



长途客运路在何方

钱后没有给出车票，就很难将这一旅客纳入统计数据。如今来说，“站外揽客”现象无非变换了一种模式，变得更加不知不觉，甚至没人再去质疑其合法性。比如网络拼车。早在2008年6月30日苏通大桥通车时，记者就曾采访过当时的网络拼车——一些南通朋友当时通过QQ群和MSN联络，然后相约在指定地点上车回南通。当时进行拼车的工具，还是以私家小汽车为主，看上去车主与参与拼车者之间，互助的成分大于经营与接受服务的成分。如今，早已有大巴车主加入到网络拼车的行列中来，此间的行为很大程度上是经营行为与接受服务行为，业内也见怪不怪地称之为“网约车”。

在裘小燕等一些客运站的从业人员看来，随着外出打工者减少、高铁越来越发达，特别是网约车时代的到来，传统意义上的长途客运大巴逐年减少。但记者浏览各省市交通运输数据发现，实际上不少地方的高速公路车流是在逐年增加的。譬如广东省，今年4月29日“五一”假期首日，高速公路迎来912万车次，创单日车流量历史新高。其中，自然有私家车保有量逐年提升的因素，而在长途客运数据不升反降的同时，是否有新的经营模式，比如未通过长途客运站，而采取网约车模式的长途大巴，共有多少？

甬说滴滴等平台了，就连小红书、抖音等平台都有各种大巴、中巴以及7座以下商务车网约车信息。其中大巴、中巴以接亲、会务等业务为主，而7座以下小型车辆，更受网约车一族喜爱。有受访者表示，此类小型车辆进出城方便，不但可以实现点对点、门对门服务，而且人满就走，时间灵活。而固定班线营运的大客车，乘客需要根据发车时间买票、到车站候车，而且一般不

能把乘客送到最终目的地。

在网约车大面积夺下巡游出租车生意的当下，其实网约车也在大面积夺下传统客运站发车长途大巴的生意！究其根本原因，除了网约车更为方便灵活以外，更在于其已经打破了传统客运站的信息发布的垄断地位。在网约车诞生以前，各长途大巴的经营者必须通过汽车站这一枢纽获取旅客去向信息。而客运站利用其能够汇集客流的天然优势，成为唯一掌握客流走向全部信息的单位。这一客流大数据由客运站分派，哪怕是在站外非法载客的“黑车”，其实也要到比较靠近客运站的位置才能获得客流——这其实也在反证着当年客运站的重要地位。而如今，不少客流信息被分散到网上，由网约车分享了市场蛋糕，使得高速公路车流没有减少甚至还显著提高的时候，客运站客流量却不甚理想。

“哪怕一些大巴司机或者经营者没有退休，也已经主动或者被动进行了微转行或者微转岗。尽管都没有离开驾驶员这一行业，但在新岗位上，他们对长途客运站的需求在减少。”有不愿具名的客运站负责人告诉记者。试想，如果高铁也能达到网约车的程度——凑齐了人数就开，且能送旅客到最终目的地，则高铁站会怎样？一定也会面临客流减少的问题。但实际上，高铁目前仍能达到路网和车站为一个整体在运行，一度全国铁路改革想要达到路网与客运公司分离，最终在试错后改回原样，可见中国铁路运输的运营模式很难打破。只要运营模式不变，高铁站的地位就不会变。航空亦然——各大航空公司是否需要机场这一运输枢纽？答案显然是肯定的。很大程度上，是网约车的出现挤兑了长途客运以站为枢纽的网运分离模式，使得部分车辆离开这一模式而以网约车的模式运行。

8月12日，青山客运站外旅客等候免费接驳车，准备前往南昌长途汽车站乘坐长途汽车。



传统客运公司需怎样深耕

但固有的网运分离模式并没有完全消失。

8月23日，B站UP主“民工小代”发布一个视频称，自己即将回家度假一趟。因为暑运繁忙，竟然没有买到回河南老家的高铁票，网络拼车也一时拼不到，最后只能到长途汽车站买了一张长途汽车票回家。

之后的视频显示，小代乘坐长途汽车回到老家县城后，是乘坐他妻子从村里开到县城的私家车到家的。

由小代的行程不难看出，长途汽车客运还具有“保底”功能。即便如今网约车很流行，也无法满足乘客想走就能走的需求。