

出行多元化不断挤压生存空间,多地客运站关停——

长途大巴的路在何方

潮声 | 执笔 张楠 陈薇

上个月,武汉最大的客运站——汉口北客运中心正式停运。这个体量13.6万平方米的欧式建筑,投运不足3年就退出历史舞台,让不少网友感叹:终是“敌不过时代发展的脚步”。

曾几何时,客运站是很多人追梦和归乡的起点。但是随着出行方式日趋多元化,近年来,选择长途大巴的旅客越来越少。交通运输部数据显示,全国公路营业性客运量在2012年达到顶峰355.7亿人次,而2021年这个数字只有50.87亿人次,是2012年的约七分之一。当高铁线路密集,网约车、顺风车当道,长途客运这个传统行业,如何不断求索变革,找到一条“通往下一个春天的路”?

那些消失的客运站

站在杭州客运中心站二楼办公区,周伯年带着记者朝下望:半个候车大厅已经租给篮球培训“以商养站”。“一般地方还办不了篮球培训,它没这么高的举架,我们这里正好!”虽嘴上说着,心里却是不情不愿。勿用多说,七八年前,大厅旅客都是坐得满满当当的。“现在站里旅客平均每天1000来人,而旁边的地铁站,一天的人流量就有两万多。”周伯年说。

作为杭州长运站场公司副总经理,周伯年是个“老客运”,见证了客运站的兴衰:“年景好的时候,一条线一辆车每年能带来上百万收入。”

随着高铁网络越织越密,道路客运的生存空间越来越逼仄。

2012年到2022年,全国铁路营业里程从9.8万公里增长到15.5万公里,其中高铁从0.9万公里增长到4.2万公里,大多数地级市被纳入高铁网。从前的客运站是“一头连接着城市,一头连接着农村”,可如今在经济活跃地区,不管哪一头都跟高铁连上了;连得不够紧的,地铁公交来帮忙,顺风车私家车再补位。

客运,在出行选择多元化的今天,仿佛成了最后一个选项。而客运行业的衰退,让客运站渐渐清冷了下来。

上个月停运的武汉汉口北客运中心,因体量大,引起关注。其实,客运站的关停风潮,早就开始了。

全国各地交通运输部发布信息显示,2019年,广东省广州市就关停了广州北站客运站、越秀南站客运站、黄埔客运站、永泰客运站、番禺客运站。今年1月1日,广州市的罗冲围客运站因经营原因停止班车发班,当

时,整个广东省关停的客运站已达42家。2月,湛江市交通局官网又发布通告,同意湛江市汽车南站自2023年3月15日起停止营业。同样是2月,海南省海口市交通运输和港航管理局官网显示,“结合当前海口市道路客运市场现状,海口海汽运输有限公司申请拟于今年4月关停海口汽车东站”。经营困难,促成了车站的大规模关停,已经投运30年的海口汽车东站,周间日均客流量仅五六百人次,在节假日也不过1000人次。

“客运站,是不是要消失了?”唱衰客运站的声音,开始不绝于耳。

杭州长运副总经理王如策这些年一直在研究市场,重新审视行业现状:“我在客运站看到就是这样的情况,比如早上8时30分从中心站出发去绍兴,下午1时,不管有没有客都回到杭州,跑一班浪费一班,回来车子一停,等下班!”

那么,客运衰退难道只是高铁、顺风车等多元化出行方式蓬勃发展的导致的吗?

“重站轻服务”观念亟需扭转

早上五六时就出发,33辆大巴车赶在8时前,把来自新昌、千岛湖、桐庐、天台、浦江等许多周边县(市、区)的四五百位旅客,稳稳当地送到了浙大邵逸夫医院、浙大一院、浙大二院、浙大妇院、浙大儿院的门口。旅客顺利赶上省级大医院的第一波就诊,大巴则就近找个停靠地,准备等待旅客就诊完毕,再一批批地把他们带回家。

这是去年12月起,杭州长运联合周边县(市、区)客运公司共同推出的“医疗专线”,明明是门到门的服务,车票钱却跟城际间大巴价位一样,一分不加。80%的实载率很多都是“老客”,区别于以往“打车+高铁+公交”的复杂组合模式,33辆“定制大巴”带来的一站式幸福着实圈粉了一众“就医刚需族”。

这还是客运吗?那标志性的客运站呢?客运站终于抛弃了客运站吗?

