

昨起我国铁路运行图启动近10年来最大范围调整，宁波上海间再增一对高铁……

高铁时代 公路客运转型何处去



本报记者 张燕
通讯员 林学华

“去杭州的大巴车乘客数量，真不能和以前比了。”上周，市民虞小姐要去杭州汽车北站附近办事，选择了坐大巴车前往，令她印象深刻的是，现在的大巴车生意清淡了很多。

虞小姐清晰地记得十多年前在杭州求学时的情景。那时候，汽车南站还没有改造，虽然旧了点，但乘客熙熙攘攘。一楼是给象山、宁海等地“近郊”乘客的；二楼是往上海、杭州方向的“专区”，高峰时大概十分钟左右就有一趟汽车开出，三四十座的大巴车坐得满满的。

现在，虞小姐依然经常去杭州出差，但她基本上会选择坐高铁前往。“高铁班次很多，二等座的价格比大巴车贵上几元，但无论是速度还是舒适度，高铁都胜过大巴。”她说，这次如果不是办事的地点正好在杭州汽车北站附近，她还是会选择坐高铁前往的。

像虞小姐这样“舍大巴选高铁”的乘客，在宁波并不少见。面对高铁的快速发展和私家车的普及，公路客运面临着客流量连年下滑的严峻形势。

为了在高铁、私家车这个“夹缝”中求生存，并寻求新的增长点，中长途客运需要来一场“修行”。

高铁发力突飞猛进

昨天，我国铁路运行图启动了近10年来最大范围的调整。在大量增开旅客列车的同时，铁路部门还将对列车开行结构进行全面优化。中国铁路上一次调图是在今年年初，调图后宁波站开行旅客列车111对，其中动车组96对。宁波铁路经过上一轮五年建设，全市铁路里程增加了106公里，总里程达到360公里……

走进铁路宁波站候车室，宽敞的大厅内“开始检票”的报站声此起彼伏，人们或静坐候车，或排队过安检。对于旅客运输，春运的数据最能说明情况：由于打工者减少、返乡时间拉长等原因，近年来我市春运客流总量呈下降态势，但铁路客流却在不停增长：2015年春运，铁路完成客运量423.3万人次，同比上升8.4%；2016年春运，铁路完成客运量496.7万人次，上升17.5%。

铁路的快速增长，是在“阵痛”中进行的。上世纪90年代，高速公路快速发展，铁路在2007年前进行了六次大提速来“护市”。从2010年开始，高铁技术的发展使铁路主动出击与公路抢市场。高铁发力，结果显而易见：2015年宁波市整个春运综合运输中，铁路运量占比由8%上升到29%；到了2016年春运，铁路客运比重上升到47.1%，列第一位。

公路班车腹背“遇袭”

春运是汽车、火车票最紧张的时候，“前几年春运总会有十几个朋友同事委托帮忙买汽车票，而今年春运，找我帮忙的只有1个人。”一名公路运输业内人士说，这一方面是公路售票途径多样化、便利化使然，但也从一个侧面说明了公路客运的不景气。



长途汽车客运站售票处客人寥寥。(张燕 付君 摄)



公路客运积极寻求转型。

(张燕 付君 摄)

公路客运一直是中长途客运的重要力量，尤其是从上世纪末开始，高速公路的大发展，使交通运输基础设施网络规模与总体运输能力大幅提高。一条条高速公路的建成通车，也使公路客运驶上了快车道。

这样的好光景仅维持了十几年，民航、高铁、私家车甚至地铁的快速兴起，使公路客运“腹背遇袭”，风光不再。“2013年7月，杭甬高铁开通，宁波到杭州的公路班车就出现了萎缩，一路下滑。”一名业内人士以“高铁线路通一条，公路班车缩一条”来形容高铁给汽运带来的冲击。

