

快鹿老总捧着铁路运行图找对策

火车提速后,公路客运试图抢占铁路服务盲点,乘客将充分享受竞争带来的便利

铁路第六次大提速带来的影响波及到其他客运行业,对公路运输的影响尤其大。记者昨日采访南京市部分公路运输企业的负责人时,对方凝重的语气里流露出对铁路大提速后的担心——公路运输的劣势将变得更加明显,竞争也会变得愈加惨烈。但对普通乘客而言,铁路的提速不只带来了更便捷出行的可能,铁路与公路、民航的直接竞争也将给他们带来更多的实惠。

影响 之同行

公路:不降价,抢占铁路运输空缺

此次铁路提速对以沪宁线运输为主的快鹿公司影响最大,记者昨日找到快鹿公司董事长桑登喜时,他正拿着铁路新运行图研究对策。

桑登喜说,此次铁路提速,沪宁线就有25对动车组,加上常州、无锡各2对、苏州1对动车组,仅沪宁之间的高速列车一下子就增加到30对,铁路运输基本上做到了公交化,对公路客流的分流是非常明显的。他分析,铁路提速后价格与公路相比差不多,尤其是动车组与公路客运相比价格上并无优势。因此,他们不打算降价迎战。对比铁路新的运行图,他发现虽然从9点开始的一段时间内几乎每5分钟都有动车组发车,可都是直达上海、无锡、苏州等大城市的,一些小城市基本不停靠。因此,从方便性和发车密度上快鹿还是有文章可做的,他们将调整发车时间,抢占铁路留下的空缺,如在镇江、丹阳、张家港等动车组盲点上做文章。

桑登喜透露,面对铁路带来的竞争,他们有三大提升服务水准的举措即将推出。第一是绿色通道。快鹿公司打算在

苏州、无锡、常州、镇江、南京等沿线城市设立专门的候车室、售票窗口和发车口,形成绿色通道。在上海的站点也由原来的小站调整到上海火车站附近,位置更加方便。第二是实行车辆大、中、小配套。快鹿去年国庆起推出商务车,将座位改为30座,比航空座椅还舒适宽敞,并配置了乘务员。除了大商务车,他们还打算很快推出15座左右的中型商务车和小型的别克商务车,在发车时间上提前到上午6点开始,10-20分钟一班。第三是延伸服务。快鹿将在黄栗墅等服务区设置豪华临时休息室,感觉到汽车站下车不方便的乘客可以休息一下并免费换乘快鹿公司安排的考斯特客车,客车将免费把乘客送往新街口、鼓楼等目的地。

南京长客公司负责人面对铁路提速的竞争眉头紧锁,苦寻良策。他告诉记者,铁路提速后,公路客运市场被攻占是早晚的事。目前公路客运除了黄金周和春运期间供不应求外,其余时间运力都过剩,班次又不能随意停掉,竞争中非常不利。他呼吁应该从政策



南京汽车站内的人流,会因为铁路的提速逐渐稀疏吗? (资料图片)

上给予公路客运扶持,如现在实施的税费是按客座数量收取的,对于实载率很低的公路客运明显不合理,应当按照实际客票销售量来收取。南京长客公司负责人还表示,对于铁路需要绕行的地方(如武汉)、客票运力紧张的地方(如西南)和尚未开辟铁路线的地方,他们将积极出击,弥补铁路运输的不足。

航空:短途票价有望下降

面对铁路的第六次大提速,民航部门表示并无太大影响。但业内人士认为,铁路提速除了促使航空公司改善服务,至少还会迫使航空短途航线票价下降。东航江苏分公司有关负责人告诉记者,民航业公认的民航与铁路竞争的临界点大约在800-900公里,距离较近的选择坐火车较多,距离远的可能会选择坐飞机。他承认,随着铁路提速,这一临界点可能被拉长到1000公里,也就是说短途航线会有影响。有关人士分析,这几年来民航不断打价格战,很多航线如南京—北京的折后机票价甚至低于火车软卧的票价,吸引了一些原来乘火车的人改乘飞机出行。可以预言的是,铁路提速后飞机、铁路的价格战仍会继续进行,市民将从铁路、民航的竞争中获益。

