所有补贴大概可以把18000元的培训费用中约10000元抵消。

招聘会上热闹的景象并不能保证最后能招到足够多的司机。董晓薇解释说，由于公交司机上班的特殊性，有时候需要凌晨就到公司，有时候的班型是早上和晚上上班，中间是空着的，对于家住得比较远的司机，来去都极为不便。而且在一年的实习期内，有不少“准司机”因为没有工资等其他原因，往往坚持下来的人不多。总的来说，虽然杨高公交现在招到年轻司机的比例比以前高，但仍存在司机断档和供不应求的情况。据了解，杨高公交的招聘情况在全市其他公交公司中也是常态，但不同公司各项福利制度是不同的。

资低，生物钟颠倒

一笔账：夜宵车司机每个月要跑满170个小时，每个月税前工资6800元，平均一个小时40元，如果以每天工作时间5小时算，一个月只能跑满150~155个小时，一般每个月要加班15~20小时才能满足要求。

近年来年轻司机几乎招不到，公司车队里面没有90后司机，80后的司机也没几个。张师傅的儿子是90后，自己就做了十多年公交司机，知道其中的酸甜苦辣，张师傅没让儿子接自己的班，让儿子去工厂工作了。

夜宵线301路的路线是从上海火车站南广场到上海南站，一共23站，单程需要60分钟左右。

以张师傅跑的首班车为例，从3时50分从上海火车站南站发出后，一路上一般都只有十几位

乘客，在24时40分达到上海南站，等乘客全部下车后，几乎不做停留直接转弯往回开。

在301车上，乘客不必担心没有座位，由于是夜深时刻，乘客坐下后大都睡意渐起，合眼休息。张师傅随车带有一杯浓茶，在等红灯或乘客上下车时举杯喝一口。长期开夜宵车的生活，已经让张师傅的生物钟调和常人颠倒的模式：白天睡觉，晚上通宵上班。张师傅的最后一趟车是在3时45分发出，开到上海南站之后再折回龙华把车停好，大概在凌晨5点可以下班。下班之后再坐正常公交的首班车回金山，大约3个小时后可以到家休息。而像这样的工作状态，张师傅需要连续工作4个晚上，才能休息1个晚上。

任大，曾想过换工作

班，当然在加班工资这块就拿到比较少。像李师傅这种每个月不太加班的老司机，年薪全部算下来在税前可以拿到约9万。

不过自愿加班比较多的郑师傅也坦言，做司机不仅累，压力和责任也大，自己都曾想过要换一份工作。郑师傅说，老人在车上没站稳跌倒、乘客争着上车起争执等都会牵扯到公交司机。甚至有一次在《急诊室的故事》中看到有个司机好心把受伤的老人送

到医院，自己先垫付了医药费，家人开始是很感谢的，不曾想等老人康复了却把司机告上了法庭……说到这里时，郑师傅只是一脸的无奈。

在工作强度上，有时候忙起来22路不少司机就把中饭带上车，在乘客上下车和等红灯时赶紧吃几口，有时候路况不好，单程要比正常多跑近半小时左右，刚到终点站还来不及休息就要立即发车。

解决办法：近年司机待遇每年增长

为了吸引新驾驶员的加入，杨高公司在逐步缩小每档工资的差距。据介绍，新司机和55岁以上的老司机在每月的基本工资上最多差200元，加上安全行驶里程的累计奖，每个月大概差500元，一年大概差6000元。除了驾龄以外，其他方面都是同工同酬的。近几年，公交司机的收入水平都有提高，这几年都在以每年近10%的增幅增加。此外，杨高公司在2012年推出了公交老龄驾驶员有条件提前退休政策，是对55岁以上在职老驾驶员

的一种保障，在招聘上也有一定的吸引力。但考虑到没有足够的新司机补充，另一方面企业承担55岁到60岁养老的费用负担很大，所以退休名额是有量化控制的，只有经过鉴定达到部分丧失等级，并在社保和驾驶年限等符合的基础上，可以提前退休。近两年，整个浦东公交公司大概有100人退休。而对55岁以上，仍然在开车的老驾驶员，杨高公交每月会给予300多元的特别补贴。

随着地铁和专车等新型出行

方式的崛起，董晓薇认为公交和专车的竞争并不多。和轨交相比，公交的驾驶技能更通用化，迁移性比较强，劳动密集程度更高。在工作环境上，轨交是封闭式的，减少了和乘客的接触，在路线上也不会有太多突发的路况。轨交和公交对民众的服务承诺，肩负的责任是不一样的，各有各的特点，轨交在速度和距离上有优势，公交在最后一公里的运输中承担着不可替代的作用。两者更多的是互相结合，而非竞争的关系。

专家

公交和地铁是互补关系 提高服务水平才能提升吸引力

同济大学交通运输工程学院院长孙立军表示，地铁和公交不是竞争和补充的关系，应该是互补的关系。很多人认为公交是为了解决最后一公里的问题，但最后一公里的问题是整个城市的规划和交通规划没有衔接好才出现的，不能把公交仅仅作为解决最后一公里的方式。如

果一味把公交作为地铁的补充，公交的服务水平很难得到提高，对客流吸引力也较小，进而公交司机的待遇就不高，也就影响了公交司机的招聘。

现在最主要的是要大幅度地提高公交的服务水平，这样大家会认为公交出行方式也是一种可靠、方便的，进而会自觉选择公交，这

样公交司机的社会地位也会提高。要提高公交的服务水平，可以在一些地方形成网络化的公交专用道，使得公交信号优先，能定时定时的服务。此外，现在的公交候车设施也有一定的提升空间，很多人选择地铁出行不仅因为其速度快，也考虑到地铁候车环境的优越性，尤其是在极端天气里。