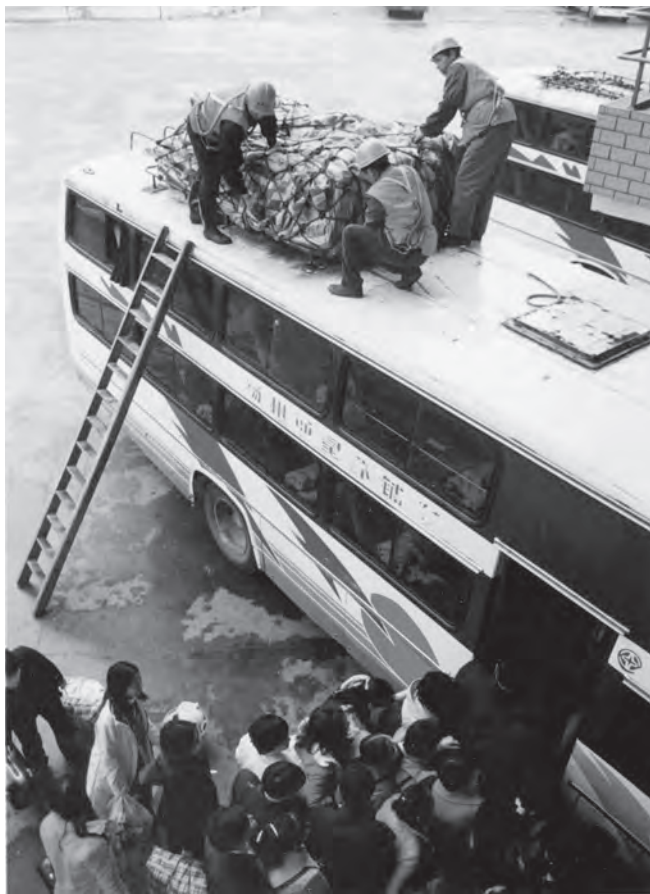




1999年2月，当年的春运启动，长途大巴起到重要作用。摄影/陶磊

当时的赵同学从报纸上看到，南昌铁路分局于1996年8月从上海铁路局划出，成为当时铁道部少有的直管站段的一个铁路局。他不清楚这事是否与沪宁高速公路开通有关，但想着自己家乡江西尚未进入高速公路时代，“独立经营”后的南昌铁路局暂时不会受到沪宁高速公路开通的巨大冲击，总体上路局经营业绩应该是盈利状态，自己毕业后也许还可以“舒坦”几年。

如今回看，赵先生的职业生涯确实从“舒坦”起步——上班没太多工作要做，工资水平超过当地平均线不少。可不久，江西的铁路单位也经历了高速公路长途大巴的冲击。只不过，这样的冲击并不如沪宁线那般剧烈——毕竟，打工潮催生出的春运潮，一个大浪打将过来，令高速大巴和铁路都能“吃得饱饱”的。赵先生考取了司机证，之后又考取了高铁“驾照”。如今的赵先生自称，随着中国铁路的高速发展，自己的工作早已不如年轻时舒坦，高铁司机交路紧，往往顾不上家，各种辛苦——尽管收入增长较其他岗位为高。作为家里的顶梁柱，赵先生对

自己的工作状态还是相当满意的。

对于青山客运站的值班站长裘小燕来说，感触与赵先生就很不相同了。1993年，裘小燕从南昌市高级技工学校毕业，分配到隶属于江西长运的南昌长途汽车站，从行车员做到售票员，再进入站务组工作。“那时候一个月工资才160多元，但拿到手里就感觉开心得不得了。”裘小燕说，“2011年，江西长运决定成立青山客运站，按照国家二级客运站标准建造。我也被调到青山客运站从事值班站长工作。即使现在看，我们已经属于江西都市城际公交有限公司的青山客运站，看上去仍然是个较为现代化的客站，就这么停运了，心里失落落的。”

与裘小燕类似，心里感觉失落落的长途客运站职工，不在少数。8月24日，交通运输部例行发布会上，交通运输部运输服务司副司长韩敬华对外表示——“汽车客运站是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着非常重要的作用。近年来，受公众出行习惯变化等多重因素影响，客运站客流大幅下滑，设施利用效率明显降低，转型发展需求迫切。”此前，8月2日，交通运输部联合十部门发布《关于加快推进汽车客运站转型发展的通知》（以下简称《通知》），以推动新形势下道路客运行业健康有序发展、引领行业转型升级。

曾红极一时的网运分离模式

梳理长途客运系统，会发现其与目前绝大多数国内城市的公共交通系统在运营方式上是不同的。

既有的长途客运系统与民航运输系统有类似之处，也就是在运营模式上以网运分离为主。比如长途客运系统的各车站，无论国有还是民营，目前许多已经不保留车队。当然，同时拥有站、车的客运公司也曾经是一时的时髦。“那时候没有电脑，我们是手拿纸质表格卖票，卖一张票，就在表格上划一格。”有上世纪90年代入行的客运站工作人员告诉《新民周刊》记者，“卖票有卖票的讲究，按照方向来区分，一个窗口专门卖江苏方向，另一个窗口专门卖浙江方向。”2005年12月10日，随着上海南站交通枢纽的竣工，上海客运南站开通运行。开通运行前，记者曾进入南站枢纽采访，当时的感觉是——客运南站内部堪比许多航站楼。开通运营以后，果然有媒体报道称，长途客运南站在运营模式上也类似航站楼——符合要求、符合程序的各公司长途班车都能进站载客。而这也逐步成为中国不少