

十一部门联合发文加快推进汽车客运站转型发展

## 从辉煌到落寞 株洲汽车客运何去何从？

株洲日报全媒体记者/徐滔

“近年来，受公众出行习惯变化、客运服务结构优化升级等因素影响，等级客运站进站客流大幅下滑，场站设施利用效率明显降低，客运站服务供给结构性矛盾凸显，转型发展需求日益迫切。”

8月2日，交通运输部办公厅等11部门联合发布的《关于加快推进汽车客运站转型发展的通知》指出。

汽车客运站，几代人的记忆，它们已经完成历史使命，要逐步退场了吗？又该何去何从？

连日来，记者实地调研，寻找答案。

## 1 高峰期日均旅客超万人次 如今仅为300人次

8月7日上午十点，荷塘区钻石路口株洲汽车站。

宽阔的站场，摆放着两台早已停运的客车。候车大厅，只有数名正在候车的乘客。

在车站工作26年的站长高胜介绍，2019年左右，这里有60多条客运线路，开往长沙、衡阳、岳阳、南岳、慈利等省内城市，平均每天运送旅客1000余人次。生意最火的2004—2016年，天天人山人海，旅客最多时，从车站排队到新华桥上，队伍长达1公里，曾突破日均运送旅客10000多人次的记录。

而现在，这里平均每天运送旅客300人次左右，线路也压减至30条。

大司机陈金胜更是感慨：几年前，这里发往长沙火车站的客车就有24台，从早上6时到晚上7时，半小时一趟，不间断往返发车，48座的客车，基本满员。他最多的时候一天跑了10个“单班”，“就连上厕所和吃饭都要飞奔着”。

位于荷塘区红旗广场的株洲中心汽车站，一度承载着株洲客运40%的客流，生意也照样冷清。

记者看到，2000余平方米的候车大厅，只有2个乘客正在购票。偌大的站场，停放了40多台停运的大客车，不少车身已“盖”上了一层浅浅的灰尘。几个乘客正踏上前往茶陵的客车，客车内还剩下半左右的空位。

司机告诉记者，这两个月是“暑运”，学生和家长们来往城乡频繁，生意比平时要稍好。

从候车大厅到4楼的站长办公室，绿色的墙漆大片脱落，凸显出类似“白癜风”状的瘢痕。没有空调的缓慢电梯，不

时发出“吱吱”的异响。办公区给人的第一印象就是“不景气”。

回想10多年前，记者在这里采访春运时，人头涌动，摩肩接踵，冬天回家都要挤出一身汗。那个时候，谁家要是有个大司机，那“备有面儿”。那时的大客车，承载着亿万国人从落后农村奔向繁华城市发财的梦想。

