



并没有“一味躺平”，通过降本增效、开通特色线路、开展辅业等方式，尽力为有需要的旅客保留长途客运的出行方式，不断满足他们安全、便捷、优质、多元的出行需求。

高光不再

在上海长途客运行业，长途客运总站和长途客运南站一直旗鼓相当，两个客运站的班次和客流占了上海长途客运市场的近七成。

2005 年长途客运总站开门营业后，长途客运南站伴随着南站枢纽的建成，也在当年投入运营。

赵国揆的工牌号码是 006，这是他进长途南站的序列号码。2003 年长途南站筹建时，赵国揆就参与其中。说起当年南站开张时的场景，他仍然历历在目——当年，长途南站所有管理人员到站外去迎客，就像星级酒店迎宾一般。而不少前来的市民和旅客就站在门外张望，不敢相信这么高档的地方竟然是个长途汽车客运站。

“随着高速公路的发展，2000 年之初，上海的长途客运站也迎来了发展的高峰。当时上海提出要建设‘三主七辅’的长途客运格局，我们南站就是三个主站之一。通过一些小站不断地合并，也改变了原来长途客运脏乱差小的格局。”赵国揆在接受《新民周刊》采访时表示。

2013 年国庆节，长途南站迎来最高光时刻，节日期间客流最高一天发送 1400 班、58500 多人次。当年，日均发班 1100 班左右、2.2 万人次。

但也就是这一年，成了上海乃至全国的长途客运站命运的拐点——以南站为例，2013 年后，客流以每年 8%—15% 的比例下降，从 2015 年之后，基本维持在每年 15% 的下降速度，其间几乎没有经历过震荡期。2019 年，日均发班跌至 600 多班，客流下则下降到日均 1 万人次。

“上海的长途客运站曾经一度有 30 多个，但受客流减少影响，这些年陆续关停并转，客运站数量也在逐步减少。此外，全市从事班线运输的企业，也仅剩 10 多家，较高峰期同样有大幅度的下降。”上海交运巴士客运（集团）有限公司副总经理刘健告诉《新民周刊》记者，目前全上海共有 22 个客运站，其中交运巴士旗下客运站 12 个，“正常运转的 10 个，但基于现行的客流状况，今年已经明确还会有 3 个客运站关停”。



上海长途客运南站开出羽毛球馆。摄影 / 应琛

究其原因，首先动车特别是高铁班次覆盖得越来越广是一大原因。赵国揆举例，长途南站开行上海到杭州的动车后，杭州客运班线客流随即出现明显的下降。之后，杭州到黄山高铁开通，黄山地区的客流也遭遇一波下降。同样的情况还发生在高铁延伸到武汉的时候，又一条黄金线路客流量受到影响。“总之，动车延伸到哪里，哪里的客运班线就会受到明显影响。”赵国揆略显无奈。

其次，随着出行方式的多样化，比如私家车的普及，以及顺风车、拼车等出行方式的兴起，人们对于公路客运这一块的需求也在逐步转变。

再加上疫情对公路客运的影响是相当直接的。疫情期间，客运站临时关闭，部分人士选择了其他途径回家，形成了习惯后，这部分人群可能不会再回归到公路客运了。“我们原先寄希望于今年全面放开后，长途客运量能有所起来，但经过这大半年的实际运营，其实并未达到我们的预期。”刘健坦言。

在长途客运南站，地下一层的售票处和候车室已经停用，20 个检票口缩减至 8 个，只有 4 个口子对外开放。目前，日均客流量 2000 人次，暑运日均也只有 2700 人次。

“如果仅因为高铁和私家车，那对我们的影响应该是即时的，而不是持续地匀速下降。”在赵国揆看来，长途客运客流下降还有一个重要的原因，“个人觉得和上海的经济结构调整有关，很多劳动密集型企业的迁出，使得上海打工蓝领劳动力需求下降。”

积极应对

最鼎盛的时期，客流繁忙，一座难求。如今荣耀不再，但