



乘客在城际公交站候车。

本报记者 赵磊 摄

辉煌不再的汽车客运何去何从

本报记者 赵磊

随着私家车数量的增多和交通新业态的兴起,近年来,汽车客运站客流量锐减,营收下降严重,全国不少地方出现了汽车客运站停运或搬迁转并的情况。面对服务供给结构性矛盾,汽车客运驶入转型之路,个性化、差异化、品质化成为未来行业发展趋势。宁夏汽车客运当前发展面临哪些困境,背后的原因有哪些?如何不断求索变革,找到一条通往下一个春天的路?

变革

努力挖潜稳客流

随着私家车数量的增多和交通新业态的兴起,近年来,汽车客运站客流量锐减,营收下降严重,全国不少地方出现了汽车客运站停运或搬迁转并的情况。面对服务供给结构性矛盾,汽车客运驶入转型之路,个性化、差异化、品质化成为未来行业发展趋势。宁夏汽车客运当前发展面临哪些困境,背后的原因有哪些?如何不断求索变革,找到一条通往下一个春天的路?

“一个电话就上门服务,解决了来回奔波的烦恼。”消失的部分客流回归了。“通过定制化客运,我们从顺风车中抢回了中高端及公务用车的客源。”天豹固原出行负责人张雷雷说,今年固原出行已经实现了盈利。

个性化、差异化、品质化的运输服务将成为汽车客运发展趋势。转型发展,细分客流量,第二个突破口是“公交化”。安鹏介绍,到“十四五”末,我国高铁网将基本覆盖50万人口以上城市,到那时长短途客运大巴的生意可能将更难做。但是,客运站和客运班车不会消亡,毕竟,它们在夹缝中生存的优势——一是灵活多样、线路可定制;二是还要承担偏远山区等地的老百姓的出行任务,有兜底作用。

在自治区交通运输厅的支持下,2019年开始,宁夏天豹以发展城际公共交通化为目标,大力推进银川、石嘴山、吴忠、宁东能源化工基地等地公共交通一体化建设。先后开通了银川至宁东、银川至吴忠、银川至灵武、银川至大武口、银川至平罗、银川至青铜峡、灵武至宁东7条城际公交线路。截至目前,天豹公司已投入120辆新能源电动公交车用于保障银川都市圈城际公交的正常运营,每日发288个班次,发车间隔也设置在20分钟至30分钟不等,除灵武至宁东(城际2号线)主线外,其他线路均以高速公路运行,尽可能地满足群众乘车灵活性和时效性。

此外,随着班次客流的下降,汽车站设计应对高峰客流的候车大厅和停车场都出现闲置,宁夏天豹也积极尝试“以商养站”,合理使用空闲站场资源,发展快递物流产业。

曾是不少城市地标的汽车客运站何去何从,牵动人心。随着人们生活水平的提高,私家车日益普及,已经成为很多家庭的“标配”,之前客运汽车的客源大量转变为私家车主。据交通运输部

的数据显示,截至2022年年底,我国的高铁运营里程已经增加到4.2万公里,大多数地级市被纳入了高铁网。公安部的数据显示,从2012年到2022年,全国机动车保有量由1.21亿辆增加到了4.17亿辆。交通运输部发布的《2022年交通运输行业发展统计公报》显示,2022年末全国拥有载客汽车55.42万辆,1647.24万客位,比上年末分别减少3.28万辆,103.79万客位。

由此可见,“两增一减”的现实直接导致了公路客运站“门可罗雀”。事实上,当前客运站面临如此尴尬的情况,也是多种原因所造成的。宁夏天豹交通集团有限公司党委书记、董事长安鹏在接受记者采访时表示:“出行方式的多元化,是客运行业持续下滑的根本原因。”

33岁的黄莹已经在银川安家立业,但她每隔一段时间就会回老家甘肃环县探望父母。以前,她一般都会选择乘坐长途汽车往返银川和环县,现在她已记不清上次乘坐长途汽车是什么时候。“前几年大家都开私家车,高铁开通后,更快、更舒适,而且时间选择空间更大,高铁成了‘新宠’。”黄莹说,现在,老家的亲戚朋友往返银川几乎没有再乘坐长途汽车了。

面对高铁、私家车、顺风车的多重挤

支招

加快转型新赛道

尽管受到了严重的冲击,但汽车客运的使命仍未结束。“针对当前汽车客运站面临的困境,我们必须肯定汽车客运站其作用不可或缺,但转型势在必行。”宁夏大学土木与水利工程学院教授王芳说,目前公路汽车客运站存在的问题是经营范围有限,1000公里以上是民航的主场,400公里至1000公里是高铁的市场,公路客运的市场被压缩至400公里以内,同时还要与网约车、定制客运、非法营运车辆竞争。同时,传统的客运站设施陈旧,设备简陋,服务粗糙,与市场需求不符。