“马路那么宽,客运可以门到门,这是高铁能比的吗?别说今天,就是再发展十年二十年,大巴也不可能被高铁替代。”交通专家徐康明对记者说,“国内客运亟需做的就是扭转‘重站轻服务’的固有观念”。

在徐康明看来,是客运站把旅客出行硬生生切成了三段:家门口到客运站、客运站到另一个客运站、客运站再到目的地。“铁轨不

能修到家,但路是到家的;高铁得排个时刻表,火车没办法同轨并排开,但路是宽的啊!”徐康明说,传统的“定时定站定线路”,将道路客运的优势消解。

徐康明的结论是跟国外经验对比而来的,而国内从业者“在“客运市场的寒冬”下,也悟出了这个道理。

2020年9月1日,交通运输部颁布了新的《道路旅客运输及客运站管理规定》,提出客运站可以做“一站多点”。一个大站,作为停车场和信息枢纽中心,外挂若干点,覆盖全城,让老百姓就近乘车。

“我们通过调研发现,通过定制化场景化的方式,提供多点到门的一些服务更受旅客青睐。”杭州长运客运总公司常务副总经理黄吉临说,“今后,我们的客运站除了现有的枢纽站以外,还会衍生出各种形式、不同规模的驿站,生长在城市的“大街小巷。”

当大型客运站变成了数不清的“驿站”,当“定点、定线”变成了“定制”,国内客运业正在上下求索,试图扭转颓势。

“通往春天的路”究竟在何方

市场对客运的需求,真的没了吗?丢失的客流,还能回来吗?

其实,国内客运业近年来从未停下改革的尝试:高铁擅于跑长途,客运就把线路由长改短;传统班线客流有限,客运就把主力军从班线向企业、政府包车上发力;交通便捷地区高铁网络密集,那么客运就守好不通铁路的海岛、山村等线路。

求索之路走过不少,可一系列动作下来,收效并不明显。

“通往春天的路”,在何方?

“道路客运的衰退,是必然趋势。可以参照发达国家,经历过客运走向衰退的过程。”同济大学交通运输工程学院教授、中国公路学会常务理事陆键在采访中表示,找准定位是走出困境的关键。“目前国内长途大巴价格与高铁相比没有优势,如果要继续生存下去,首先要明确定位,服务对象应该是低收入人群。”陆键说,以美国唯一长途客车公司为例——“灰狗”,其理念是“用最少的钱,游最多的地方”。凭借特有的便捷性,“灰狗”大客车遍及美国城乡各地,班次很多采用接力的形式把旅客一站接一站地运往远方,中途有很多站点,如果中途下车玩一天,第二天再去坐车不会增加额外

4月19日,杭钢工业旧址公园中心区域已初具雏形,那些见证着杭州工业史的高炉、烟囱等工业遗存即将涅槃重生。2022年11月,大运河杭钢工业旧址综保项目一期工程开工建设。综保项目将修缮利用既有工业遗存,建设集创意展示、游乐体验、公共体育于一体的文化旧址地标公园。 本报记者 董旭明 摄



留住记忆

(上接第一版)
记者梳理公开报道过的浙江论坛新闻发现,课程设置不仅有政治理论学习、经济社会发展形势研判分析,也涉及科技、文化、社会治理、网络安全等内容,可谓紧跟“时代潮流”。

比如,在浙江论坛举办之初的2000年,中国正在积极申请加入世贸组织。那一年,论坛先后聚焦“世纪之交的中国经济”“经济全球化和面向21世纪的中国共产党”等主题。而在中国成功加入世贸组织的2001年,“入世与政府规制”等一系列主题报告为厅长们答疑解惑。

