

中国多地公交车陷困境：出行模式变化与巴士电动化后，欠薪停运频发 | Whatsnew

政府希望公共交通自己寻找商业模式，但政府补贴问题、新出行方式问题，都没有得到应有的回应和处理。



2023年1月12日，中国北京的一场雪降临时，一辆公车在大兴区的道路上行驶。摄：Huang Yong/VCG via Getty Images

特约撰稿 皮诺

刊登于 2023-10-18

[#电动巴士](#) [#政府补贴](#) [#巴士](#) [#公共交通](#) [#公共汽车](#) [#中国经济](#)



“你有多久没坐公交了？”对中国大陆生活的许多人来说，这个问题能引发“恍如隔世”的感慨。早在去年，[一位财经博主](#)就形容，公交公司是如今最难的行业，“集疫情冲击、时代变革、行业困境、民生财政所有‘Buff’（指游戏中的属性）于一身。”（延伸阅读：[《数说中国经济2022：不计成本的清零，地方政府债台高筑》](#)）

据公开报导[不完全统计](#)，自2022年以来，至少已有20个中国大陆城市曝出部分公交停运或欠薪、停缴社保事件，覆盖东北、华北、华南和中西部地区，今年曝出的城市有陕西渭南蒲城县、黑龙江漠河、河南商丘、湖北黄石、山东泰安、湖南衡阳横山县、邵阳洞口县等，甚至还不乏超大城市天津和广州。

9月初，有天津市公交集团职工[在网上反映](#)，公司连续三月拖欠工资、上月停缴社保，引发媒体关注。作为中国第一家从事城市公共交通的“百年老店”，如今拥有1.83万名员工、运营6400多辆公交的国企，天津公交的困境颇具代表性。

公开资料显示，2022年和2023年，天津公交共获得市区两级财政补贴32.5亿元、32.9亿元，营收分别为9.37亿元、5.9亿元，但净利润仍分别亏损6.89亿元、6.94亿元。疫情三年，天津公交资产负债率逐年上升，截至今年一季度已高达100.71%。



2009年2月9日，一名乘客向即将抵站的巴士招手。图：GettyImages

最新一例“停运风波”发生在10月7日，四川南充市冠宏公交公司**发布通知**称，决定自次日起将2条线路55台公交全部停运，原因是公司成立12年来“从未得到政府任何补贴，呈现巨额政策性亏损，公司已无法正常发放员工工资及缴纳保险，早已资不抵债难以继。”

该公司是一家有民营资本参股的企业。南充市交通运输局并未回应为何未通过其财政补贴申请。不过，10月8日，南充方面已临时增派其他线路车辆，承担“停运”的两条公交线路的客运任务。

对中国城市公交行业而言，自2014年起，全国城市公共汽车电车客运量逐年下降，疫情三年降幅更大，几乎是“拦腰斩断”：根据历年《交通运输行业发展统计公报》，2020年全国城市公共汽车电车客运量为442.36亿人次，比2019年下降56.4%，2022年为353.37亿人次，同比下降38.4%。在全年城市客运量中，公共汽车电车客运量占比从2020年的50.7%下降到2022年的46.8%。

屋漏偏逢连夜雨，疫情管控导致地方财政紧张，无力继续大幅补贴公交运营。多个城市公交“停运公告”指出，2019年底，中央财政取消城市公交运营补贴，此后城市公交明确划归地方财权事权，但由于地方市县一直未落实财政支持方案，导致企业所获财政补贴“断崖式”减少。比如湖南洞口县公交公司提到，公司127台公交车补贴从过去每年一千多万下滑至一百多万。（延伸阅读：[《中国地方财政危机：当超级国家能力一再冻结“危机”，谁将承担后果？》](#)）

另一重打击来自为寻求碳中和而更换电动巴士。据[《南方都市报》](#)报导，一些公交公司表示当前很大的财务压力来自于新能源公交补贴政策调整——2022年12月31日之后购买新能源车已没有国家补贴；同时，电动公交的“全生命周期成本”也比燃油公交车要低。电池衰减亦导致运力下降。报导指出，2014到2022年，中国大陆新能源公交车总量从3.7万辆暴增至52.9万辆，占比从6.9%增至77.1%。电动车的短板遂成为公交系统的短板。（延伸阅读：[《减碳承诺下的两座煤城：失去煤的冷清无措，燃煤正旺的不见未来》](#)）

