

核心提示

2019年12月1日,郑合高铁全线通车,标志着周口正式步入了高铁时代。高铁的开通运行,一方面给周口人的出行带来了极大便利,另一方面,也不可避免地挤占了周口客运行业的生存空间。面对高铁的强势来袭,周口客运大巴的生存现状如何?又该“驶向何方”呢?近日,记者对此展开了调查。

高铁时代 周口客运大巴该“驶向何方”

□见习记者 吕冰汝 文/图

● 日客流量减少近 50% 部分中长途班次停运 ●

8月12日9时30分,记者来到位于交通大道与中州大道交叉口的周口市客运中心站,与原来熙熙攘攘、排队候车的景象不同,售票大厅只有4名乘客在排队买票,整个大厅略显空旷。

记者看到,周口至郑州的大巴最近的一班是10时40分发车,只有两个人上车,“乘客比原来少得多,原来每趟车坐满都是常态,现在每趟只有20人左右,最少的时候只有几个人,节假日好一点,但是最多也只坐三四十个人。”司机刘师傅告诉记者,他从事长途客运已经20多年,现在经营着一辆周口至郑州的55座大巴,高铁开通后,客流量明显减少,“现在公司为了节约成本,已经从原来每天上午、下午各发9班,减少到现在一天只发10班,票价也从原来的76元降到了49元,即便这样,每趟车也很少坐满”。

据了解,郑合高铁开通后,受冲

击最大的就是周口至郑州、周口至合肥的客运班线。目前,周口至郑州的高铁每天有22班,平均不到1个小时就有1班。经常往返于周口和郑州之间的王女士说:“从周口到郑州,以前坐大巴要3个多小时,现在坐高铁只要1个小时,而且高铁干净、舒适,票价80多元,也不贵,所以首选高铁,基本不坐大巴了。”而周口发往合肥的客运班线原来几乎每趟都能坐满,现在周口有了直达合肥的高铁班次后,大巴乘客量骤减,目前该班线已经被迫停运。

据周口市客运中心站副站长刘桂迎介绍,高铁对长途班线的影响也很大。郑合高铁开通前,周口至上海的长途班线曾是条精品线路,上座率高,效益也可观,是公司收入最高的一条班线,目前却在亏本维持经营,每天能卖10张票就不错了。周口至北京的班线则由于客流量严重下降,现在已经停发了。记者在周



周口市客运中心站一角

口市汽车东站也了解到,目前周口至北京的班线也已停运,周口至上海的大巴票价从200多元降到了100多元,但是乘客量依然不到原来的一半。

据悉,周口高铁开通8个多月来,尽管周口市客运中心站采取了降低票价等措施,但也难以改变日均客流量从昔日4300多人次降至如今2200多人次的现状。“周口高

铁开通以后,客流量一直在下降,再加上疫情的影响,更是雪上加霜。从最直接的数据来看,2019年1~7月份,车站共运输旅客约93万人次,而今年1~7月份,共运输了36万人次,同比下降了61%。我们车站的月收入从原来的五六百万元,直接降到了二三百万元,现在员工工资都是按原来的50%发放。”刘桂迎告诉记者。

● 服务战、价格战齐上阵 拓展多种服务功能 ●

针对高铁沿线多条中长途班线乘客量骤减、部分班次甚至被迫停运的现状,周口客运行业饱受冲击的同时,也在积极应对。

“首先,我们要提升服务质量,狠抓环境卫生。我们要求车站工作人员时刻注意自己的着装和言行举止,同时成立志愿者服务队,为老弱病残乘客提供贴心、周到的服务。我们还组织一天两次的卫生大检查,目的就是为了给乘客提供一个干净、温馨的乘车环境。”刘桂迎说,为了维护车主和乘客的利益,车站还

成立了稽查大队,严厉打击车站门口的一些“黑车”倒客、“卖客”的行为。

为了与高铁竞争,吸引客源,各个汽车站都实行了降价的策略。9月1日起将迎来开学高峰期,为了吸引客源,周口市客运中心站周口至郑州的大巴票价将在49元的基础上再降10元,低至39元。“原来我们公司从周口到郑州的欧洲之星大巴票价是70元,现在降到了50元,9月1日起,学生持学生证乘车另有优惠。”周口市汽车东站长耿书锋

告诉记者,他们目前正在探索“门对门”定制线路服务,在交通大道、八一大道等主要道路沿线设立临时上下站点,为旅客提供最大程度上的乘车便利。

“目前来看,高铁在中长途运输上确实具有不可比拟的优势。”刘桂迎认为,但是高铁站不可能延伸到每一个县、每一个乡,所以公路客运也可以通过与高铁互补,覆盖高铁盲区,把触角伸到高铁“遗忘的角落”,充分发挥公路客运机动灵活、适合中短途路线的优势。下一步,车

站考虑向县乡一级延伸,开发村镇路线,甚至把中长途班线起点下沉到县乡,方便老百姓出行。

此外,刘桂迎表示,未来周口市客运中心站将转变观念,创新发展思路,把客运站的功能设置由原来单一的客运服务转变为多种功能并存,通过整合该公司在周口区域的市场资源,甚至进军第三产业,以提高其在高铁时代的整体竞争力。“但最根本的,还是为周口广大市民提供人性化、便捷化的运输服务。”刘桂迎说。