影响 之记忆

最早的火车轮渡就在南京

——南京火车的百年轨迹

南京人认识火车,到明年就整整100周年了。从1908年第一条通车南京的沪宁铁路开始,火车始终影响着南京人的出行方式。从蒸汽火车头到烧油的内燃机,再到清洁的电气化列车,不同年代的人,对火车有着不同的岁月记忆。

两名司炉边开边加煤

最早的火车是什么样子?现代人只能从民国影视剧或博物馆里获得一些支离破碎的印象了。今年70岁的时盛麟老人退休前编辑了30多年《铁路志》,他说,南京最早的火车就是烧煤的蒸汽机车头拖着车厢跑,火车司机在敞开的驾驶室,火车司机在敞开的驾驶室,里里外外看起来很威风。不过,那速度在现在看来简直是在“爬”了,去上海差不多要10个小时。

那时候,车上有两个人专门负责加煤,叫“司炉”。他们一路上要不停地向炉膛里添加煤炭,稍微慢一点动力就不够了。遇到一些坡路,蒸汽的力顶不上去,火车就特别吃力,爬不上去车轮会直打滑,所以这时候还要往主轮下面撒沙子,增加摩擦力。因为是烧煤的,那时候火车很脏,车一开,煤灰也乱飘,乘客们坐个火车到上海,拿手帕一擦脸,雪白的手帕就黑了。还有种闷罐车,一般是运货的,但到客运高峰也被拿来运客,里面不通风,颠得很厉害,乐观的人干脆戏称它为“跳舞车”。头顶上一盏马灯晃来晃去,人挤人散发出来的汗臭味混合着各种怪味,汇成了那个年代人们对火车的特殊记忆。

小火车城里跑了50年

“扬子江头看落霞,秦淮河上响鸣蛙。乘车直入华灯市,风鼓铁轮送到家。”这是上世纪30年代南京街头流传的一曲金陵小唱,说的就是当年沟通南京下关与中华门之间的城区铁路。提到这段铁路,上了年纪的南京人都有很深的印象,当年大家亲切地叫它“小火车”。时老说:“小火车”穿行市内,就像现在的地铁一样,与市民生活息息相关。

1907年,清政府动用库银50万两建造了这条铁路。线路从下关江边起,跨惠民河,经栅栏门,由金川门入城,再过大钟亭、鼓楼,沿北极阁南麓越珍珠河至今天的白下路止,全长11.3公里,沿途设有江口、下关、三牌楼、无量庵(后改为鼓楼)、督署(后多次更名,新中国成立后定名为长江路)等站。时老说,客车当时只要十文钱一站路,还可以带货,既经济又快捷,所

以很受欢迎。但后来连年战乱,常被调去军用,再加上市内逐渐有了公交汽车,“小火车”也就日益衰落了。新中国成立后,“小火车”由上海铁路局管辖。不过,“小火车”可没有现在地铁这么安静,它穿行闹市,带来不少交通安全及噪声污染问题。1958年,在南京市区运行了近50年的“小火车”终于消失了。

最早的火车轮渡在南京

这次4月18日大提速中,琼州海峡火车轮渡因第一条跨海火车轮渡的身份颇为引人注目。记者了解到,国内最早的火车轮渡其实就在南京,早在1933年,南京人就可以坐在火车上乘风破浪摆渡过江了。

今年60岁的王女士还记得要从南京过江的那趟列车。当时长江大桥还没修好。王女士说,不用拎着大包小包下车,有一个专门的渡口,火车直接就能上轮渡。透过车窗看到外面的浩瀚长江,觉得就像是火车在江面上奔驰。时老告诉记者,南京火车轮渡上世纪30年代就建成了,1968年10月,南京长江大桥开通,坐在火车上摆渡的奇景就成为记忆了。到了1973年,连货车也不再坐船过江,火车轮渡就此停航。

城际绿皮车也将成追忆

上世纪60年代,南京人坐上了内燃机车。与蒸汽机车比起来,烧柴油的内燃机车要干净多了,动力也强劲。陈旧的客车车厢也变成了崭新的绿色车厢,在这种车厢里不用担心蒸汽和煤灰的污染,可以放心地观赏窗外景物。