“近年来，受新冠肺炎疫情等因素影响，公众出行习惯发生深刻变化，城市公共汽车客流大幅下滑，城市公共汽车企业普遍经营困难，行业可持续发展面临挑战……”针对近年有蔓延态势的“公交困局”，10月10日，中国交通运输部会同发改委、公安部、财政部、人力资源和社会保障部、自然资源部、国家金融监督管理总局、证监会、全国总工会等共9部门和单位印发[《关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见》](#)，提出15项政策举措，试图扭转公交车衰退的局面。其中首要的支持政策就是落实运营补贴补偿政策。

《意见》提出，在不新增地方政府隐性债务的前提下，因地制宜建立并实施城市公共汽车企业运营成本核算和补贴补偿制度，“平等对待不同所有制运营主体，及时拨付相关资金，鼓励先行预拨部分资金。”



2023年3月16日，中国海南省海口市，市民在街上骑乘电动自行车和电单车。摄：John Ricky/Anadolu Agency via Getty Images

据辽宁大学和军与任晓聪的相关研究，2000年左右，伴随着国企改革，中国各城市兴起“公交民营化”热潮。但此后不到10年时间，在公私合营等模式下，民企与政府就公交线路、补贴、价格、管理等方面矛盾重重，导致其后许多城市公交重新回归国有化，由政府补贴主导运营。

值得一提的是，像南充冠宏公交公司这样，发布公告自行宣布“停运”的，均为民营公交公司。这些“停运事件”的走向，多数是政府部门介入协调，或派驻工作组，相关公告即会删除，一定程度恢复线路运营。因此外界也将此举视作民营公交公司向政府“变相讨钱”的无奈之举。

较为少见的是，今年6月，河北省保定市政府全资控股的河北保定公交有限公司坦承，以目前经营现状，暂无力恢复此前临时停运的23条线路运营。

根据交通运输部**2017年出台的相关管理规定**，城市公共汽车客运具有公益属性，实行特许经营。企业应当按照线路特许经营协议要求提供连续服务，不得擅自停止运营；如需暂停运营，应当提前3个月左右向城市公共交通主管部门提出报告，自拟暂停之日7日前向社会公告。城市公共交通主管部门则应当根据需要，采取临时指定运营企业、调配车辆等应对措施，保障社会公众出行需求。

近年来，面对共享单车、载客摩托车等出行方式的“夹击”，加上老人免费乘车群体从70岁以上扩大至60岁以上，公交公司的利润空间不断被挤压，亟需创新经营方式。因此，除了财政“输血”，此次《意见》也为公交公司指出了诸多“造血”之路。（延伸阅读：[《疯狂的造车和竞逐之后，共享单车进入“乱葬岗”》](#)）

比如，《意见》指公交巴士可以动态调整票价；可合理确定公交乘车优惠群体范围，用老年人综合津贴替代优惠乘车政策；支持开通通勤、通学、就医等定制公交线路，适度加密主要客运枢纽至城市景区景点的公交线路；另外还积极推动公交场站向地铁公司学习“轨道+物业”模式，允许新增公交枢纽场站配套一定比例的附属商业等面积，并可进行地上地下空间综合开发。

然而，《意见》本身的设置也反映出，政府希望公共交通自己寻找商业模式，以开源节流的方式“造血”，但政府补贴问题、新出行方式问题，都没有得到应有的回应和处理。

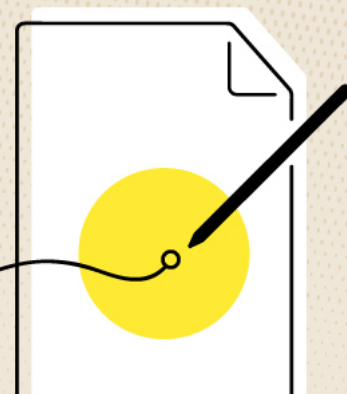
[#电动巴士](#) [#政府补贴](#) [#巴士](#) [#公共交通](#) [#公共汽车](#) [#中国经济](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。

端傳媒2023年度用戶調研

填寫問卷，幫我們一起成為更好的媒體

訂閱端傳媒，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。



端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)