



长途客运路在何方

坚守在长途客运事业的人们，始终在积极应对。

事实上，早在2010年，长途客运南站就开始转型。“当时我们已经预见到，如果高铁这样发展下去的话，肯定会对长途客运产生冲击。”赵国揆表示，“当时苏皖方向的高铁发展计划比较缓慢，公司便提前谋划布局了这两个地方的班线，或填补空白，或增加班次。在人力资源方面，公司从2012年年底起，不再招聘新人。”

就这样，长途客运南站的增长维持到了2013年。之后，长途客运南站又通过延伸客运班线的前后端，不断开发新产品来最大限度满足旅客的出行需求。

2014年，企业提出“游运结合”，开出“两山两镇”游运专线，将旅客直接送往黄山、普陀山、乌镇、西塘等景区。此外，将线路进一步延伸到高铁没有覆盖或不太便利的三四线城市或县级市。

“破除了到站思维后，我们对旅客的全过程服务是不是能够实现？”赵国揆进一步解释道，“上海也是全国较早实施网上售票的，这有利于增加旅客出行和客运生产的计划性。”

在外地旅客到站后，长途客运南站还做了到达延伸——2017年12月，为解决外省市群众来沪就医的“最后一公里”出行难题，交运巴士在上海南站试点开行“就医直通车”，实现病人到肿瘤医院、中山医院等上海9家医院的无缝衔接。“对于客运站来说，‘就医直通车’没有直接收益，但可以提高相关长途班线的客户黏度。”赵国揆说。

今年6月5日，暂停三年的交运巴士“就医直通车”在上海南站恢复开行，为搭乘长途车来沪就医的外省市群众提供出行便利。

“这些年车辆经营公司还对车辆设施尝试进行精致化改造。比如在部分班线上设置了豪华、航空式和普通等三类座椅。此外，根据客流情况，一些班线车辆也进行了小型化的改革，由40多座改为35座或以下。”赵国揆表示。

主业改革之外，上海的长途客运站还积极“开发副业”。



就医直通车受到一定关注。

“长途客运南站的建筑体量在设计规划之时，最高可容纳日发近6万人次。在客流和班次都减少的情况下，建筑体量就不需要那么大，我们就把闲置资产充分盘活，除去预留应急部分外，客运站内部至少能盘出50%，场地至少可以盘出30%的冗余空间。”赵国揆介绍道。

不过，受制于政策以及土地性质等多种因素，刘健坦言，长途客运站的转型发展之路其实是非常艰难的，全国都还没有非常有效的方法能够解决好这些问题，“我们只能从简易的开发入手”。

除了文章开头提到的室内羽毛球馆，在长途客运南站场地一侧，记者看到还有一个室外网球场，以及停车场区域设置了充电桩，除了对外提供停车场地，也新增了充电服务。

“引进这家网羽体育中心，我们也是经过考量的。他们已经形成了一定的品牌，有稳定的会员客流，而且还与许多网红合作。”赵国揆表示，“我们也希望能合作共赢，同时为车站带来一些新的人气。”

值得一提的是，长途客运南站在筹建之初就将三楼和四楼用作车站配套的旅游酒店。这样一笔每年的固定收入在困难时

