



下关站候车大厅,小卖部老板无所事事



中华门汽车站附近一小店老板在思考着以后怎么办



虽然老车站已关闭,但还是有一些旅客赶错了地方

老车站关了,客流断了 靠车站吃饭的人生意淡了

有的人选择留守,有的人想着离开,更多的人还没拿定主意

被高铁改变的生活



6月30日上午10点,南京中华门长途客运站。卖水果的小贩歪坐在车座上发呆,似乎并没有赚钱的欲望。卖鸡蛋饼的大妈同样百无聊赖,每次要做好几个饼,才会冒出一句吆喝。杂货店主徐霞时不时往车站对面瞟两眼,她总觉得车路还在那里。很明显,他们都是依附于客运站而谋生的小生意人。

古有逐水草而居者,今有逐车站而生的人,一个简易的小旅馆,或是只有两三张柜台的小卖部,就可以养活一家人。6月28日,随着南京客运站的正式运行,中华门客运站、汉中门客运站、下关客运站、马群客运站宣告关闭。短短几天,急转直下的收入,让这些“逐站而生”者有些慌张。有人因为店面靠着地铁站决定留守,有人想着离开,大多数人则处于犹豫不决的状态,“我们也不知道该怎么办,只能走一步看一步了。”

□本报记者 石磊 赵丹丹

门庭冷落 车站已属于过去时

从南京出发赶往外地的人,大都在中华门客运站坐过长途车。这里的交通相当方便,乘地铁1号线至中华门站下即可。地铁开通之前,人们也可以坐多路公交车抵达这里。中华门地区一直都是南京的交通枢纽之一。

现在坐地铁去中华门,出站通道里依旧能看到标着“中华门长途客运站”的指示牌,但沿着指示牌行至出站口附近,则会看见一张《南京市公路运输管理处通告》,上面写着:“现中华门客运站(含雨花管理点)、汉中门汽车客运站、下关汽车客运站、马群汽车客运站的进站客运车辆调整至南京汽车客运站或桥北汽车客运站始发,关闭后的客运站及周边地区禁止道路客运班车从事班线经营”。

走出地铁站,马路对面就是中华门客运站。如果你曾经来过这里,对这样的场景应该不会陌生——人流车流交织,脸上布满皱纹的老农,吃力地拖着蛇皮口袋赶长途班车;在南京工作的外地姑娘,拎着带给父母的礼品,挤上长途车回老家过节;街边水果摊上,小贩们争相吆喝着新鲜的荔枝和香蕉,卖鸡蛋饼的大妈熟练地摊起饼子,散发阵阵浓香……就在一周,或者几天之前,这种情形在这里随处可见。

但是,自从6月28日开始,情况发生了变化。如今,中华门客运站的大门虽然敞开着,但长途客车已不见踪影,只有等客的机场大巴停在候车厅门口。原本拥挤的候车大厅虚掩着门,透过门缝和玻璃,可以看到偌大的候车厅里空空荡荡。而在客运站的停车场,停着几辆公交车,司机们负责把跑错站的乘客免费送到客运站。

由于客运站关闭时间不长,常常会有没搞清状况的乘客,拎着行李就往站里奔。此时,他们就会被保安老解拦下来。“站已经搬走了,现在坐长途车要去南站,往里走走,有免费车交送过去。”老解2003年前后被安排派出所当保安,2007年调到中华门客运站,“原先我们在站里负责维持秩序,处理一些乘客因为买票或者排队发生的纠纷。现在站关了,我们就到门口来疏导车辆,有时候还得提醒跑错的旅客。说实话,虽然不是车站给我

们发工资,但毕竟在这儿干了几年,也算是有感情了。”

感情归感情,其实大家的心里都很清楚:没有班车和旅客的中华门客运站,已经属于过去时。

车站关了 问路的人也突然少了

中华门客运站的关闭,让部分乘客有些不太适应,车站附近的生意人则更是倍感失落。走出中华门地铁站出口,迎面就能看到一个个卖荔枝的小贩。小贩自称来自安徽,原先在中华门客运站门口摆摊,“以前生意不错的,很多人喜欢买水果带到车上吃,现在不行了,我就搬到地铁口上,这儿人多一点。”

地铁站出口处附近,有五家紧挨在一起的门面,其中两家主营炒货,剩下一家则是海鲜饭馆。马路对面是中华门客运站,门口站了二三十名等公交车的市民,“现在这里清静了一些,以前有些乱,小摊贩、饭馆拉客的、黑车司机混在一起。”

这种生意清淡的境况,不止在中华门客运站附近,已经停运的下关客运站、汉中门客运站附近也是如此。下关客运站大门右侧,一溜烟排开近十家饭馆,招牌最大的是一家牛肉拉面馆,但看不到一个食客,店里坐着两名伙计,他们显然有些提不起精神,趴在桌上昏昏欲睡。“一位在路边等公交的老头说:‘这家店一碗面条不到10块钱,以前生意不错的,现在不光是他们,你再往后看看,每家店都一样。’”