而目睹当下的门前冷落，难免不倍感唏嘘。

当天，株洲地区9个客运站共发送来往旅客2716人。

“疫情前几年，9个站的客流量大约1.5万人次/天，近年逐年递减。今年来平均2500人次/天。”湘运集团有限责任公司（简称“湘运”）客运分公司经理刘晓勇说。

株洲9个客运站，都属于“湘运”下属的分（子）公司。刘晓勇说，当下客流量“跳崖式”下跌，集团连续三年亏损，近两年已陆续贷款3000多万元用来发工资。

该公司司机老邹现在也无车可开了。白天在一家公司做安检员，晚上在本公司做保安。“每天工作16小时，

两份工作拿到手的工资只有3000元，但只能硬挺着。”老邹说，有同事辞职，也有人做起了代驾等兼职。

行业的不景气，从市交通运输局公布的客运车辆数据也可看出：2020年春运前，全市在册的道路交通客运车辆共有1418辆，但现在仅剩1000辆左右。

其实，生存艰难不仅是株洲客运。近年来，广州市汽车客运站、汉口北客运中心等众多老牌大型客运站先后关停，全国多地出现了客运站关停潮。



▲汽车中心站摆放着很多停开的客运车辆。

▶绿色墙体油漆大片脱落。记者/徐滔 摄

## 2 城轨、高铁、私家车 汽车客运夹缝求生

27岁的小杨家住荷塘区西子花园。2018年他从长沙大学毕业后，在长沙开了一家软件开发公司。

“长沙堵车太厉害，这几年来一般都坐城轨。”他说，大一大二，基本上坐“大巴”去学校。那个时候，去长沙的人特别多，客车也多。但城轨开通后，就再也没坐“大巴”了。

“城轨快多了，而且很舒适。”他说。

小杨所说的城轨，全名长株潭城际铁路，设计速度200千米/小时，2017年12月通车。

“城轨开通后，影响特别特别明显，直接分流了我们站80%的客流，是那种跳崖式的斩断。”高胜用了两个“特别”来说名城轨的影响。

随着发车间隔时间缩短、车次增加、票价下调等公交化措施的推进，快捷、舒适的城轨成为长株潭广大市民越来越认可的通勤方式。

据湖南日报等权威媒体报道，长株潭城际铁路自开通运营以来，日均旅客发送量从1万人次逐渐上升至目前最高峰的10.7万人次。

在不少汽车客运从业者眼里，城轨的投入运营，客观上影响了汽运行业。

2022年11月1日，繁忙数十年的株洲—长沙

的汽车客运线路正式停运。

其实，除了城轨，高铁对客运长途线路的影响，同样是致命的。近年来，株洲至衡阳、岳阳等高铁所到城市的长途线路相继停运。

“城轨、高铁、火车所到之处，客运基本寸草不生。”株洲中心站站站长易婷婷说，她们站客流主要以“南四县”为主。2020年5月份，醴茶铁路开通后，车站的客源明显减少。

另一方面，私家保有量持续上升。

谢女士是绿口区朱亭镇人。2014年未购私家车前，一家三口，一年回老家至少5趟。25元的票价，来回就要150元，一年至少给株洲客运“贡献”1250元。但购车后，大客一次都没坐过，有时回老家还要带两个未购车的亲戚。

《株洲市2022年国民经济和社会发展统计公报》显示，2022年末，株洲市民用汽车保有量93.4万辆，本年新注册汽车7万辆。株洲市常住人口为387.11万人。也就是说，平均每4个株洲人，就拥有一辆乘用车。

随着网约车、顺风车越来越多，“搭伙”坐车的市民越来越多。因为“价格和大巴差不多，而且包接包送到家。”谢女士说。

## 3 转型方向虽明朗 政策落实待观察

客运生存艰难，已成为全国客运市场现实。

外地客运，如何转型？

成都新南门车站，制定了“固班线、拓旅游、集散客、转功能”应对策略，积极开发景区旅游直通车，与旅行社、景区展开深度合作，将车站建设成旅游团队出发地、游客集散点。他们深信，旅游资源，增量无限。

吉林乾安客运，依托遍布全市城乡的客站点，打造覆盖市、县、乡（村）三级服务物流网，服务网点数百个，乡镇100%覆盖、行政村90%覆盖，日均收发货物达3万件以上。他们深信，物流，已是大势所趋。

作为株洲客运的主体，“湘运”成立于1984年，八九十年代，是株洲地区劳务输出到沿海城市的主要交通工具之一。2006年，“湘运”从国企改制为民企，目前从业人员4000余人。

优胜劣汰，适者生存。“湘运”是否将彻底退出市场？短期内肯定不能。毕竟每天仍有数千人的出行刚需。

湘运，又是如何转型的？

今年3月，“湘运”董事长朱远东在公司内部会议上发声：扭亏为盈已经关乎企业的生死存亡和命运。所有人都必须解放思想，大胆创新，勇于担当，探索新路。

其实，“湘运”几年前就开始了探索和自救。比如，依托合泰站，成立了芦淞市场群货运服务中心；和国网株洲供电公司联合建设新能源车充电桩；依托专业成立“汽配+检修+汽车保养后市场”服务中心；大力开拓、发展研学游、短途景点包车服务等旅游市场……

“虽然取得了一些成效，但目前还不能成为企业健康发展的中流砥柱，亟待政府和相关部门的大力支持。”刘晓勇说。

这次的“联合发文”，给株洲客运指明了六个发展的大方向，给株洲客运人注入了一剂强心针。

但株洲究竟如何解读、落地这些政策，仍有诸多现实的矛盾需要解决。

比如，文件规定客运按照宜站则站、宜点则点的原则，在客流集中地设立停靠点方便旅客上下。但几十年来，交通、交警等部门对客运上下点有着严格的要求，不能随意上下客，哪怕路边有十多名旅客招手给客车送钱，司机也不能随意停靠上客，因为轻则可能被罚款，重则可能被取消线路牌。

比如文件规定的客运站加强用地综合开发。客运站一般位于城市的中心地带，有些更是黄金码头。如搞商业开发，以前的划拨用地变成商业用地，第一关的审批立马就要面临很多现实难题。

“但不论怎么样，我们看到了国家对客运市场的关心和关注，更给了我们今后如何转型发展思路和方向，让我们在客运的寒冬中，感受到了改革的温暖。”刘晓勇说。

## 公益广告



设计/左骏

株洲日报宣