



长途客运在海外并未过时

长期以来在服务保障公众出行中发挥了重要作用的汽车客运站真的就此没落了吗？当把眼光投向国外的一些大中城市的汽车客运站，却也并非尽然，从中也许可以找到一些借鉴参考的经验。

撰稿 | 阿 晖



长途汽车是许多国家的主要交通方式。

受 公众出行习惯变化、客运服务结构优化升级等因素影响，近年来，国内很多城市汽车客运站的客流大幅下滑，设施利用效率明显降低，关停的不在少数。服务供给结构性矛盾凸显，让汽车客运公司和客运站转型发展需求日益迫切。

作为提供道路客运服务的重要基础设施，长期以来在服务保障公众出行中发挥了重要作用的汽车客运站真的就此没落了吗？当把眼光投向国外的一些大中城市的汽车客运站，却也并非尽然，从中也许可以找到一些借鉴参考的经验。

纽约巴士总站换乘便捷

去过美国的人会发现，由于美国航空事业发达，飞行路线密集，票价相对合理，再加上美国地域辽阔，所以美国人一般长途旅行还是以坐飞机为主。但如果旅行的距离不是很长的话，主要以自己开车为主，有时会选择乘坐火车，如一些城际列车，

是工薪阶层上下班的主要交通工具。

不过长途汽车依然是美国人旅行时选择的重要交通工具。比如在纽约市，许多人选择坐长途公共汽车旅行，原因是长途汽车的票价比火车票价要来得便宜。美国城市之间四通八达的交通路网也使得长途汽车可以抵达很多火车到不了的村镇。数据显示，2019年美国公路上里程（含城乡街道长度）达到671.28万公里，其中高速公路里程达到10.80万公里。

美国的长途汽车主要由“灰狗公司”（Greyhound Coaches）经营，这是北美最大的城市间巴士客运公司，在行业中基本处于垄断地位。灰狗公司的巴士内设施都比较齐全，座椅靠背的角度可以调节，方便乘客休息和睡眠，还可以全程充电，车上也是全程wifi，车辆的后部均装有厕所。灰狗巴士的性价比比很高，比如坐灰狗从洛杉矶到圣地亚哥需要三到四个小时，单程票价仅十几美元，比火车大概便宜一半。

灰狗巴士一般在城市中心有一个站点，比如纽约市的港务局巴士总站（Port Authority Bus Terminal）。这是曼哈顿和纽约之间