



长途客运路在何方

走进车站，安检机器旁边坐着一位中年女性，自顾自刷着手机，也不管进站的人有没有把包放进去过安检。也许她早就知道，现在一天下来，没几个乘客进站。下午2点前后，车站候车室里总共不到10个人。有人躺在需要扫码的按摩椅上午睡，还有人斜靠在座位上，玩手游打发时间。空调不大起作用，只听见头顶上老旧的电扇呼呼地工作着，只有它在岗位上保持专注。

临近下午2点50分，上海开往安徽宣城的大巴即将发车，负责检票的工作人员不见踪影。大巴司机走进办公室，在他的提醒下，检票员笃悠悠地走出来，“来，2点50分，宣城检票了啊”。

加上我在内，买票上车的人一共3人。车开出站，在路边又带上了提前打过电话的4人。司机姓付，44岁，见我上车后说道：“哦，原来你就是那个记者。说吧，你了解什么情况？”我说明来意，付师傅忽然打开了话匣，向我讲述他在这条线路上10年来的过往与现状。

付师傅开的这班车，现在每天早上8点40分从距离上海300公里的宣城出发，在中午12点前后进入上海，终点是浦东川沙汽车站，通常是下午1点到达。经过短暂休息后，大巴会在2点返程，2点50分路过沪太汽车站，在晚上7点回到宣城。这条线路上的长途大巴，每天往返两地，现在还剩下3班。

在2021年上海至宣城高铁开通前，由于火车绕行远，耗时很久，多年来长途大巴是往返两地最主流的出行方式。客流最巅峰时，每天有18班大巴往返上海宣城两地。这只是固定班次，如果遇上春运或者国庆，两地的汽车站还会安排“加班”。宣城市客运总站站长王峰告诉我，最繁忙时他们曾经在春运期间安排

每天上午，每隔10分钟，就有一班几乎满客的大巴发往上海。

这些都成为了历史。大巴线路从每日多达数十班，减少到18班，再锐减至3班。而如今还能剩下3班，在付师傅看来，最主要是因为现在两地高铁并非直达，需从杭州绕行，总时长和大巴差不多，票价却是大巴的两倍。

当大巴穿过上海市区，来到市郊的沪青平公路，付师傅的同事孙师傅也上了车。一道上车的还有路边等候的9名乘客。两人见面后，第一件事就是讨论今天自己和同行的生意。“2点前一个电话没有，我以为今天回去要零蛋，还好发车前来了几个人。”孙师傅的语气里带着一丝雀跃，这一天往返，总计39人乘车，意味着没有亏钱。

他们念叨，现在一天的油费是1600元，过路费600元，两名司机工资600元，加上交给车站的管理费，所有成本约3000元。每张车票100元，至少卖掉30张票，才能保证不亏本。

我翻开大巴车上的日报表，表单记录8月第一周，单日收入有4000多，还有5000多，但是也有两天只有2000多。那两天，这辆大巴的老板亏了钱。

付师傅说，最近是暑假，客流还稍微多一点。今年“五一”假期后，暑假到来前的那一阵，人非常少，甚至出现了单程一张票都没卖掉的情况。意识到这种情况也许不会是唯一后，他们和老板合计，如果发车前车站没卖出票，也没人提前打电话，大巴干脆停发一天。

两位司机都经历过长途大巴客流最多的日子。10年前，他们的日工资就超过了200块。10年过去，这个数字只涨到了300。更让人无奈的是，当年客流多，生意好，节假日加完班，老板会“分红”，最多时一个月收入超过2万，而现在完全没有“分红”，一个月上班28天，就拿28天工资。

最近，除了客流下滑甚至“挂零”带来的不确定性，让付师傅更感到苦恼的是每天吃午饭的时间又被压缩了。8月以来，途经安徽的高速公路在修路，大巴得多绕行一段。以前他们会在12点到达上海浦东川沙汽车站，之后有一小时吃饭休息；修路让他们晚到45分钟，到达后稍作休息，不得不抓紧返程。

现在每天早上，付师傅会在7点起床，老婆在家做早饭，再帮他烧好午饭，打包带上。等大巴快要到上海，他拿着饭盒，在服务区加热，迅速吃好饭。通常他会在晚上9点回到家。回家后太累，只剩下洗澡和睡觉，再也顾不上更多。

在最讲究团聚的春节，长途大巴司机也有些不同。他们和其他交通运输线路上的司机一样，没有休息是常态。司机们在年

沪太长途汽车站近影。摄影/王仲响

