



今年春运从1月7日开始，到2月15日结束，一共40天。根据中国国家铁路集团有限公司初步分析研判，**春运期间客流总量约为20.95亿人次，比去年同期增长99.5%，几乎就是翻了个倍。**

7日至1月26日，全国铁路累计发送旅客14338万人次。其中节前春运15天，全国铁路客运量大幅回升，累计发送旅客10954.3万人次，同比增加2348.6万人次，增长27.3%，日均发送730万人次。此外，国家铁路累计发送货物15592万吨，铁路货运也持续保持高位运行。

今年春运从1月7日开始，到2月15日结束，一共40天。根据中国国家铁路集团有限公司初步分析研判，春运期间客流总量约为20.95亿人次，比去年同期增长99.5%，几乎就是翻了个倍。

公路客运期待打开新天地

与民航和铁路客运的强劲复苏相比，公路客运量与去年同期相比也有不小的回升，但相比2019年同期，下降的幅度依然十分明显。不过这是在疫情之下人们出行方式的转变以及市场竞争下行业业态变化等多种因素的结果。

在1月30日召开的国务院联防联控机制新闻发布会上，交通运输部运输服务司副司长韩敬华介绍，春运截至1月29日，全国高速公路小客车流量累计7.44亿辆次，比2019年同期增长14.6%，比2022年同期增长21.5%。春节7天假期的高速公路小客车流量3.06亿辆次，比2019年同期增长15.6%，比2022年同期增长33%。

韩敬华指出，1月27日正月初六的返程客流迎来高峰，全国高速公路小客车流量6029.1万辆次，比2019年同期增长32%，比2022年同期增长29.7%，小客车流量达到了历年春运以来最高峰。当日公路发送旅客3628万人次，比2019年同期下降54.3%，比2022年同期增长114.4%。

从这份数据可以看出，通过公路，人们越来越多地选择私家车等小客车出行，传统的省际客运大巴业务量虽然较去年同比有回升增长，但是总量即便是在春运的高峰日也只有2019年同期的一半不到。

这种趋势在经济发达的长三角地区更为明显。以上海为例，记者从上海交通指挥中心获得的数据显示，春节假期七天，全市对外交通累计发送旅客185.88万人次，较2022年同期上升97.20%，恢复至2019年同期的53%左右；累计到达旅客237.75万人次，较2022年同期上升46.65%，恢复至2019年同期的74%左右。然而在其中，省际客运的发送和到达人数仅为5.83万和2.16万人次，同比2022年分别下降了36.97%和18.80%，同比2019年更是暴跌了90.91%和90.25%。换句话说，上海省际大巴客运的客运量只有2019年同期的十分之一。

上海的省际汽车客运骨干企业上海交运巴士客运（集团）有限公司的相关负责人告诉记者，该公司在上海一共有12个客运场站，之前受疫情的影响暂停了不少，今年春运开放了10个客运场站，班车发往144个方向，主要集中在长三角地区，以江浙皖三省为主，因为目前已经不经营800公里以上的线路了。

“去年12月我们最低谷的时候，所有客运场站加在一块儿，每天也就发200个班次不到。过去最好的时候，最高峰要发两三千个班次呢。”这位负责人感叹。他介绍，目前春运期间日发班次也就在300班的样子。从1月7日开始到1月27日的21天里，10个客运场站的发班总量只有6374班，较2022年同期是下降了51%；发送人次为69966人，同比下跌了34.93%。“春运的高峰过去以后，我们预估常态的话，全站日均客流大概不到2000人。”

这位负责人分析，公路客运的不景气，既有外因也有内因。高铁的快速发展，让很多老百姓的长途出行逐步往高铁去转变，其实从2015年左右开始，公司的客运量就逐渐走下坡路。客流需求的减少，也使得不少业内经营主体不堪经营压力而退出了市场。供给和需求都无法跟上，再加上疫情的沉重打击，这使得公路省际客运要想复苏到过去的繁荣，的确难度很大，甚至就是不可逆。

不过，他也相信，通过积极的一些改变，比如通过服务车型的升级、提供厂班车服务，以及对定制班线这种模式的探索，省际公路客运应该可以迎来一片新天地。■