2010年,新世纪迎来又一个十年,转变发展方式的重要性和迫切性日益凸显。这一年浙江论坛的“课表”上,“转变经济发展方式”“在新的历史起点上推进经济社会又好又快发展”“有效维护国家发展的重要战略机遇期”等,为厅长们及时补上一课。

进入新时代,世界百年未有之大变局加速演进,新一轮科技革命和产业变革深入发展,国际力量对比深刻调整,我国发展面临新的战略机遇。“科技自立自

强”“中国制造2025”“大数据技术和应用”“共同富裕与新发展阶段新使命”,这些更具时代特色的话题,与当前和未来经济社会发展的大趋势愈加贴近。

二
课程主题与时俱进,课程内容更要入脑入心。

想要让见多识广的领导干部们听得进去、学有所得、学以致用,就得有高水平的大专家来授课。

一般来说,省委宣传部会在前一年的年底就制定下一年的课程计划并大致摸排排出讲课老师,具体授课时间则由省委理论学习中心组确定,一般会提前一周左右。

从公开报道的浙江论坛新闻中可以发现,前来授课的老师既有各个领域的权威专家,也有深耕条线的学者型官员。“这样的师资配备,决定了他们的讲座内容对实际工作更具指导意义。”组织者说。

既然是专家,就必须对相关话题有深入的洞察。比如2021年,香港中文大学(深圳)校长讲座教授、全球与当代中

这堂大课,开了23年

国高等研究院院长郑永年应邀作《共同富裕与新发展阶段新使命》专题报告。

当时的报道显示,郑永年教授从历史与现实、国际与国内、经济与社会、全国与浙江等多维度全景式阐述了共同富裕与新发展阶段新使命,围绕“为什么追求共同富裕”“共同富裕为什么不容易,面临哪些挑战”“为什么中国能够实现共同富裕”“如何实现共同富裕”四个方面进行了讲述,对浙江高质量发展建设共同富裕示范区提出了许多很有价值的意见和建议。

再比如2016年,时任阿里巴巴集团董事局主席马云和阿里巴巴集团技术委员会主席王坚,就“互联网技术创新与浙江发展”作专题报告。在现场,马云深刻阐述了全球化、新技术、新商业模式三方面趋势,对浙江利用互联网技术创新加快推进经济转型升级提出了建议。

各个领域的领导干部也是浙江论坛的常客。查看历次“主讲人”,高级领导干部的名字频频出现:时任国务院发展

的费用,都是包含在整体票价中。比如从洛杉矶到纽约,旅客只要买一张票,中途可以下车无数次,在中站点重新上车,无需再买票。

陆键还认为,国内道路客运公司太多,不利于资源整合利用,眼下的衰退为“合并”提供了条件。未来不可能会有很多长途公司,可能就是一家或者全国几家大型客运公司,可能就是整合在统筹资源,降低成本的同时,可以制定服务标准,提升品质。

与陆键不谋而合,王如策对“行业需要整合”深有体会,甚至更真切:“浙江省内200多个车站,信息无法共享。比如,杭州长运的大巴在绍兴,可绍兴并不知道,它不可能帮我们组织远程客源,而是自己再开一班到杭州。”

在王如策看来,全国客运整合是个大动作,操作起来不是件简单的事。眼下,可以利用浙江的数字化改革优势,政府牵头建立网络平台,把所有车辆、司机,以及维修、保养服务等要素集成,更优地配置资源。而整合后的资源可以接入高德、飞猪、携程等应用,更好地匹配市场需求。

“道路客运的今天,或许就是公交的明天,在一些欠发达地区,公交也濒临停运。”浙江省道路运输协会秘书长甘祖德曾呼吁将客运和公交整合,“行业相近,但不相往来,甚至还有矛盾。很多城市都在考虑开通跨行政区域、毗邻县市的公交,低价且百姓欢迎,但进一步挤占了道路客运市场。如果哪天政府不兜底了,公交可能比道路客运还慌。而两大行业整合,车辆、停靠站点、客源都可以统筹配置”。

