



法满足旅客需求。2006年8月，也就是当年暑运下半阶段——返程高峰时期，又有不少班次调配到相关枢纽客运站。总体上看，这一时期，枢纽客运站就需要更多社会上其他客运公司的大巴进入运营，由此也基本固定了运营模式。位于铁路上海站以北的上海长途客运总站甚至本身都民营化——民营的车站、各种资本参股的长途大巴，却较为有序地催动整个长途运输行业发展壮大。彼时，民营航空公司也一个个诞生呢——春秋航空诞生于2004年，吉祥航空诞生于2005年。比起投资巨大的民航产业来，投资长途客运巴士的资金成本要低得多，由此吸引了大量的社会资本和经营者。徐阿姨有一位来自安徽芜湖的朋友，2003年开始就跑长途客运。“当时，他买了一辆二手大巴，挂靠在一家长途客运公司，跑上海到马鞍山、芜湖、当涂等地方的线路。”徐阿姨告诉记者，“反正哪里有钱赚，他就跑哪条线路。”那时候，徐阿姨的朋友经常在位于定边路的曹安汽车站揽客。“不用进市区，像曹安汽车站这样位于外环线边上的小站，就有足够的客流。”徐阿姨说，“我就是那时候要去马鞍山，在曹安汽车站上了这位朋友的车，认识上他的。他跟我说，其实他的大巴都不经常进汽车站，在沪宁高速公路下面有几条小路，或者曹安公路上有几个公交车站，有时候车停在那里一会儿也就坐满了，然后顺着曹安公路就一路向外省开去。这样的好处是——他就不需要与车站分账了。”这样是否有黑车嫌疑呢？徐阿姨说：“理论上长途大巴不能在站外接客。长途大巴开到目的地城市或者乡村，只要有可以下客的地方，旅客要求下车，他就可以合法停车放人。到了目的地城市他也进客运站的。而当地客运站之间也有竞争，有的客运站就给他每辆车五张补票名额，也就是放五个只登记行程而没有买票的旅客进站上车，以招揽他积极进站经营。他在车上补票，如果乘客不需要票根，他还能打个折。反正‘擦边球’没少打。”徐阿姨的朋友后来在2012年左右离开上海，专门经营南京禄口机场到皖南的线路，据说赚头更好。在疫情之后，差不多到了退休年龄的他，也一如徐阿姨这般不再干这一行当——车卖了，人闲了，

反正钱已经赚够，退休返乡养老便是。

回看以站为枢纽的网运分离之红极一时，与上世纪90年代名为承包实为私营的中巴、小巴有相通之处。中巴、小巴遵循大公交的线路运行，实际上就是依靠获取大公交沿线的客流信息开行车次，承载大公交无法应付的巨大客流。而当大公交都无法实现盈利、需要财政补贴的时候，中巴、小巴早就不干了。长途客运也是如此，各种资本投资客运公司，一度依靠车站这一枢纽获取客流信息，并承载站车一体的客运公司无法应付的巨大客流。而当客流不再主动进入客运站，或者说客运站不再掌握更多客流信息的时候，运营模式必然发生变化。

网约车打破客运站信息垄断

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，后续逐年下降。2021年全国公路完成营业性客运量50.87亿人，比上年下降26.2%，而铁路、水路、民航均同比增长。2022年全国公路完成营业性客运量35.46亿人，比2021年下降30.3%，完成旅客周转量2407.54亿人公里，比2021年下降33.7%。当然，2022年由于受到疫情影响，铁路、民航客流也有不同程度下降。不妨看看今年上半年的数据——来自交通运输部的数据显示，2023年上半年，全国完成公路客运量21.4亿人，同比增长18.6%。

今年的全国公路客运量是否能恢复到2021年的水平，尚需观察。目前看，情况确实在好转。8月24日交通运输部新闻发布会传出的数据是——在客运方面，在暑期带动下人员流动持续增加。7月，完成营业性客运量9.1亿人次，同比增长47%。全国完成城市客运量82.1亿人次，同比增长14.7%。完成高速公路9座及以下小客车出行量20.7亿人次，同比增长20.2%。

值得一提的是，上述这些数据，总体上是全国各客运站汇总后产生的。在当年来说，如果大巴车司机在站外揽客，且收