7月1日凌晨3点,汉中门客运站,虽然门口仍站着保安岗亭,但里面已经空无一人。站里唯一的光亮,来自一家招待所和一个网吧。招待所大厅的沙发的上睡着一个伙计,前台工作人员则在电脑前发呆,“我们招待所5月份才开,没想到刚开两个月就碰到客运站关闭,现在每天入住率也就三四成。”推门走进招待所旁边的网吧,只能看到稀稀拉拉20多个年轻人在上网。

徐霞(化名)开的杂货店在中华门地铁1号线出口处。这几天,她总觉得车站还在马路对面,“直到有外地人来问汽车站搬去了,我才能回过神来。”

徐霞说,她已经在客运站附近做了11年的生意。“2000年的时候,我在浦口卖菜,有朋友在汽车站卖水果,就叫我也来摆个小摊。正巧在这碰上一位同乡,他把一间

门面租给我,每个月租金200元。那会儿汽车站就在如今高架桥的位置。”2003年,徐霞的小店搬到了大路上,开始卖饮料、面包、香烟等。2006年道路拓宽,店面又挪到了现在所在的地铁口处。

光顾徐霞杂货店的人,主要是来往的乘客、出租车司机、长途司机。除了生意,她做得最多的事就是指路,“少的时候一天几十次,多的有上百次。不过与人方便,就是与自己方便嘛。”

原先对周边道路并不熟悉的徐霞,如今已成了“路路通”,各大景点怎么去均能脱口而出,“夫子庙,坐地铁到三山街一下,或者49路公交也能到;新街口,要么乘地铁要么坐公交,2路和16路都能到;雨花台嘛,前面走到雨花药房,过天桥就到了。”

这些话听起来简单,但每到五一和十一假期,徐霞要重复很多遍。有些时候,问路者看到徐霞这么辛苦,会特意从杂货店买瓶水表示感谢。“有一次,一个外国小伙操着口蹩脚中文,我和店员听了半天,都搞不清楚他要说什么,最后他只能画图,我们一看才明白,原来是要去中华门城堡。”

“现在车站搬走了,这两天人流最少多了。”望着对面的车站,徐霞的表情有些复杂,“怎么说呢,心里怪不是滋味的。以后怕是没那么多人来问路了,心里有点空,毕竟这么多年了。”

17间客房的旅店 只住了四五个人

中华门客运站附近,已经形成了一个以旅客为中心的经济生态。很多路边的小店,都会打出“大件寄存服务”的招牌,大包5元,小包两到三元的价格相对也比较低廉。“五一和十一的时候,寄存行李店里都摆不下。”一位店主说,“有些民工会把蛇皮袋寄存在这,我们看人家打工也不容易,就相应地少收一点。还有人把这当成了中转站,一封银行,一张银行卡,甚至一串钥匙都存在这儿,留下号码等别人来取。”

绕着客运站走一圈,还能看到各种各样的旅馆招牌。其中最显眼的,是车站侧门边的“芳芳旅馆”。招牌的指向显示:芳芳旅馆位于一条名叫西街的小巷里,离客运站只有几分钟路程。推开旅馆大门,老板娘徐会热情地凑上来询问:“要住店吗?房间要好一点的还是差点的?”这份有些过于热情的招呼,

其实是出于无奈,因为“这几天店里的生意实在很差”。徐旭说,她和爱人都是造纸厂的下岗工人,在西街开店已经有9年,小旅馆有17间房。好点的房间80元一天,差点的就30元一天,“以前车站开的时候,人流量很大,旅馆经常爆满。车站关门没几天旅馆就歇了,现在只有五六间房有人住,还基本都是熟客。”

由于汽车客运站周边的配套尚未完全到位,这两天仍有少部分旅客跑到芳芳旅馆过夜,第二天早上再坐免费班车去南站。不过,对于徐旭夫妇来说,这些旅客的“仗义”实在有点杯水车薪。“这个房子是租的,租金一个月7万左右,以前为了揽客,我们还开车到附近的高架,把旅馆招牌挂在高架外侧,好不容易才做到有些盈余。现在都这样了,我们也想过转型,但房子在巷子里,开饭店的话人气肯定不行,路边的门面又太贵,我们根本租不起。”

听着老婆的抱怨,一直沉默的徐旭爱人终于开了口:“要是现在这个状态一直持续下去,后面怎么办啊?”