认清定位、整合资源,在采访中很多专家都提到了这两点。除此之外,道路客运要想复苏,政府政策支持必不可少。

“我们不仅需要经营模式和服务方式的突破,更需要行业管理体制上的突破。同样是为消费者出行服务,我们经营的7座定制小客车,为何政策不允许兼容做网约车服务?要知道,城际间网约车出行是有刚需的。”王如策说。

探索企业改革出路,往往最让王如策束手束脚的就是“政策限制”:服务形式单一、安保要求严苛、营运成本高、车归站人归站……如果想要行业突围,这里每一条都需要突破。

“以前的好日子不可能重来!当下,我们必须摆脱路径依赖,走出传统思想的困扰,勇于自我变革。”在王如策看来,市场的严冬,行业被激发出了前所未有的求生欲,如果政策加以突破和扶持,各客运行业有望涅槃重生。

上虞探索乡村文明家庭信用管理标准化积分卡攒出文明乡风

本报讯(记者 孙良 共享联盟·上虞 张汉锋)“简办红白事+10分,参加志愿服务+10分,垃圾分类不合格-15分……”在绍兴市上虞区小越街道倪梁村,家家户户都有一张小小的积分卡,上面详细罗列着加分项与扣分项。日前,倪梁村党总支书记倪建君告诉记者,自推行家庭信用积分制管理以来,村里红白事几乎听不到鞭炮声,参加志愿活动、村子自治的村民也越来越多,村文明指数、和谐指数大大提升。

家庭是社会的基本细胞。近年来,上虞区小越街道积极构建乡村新型治理体系,探索实施“基层治理+标准化”管理运行新模式,打造家庭信用培育标准化管理平台,引导广大家庭主动参与基层治理,创造性推动“枫桥经验”在基层落地开花,并被列入浙江省首个乡村文明家庭信用管理标准化试点项目。

记者了解到,乡村文明家庭信用管理标准化依托“积分制”体系,围绕家园建设、环境建设、家庭建设、文明建设、民主建设等五大文明乡村建设,共纳入标准92项。同时,细化各标准内容,做到家庭信用管理各环节有标可依,如家园建设要求依规翻建农房、严禁私搭乱建等;文明建设倡导移风易俗、参加志愿服务等。家庭信用积分不但能兑换纸巾、洗衣液等生活物品,每年街道还会开展评比表彰,对积分排名居前的家庭,在贷款授信额度、入伍入党等方面给予优先优惠。

衢江推行帮扶特殊青少年新模式 孩子在训练 父母同成长

本报讯(记者 于山 钱伟 共享联盟·衢江 丰莉莎 通讯员 宣国华)“经过一周的训练营,培养了良好的生活习惯和严格的生活纪律,收获了一种别样的感受,痛并欢乐着。”日前,衢州市衢江区第三期“成长训练营”收官,一位女生感慨地说。衢江区“成长训练营”是通过整合全区各各部门力量,精准持续帮助留守、单亲、身体疾患等特殊家庭和特殊情况学生的一次探索。三期已培训并带动24位未成年人重拾信心,树立学习目标。

去年下半年,衢江区通过调查摸底,发现全区有41位特殊情况的未成年人。衢江区教育局副局长饶俊说,“他们普遍有家庭的原因,监护人陪伴缺失的情况,有的是单亲家庭,有的父母长期在外打工。”

去年9月,衢江区委政法委牵头,整合区教育局、区文明办、关工委、公安、检察、团委等11个部门及乡镇(街道)力量,联合开设未成年人“成长训练营”,训练营安排了思想道德、法律知识、生活技能、心理疏导、军事训练等多种类型的课程。区教育局精选一线教师担任班主任,区人武部配备教官,实行“一对一”“多对一”辅导,邀请学员家长全程陪同,引导孩子在培训期间养成良好的学习习惯,增进与陪学家长的感情,改善家庭关系。