事实确实如此。以宁波到南昌为例，高铁通车后，宁波到南昌大约只要4.5小时，二等座票价327.5元；如果坐汽车，票价虽然便宜了100元左右，但需要耗时9小时。“除非对票价比较敏感，或者是在汽车行驶路线附近，不然大部分乘客总会选择坐高铁前往。”业内人士分析。记者获悉，很多高铁线路与南昌线类似，如甬台温动车组开通前，台州、温州、福州线一直是汽车班线的重点城市，“在2009年以前，从宁波到温州的班车一天有19班，都是38座的大车，可现在一天只有2班了，而且是18座的中型车。”公运集团一名工作人员介绍。目前宁波到温州的公路客运走的是甬台温高速，耗时3.5小时，而高铁只要1.5小时。今年贵州方向的高铁开通后，也给公路班车带来冲击。

另外，自驾车也分流了公路客运量。节假日小客车高速免费通行政策实施以来，很多私家车主尽情享受这一“福利”，通常一个国庆黄金周下来，宁波高速出口享受免费大餐的私家车就超过百万辆(次)。

甚至城市公共交通的发展也让班车客流受挫。今年3月，轨道交通1号线二期通往北仑，北仑往杭州的公路班车客运量减少一半以上，上海线也减少了25%。“原来，北仑与宁波火车站之间距离较远，通过公交车换乘，时间上无法把握，因此北仑到杭州、上海等周边城市的长途线路在时间上还有一定的竞争优势。但是轨道交通北仑后，‘轨道交通+高铁’在时间、服务、安全等方面已经具备公路客运难以超越的优势，行业整体受到冲击已在所难免，公路客运将面临重新洗牌。”北仑区交通运输局有关人士表示。

“小而美”的华丽转身

随着公共交通的不断发展，民航、高铁、公路这三大运输方式重新洗牌已不可避免。一般认为，800公里以上路程，民航占优势；400公里至800公里的干线客运，高铁当仁不让；而400公里以内的支线客运，公路客运有着“小、快、灵”的特点。公路班车如何避开与高铁的正面冲击，通过“小而美”的线路设计，建立起与高铁、民航互补的“生态链”，实现资源效益最大化？

将大巴车开到高铁到不了的地方，这种班车线路设计是公路客运转型的首要思路。“高铁适合目的地集中、旅客量大的两点间，如宁波和杭州、上海这样的大城市之间。而对于细分的目的，比如杭州城北、萧山、临安，如果通过高铁先到杭州，再通过公路换乘，还不如直达的大巴来得快捷。同时，大巴车方便灵活，一辆车只要凑足30到50人就能成行。”宁波公运集团相关人士说，他们应对高铁竞争的措施之一，就是试着将大巴开到高铁到不了的地方去。以曾经“十分钟一趟”的杭州班车线为例，日班次已从高铁开通前的八九十班减少到五六十班，分别开往杭州的汽车南站、北站、中心站等地，细分旅客目的地。如宁波汽车南站到杭州汽车北站线路，适合去杭州北站小商品市场、汽车城和农副产品批发市场的旅客，颇受欢迎。

商旅结合的线路，让公路班车直通美景。近年来，市运管局积极引导企业开拓新的增长点，以市场为导向，在现有客运班线基础上，推进专线联运、运游联动，试点“车票+门票+宾馆”等增值服务，按照“成熟一条、发展一条”的原则，积极开通宁波至周边省市的精品旅游专线。目前，宁波汽车南站到宁波至嘉善(西塘)车票+门票的产品，旅游套票价格优于分别购买车票和门票的价格，吸引了不少客流。还有汽车南站、东站的象山班车车票+象山影视城联票，或至象山石浦班车票+象山影视城景点联票，也颇受欢迎。上个月中

旬，杭州湾新区的方特东方神画主题乐园开园，汽车南站就开通了直达专线。另据了解，上海迪士尼乐园即将开园，宁波公路客运正在积极探索便捷的迪士尼专线，下步有望开通宁波至上海迪士尼“商旅专线”。市运管局局长李毅介绍，“创新客运发展模式”将成为运管部门“十三五”期间的重点工作之一，在此过程中将推进与旅游业联动，引导“运游”联盟，鼓励优质客运企业开展定制班车、定制包车等新型客运服务试点，使“小而美”成为公路客运服务的新亮点。