曾经一天进账三四千 现在只是从前的零头

“生意怎么做下去?”徐旭夫妇的忧虑,这阵子也笼罩在不少“逐站而生”者的脑子里,挥之不去。下关客运站和中华门客运站的客流讨生活,做生意的人们似乎更加焦虑。

下关客运站位于南京建宁路,紧挨着中山码头。这个曾经很热闹的客运站,如今已是人去楼空。候车厅和吸烟室就对着马路,玻璃门上贴着一纸通知——“广大旅客,下关长途客运站从2011年6月27日24时起关闭。”透过玻璃可以看到,吸烟室里垃圾桶上的烟头还没来得及清理,候车厅小卖部的桌上,则放着一桶没吃完的方便面。

“荒凉”的客运站,让周边开饭馆的生意人变得分外“饥渴”,孔文(化名)就是其中之一。6月30日中午,他无精打采地坐在小卖部里,一边玩手机一边应付着来购买矿泉水和香烟的顾客。如果发现有人在附近徘徊,他立刻主动上前打招呼:“吃不吃饭啊,到我家来吧,炒饭炒菜全有,价格还便宜。”

“这个店是我父亲1997年从单位上海开的,外面是小卖部,



4个老汽车站的关闭,使得依附于车站生存的小店铺一下子变得生意清淡,图为汉中门汽车站边的小店 本版摄影 快报记者 顾炜

里面是饭馆。这个房子租金也便宜,才1000块一个月,十几年都没变过。”孔文指了指自己家的门面,“以前这里虽然人来人往,但治安很好。附近有所中学盛产刺头学生,但从没人来骚扰过我这个店。14年过来,还没人在店里吃过霸王餐。”

正说话间,来了个要买香烟的年轻人,“金南京,一包20块。”收钱出货之后,孔文说,下关客运站没关闭前,店里一年能赚四五十万,“来这里坐车的基本是民工,如果东西像火车站那样卖得特别贵,生意肯定不行。所以,我们店里的可口可乐就卖3块钱一瓶,矿泉水是一块五。饭馆里的东西也便宜,一个炒菜就8块钱,酸菜鱼之类的20块多一点,3个人来吃饭,三四十块钱就能搞定。”

聊起生意很兴奋,可一谈到当下,孔文顿时有些提不起精神,他点上一根烟,“我们以前一天能进账三四千,现在有几百块就不错了。”

想去新车站找出路 但是租金不是一般的贵

在孔文看来,自己家开的这个小卖部,命运似乎已经注定,“过段时间人会更少,到那个时候生意会更难做,得抓紧找出路了。”

孔文曾经想转行开高档烟酒店,他认为应该能赚大钱。“有一天夜里,一个中年男人开着宝马到我们家小卖部门口,开口就要买‘3字头’的中华烟。我当时就愣住了,因为店里好烟进得不多,不敢进啊。事后想想,如果开个专卖高档烟酒店,应该能赚不少,毕竟现在有钱人比以前多多了。但是真要开的话,资金必须能保证,好烟的价格放在那呢。”

不过,孔文的父亲还是想继续依靠车站为生。“我父亲去汽车客运站看过,那里的店面租金比较高。后来我们算了一下,要是没个一两万很难拿下来。不过可以肯定的是,一旦拿下店面,基本可以做到稳赚不赔。”孔文说,“因为店开在站里面的话,不管卖什么东西,价格都可以相对高一些,客流量是不用愁的。”

和孔文父子抱有类似想法的人并不少,不过其中大多数人都因为各种各样的原因放弃了。知道中华门客运站要关闭之前,徐霞和丈夫商量过,是不是也去汽车客运站找出路,“不过我们去南站考察过,发现租个门面不便宜,所以还是决定先留下来,毕竟这里还靠着地铁,生意

还是可以做的。”

如今,如果有朋友想赚点钱,孔文会建议对方去小红山客运站探探行情。因为根据南京市运管处6月16日发布的消息,四大客运站关闭后,班线调入南京汽车客运站始发和桥北客运站。桥北客运站合计安排了77条线路,298辆客车,每天发车420个班次。不过,桥北汽车客运站属于过渡性质,待小红山客运站建成后,大部分线路将转至小红山发车。“以后小红山的人流量肯定有保证,如果那里建好之后能抢到个店面,也是个很不错的选择。”孔文说。

更多的人还没拿定主意 “只能走一步算一步”

7月1日,记者在汉中门客运站内碰见了手拿相机的南京市民王武群。“我爷爷从老家坐长途车到南京,都在汉中门下车,他听说站关了,特意叫我拍两张照片给他,要是这个车站一直留在这里,那该多好啊。”