小霞(化名)的母亲请假陪女儿参加训练营,这几天在老师的引导下,女儿终于说出不想上学的原因:“和同学关系没有相处好。”得知原因后,家长和老师更有针对性地开导交流。

参加第二期“成长训练营”的亮亮(化名),每次考试后都向饶俊分享成绩,他的科学学科已考入了班级前十。衢江区还出台教师家访、家长校访,家庭自查、派出所协查机制,落实属地乡镇(街道)“一对一”“多对一”的暖心帮扶,建立了“一户一案”“一生一案”孩子成长档案,全面掌握孩子成长动态,全程跟踪,直至毕业。

黄岩“有机农场”亩产达万斤 番茄“吃”上益生菌

本报黄岩4月19日电(记者 陈久忍)19日,在台州黄岩曦禾有机农场的连栋大棚里,一株株一人多高的番茄,沿着吊蔓向上攀援生长,枝叶间结满了绿色、红色的果实。工作人员正拎着施肥枪,将富含活性酵母的液体有机肥注入到每株番茄根系附近的土壤里。

“番茄结果采收期间,我们会定期追加液体有机肥,让番茄果实能够吸收到充足的养分。”农场负责人杨金云告诉记者,这种液体有机肥是用酵母在糖蜜中发酵制成的,可以快速补充有机质,改善土壤微生物环境,促进作物对营养成分的吸收,从而提升产量和品质。

黄岩曦禾有机农场种植各类有机蔬菜130多亩,年产值400多万元,每年给村集体和村民带来收益近300万元,而有机番茄是拳头产品之一。农场不用化肥、农药、激素,只施有机肥,采用生态防治手段控制病虫害。近年来,投放有益细菌,以菌促肥、以菌抑菌,日益成为农场提升作物产量和品质的重要手段。

据介绍,目前,黄岩曦禾有机农场种植的大棚有机番茄与辣椒轮作,四季皆可种植,采收期延长至2个月,亩产达近万斤,基本接近普通大棚番茄的亩产量。有机番茄零售价达25元每斤,是普通番茄的3倍。

带动全省各级党组织扎实开展专题教育,拧紧思想上的“总开关”。

理论的价值在于指导实践,学习的目的全在于运用。正在开展的学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育,一项重要内容就是要加强学习,将运用到贯彻落实党的二十大提出的重大战略部署中去,善于运用习近平新时代中国特色社会主义思想观察时代、把握时代、引领时代,善于运用这一思想推进中国式现代化取得新进展、新突破。

对浙江来说,重中之重是在主题教育中忠实践行“八八战略”,紧扣高质量发展目标,奋力推进创新深化改革攻坚开放提升,奋力谱写中国式现代化浙江篇章。

18日的这场报告会的意义正在于此。它不仅释放了浙江扎实开展主题教育的信号,也展现出浙江党员干部把党的创新理论运用到实践中,实现新突破、改革破难、开放破局的精气神。

面对浙江的省领导和厅长们,江小涓教授从数字经济发展受到高度重视并具备有利条件、数字技术全域全线提供

经济增长新动能、数字经济健康快速发展新机遇、促进数字经济健康快速发展等方面,系统深刻论述了数字经济发展大势、面临的机遇和挑战。

“报告对我省领导干部深入学习贯彻习近平总书记关于发展数字经济的重大理论精神,深入实施‘八八战略’,强力推进创新深化改革攻坚开放提升,推动数字经济创新提质‘一号发展工程’做实做细做出成效,加快建设数字经济高质量发展强省,具有重要指导意义。”这场报告获得了这样的评价。

正是因为“干货”十足,浙江论坛才会对全省领导干部有着巨大的吸引力。

一位多年负责浙江论坛会务工作的干部告诉记者,浙江论坛虽然会期不定,也不一定对签到作出硬性规定,但每一次的出席率都很高,“每次论坛我都会仔细观察,发现大家都听得聚精会神,很多人自觉地拿出笔记本来认真记录。”

以学铸魂、以学增智,以学正风、以学促干,这是举办浙江论坛的初衷,也是全体党员干部在这次主题教育中要实现的目标。