

铁路提速,沪宁公路班线遭遇重创,客运企业纷纷缩减班次

# 沪宁线“退役”豪华车服务短途线路



## 公路客运危机

长途有铁路  
超长途有飞机  
短途有私家车



## 还能有何作为

看准铁路“盲点”开发新线路  
进一步开发县级市超短途线路  
寻求与各个客运站的协作配载

昨天,记者在汉中门车站意外发现,南京到丹阳这种超短线路居然启用了豪华商务车:30个座位,宽敞的航空座椅,7个悬空的液晶电视……自从去年4·18铁路提速后,沪宁线班车严重“受伤”,尤其是南京到上海的班线,不堪重负下,班车已从每天30班减到20班左右,“退”下来的豪华班车现正以普通票价的定位出现在超短途线上。

未来10至15年的时间内,长三角地区的城轨列车预计将有2000列的运能,公路运输企业将怎样应对如此“致命”的冲击?昨天,沪宁线上公路客运“龙头老大”快鹿提出,道路运输应做好中长途线路的蛋糕,进一步开发沪宁沿线县级市的线路。

### 现状

由于动车组的出现,宁沪公路班线亏损严重,一些客运公司作出减班的调整,快鹿公司近期减少了10个班次,退下来的豪华班车跑起了短途运输。

## 沪宁公路班线亏损严重

30座、37座、47座,快鹿的沃尔沃豪华班车有三种,根据客流量启动相应的班车,客流量若大则流水发车。但25对子弹头的出现,让南京到上海的班车受到了重创。

昨天,记者在中央门车站看到,一趟趟豪华舒适的上海班车开出时,上客率并不高,与动车组发车时间重合的时候,人就更少了,最少的只有3-5个人。然而,这条班线也不是没

有辉煌过。宁沪高速1996年刚开通后,利润相当丰厚。2000年以后,情况发生逆转。有数据显示,在2004年2月份,交运集团客运分公司该班线每班车每月亏损额都在1.5万左右。

针对长期的亏损情况,前不久快鹿公司就对沪宁线班车做出了减班的调整。目前沪宁班车每天保持在20多班,比最高峰时减少了近10个班

次。但即使班次缩水,上载率也没有提高多少。

“退”下来的豪华班车于是跑起了短途运输,汉中门车站南京到丹阳班线率先“尝鲜”,车豪华了,票价不变,让那些坐惯了金龙车的旅客惊喜不已。据介绍,该趟班车每天往返3趟,最早7点50分从汉中门车站出发,途经中华门长途车站和马群站,方便旅客就近上车。

### 挑战

不久的将来,随着城际列车的投入运营,部分线路的长途客源将大量流失;私家车的普及,短途将被其替代;超长途又不如坐飞机,公路客运的生存空间将越来越小。

## 未来公路客运面临严峻考验

根据铁道部门规划,京沪高速铁路将于2010年投入运营,建成后的铁路设计时速为350公里,从北京到南京只需要4小时左右。另外,到2010年,在经济密集的沿江沿海地区主要建成:南京—镇江—无锡—苏州—上海;常州—江阴—常熟—苏州;苏州—嘉兴;南京—宜兴—杭州;杭州—绍兴—宁波;苏州—上海;上海—

杭州等城轨列车,估计未来10至15年的时间内,长三角地区将有2000列左右的城轨列车。这对于江苏的公路客运无疑是致命的一击。

业内人士分析,届时,有停靠站点的其半径30公里到50公里的部分线路的长途客源将大量流失,例如原来从苏州汽车站、无锡汽车站乘车前往浙江的旅客相当部分可以选乘城

轨列车,诸如溧水、高淳、金坛、泰兴地区前往上海、北京的旅客将基本流尽。“有了苏州到上海的城轨列车,苏州发上海的汽车班次还有存在的必要吗?”