那么,作为西部的客运省份,如何承压前行,保障汽车运输行业继续平稳发展?认清定位、整合资源,在采访中很多行业人士都提到了这两点。汽车客运站转型是一项系统工程,既要修“内功”,每个车站因地制宜,结合市场需求与区位优势、资源特色探索发展新业态,更要强“外

力”,强化多部门协调联动,统筹考虑设计、建设和运营等各个环节,为转型营造良好氛围和环境。

道路客运要想复苏,政府政策支持必不可少。道路客运企业具有一定社会公益性,对于其困境,交通运输部文件中明确“若确需保留汽车客运站,地方政府应给予一定程度的财政补贴和政策支持”,“地方政府能否根据市场变化,调整改革客运站场布局规划、标准、建设和相关土地、税收等政策,从区域整体需求出发,重构客运、出行服务体系,提高服务公众出行的能力和水平。”安鹏说,汽车站目前最不缺的是场地,能否给些政策,让车站变身成为仓储,做城市内的物流配送。

“道路客运企业要适应这种变化,唯有加快变革创新,才有出路。”王芳建议,坚持“单一业务”到“一主多能”的转变,鼓励与其他业态融合发展。一方面,优化、开发存

量资源,防止闲置浪费,释放资源获利潜力;另一方面,以交通出行作为产业主线,打造现代化新型交通出行全产业链,努力发展相关产业和延伸产业链,如交通新能源、旅游、物流供应链等,并积极开展新技术、新产品、新业态、新模式产业创新,如定制、网约、分时、出行平台等。同时,在客运、出行及相关市场上争份额,尽快止亏增盈,走上一条可持续发展道路。

“以前的日子不可能重来。当下,我们必须摆脱路径依赖,走出传统思想的困扰,勇于自我变革……其实,创新不在天边,就在我们身边,只是我们需要拾起于市场、不计于顾客;如果仍固守传统,舍弃我们的不是时代,是自己。”在安鹏看来,市场的严冬里,行业被激发了前所未有的求生欲,如果政策加以突破和扶持,客运行业有望迎来涅槃重生。

短评

识变求变,“转”出一片新天地

尉迟天琪

短短10年,曾经热闹非凡的道路客运行业就从鼎盛跌落低谷,我区一些客运站客流量也遭遇了“滑铁卢”式下跌,更有早已关门停运。面对如此窘境,如何保持这个行业不被淘汰,值得我们关注和深思。

客运汽车站的兴衰,是社会经济发展在一个行业的具体体现。作为城乡客运车辆出行的重要基础设施,客运汽车站在很长一段时间里发挥了重要作用,为经济社会的发展作出了很大的贡献,见证了交通建设的飞速发展和人民生活水平的不断提高。但要说这个曾经为无数城乡居民的公众出行立下汗马功劳的行业就此告别这个时代,还

伏的发展进程。如何走出一条长盛不衰的高质量发展之路,奋起转型才是关键。当前,人民群众需要的是个性化、差异化、品质化的运输服务,客运汽车行业要牢牢把握住这个方向,用创新举措提供更高品质的出行服务,不断激发运营新活力,修炼好“内功”,因地制宜、解放思想,准确识变、科学应变、主动求变。对于出现经营困难的客运汽车站,相关部门要强化“外力”,综合研判,从政策、资金和人才等方面给予更多支持,采取相应政策措施鼓励客运站发挥企业主体责任,积极吸引社会资本投入,推动汽车客运站平稳转型,焕发新活力。

面对越来越快的发展进程,每一个行业,每一个产业都有可能遭遇兴衰起

现状

车站冷清乘客稀

11月19日7时,天灰蒙蒙。青铜峡市市民彩虹打车去离家3公里外的青铜峡汽车站。进站、安检、上车……一顿操作下来,她和其他的5名乘客坐上了当天汽车站仅存的一趟班次:青铜峡至盐池。寥寥无几的旅客、无精打采的店家、例行巡检的工作人员……都在显示汽车站正在遭遇“寒冬”。“车站从原来发60多趟班线到现在就发1趟。”青铜峡汽车站工作人员说。

近年来,随着私家车数量的增多和交通新业态的兴起,汽车客运站客流量锐减,营收下降严重。交通运输部数据显示,全国公路营业性客运量在2012年达到顶峰355.7亿人次,此后持续下降,到2022年仅为35.5亿人次。

