

# 从长途车到私家车的幸福出行 道路运输见证宁波改革开放40年巨变

“以前要去趟杭州可真不容易，一大早出门，买到的车票往往还是下午了，路上还得上花四五个小时，办个事往往得住上一宿。”说起以前去杭州，不少老宁波用“出远门”来形容。

而如今，别说是去杭州，就是上海或者更远的地方，大巴车票基本上随买随走，一天打个来回也不是难事。改革开放带来宁波道路运输四通八达，坐大巴车走得好、走得安全、走得便捷已是标配；如果自己开私家车，车辆维修、保养的管理体系也日益完善。

记者 张燕 通讯员 章军航 朱笑仪  
图片由市运管局、市公运集团提供



市民参观宁波市运政指挥服务中心。

## ■长途大巴进入“快客”时代

改革开放吹活一池春水，经济的发达让交通日益繁忙。从上世纪九十年代初开始，道路运输行业迎着改革开放春风迅速发展。

1990年，宁波市长运公司（今公运集团）购入3辆单车价30万元的丹东黄海牌客车，为当时最高档客车，1辆经营宁波至福州，2辆经营宁波至温州，公司选派最好司机驾驶该车。

1991年，全市有客运企业200余家，拥有客车950辆、3.8万个客位；营运线路665条，营运里程5.3万公里，年公路客运量8000万人次，周转量21.6亿人公里，在今后的五年里，宁波公路长途客运穿山跨海，稳稳行驶在普通国道、干线公路上。

1996年12月6日傍晚，这是一个具有划时代意义的时刻。杭甬高速段塘收费站，近百辆汽车排队等候，不少车主鸣喇叭欢庆。18时一到，收费站闸门瞬间开启，也开启了宁波公路发展的“高速”征程，也带来了道路客运的“高速时代”。

许红平是市公运集团南客运分公司的驾驶员，开了20多年大巴的他：“跑杭州班线最

早走的是329国道，不堵车还好，四五个小时可以到杭州，一堵车就没个底，早上出车天黑才能到。那时候大巴的乘客也少，因为太慢了。”许红平说，杭甬高速通车后，两小时到杭州，大巴基本车座满座，开在路上别提多舒坦了。1997年12月，浙江省新干线快速客运公司宁波管理处，首开宁波至上海高速快客班线。

1998年起，长途班车开始安装卫星定位装置，公路通行条件进一步好转，车辆档次进一步提高。到2000年，全市营运班车客车3605辆、8.3万客位，营运线路1149条，营运里程23.3万公里，其中跨省209条、13.3万公里；跨地(市)302条、6.9万公里；跨县(市)638条、3.0万公里；县区内272条、5675公里。年公路客运量2.2亿人次，周转量79.5亿人公里。

长途大巴在2005年前后进入“鼎盛期”，全市客运班线超过1000条，远至云贵高原、四川盆地，近到省内杭州、绍兴、舟山，长途大巴成为很多人重要的出行方式，尤其是黄金周、春运，长途客车“一票难求”，这一情况直到2010年后高铁崛起才得以缓解。

伴随着长途客运发展，宁波形成汽车东站、汽车南站、中心站和汽车北站四大汽车站的格局。沐浴着改革春风，四大车站也经历了颜值、管理和服务的大提升。“春江春暖鸭先知”。1978年11月，当改革开放号角吹响，浙江省汽车运输公司宁波分公司（公运集团前身）成立，宁波全市范围内的各级车站均归属其管理，全年完成客运量2311万人次，旅客周转量46728万公里，营运客车219辆。当时，宁波市设有南站、东站与北站。

上世纪80年代末开始，我

## ■四大汽车站开启智能管理

市加快车站建设，引入电子技术，加强车站管理，公用型车站格局初具雏形。近年来，随着社会经济不断发展，互联网广泛应用，旅客对高品质、多样化、个性化的出行需求日益增加，倒逼传统道路运输企业加快融入互联网发展浪潮，创新“互联网+客运”服务方式，解决供求双方信息不对称，提升旅客出行体验，促进传统道路客运企业转型发展。

位于铁路宁波站交通枢纽区的汽车南站，在2015年改造提升后新颜亮相，车站为地上五层、地下一层结构，总占地面积17200平方

米，总建筑面积38200平方米，其中地下一层主要功能为旅客到站下客、大巴车停放及交通换乘通道；地面一层为售票、候车、发车及行包托提区。汽车南站售票厅面积约500平方米，候车室面积约2500平方米。车站设有自助服务区、旅客安检通道、旅客服务中心、吸烟室、母婴室等相关服务区域。站内装有中央空调、电脑售票系统、电视监控、电子检票班线动态显示屏、大型班车运行时刻、票价显示屏、X射线行李危险物品检测仪等高科技现代化设施。

汽车南站于1990年首次获得

全国文明车站称号，从此进入了全国精神文明建设先进行列。如今，汽车南站“3561服务班”仍是全市交通系统服务名片，也是全省道路客运企业的行业标杆。

春华秋实。40载岁月积淀让汽运公司发展成为公运集团，截至去年底，公运集团拥有营运车辆1357辆，经营线路203条，客运班线覆盖浙江省94个县市，辐射全国18个省与直辖市。去年，公运集团完成客运量1928.87万人次，旅客周转量106617.14万公里。