另外,该人士提醒公路客运企业必须认识到,短途必将被私家车所替代,超长途不如坐飞机现实,未来的公路客运必将面临更加严峻的考验。

### 对策

火车提速后只在大站点停靠,沿途未停站点就成了“盲点”,汽车可以借此开发新的路线。另外,二次转乘服务也是公路客运可以大力拓展的市场。

## 火车不停的站,汽车来摆渡

“铁路的每一次提速,就像是一把双刃剑,在长途客运可能失去一部分客源的同时,给短途客运创造了更多的机会。”昨天,快鹿人士表示。根据以往经验,由于火车提速后只会针对一些客流比较大的站点停靠,沿途未停站点就成了“盲点”。目前,快鹿公司正在进行市场调研,把着眼点放在这些火车不停靠的小站上,同时寻求与各个客运站的协作配载,多建立驿站,开辟新的客

运线路。

此外,二次转乘服务也是公路客运可以大力拓展的市场。“比如从南京开往上海的火车都是在上海站停靠,而上海往杭州等南方或者西南地区的火车又全部在上海南站始发,上海站与上海南站之间的20公里需要旅客自己花时间买单,这对于从南京乘坐火车去上海中转的旅客来说很不方便。考虑这点,我们及时调整,南京到上海的班车直达上

海南站,节省了旅客从上海站去上海南站的时间。目前,该公司每天有7趟班车从南京直达上海南站。”据介绍,下一步快鹿还将考虑与上海机场的衔接,开通虹桥机场、浦东机场的直达班线。

另外,为了方便旅客,原本只在中央门汽车站载客的快鹿豪华商务车,近期又增加了长途东站的配客点。“在长途东站配客,方便了城东以及仙林地区的旅客。”

### 建议

线路:  
开发沪宁沿线的县级市线路

采访中记者还了解到,超短途路线的旅客需求其实并不小,尤其是在沪宁沿线的县级市,商务者的需求很大,“我们新开通的像扬中、吴中、句容等地开往上海的班车上座率都在60%以上。”快鹿公司的负责人表示,进一步开发沪宁沿线县级市的线路将是他们下一步的目标。

服务:  
进一步简化手续,改善设施

业内人士指出,努力做好与铁路交叉或铁路尚未涉足地区的短途线路的蛋糕,是客运企业的生存之道。“目前,无停靠站点的中短途客源不降反升就是这个道理,高速铁路的经济距离是250公里左右,减少了小站的停靠,汽车就正好能发挥替代旅客摆渡的作用。另外,车辆设施必须人性化,500公里以上应当有随车卫生间,简化上车手续,压缩上车时间,提高纯运营时间。同时,采取市内免费接送、推行会员消费促销等营销手段来留住客源。”

配套:  
公交线路串联所有客运站

南京有八个长途客运站,各自承载着不同的线路,沪宁线主要在中央门长途车站,浙江、福建方向的主要在长途东站,而南京—淮安则集中在桥北客运站。这样的分布虽然便于分配客流,但却为旅客带来了不便。对此,业内人士提出,能否开辟新的公交线路将所有的客运站串联起来,不仅方便旅客前往,还能顺带有需求的市民。

记者发现,八大车站之间很少有直达的公共交通工具,而且有的还位处郊区,对不熟悉南京的外地旅客来说要换一个车站很麻烦。“南京公交网络很发达,但遗憾的是各大汽车站之间没有一条环线,如果有环线的话,市民转车、去车站将会便捷得多,对公路客运来说也是一件喜事,将会增加客流。”

实习生 谭明村  
快报记者 毛丽萍

沪宁线公路客运面临新挑战 资料图片

### 友情提醒

## 泰州、姜堰班车今起由东站始发

为配合玄武大道改造工程的顺利进行,2月23日起,泰州、姜堰班车改由汽车东站始发,不再进中央门车站配载旅客。泰州、姜堰班车每日发车时间为7:20-18:40,每天有近20辆班车发出,票价46元,车型为豪华空调大巴。 通讯员 孙鹏翔 快报记者 毛丽萍

<http://www.js.cn>

## 江苏域名最短的网站

# 近身肉搏 因为短所以能制胜

## 江苏都市网

WWW.JS.CN

