

2021年8月16日 星期一

本期主编:陈长辛

责任编辑:焦健(0451-84617343)

执行编辑:杨宁舒(0451-84655770)

见习编辑:周嘉昕

美编:赵博



民声记者 张同 电话:15004619916  
你想说的我会听,你要做的我会帮,  
因为你是人民,我是你的记者。

## 民生聚焦

□文/摄 黑龙江日报  
全媒体记者 张同

今年3月,哈尔滨市到绥化市兰西县的长途客运线路,实现了公交化改造。近半年的运行,701路城际公交,也渐渐为人熟知,甚至有不少美食平台,将它们列为去榆林镇吃筋饼的首选出行方式。

恰恰就在去年3月,曾经盛极一时的哈尔滨市南岗公路客运站,退出了历史舞台,线路和班车迁至哈西客运站运营;再前推一年,哈市出台了通村客运班车公交化改造的实施办法……

有人说,哈佳、哈牡高铁投入使用,让公路客运一蹶不振,是“压垮骆驼的最后一根稻草”。但部分长途客运班车的公交化改造,却给公路客运的发展提供了另一种可能。

其实,2016年国家交通运输部就在“十三五”发展规划中提出:建设高品质的城际客运系统,支持毗邻地区客运班线公交化改造。而哈尔滨市长途客运班线公交化运营,更是早在2007年就已经“试水”了。

哈西公路客运站,与高铁站、机场巴士衔接。

## 高速路网+高铁运行倒逼城区+城际一体化发展需求

# 长途客运公交化破冰之旅

### 长途变公交

#### 3元差价“磨砺”4年

2006年,阿城市成为了哈尔滨市的一个区,其后关于长途客运班线如何变更公交一事,就成为50余万阿城人关注的大事。当时,记者曾多次采访哈尔滨市交通局运管处、公交处负责人,及主管此事的副局长,得到的答复是:既有长途客运班车的票价为10元,调整为公交票价需降至8元以下;长途运营班车多为个体,需要协调解决矛盾;管理标准也需要统一,一个执行省标,一个执行市标;车辆、场站等配置也需要改造。

10日,记者从哈尔滨市交通局交管部门了解到:阿城区长途线路进行公交化改造时,哈尔滨市公交系统还在进行油改气改革,每一条公交线路的车辆、站场配置也是在完善中,阿城区长途线路的客运班车并不符合标准;此外,这一线路的长途班车共有83辆,还需要整合为一家公司管理。“哈市建设一条规范公交线路,目前需要投入1800万左右资金,那时候也需要一半以上的钱吧。长途变公交,软硬件条件都需要改善,确实是一道难题。”

时间过了4年,直到2010年5月,哈尔滨市主城区到阿城区的长途班车,才真正施行了公交化运营。当时,据哈尔滨市交通局主管副局长介绍,哈尔滨市政府为此专门召开一次协调会,才最终敲定了结果。601路和602路终于开通了,票价从10元一位降到7元一位。