汽车客运站为旅客及营运车辆提供购票、候车、行李寄存、托运及车辆进站、停放、清洗、出站等各类站务服务。从曾经的售票员在大(中)巴车上挨个售票，到如今乘客只要刷手机就能远程买票，刷身份证就能实现智能检票，宁波各大汽车站迈进智慧交通行列。



“快客”成为我市道路运输主流。

## ■城乡一体化带来民生福祉

就在长途客运蓬勃发展的同时，行驶于城乡间的中巴车在上世纪90年代初开始兴起。记者从市运管局的一份档案中看到，1992年底，宁波市运管部门放开运输市场客货车辆的审批，只要经营者提出申请并符合经营条件的，即可购车投入营运。全市定线不定班中巴一时数量剧增。“这些中巴车的营运线路大都以宁波市市区为中心，辐射至邻近县(市)，公交车、出租车在市区繁华的商业街还设有上下客站点，

山区农村旅客乘中巴车能直接到达市中心。宁波至浒山、宁波至莫枝等路段高峰时期达到每2分钟发一班车，大大方便了群众乘车。”市运管局有关人士介绍。

应该说，中巴车在那个历史时期为城乡经济发展起到了积极作用。“到了第二年，全市中巴线路111条，而以前一些农用面包车、搞运输的三轮车纷纷被淘汰。”

随着各区县(市)城乡融合加快，交通运输一体化成为经济发展

的必然趋势。从2003年开始我市陆续进行城乡客运一体化改造，通过开辟公交线路和域快客，替换原有的中巴车辆，意在打破城乡客运二元分割。

2012年，我市各级政府、部门因地制宜，大力推进城乡客运一体化改造。2012年和2013年，余姚市和慈溪市先后实施了全域范围的城乡公交一体化改造，累计改造800多辆农村客运班车，新购公交车700多辆，新增城乡公交线路120多条，率先实现了县域公交全

覆盖；随后象山也基本完成了客运一体化改造；2015年，随着宁海、奉化中巴车渐渐退出经营，中巴南站完成了历史使命，在5月份新汽车南站启用后，宁波“中巴车时代”画上了句号。

城乡间道路班车退位，取而代之的是越来越多的公交线路、快客班线，这使乘客受益的不仅仅是选择的多样化，还有服务质量、便捷性等。“以前奉化坐中巴车，司机中途带客，需要一个多小时；另外车辆脏也就算了，司机驾驶不规范，让人没有安全感。”奉化人吴先生说，现在选择坐快客走机场高架，中途不停车只要40分钟；如果往奉化东面方向，他会选择坐181路公交车，价格便宜而且也很方便。

69749辆次车辆，优惠工时费用960.3万元；“走一线、查问题”专项行动，全面推进行业涉民生服务项目自查整改，并将查摆范围扩大到企业安全生产、节能减排等领域，维修行业累计走访企业714家次，其中发现问题企业285家次，发现问题383条，当场督促企业完成整改312条，其余均限期要求整改。

## ■维修管理护航私家车出行

改革开放让私家车驶入寻常百姓家。1990年，全市共有汽车26471辆，而如今这一数字几乎成百倍增长，车辆尤其是私家车修理、保养成为民生需求。

截至目前，全市已有约3500家汽车维修企业，形成了包括4S店在内的三级汽修行业体系。“改革开放初期只有四大家型汽车维修企业，基本上是为工业生产服务的。”回忆起汽修业历史，市交通科学技术研究所所长何南炎侃侃而谈。“上世纪90年代以后，汽车电子化开始普及；到本世纪初，汽车电动化时代来临，汽车维修要求越来越高。”为此，市运管局联合行业协会、研究所等单位，每年为企业进行技术培训，提升行业技术能力。

随着私家车普及，自2014年以来，汽车维修行业正式被列为“民生行业”。为此，市运管局积极推进行业转型发展，推出一系列举措，致力消除行业内部分企业的诚信、不规范、不透

明等问题，汽车电子健康档案就是其中之一。这个档案是以车辆识别码(VIN码)作为身份标识，覆盖汽车从购置到报废全过程的电子维修记录。汽车电子健康档案系统的建立，将实现车主对其汽车维修信息的查询，促使维修信息透明化。在此基础上，通过大数据分析，构建基于数据的政府服务体系，为科学制定行业规范以及规则提供数据支持。

未来几年，市运管局将全面探索“宁波汽车智慧生活”项目，旨在打造全方位服务政府、企业和车主的综合智慧汽车生活服务平台。目前，“车生活”综合服务平台项目已与宁波汽车零部件产业协会主持的“宁波汽车零部件公共服务平台”开展合作。

此外，运管部门将逐步完善维修行业“信用等级”评定建设。2018年维修行业信用等级情况，车主们明年年初可以在“宁波市企业信用网”进行查询。服务民生方面，汽车维修便民

深入社会，包括“诚信维修”系列便民服务活动，在为期一个月时间内，全市459家维修企业累计优惠维修



汽车快修方便私家车车主。



汽车南站3561服务班成为窗口名片。