线路“美”的同时，车辆也在追求美。宁波至舟山客运班线部分车辆使用了国内最豪华的尼奥普兰大型高三级双层大巴，车厢玻璃采用360°观光设计，车内配备飞机真皮座椅，号称“陆地航班”，在经过舟山跨海大桥时，会有超一流的视野，非常适合观光，而票价维持不变。“现在整个行业不景气的局面必须改变，企业不转型不行。”宁波长江旅游客运有限公司董事长王君伦介绍，“以前每到春运，公司都会有四辆车被征用于公路运输班车保障，但今年行业管理部门对我们没有这个要求了。”为此，公司一方面积极开拓旅游包车、通勤班车业务，另一方面在车辆上下功夫。去年该公司投资250万元购买了5台油电混合动力大巴车，这种车在时速40公里以下用电，40公里以上用油，运营成本比以前的柴油车节省15%—20%。

旅客的购票渠道更加便捷和多样化。据悉，目前宁波公运集团下属的汽车东站、南站、北站和中心站，除车站窗口人工售票和自助设备购票外，还启动了公运集团网站、“宁波公运”微信等购票渠道，同时还与众多APP合作，包括“宁波通”“智慧宁波”“巴巴快巴”“巴士管家”“携程网”“畅途网”等，都能购买到这些车站发车的车票。宁波大市客运站联网售票工作也在积极推进中。

“对整个公路客运行业而言，与其说高铁、私家车是对公路客运的冲击，倒不如说是一个契机，通过深入的改革和转型，找准适合自己发展的道路，是公路客运可持续、健康发展的重要手段。”李毅说。

相关新闻

客运行业将简政放权

本报讯(记者张燕 通讯员石莹)记者昨日从市道路运输管理局获悉，今年我市将深化客运行业改革，激发市场活力。客运班车无论是线路还是价格都将更加灵活。

今年市运管局将研究出台《宁波市内跨县道路旅客运输经营许可权下放工作意见》，推进市级权限下放，进一步简化、规范客运标志牌管理，统一市际、县际、县内客运标志牌编号，取消《道路客运班车(包车)经营许可证明》年度

换发。逐步放宽客运市场价格管理，研究出台市内跨县道路客运班车价格管理政策，平稳推进班车运价和客运站站务收费市场化改革，维护客运站、客运班线经营者和广大群众合法权益。

简化道路客运行政审批程序，重点简化省内客运班车班次变更、客运车辆变更、客运班线(包车)暂停及恢复经营、本省境内客运班线起讫站点变更和客运班线途中站点变更等道路客运行政审批程序，进一步激发市场活力。

编辑点评

公路客运，路在脚下

道路旅客运输是综合运输体系的基础，在现代交通运输发展中具有举足轻重的作用。目前，在高铁、民航、轨道交通、私家车等其他运输方式快速发展的新形势下，道路客运存量资源增速减缓，利润增长空间缩小，企业经营面临新的压力和困难。

竞争和冲击客观存在，但道路运输依然具有灵活、快捷的优点，在综合交通运输体系中承担着大面积“兜底”运输的职责，特别是它所能提供的“门到门”服务，是依托航线和轨道的民航与铁路无法做到的。

面对客流量下降的趋势，道

路客运企业应充分发挥其覆盖面广、机动灵活的传统优势，优化客运线路，开拓细分市场，将发展高铁的接驳线路、优化城乡客运班线作为自己的转型方向。深入大型企业、工地、院校开展定制式便民服务，以扩大市场占有率，提高班线实载率。同时，进一步增收节流，促进企业的可持续发展。

业内专家认为，民航、高铁、公路、轨道交通等运输方式各具优势，如果能实现公共交通资源优化配置，打造智慧交通“一站式”出行平台，做到站际间的快速换乘甚至“零换乘”，人民群众的出行将会更方便、更有效率，而交通发展也能实现良性循环。

相关链接

江苏启动“定制客运”

