2015 年 2 月 16 日 9 时许，上海长途汽车客运总站，车站内几十辆大巴陆续启动发车。那个时候，长途客车仍发挥很大作用。

地方长途客运系统的主流运营模式。

城市公共交通系统则大多数是路网、站、车统一运行，这一点与中国的铁路系统运营模式极为相似——公司不仅拥有车辆，还拥有车站。在上世纪八九十年代，城市公交系统一度曾出现承包给个体户或者民营公司的中巴、小巴线路，其依附或者说挂靠在城市大公交的路网，除了交纳一定管理费用以外，总体上自主经营。之所有有这样的民营线路运营者出现，很大程度上在于当时地铁尚未兴起，作为城市大公交的补充，中巴、小巴线路是可以盈利的。比如大公交车票价按照站程多少，从 5 角到 1 元不等。而中巴来个统一 1.5 元甚至 2 元票价揽客，保证乘客一人一座，甚至还能到达大公交当时无法到达的偏远社区，这就较有吸引力了。随着一些大城市地铁建设加速，以及无论大中小城市出租车特别是近年来兴起的网约车、私家车保有量上升，城市公交系统客流量减少，中巴、小巴也几乎销声匿迹。“阿拉老早就歇息不做了。”徐阿姨曾经承包小巴，自己卖票、丈夫开车。她向记者打趣道：“地铁可以承包一列车厢吗？可以的话我倒是也有兴趣，不过这也是说说白相相的，根本不可能的嘛！”

总体上看，路网、站、车统一运行，看上去更像现代化大型运输企业的模样。那么，上海长途客运南站开通之初，为何会选择网运分离这样的模式呢？其实，这是市场选择使然！上世纪 90 年代开始，路网、站、车统一运行的长途汽车公司一度时髦着呢！但本世纪初开始，市场情况发生了变化。记者通过走访调查了解到，当时上海不少客运站、客运公司经历了要素资源调配。

这是一种精准划拨。一方面，一些客运公司拥有位于城市黄金地段的车站，而彼时，一些立体交通枢纽刚刚建成，比如通过铁路、航空抵沪的旅客，需要乘坐大巴前往上海周边城市者多。许多旅客第一次到上海，对如何前往市中心、副中心的汽车站，他们并不熟悉。将长途客运资源集中起来，设置到距离各火车站较近的位置，有利于这些旅客中转，也有利于市中心产业升级。有曾服务于站、车统一运行公司的大巴司机告诉记者，随着班次调整，2006 年 6 月，其抵达枢纽客运站接送旅客，并发现，与此前站、车统一运行的企业比起来，枢纽站的情况是——只要符合标准的大巴，都能进站载客。就这样，还是无