

沪宁线公铁互争10年 旅客得利

■车型越来越好,速度越来越快,乘坐越来越舒适,服务越来越周到

■目前暂处下风的公路客运酝酿与铁路同步提速,提供门对门服务,免费送到“点”

■10年博弈

1996年前 铁路垄断期

沪宁间的旅客运输基本由铁路垄断。

1996年~1998年 公路客运辉煌

沪宁高速公路通车后,沿线城市看到商机,纷纷成立地方快客公司,常州以及武进、金坛、溧阳的客运企业家们开辟了沪宁快客线,各家公司先后开出了公司最豪华的长途汽车来运营该班线,欲从铁老大车厢里争得“一杯羹”。快客的方便、快捷、人人有座、随到随走吸引了大批的客流。据统计,1996年~1998年,客运利润相当丰厚,每班车每月能盈利3万~4万元。

2000年~2004年 铁路频频提速

面对竞争激烈的道路客运,“铁老大”当然不会坐视不管。2000年沪宁线铁路开始提速,情况发生逆转。连续5次提速,不断加密班次,平均28分钟就有一对列车来往于沪宁之间。其中,南京到上海的区间列车就有12对。面对铁老大的风驰电掣,沪宁快客开始感到“力不从心”。其实,客运公司并不甘处下风,一再对车型更新升级,以应对惨烈的竞争,从刚开始的空间狭小依维柯,到沃尔沃,再到目前的豪华空调大巴,以保持服务、速度和舒适度的竞争能力。

2005年 多事之秋

2005年3月到9月南京火车站改造,“快鹿”客运量出现短暂回升;但随着沪宁高速的八车道拓宽,公路客运又陷入“低谷”,因为路堵时间无法保证;八车道通车后,公路客运再次回升,似乎有了与“铁老大”进行抗衡的资本。

2006年后 铁路全面赶超

就在公路客运稍稍喘口气的当口,沪宁线铁路宣布即将在2007年4月18日全线提速。“子弹头”横空出世了!沪宁线上的公路客运再次徘徊在“生死存亡”一线,列车在价格、速度、密度、舒适度上呈全面赶超之势。

最快的“子弹头”,由沪到宁耗时2小时17分,是目前世界上最先进舒适的列车,在沪宁线上有好几趟;最慢的过路车大概需要5小时抵达。乘坐快客到上海一般需要3小时左右。

据了解,南京到上海,快客正常情况下共36个班次,从早晨6:00到晚上8:00。而南京到上海直通的城际列车有12对,加上过路车,平均28分钟就有一趟车,从0:24到20:43,共49趟列车。

铁路不仅在“随到随走”的优势上赶超快客,在价格上更具有优势:目前软座最贵的79元(T705、T703),一般软座在72元,硬座价格47元,而最便宜的过路车的票价仅为24元。快客由于车型统一,目前南京到上海票价基本上都是97元。

沪宁线,短短300多公里,却是中国最繁忙的城际黄金线和交通大动脉。面对这块“肥肉”,公铁航为争夺旅客客源曾经“大摆擂台”,不过,因为没有生意,航空三天就退出了竞争,而公铁则锲而不舍地进行了长达11年的争夺战。其间,你追我赶,拼价格、拼车型、拼服务……一些客运公司陆续惨淡推出。然而,两者相争最直接的结果却是为旅客创造出越来越实惠舒适的出行环境。

4月18日,沪宁线铁路即将全线提速,“子弹头”列车正式投入运营,无疑又将给公路客运致命一击。对此,江苏公路客运是束手就擒还是奋起直追?记者对此展开了一系列调查。



沪宁线公、铁互争,获益最多的是旅客(资料图片)

金杯柴油海狮一月上市供不应求,市场反应热烈

2007年1月,金杯柴油海狮率先在江浙沪地区上市。据华晨金杯有关负责人表示,柴油版海狮一推出即受到消费者的青睐,自上市以来一直处于车辆供不应求状况,部分地区一度出现脱销现象。

