



2022年6月3日，济南长途汽车总站仍不乏喧嚣。

而即便高铁，在运输繁忙季节也难免一票难求。今年五一小长假前夕，上海虹桥站发出的杭州、扬州等方向列车车票全部卖光。记者的一位朋友当时要去杭州办急事，因买不到立即前往杭州各车站的车票，站在虹桥高铁站的自动售票机前都急哭了。微信中，记者给她出主意，可到长途客运南站乘大巴前往。朋友果然通过这种方式，以90元的价格就实现了前往杭州。

从历年经验看，如果铁路方面有特殊情况，比如某些地区发大水之类，长途客运站就会组织人力物力，加班加点，帮助铁路部门完成旅客运输任务。此外，每年清明、冬至时期扫墓班车的开行，在方便市民扫墓出行的同时，也为长途汽车增加了收益。“确实，长途客运公司开出的扫墓班车，票价比香烛店卖的低。”有乘客向记者如此反映。

除了服务好现有旅客以外，如何寻觅新的市场增长点？以小代为例，即使他拼到了车，或者买到了高铁票，仍无法解决从县城到老家村里这最后十几公里至几十公里的行程。假如不是妻子开车到县城来接他，他只能试试网约车比如滴滴之类，或者寻找搭顺风车、找摩的等方式解决问题。如果一些汽车客运公司能摸索到乡村客运网络的建设，或许会找到一些新的盈利模式。

再以刚撤销了青山客运站的南昌为例。其实，江西省至今

为止并没有县县通高铁。从省城南昌到各县市的客运需求，虽然随着外出务工人员的减少而有所下降，但暑运前期与后期从各大城市回乡与返校的学子，本身就是一大客源。赵先生记得，自己求学时，寒暑假之前，大约就是期末考试结束时，无论火车站还是大巴车站都会到学校预售车票。当时各线路车票都提前一步照顾大中专学生。自从网络售票盛行以后，这种提前到大中专院校抢占市场的情况越来越少。

与此同时，记者了解到，一些曾经的长途客运大巴经营者随着自身年龄的上升，退出了行业、退出了市场。“他们赚得比我们当年承包中巴可多得多，当然更是辛苦钱。”徐阿姨说，“这么说吧，现在许多年轻人，‘95后’‘00后’哪怕找不到白领工作，也不愿意投身到这个行当的。当年，有几年吧，说这个行当是出生入死也不为过！”莫说上世纪八九十年代的车匪路霸中途抢劫，即使如今长途客运大巴都是走封闭式高速公路，较长途的线路得两个司机轮班开，也已经让不少年轻人望而却步。

传统客运公司需怎样深耕，尚需经营者尽快探索出符合当下市场的经营之道。当年的高速发展之梦已经远去，可新的时代之梦也已经起来。就如同当年的绿皮火车被认为是夕阳产业，而如今的高铁正迎着朝阳飞速开行……