“一直留在这里”,曾经是很多“逐站而生”者的愿望。如今,尽管面临困境,但仍有人不想放弃,比如在马群客运站旁边开饭馆的杨师傅,“饭馆是去年底才租下的,当初把店面转给我的老板说,这里有地铁有客运站,应该能赚到钱。”一开始,杨师傅面馆生意确实不错,因为从地铁出来在他这吃碗面条,以至于人多时店里经常爆满。这两天,杨师傅明显感觉门庭冷落,一天下来起码比平时少赚200元。“没办法,才租下来的店,不能因为人流少就放弃了吧。好在这里还靠着地铁,以后人气应该会旺的。”

更多的则是迷茫。开在汉中门长途客运站内的凤鸣网吧,已没有了往日烟雾缭绕的热闹氛围,网管小戴百无聊赖地盯着电脑屏幕发呆,“以前晚上基本都是100来号人在这里上网,因为在网吧过夜肯定比找个旅馆划算。现在每天晚上只有二三十个人,老板也没有说以后怎么办。”

当你看到这篇稿件的时候,已经是7月3日,也是四大客运站关闭的第6天。在这6天里,一个个数据已经让这些“逐站而生”者,感受到了客运站关闭的影响。在随后的时间中,他们也许还将经历更痛苦的选择,“如果我们去南站考察过,发现租个门面不便宜,所以还是决定先留下来,毕竟这里还靠着地铁,生意

中华门汽车站刚运营,她就在附近做生意了

“14年了,要走我还真舍不得”



中华门汽车站关了,陈小琴心里有点舍不得这个老邻居

知道中华门汽车站要搬,是几个月前的事了,当时并不觉得是多要紧的事,可等到真关闭的那天,陈小琴心里还真是舍不得。打车站经营那天开始,她就在门前做生意,从一张卖茶水的小桌,到三张柜台的店面,这个小店养活了他们一家,将儿子送进了大学。

站好最后一班岗

“师傅,这里的车站搬到哪儿了?”一对年轻小夫妻拎着大包小包直奔中华门汽车站而来,走到门口愣住了,站门关着,连卖票的地方也没了。“门口有免费的巴士接送,赶紧上车到南京南站坐车。”陈小琴坐在站门口的柜台后,指了指站外的大巴车。这边还没解释完,那边一名中年男子显然是赶时间,头也不抬地就往站内冲。她赶紧叫住,“师傅,别进了,车站搬走了。”

这几天,这样解释,陈小琴不记得自己说了多少遍,“老站关了”,“免费接送车在门口”,“南京南站就在靠近江宁的位置”,说得口干舌燥,嗓子变得沙哑。

与此同时,店里的货却越来越越少。车站打经营那天开始,陈小琴就在附近做生意,14年了,从来没见过在这么冷清,“这两天还有些人不知道老站搬走了,过两天怕是更没人来了。”

靠着汽车站自食其力

陈小琴是江宁人,年轻时嫁到南京城里,和丈夫一直靠打零工生活。1995年,丈夫突然患病,脑袋里长了

瘤,家中花去不少钱。儿子那时只有7岁。没固定工作的她希望能通过做点小生意,贴补家用。在政府部门的帮助下,中华门汽车站启用之初,她在站门前有了一个小摊位,“就是一张小桌子,所卖的东西很简单,茶水和茶叶蛋。”最早那会车站还在中华门火车站的附近。她清楚地记得,道路并不宽敞,来坐车的也人不多,生意并不好做。2001年,汽车站搬到了高架桥下的位置,陈小琴的摊位从一张桌子变成了一个用铁架子撑起的小棚子,所经营的东西也扩大到了报纸和矿泉水、杂货等。

早上5点起床,从家到车站一条直线,步行5分钟。第一件事分插报纸,摆成厚厚一叠,然后摆柜台,摆货品。

时间长了,来往的车站工作人员没有不认识她的,“陈大姐,早啊!”,这是每天听到的第一句问候,到了6点,有客人了,跟着第一班车的出发,卖出第一件商品。“发财谈不上,但靠着这家小店,吃喝总算不愁了。”

这两天陆续有人来告别,常来倒开水的出租车司机,来店前坐坐,摆成厚厚一叠,然后摆柜台,摆货品。“大姐,再做这几天生意,以后估计来得就少了。”隔壁店的老板,已打算另谋出路,“货都抛得差不多了,打算走了。”常在此维持秩序的辅警,来打招呼,“改天就回派出所工作了。”还有饮料的销售业务员,“大姐你下步啥打算呢?”

什么打算,陈小琴暂时还没想过,“把店里的货清一清,走一步算一步吧。”她说,城市总是要发展的,老站的搬家也是必然,之所以舍不得,是因为过去的日子,一年365天没有节假日,都和这个站呆在一块。说实在的,谢谢这个站过去的支撑,她才能和丈夫养了家,供儿子读了大学,如今儿子都快毕业了。

她说,14年的历练,自己变得坚强和独立了,不管今后去哪,做什么,她都不怕了,因为知道自己可以做到,而且能做好。

快报记者 赵丹丹