回顾近几年国内轻客市场发展一直比较平稳,占据这一市场“半壁江山”以上的华晨金杯,无论在销售还是利润方面都屡有“斩获”。但这两年,随着汽油价格的不断

上涨,轻客市场的发展也一直受到高油价的挑战。国内轻客企业为转移汽油价格上涨而给销售带来的不利影响,纷纷推出了自己的柴油发动机产品。而在这方面,无论是技术还是销售方面,华晨金杯又都领先一步。一经上市即有四种价格车型可供选择。

据悉,金杯柴油海狮最新搭载的玉柴2.5LYC4F90-23

柴油机是在2.7LYC4F90-21机型基础上通过降低排量和增加增压中冷机构改进的新机型,完全满足国家环保法规要求。

从金杯经销商处获悉,即日起到2月15日,凡来店客户均可获得新春对联、“福”字及车内精美挂饰;参加试驾还可获得新春“金”猪;另外,购车客户还可参加大抽奖。

在环保中享受,在享受中环保 LEXUS雷克萨斯油电混合动力豪华SUV--RX400h

提起“环保”这个话题,可能很多人首先想到的关键词会是“节省”、“简朴”、“低调”……但是,你能够想象有朝一日“环保”竟然可以与“时尚”、“豪华”、“享受”……这些词联系起来吗?不要怀疑,LEXUS雷克萨斯已经做到了这一点,这就是RX400h,全球首创的油电混合动力豪华SUV。

所谓“混合动力”,就是在传统的汽油发动机之外,另将电动机与辅助动力单元共同组合在一辆汽车上做驱动工作模式。这种混合动力装置既发挥了发动机持续工作长时间,动力性好的优点,又可以

发挥电动机无污染、低噪声的好处,二者相辅相成,取长补短,可以有效降低尾气排放,提高燃油经济性。

LEXUS雷克萨斯RX400h在传统的混合动力基础上更进一步,它既可以仅靠电动机或汽油发动机单独驱动,也可以同时由汽油发动机和电动机共同驱动。这使得RX400h成为一款真正意义上的“完全混合动力”车型,这样的技术使RX400h的综合油耗成绩达到令人刮目相看的8.3升/100公里。

在RX400h的驾驭过程中,您会觉得车内更宁静,操作更顺畅,动力更强劲,表现

更卓越。这不仅仅是因为混合动力技术所带来的性能提升,也要归功于另一项不容忽视的新技术——汽车动态综合管理系统(VDIM)。VDIM在行驶过程中会引导和协调各个动态操作系统,使之达到最优化的操控性能;更重要的是,它会不间断地对车辆的运动进行计算,对车辆的所有动态操控系统进行控制和修正,有效预防可能出现的失控现象,从而显著提高RX400h的安全性能,令得驾驶RX400h不仅充满运动和速度的激情,也具备如沐春风的舒适性、挥洒自如的灵活性、坚若磐石的稳定性,前所未有的可靠性。

■大浪淘沙

优胜劣汰,客运只剩四家

经过11年的搏杀,公路客运整体经营状况惨淡。据了解,沪宁线辉煌时期全省曾有37家公路运输公司经营这条线路,但经过残酷的竞争,目前参与经营的只剩快鹿、中北、星利、长客四家,其中快鹿占据了其中的90%的份额。

有人给记者算了笔账:该路段过路费每个来回需510元;一个来回耗油约650元(按每百公里耗油27公升、每公升汽油4元计算,整个路段300多公里);汽车每天折旧费大概400元左右;加上司机酬劳、进站费用等,每辆车每个来回花费2100多元。按每班车来回卖出20张票(票价88元)计算,售票所得为1760元。每天亏损300多元左右,一个月就是9000元。客

运公司表示,上座率超过30%才可以盈利,也就是每个来回卖出30张票以上。

昨天,记者从汉中门车站了解到,该站以前有一班开往上海的班车,时间是早上8:00,“上座率不是很好,停开了。”中北客运站也有几趟,提及上座率,有关人士直摇头:“惨,有时五六个人,最少时只有一两个人。”而原汉府街的车次搬到中华门站后,宁沪班车全部停开。目前,宁沪班车几乎全部集中在中央门站,主要是快鹿公司的。