至今,南京的戚先生还喜欢绿皮车,他有时候去苏州的女儿家,就买张慢车票坐着绿皮车慢悠悠地晃过去,在车上闭目养神,听着火车轰隆隆地过桥钻隧洞,就像回到了20多年前那个激情飞扬的年代。“那时候要表现我们飞快的发展速度,往往就是一幅绿皮车飞驰而来的画面。”

不过,沪宁线上的绿皮车现在也越来越少了,怀旧的绿皮车正逐渐被风驰电掣的电气化列车掩盖住曾经骄傲的身影,也许在不久的将来,沪宁线上的绿皮车也将成为人们只能在记忆中搜索的过往。

本版撰稿 快报记者 鲍铭东 毛丽萍 孙兰兰

影响 之乘客

提速了,坐火车还是坐飞机呢?

五一快到了,准备出游的大三学生吴晴却迟迟定不下来出游计划。听说4月18日以后火车要提速,最近她一直在网上搜索出游信息,等待着新时刻表出来。

“打算去重庆玩,但南京到重庆没有直达列车,必须到上海或者徐州,成都转车,太麻烦了。”吴晴说,之前都考虑买机票了,但五一期间

价格太高,算来算去都舍不得。听说这一次全国大提速,线路也有不少变化,南通有趟车到重庆,刚好路过南京。“路上大概是33个小时,时间不短,但毕竟是直达的。”

虽然机票价格一降再降,但低廉的火车票仍然有很大的价格优势。目前南京各旅行社也在密切关注着铁路提速的详细信息。一家旅

行社负责人告诉记者,坐火车出游始终还是有它的不可替代性,除了价格便宜外,沿途还可以很惬意地观光。特别对中老年人来讲,火车让他们觉得更安心。铁路提速后,坐火车出游的旅行方式肯定会更受宠。

此外,全国最南端的火车站三亚站4月19日也将正式通车。记者了解到,上

海和北京都有直通三亚的列车。虽然南京旅行社开通这条列车游线的可能性还不是太大,但旅游界人士介绍,对于自由行的游客来说,倒不妨尝试一下坐火车去三亚,虽然跑到上海去坐火车有点麻烦,但途中有国内目前独一无二 viewpoints——火车开上渡船,横渡琼州海峡,可以欣赏到火车过海的壮观景象。

提速将催生沪宁线上“候鸟族”

清晨,坐火车去另一个城市上班挣钱;傍晚,坐着火车回到家里。铁路提速后,沪宁线上的“候鸟族”将越来越多。

从新调整的列车时刻表,明显可以看出对“候鸟族”们更照顾了。记者粗略地统计了一下,以沪宁两地为例,南京到上海的列车多数集中在早晨7点多,而在16:08-16:28,先后就有四

趟上海开来的“D”字头列车抵达南京,而到了18点左右,又是一轮高峰。苏州、无锡的列车时刻同样如此。铁路部门表示,这样安排的原因就是为了方便到上海上班、出差的旅客。现在沪宁线上的“候鸟”们,多数还是周一早晨去上海上班,周末下午就赶回温馨的家中;以后如果速度更快,或许沪宁线就真的成了“市内公交”。而

随之而来的,是“候鸟族”越来越庞大。

旅客坐火车是更方便了,但有关人士也提醒,集中在早晚高峰到站的列车群,很可能会加剧城市的交通拥堵。“每次周末回来,下了火车打车都难。”在上海读大学的宋妍每个月都要回南京一趟过周末。从上海来的城际列车很多,但下了车回家倒难了。打车的队伍排得老长,

公交、地铁里人山人海,挤得要命。“以后提速了,两小时还不到,来往这么方便,肯定客流量更大,到时候更不知道出了站该怎么走了。”有关人士认为,这也提出了一个新的课题,如何实现城际火车与市内交通的联动?南京地铁通车后,已经大大提高了疏散能力,但面临即将到来的新客流高峰,市内交通很可能要面临新的挑战。



火车提速对以快鹿为主的南京客运企业带来巨大生存压力。(资料图片)