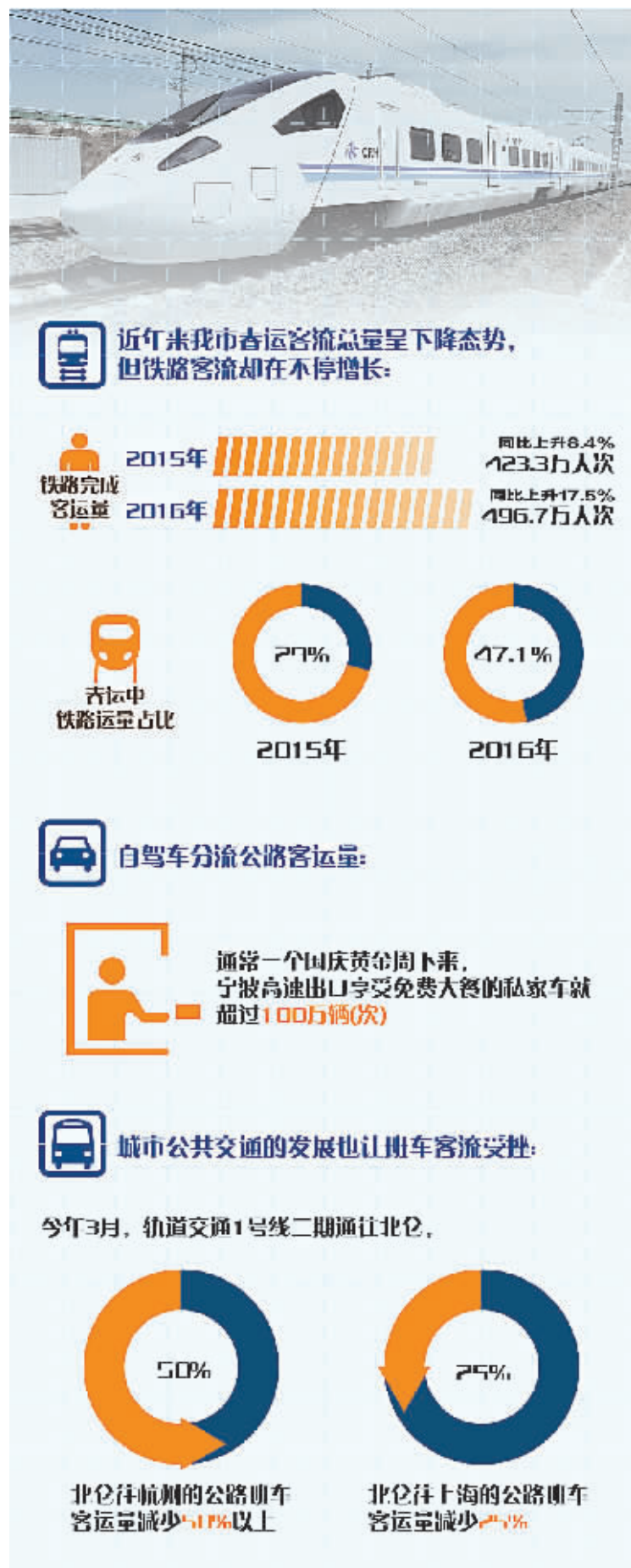
不久前，江苏长运定制客运服务公司采购了163辆由厦门金龙礼宾车有限公司优化升级的福建奔驰车，投放至“门到门”城际定制快线业务。城际定制快线将在江苏省13个地区内广泛运营，为城市高端商务人士提供舒适、便捷、高效的服务。

据悉，为加快传统客运业与互联网的深度融合，以移动互联网、云计算、大数据、物联网技术引领传统道路客运业转型升级，去年下半年，江苏省13个市专业客运企业共同打造道路客运出行线上平台“巴士管家”，并组建“江苏长运定制客运服务有限公司”，实现了线上和线下的深度融合；并积极实施“互联

网+道路客运”行动计划，全面发力定制巴士、定制快车、公务出行、机场接送、校园专线、运游结合、小件快运七大业务板块。乘客可以通过线上平台，定制“点对点”的运输服务，享受个性化的旅游专线服务。

在苏州，工业园区广大上班族可在网上预订专车直达的定制巴士；在南京，乘客可随时随地预约乘坐城际定制快车；在常州，学生可乘坐从常州大学城至周边县(市)的校园专线；在南通，游客可选择周庄水乡、南浔古镇运游结合线路。这些客运服务以用户需求为中心，为广大群众提供了便捷、舒适的出行方式，自上线以来好评不断。

数说



制图：洪茜茜