有关人士说,客运公司惨烈淘汰的背后,换来的则是百万旅客出行的舒适和实惠。历经大浪淘沙后的优胜客运公司若想求得生存发展,必然会在价格、服务上进一步笼络旅客。

■应对措施

酝酿“门对门”服务 与铁路同步提速

今年,铁路将再次提速,时速达200公里,南京到上海最快一个多小时抵达。更要命的是,铁老大还正在酝酿“公交化运营”。面对“铁老大”的咄咄逼人,客运公司并不打算束手就擒。快鹿公司总经理桑登喜表示,今年上半年,他们将陆续推出“大中小”车配套以提升速度,在高速上设置豪华休息站,免费送旅客到达市中心等措施。

举措一:提升车辆档次

在与铁路“较劲”的短短11年中,快鹿曾先后三次调整车型,打造舒适度。

2006年,快鹿进了10辆身价近200万的沃尔沃,并加宽了座位间距,47座改为30座,国庆节增加到25辆。“实载率很高,达到了80%以上。”桑登喜告诉记者,近期,他们又将引进豪华商务车,每辆车200万元,均配备了7台液晶电视,座位上方都有变频阅读灯,而且座椅进一步放宽,只设置了32个座椅,个人空间极为宽敞。

实施时间:最迟2月3日起,南京始发的18个班次将全部开行这种豪华车。

举措二:“大中小”车配套运营

4月18日铁路提速,南京到上海90分钟,“但那仅是理论时间,火车是两头慢中间快,汽车是两头快中间稍慢。”桑登喜透露,届时快鹿也会推出“大中小”车配套来运营。

桑登喜解释,大车就是现在的37座或是32座车,中型车考虑的是15座-16座车,车型暂定为考斯特,但该车型座位有20个,目前还在考虑改装的事,小车则敲定了别克商务车。“这样可以节约成本,公路客运存在平高峰,例如早上6:00的班车,人少,我们就可以选择小车运营,另外,如果有乘客比较急,商务客流,我们也可以随时根据情况调度小车。”桑登喜提醒,“沪宁高速上,小车可以跑到时速120公里,而大车毕竟只能跑时速100公里,这样,乘小车到上海只要2个多小时就到了,可以为有急事的人抢到时间。”

实施时间:最快将与铁路提速同步,或略迟一点。

举措三:豪华休息站,免费送到“点”

铁路不断地加速加密,“我关注它,并不想战胜它,因为我公路的优势,就在于‘门对门’。”桑登喜大胆地推出了“免费送乘客到‘点’”的设想。

据透露,快鹿现正在酝酿与上海联手,分别在离南京、上海不远的地方建立一个中转的旅客休息站。目前,南京初定在沪宁高速黄栗墅设置这么一个豪华休息站,“需要进入南京市或其他地方,不需要到车站的,这些乘客可以到休息室休息一下,免费喝点水或茶、咖啡等,大约十几分钟后,我们会派小车去接,把他们直接拉到鼓楼或新街口等市中心处,如果要到江北或其他比较远的地区,那么再适当收点钱。”桑登喜表示,快鹿的班车很密,等待时间最长不会超过20分钟。

实施时间:今年上半年。

举措四:免费帮中转乘客买票、订房

快鹿大巴上还将配备一名女乘务员:“导乘”。除免费为乘客提供矿泉水、食品、赠阅当天报纸外,还会提供一些人性化的服务,如为转乘乘客免费订票、订房等。

据介绍,大巴启动后,导乘员就会询问乘客,到南京或到上海,有没有需要中转的乘客,如果需要中转,那么要不要买票等,导乘员跟当地的工作人员联系,帮乘客提前买好相应的票,乘客一下车就能拿到自己所需要的票直奔目的地。需要住宿的也类似。

实施时间:今年上半年。快报记者 毛丽萍