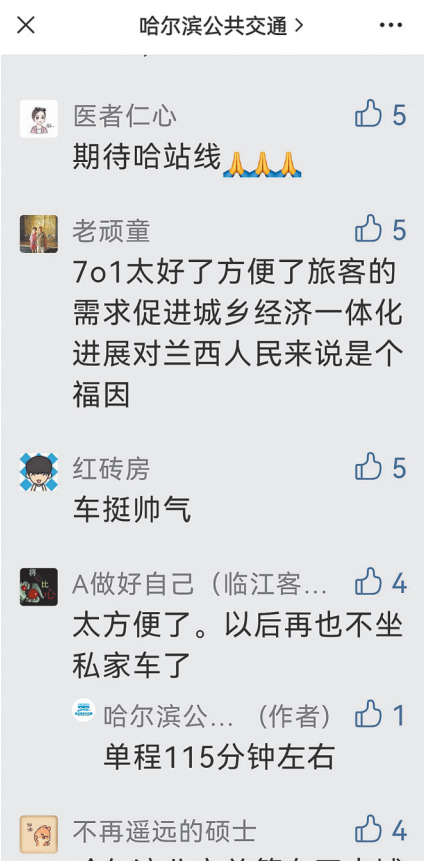
### 公交化改造

#### 短程班车“优选”之路

其实,哈尔滨市最早完成长途班车公交化改造的,是呼兰区。2004年呼兰县成为哈尔滨市的一个区时,连通主城区与呼兰区的长途班车票价是8元,还需要乘坐其他车辆赶到公路大桥边换乘。2007年底,551路与552路公交线路开通后,主城区与呼兰新区的票价降到了2元,与呼兰老区间的票价也降到了5元。这一举措的直接效果,是呼兰区超过60万人的出行成本减轻了。

老高时任教化公路客运站站长,那里也是一路通往呼兰区公交车的始发站。他这样分析:长途班车自站内发出后,途中尤其在市区内,是不允许在站外上客的,违规就要被罚;公交化改造后,虽然票价降了,但途中设有多个站点,有上有下地循环,客流相对也增加了;再者说,市民乘车更方便了,可以就近选择乘车地点,不用再到指定地点上车。

后来,老高任道外公路客运站站长,这里发出的班车大多是往来于哈尔滨市周边外县,属于短程长途班车。“由于同属于大哈尔滨,既有运输道路通畅,多数区域与高速公路、高铁线路并不衔接,线路里程也不算远,都是可以考虑进行公交化改造的。”他说,哈尔滨市作为全省的公路交通枢纽,考虑到高速公路、高铁站点等因素,以及服务对象的变化,确实应该进行调整了。



热度,网友留言。

### 挑战与机遇 必须补盲点强服务

然而,哈尔滨市对部分客运班车进行公交化改造的进程,还是停滞了10年。这期间,长途客运也发生了天翻地覆的变化:随着城市环境治理深入推进,安发桥、教化、大桥等客运站都相继关闭;随着高速公路和高铁线路的不断开通,很多长途客运班次的客流开始大量流失;由于收入与支出无法平衡,公路客运参与人(管理方与运营方)都面临难以维系的局面。

从2013年到2018年,哈市多个客运站周边出现了“票贩子”密集上街拉客问题,位于哈尔滨火车站对面的南岗公路客运站外,问题尤为突出,几方联手几经治理都未见效果。一些客运线路的班车车主直言:

由于客流减少,靠客运站内卖票,连管理费都交不起了。老张曾任哈西客运站站长,他说哈西公路客运站运营几年,水电供暖等费用就欠账数千万元。

2018年3月,我省出台了《关于深化改革加快推进全省道路客运转型升级的实施意见》,其中一条就是加快农村客运班线公交化改造,提升农村客运公共服务水平。当年7月,哈尔滨市政府网站即公布了一条信息:哈尔滨至饶河桦南长途客运将试点公交化运营,长途客运线路采取公交循环发车模式运营,企业可以根据客流情况确定发车间隔,不仅可以保证企业效益,灵活的发车方式也可以更好地为旅客出行提供便利。

### 乘车排大队

#### 改后效果很明显

11日8时40分许,记者来到公交601路位于哈站附近的始发站,看到一辆公交车刚刚驶离站台,而下辆公交车上座率已经达到了一半。后车司机这样介绍,现在是40分钟到60分钟发一辆车,客流量还可以。来到调度室,张姓女调度并不避讳地说,601路现有车辆25台,由于检修等原因,今天出车是23台。“由于受疫情管控影响,现在客流量有些减少,每车每天能跑两圈,前些日子每车每天能跑四圈。”两圈勉强保本儿,四圈就是赚了。

驶入阿城区不同区域的601路和602路,在进行长途线路公交化改造后,几年内乘客都是排大队乘车的状态,所以为满足市民出行需求,603路也开通了。“公司的车辆也早就进行了更新换代,都是统一车型,也和市内公交一样是新能源纯电动。”张调度说,现在他们的公交车外观上与市内公交唯一的区别,就是还保留着行李箱。“长途变公交后,我们的效益曾经有个爆发期,比前个体经营时要强很多,这些年也没有一台车退出运营。”

