

# 24小时服务，“点对点”接送 遭高铁“截杀”，汽车客运欲突围

以往人头攒动的长途汽车客运站，如今客流大减。而新开通的高铁线路却一条比一条火爆。

为应对高铁“截杀”，汽车客运展开了一场突围之战，也给乘客带来了诸多便利。今后，汽车站将像银行ATM机24小时不关门，乘客只需打个电话便有小车上门接送。

■记者 潘海涛 通讯员 苗寒 彭芙蓉



已是暑运时间，面对来势汹汹的高铁，我省部分公路客运线路几乎直接面临停摆的境遇。

7月4日，已是暑运时间，长沙汽车南站去上海的班线往年此时已经执行旺季正常票价，但今年依然执行打折票价。尽管如此，车上还有不少空座。

与此形成鲜明对比的是，3天前长沙首通上海的G578高铁上，运客1221人，整趟列车票售出80%。

省道路运输管理局相关负责人告诉记者，高铁冲击下，我省公路运输企业普遍日子不好过，部分公路客运线路几乎直接面临停摆的境遇。

在此困境下，各大汽车客运公司正积极探索如何突围。除了票价打折，已有汽车客运公司瞄准旅游市场拟推“点对点”订单式运输服务。

## 截杀

### 票价打折，公路客运依然难敌高铁

7月4日，长沙南站候车室内，拿着手中的90元票据，来长沙打工准备回老家的郴州人老刘有些疑惑，“现在已经是暑运了，汽车站还没涨价，往年回家的票价可不止这个数目”。

诸如“老刘式的运气”，将持续整个暑运。问及缘由，汽车南站综合办主任何珊珊告诉记者，由于高铁的冲击，现在车站基本上都执行打折票价，为了跟高铁抢客，车站有时还祭出降价利器，以长沙至郴州客运线为例，原来

票价是115元，最低的时候降到了80元，但效果依然不够理想。

汽车客运“惨遭”高铁截杀，龙骧集团常务副总经理胡滨对此毫不讳言。他透露，除了长沙至上海等长途运输班线，衡阳、郴州等中短途班线更是遭受重创，没通高铁之前能维持80%的客载率，现在降到了40%左右。另一个客观事实是，记者从广铁集团了解到，京广高铁贯通满半年，全线旅客运送量超过4500万人次，日均近25万人次。

## 应对

### 运游结合，零换乘便能长沙一日游

胡滨坦言，与高铁硬碰硬，汽车客运毫无任何优势，瞄准运游结合市场，通过小客车为旅客提供“点对点”的订单式运输服务是龙骧未来的发展方向。

胡滨口中的“点对点”订单式运输服务，实际上即当下在长沙和益阳试点的小车电话预约模式。

长沙旅游咨询集散中心主任刘星言在接受记者采访时表示，除了小车电话预约，黎托汽车站还倚靠临近长沙火车南站这一地理位置优势，以长沙旅游咨询集散中心为依托，瞄准高铁带来的巨大旅游客流，以8至58座不等的旅游车辆为载

体，面向市场推出了99元长沙一日游业务。

刘星言进一步补充道，“长沙旅游咨询集散中心的具体作用，通俗来说就是你从南京来了10个朋友需要接待，但自己又没有时间，打个电话预订我们的业务，每个人只要99元就能玩长沙岳麓山等各类景点一天，这种零换乘、无缝接驳，集旅游、出行、餐饮为一体的服务将给消费者省去很多麻烦”。

也就是说，“点对点”服务有望把没有开通高铁的市州客流和高铁带来的外地客流整合起来，商机巨大。

## 效果

### 比黑车更便民 破解久治不愈难题

除了高铁带来的冲击，黑车屡禁不止也是省内汽车客运受创的重要因素之一。

客运行业一位不愿透露具体姓名的知情人士告诉记者，当下几乎每个市州都有庞大的“黑车市场”，仅跑长益线的非法营运黑车就有近1000辆。“点对点”订单式运输服务出现，不仅使传统汽车客运具有了比黑车更贴心的竞争优势，也带来了更多的便民措施。

省政协委员、省经济地理研究所副所长王义高教授对此直言不讳，“点对点”服务实现了与高铁的差异化竞争，还将进一步挤压黑车生存空间，这对破解黑车“久治不愈”难题有积极意义。

高铁冲击下，运输企业主动适应市场以“点对点”订单式运输服务突围的方式，也得到了湖南商学院彭炳忠教授的认同，在此基础上，他进一步指出，政府相关部门在放开这一市场的同时也需要强化管理，如何平衡既有班线和新增线路的客源利益，并对当下小而分散的运输市场进行整治，防止恶性竞争，是保障这一新模式顺利实施的前提所在。

## 新气象

### 24小时不关门，汽车客运步入乙方时代

老家住在常德的吴天每次晚上坐高铁回家，内心都难免有些郁闷：在晚上7时以后，汽车站大多没有前往常德的班线，这让他不得不在长沙留宿一晚或者迫不得已地去找“黑车”。今后，他的困扰将迎刃而解——汽车站将像银行ATM机24小时不关门，市民需要出行打个电话就有小车上门接送。

较之于黑车，这种订单式运输服务有何不同呢？黎托汽车站相关负责人称，小车由龙骧集团统一实行公

营，安全便捷，如果车辆出了事故，乘客也可以投诉申诉有门。

如此一来，不少乘坐过黑车的市民纷纷表示，乘坐“正规军”有更多安全感。不过也有业内人士对长途客运使用小车是否能真正实现安全存有顾虑。

长沙市交通局副局长刘兆群对此表示，虽然益阳方面对长沙已经运行了电话预约模式，但运作和管理还不够成熟。每个城市已有既有的班车营运线路，得认真、反复探讨新模式的可行性。

## 记者手记

### 让市场来规范市场

从某种程度上来说，“黑车”俨然是当下社会一块难以治愈的顽症，“一打就躲，不打再来”是其真实写照。如何根治？有需求就有市场，从市场需求入手，在符合法律的前提下，让市场来规范市场显然是破解黑车久治不愈难题的出路所在。

正如记者在采访中了解到的一样，当下几乎每个市州都有庞大的“黑车市场”，市民为什么会选择乘坐黑车？坐不到车显然是主要原因。一个简单的逻辑推理便是，如果有充足的正规公司运力进入市场，那么哪个市民还会愿意乘坐“又贵又不安全的黑车呢”？

不可否认，放开小型客

营市场将对现有班线造成巨大冲击，在平衡各大公司利益上也存在诸多问题。但相关主管部门倘若只将目光盯在难处上，而不是主动去解决困难，那么现有运输体系短板和市民需求日益壮大这一矛盾将愈演愈烈。

在符合法律的前提下，让正规运输公司主动介入“点对点”运输业务，进而填补这一市场空白，让市场这只无形的手来规范市场，让市场的充分竞争给消费者提供更多的选择、更优质服务，这不仅是治愈当下“黑车”顽症良方，也将为市民安全出行保驾护航，与此同时，此举也将为高铁冲击下的运输企业突围提供广阔的发展空间。

■记者 潘海涛