“这两年,真难!”这是所有汽车站经营者的心声。

自2012年以来,汽车客运行业波动加剧,需求持续疲弱。客流量锐减、营收下降,关停潮不断涌现,汽车客运站服务供给结构性矛盾凸显。截至去年底,全国二级以上汽车客运站2800余个,客运业务普遍不收支,仅约20%通过“以商养站”方式实现盈亏平衡。

身在行业“寒冬”之中的宁夏汽车客运站同样不能幸免。据统计,2014年以后宁夏天豹交通集团(含固原天豹公司)经营的15家汽车客运站的客流和收入以平均每年20%至25%的幅度持续下降,疫情3年下降幅度更是达到50%左右,不到10年的时间,汽车站的运营效益下降近八成。仅疫情3年,宁夏天豹交通集团经营的汽车客运站累计亏损9680万元。

“心理落差太大,现在的车站惨得很。”天豹固原汽车站站长范马马情绪低落地说。2007年,不断亏损的固原运输公司改制为天豹固原运输公司。第二年,公司投资8000万元建设了固原客运汽车站。建成后的固原客运汽车站迎来了最辉煌的时刻。“那时候客流真的是人山人海。我们每天发100多个班次,还经常增加班次、班线。”范马马回忆说,当时主要发往西安、银川、兰州、榆林、平凉等地。

“以前无论是去做生意、求学还是探亲,人们都要来这里坐车,这是‘必经之路’。”固原市民张先生告诉记者,那时候,车站里几乎都是人山人海,男女老少背着大包小包,排着长长的队伍等待上车。

在这里,一趟趟班车从站口开进开出,载着一车又一车乘客的期许驶向远方,又载着他们对家乡的牵挂重返故土。人来了又去,下车、抬头,“汽车站”的招牌仿若一声熟悉的问候——“欢迎回来”。

“汽车站的红火,就持续了10年。”范站长回忆,他2006年至2018年在西吉汽车站工作。2006年,西吉汽车站每年营收500万元,2018年时,营收已经达到2100万元。从西吉发往新疆的班线一年发送旅客就达到近10万人次,营收1000多万元。“许多长途班线都停了,现在年年亏损!”

11月16日,记者走进固原汽车站,稀稀拉拉站着几位拿着行李的中年人。偌大的售票大厅内,只有3位乘客正在买票。候车厅一排排整齐的座椅上,只有5位乘客在候车。曾经人满为患的汽车站,此时显得非常冷清。大厅内售卖饮料的小摊也是零星营业。“原本以为是‘夕阳’,没想到是‘断崖’。今年到期后,不再续租,准备出去另谋出路。”商铺经营者张娟说。

客车司机罗金伏也充分感受到市场寒意。他说,过去行情好的时候,银川至固原一天一个来回,现在每天发一趟车还坐不满。“客源少,出车趟数少了,一年挣不了几个钱。”

固原汽车站客运班线不断缩减,班线从原来的140多条逐步缩减至30多条,员工也从148名减员到60名,一年亏损就达300万元。“我们在捡私家车、顺风车‘筛选’后的客流。”

客流锐减,营收下降,银川汽车站也不能幸免。11月19日8时许,记者在银川汽车站看到,稀稀拉拉的旅客正在候车。空旷的售票大厅里,只有一个窗口有一名旅客在购票。走进停车场,不时有开往区内、区外方向的车辆进出站,但很少有满员的,有的车只坐了五六个人。

“现在客运量日常每天1000至2000人次。”银川汽车站运调科科长张杰向记者介绍说,学生放假高峰时能够达到3000人以上。

记者走访发现,曾在无数人心中留下记忆的银川北门旅游汽车站、宁东汽车站陆续宣布关停。没有关闭的汽车站,普遍人流稀少、外观陈旧、设施老化,似乎正等着“退休日”的到来。旅客数量下滑、经营效益下降、运营成本增加……区内众多汽车客运站正在经历与银川汽车站相似的命运,一场“寒冬”席卷汽车客运行业。



客运红火时,银川汽车站平时开通七八个售票窗口。(资料图片)

本报通讯员 梅宁生 摄



11月19日上午,银川汽车站售票大厅。

本报记者 赵磊 摄



11月19日上午,银川汽车站候车大厅仅有几名旅客在等待上车。

本报记者 赵磊 摄

守住钱袋子

非法集资

护好幸福家



宁夏防范和处置非法集资微信公众号
举报电话:0951-6363430

自治区地方金融监督管理局 自治区金融工作局