### 城际与城市 选择的是运营模式

2019年3月,哈尔滨市发布了“道路客运转型升级实施办法”,减少审批环节,鼓励通村客运班线进行公交化改造。机遇已经摆在面前,但淘汰却已残酷地展开。2020年3月,哈尔滨市南岗公路客运站客运班线及客运班车整体迁移至哈西公路客运站运营,原南岗公路客运站同步关闭。作为国家一级客运站,南岗客运站曾经创下高峰客流日均1.5万人至2万多人的纪录,随着省内高速公路和高铁线路的不断延伸,常态日均客流却已降至4000人左右。

“作为全省公路交通运输的中心和枢纽,哈尔滨市的长途客运运营状况,也是全省的一个缩影。”一位从事30余年公交管理的业内人士说,比如牡丹江市到下辖穆稷市间的客运,原来有40多辆班车在跑,20多分钟就可以发一个班次,现在却只剩下了几台班车,乘车要在早晚赶时间。“这就是恶性发展了。如果早几年就开展公交化运营,这样的结果也不会出现。”

他说,高速公路和高铁线路,永远也不会修到每个村口,甚至是个乡镇,但公路客运却可以将触角延伸到这些地点。从这个意义上说,公路客运仍有发展的空间,而发展城际公交就是其中一个趋势,说白了就是让部分长途客运班线选择城市公交的运营模式,连接县、乡、村。核心是与需求点位衔接,加大车辆运行频次,通过满足乘客更分散的出行需求,以求存续和发展。“这其实是个转型和补点的过程。”



张同摄哈西公路客运站情况。

据业内人士分析,阿城区长途线路公交化改造的顺利完成,得利于三方面:

- 一是线路运营车辆足够,能够形成相对紧凑的间隔;
- 二是行政区划变更后,执行的道路运输管理标准由省到市进行了调整;
- 三是线路与高速公路和高铁站点,重合交叉点相对较少,覆盖面满足了市民出行需求。

据我了解,目前已经开通的城际公交,有连接绥化市兰西县的线路,也有连接大庆市外县的线路。”

记者了解到,今年3月,哈尔滨市往来绥化市兰西县的客运班线变更为城际公交,线路临时授予编号为701路(哈西线)、702路(哈站线)。这个客运班线原来的票价是21元一位,现在的票价是15元一位,而且以“朱家”为分区点,过分区点上车,去兰西方向只需10元。

12日8时许,记者来到哈西公路客运站,在站外候车场看到有七八辆701路公交在等候发车,它们的旁边还停放了机场巴士。据一名管理人员介绍,701路开通后一度火爆,现受疫情管控影响,客流才减少。“我们公司的30辆运营班车,全部更换为宇通纯电动,全程80多公里的里程,120分钟内就可完成,每车每天最多跑两圈半。”

记者了解到,这路城际公交在哈西与公路、铁路、航空都实现了无缝对接;中途在凯德商圈、松花江公路大桥、太阳岛风景区路口、北站、榆林镇等地点设站,连接了多个“热点”。这路城际公交在改造后,仅更换新能源班车就耗费了近两千万的资金,也使得同步获批的702路公交化改造遇到了难题,启动仍在筹措中。

“只要15块钱,这票价很有竞争力。自驾的话,也可能被收取20元过路费。”哈市的王女士在此乘车,准备回老家看父母,她说以后回家就乘城际公交。



601公交站台,仍保留着排队候车设施。

### 他山之石

2020年7月,山东省交通运输集团有限公司、济南市联运集团有限公司、山东滨州交运集团有限责任公司、邹平市汽车租赁公司联合对济南至邹平班线客运进行公交化改造。9月,济南市审计局在官方网站发布消息称,城际公交带来三大利好:“黑车”无奈淡出市场;旅客得到真正的实惠;客运企业迎来新的发展机遇。一个事实就是,城际公交票价降了,但因为旅客数量激增,客运企业效益稳定了。



请扫二维码  
有啥想法

龙报民情热线  
0451-84670048