



成渝公铁竞争启示录

策划 / 本刊编辑部 中国汽车城网站 编辑 / 本刊记者 熊燕舞 杨辉

撰文 / 王健 陈忠富 张冰 张涛 本刊记者 杨辉 熊燕舞

一条客运走廊，两个中心城市，三大模式参营，演绎出一幕现代版的“三国演义”。在这场三国之争中，公铁之间的斗法尤其激烈。

“十年河东，十年河西”，这是今日人们谈及成渝客运市场时最常说的话。

11年前，成渝高速开通，“高速公路+豪华大巴+巴姐服务”经营模式直接导致了火车列次由5对减少为1对，航空更是一度中断，道路客运确立了自己85%的市场份额。

也许，铁老在与公路客运的那场争斗中输得太惨，迫使其痛定思痛，一直暗谋机遇，而反攻终于在2006年5月1日到来。这一天，重庆至遂宁段铁路客运开通，与先期贯通的达成线相连，成遂渝城际列车随之运行。道路客运市场份额随之锐降至30%，“铁老大”似乎要重新一统失去的河山。

在成渝铁路冲击高速公路客运的经典案例中，铁路重夺失去的地位，这仅仅是个别现象吗？翻开我国铁路中长期路网规划和我国高速公路网规划图，我们不由开始担心……

□撰文 / 陈忠富 王健 本刊记者 熊燕舞 杨辉

成渝客运通道的前世今生

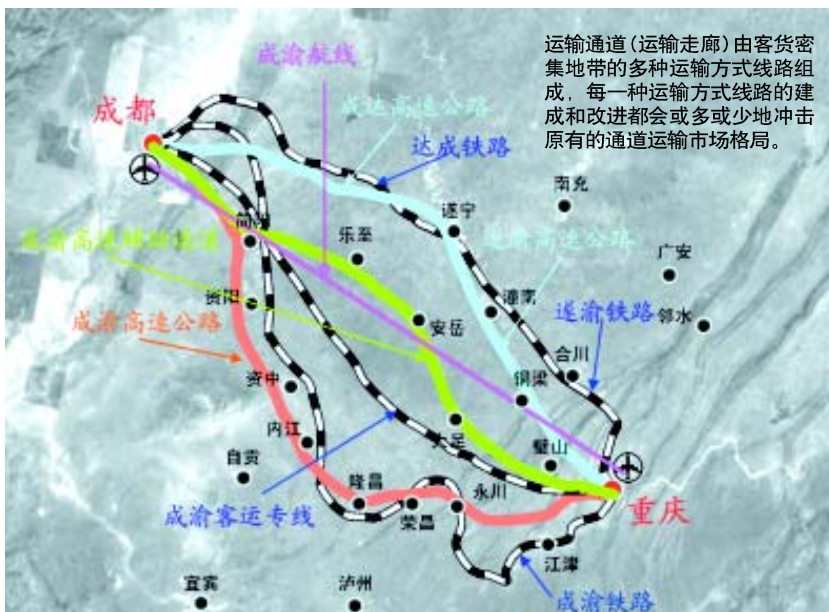
成渝通道近代史

清朝末期，四川保路运动就起因于清政府以“发展经济，加强交通建设”为由将铁路收归国有，朝廷收回各省商办铁路，改由中央借外债修筑铁路。1904年，在成都设立的川汉铁路公司负责督办四川成都经重庆到湖北汉口的川汉铁路，从商办到官商合办，再到清政府的国有化。

在现代公路和铁路出现以前，成渝两地间的四川盆地旅行艰难，有唐李白的《蜀道难》为证。千百年来，四川与重庆的交通落后情景定格在文人墨客的笔尖，同时也定格在平民百姓的心中。

1933年，成渝马路建成通车，成渝汽车营业管理处开办汽车运输，沿途设16个车站及招呼站，以方便旅客乘车。1935年增开的特别快车在一日内可达。

1952年7月1日，新中国第一条铁路——成渝铁路建成通车，实现了四川人民40多年来的愿望。在开



工典礼上，西南军政委员会邓小平政委致词：我们进军西南就下决心要把西南建设好，并从建设人民交通事业开始做起……

1933年，成渝航线开航，受战火的影响时飞时停。解放后于1952年复航，直到20世纪90年代，成渝航线才逐渐成为大众选择的交通方式，形成空中走廊。

道路客运的发展

在成渝高速公路通车之前，成渝两地交通主要依赖成渝铁路。

1995年7月1日，成渝高速公路正式开通。本着“开放市场、审查资格、有偿使用、进出自由、公平竞争、适度调控”的24字方针，率先在全国开放了高速公路客运市场。虽然当时开放市场是被迫的，但吸引了几亿社会资金投入道路运输上来。企业购进凯斯鲍尔、奔驰、尼奥普兰、福莱西宝、瑞典富豪、美国通用克拉斯等各种豪华客车，推出“高速公路+豪华客车+巴姐服务”的全新高速客运模式，开创了我国道路客运的新篇章。

成渝高速公路客运第一次真正在与民航、铁路竞争中独领风骚，动摇了“铁老大”的江山宝座。后来，有些人责怪当时“放”乱了，回想起



11年前，凯斯鲍尔、奔驰、尼奥普兰、福莱西宝、瑞典富豪、美国通用克拉斯等各种豪华客车的投放，“高速公路+豪华客车+巴姐服务”高速客运模式的创新，曾写就我国道路客运的新篇章。

来,虽然当时开放市场是被迫的,是上上下下写条子要进来,谁也挡不住的局面。平心而论,放开是利大于弊,此举扫除了高速公路客运发展的资金障碍,车辆猛地上档次。民营经济的进入,不仅解决了一部分人的就业,还用“鲑鱼效应”搅活了高速公路客运市场。

同年,交通部在成渝线上组织召开了首次“中国高速客运发展研讨会”,肯定了成渝高速客运的经营模式,成渝高速客运经验一时间成为各地争相报道和学习的榜样。并很快冲破了成渝铁路客运“铁老大”地位,使成渝客运列车由原来的5对减为1对。而曾经被誉为西南黄金航线的成渝航线,从1995年客流高峰期年旅客流量25.2万人次,锐减到1999年的4000人次,航空公司不得不停飞成渝航线。

至1998年,成渝高速共吸引民营资本4亿多元,500多辆豪华、大型客车投入运营,成渝高速出现运力过剩局面。参营各方充分认识到以往各自为政的经营模式只会损害大家的共同利益,开始通过协商调整运营车辆的数量,由以前的500多辆调整到162辆,各企业按比例减少,在全国首创了“滚动发车”的管理模式,统一运力调配、统一服务标准、统一票

价、统一营收分配,最终形成了各种经济成分、多样参营形式的滚动发班新模式,引起社会各界的关注和争论,在全国范围内逐步得到推广,被认为是社会主义市场经济下的管理创新。

1995年7月1日成渝高速公路正式开通以后,成渝直达客运线路牌先是发了188块,川交运(1995)357号文还要分期陆续投放第二批260块。后来通过市场竞争,经过大乱,达到大治,稳定在日均发班200班左右。运管部门为体现改革开放的政策,给民营企业也发几块线路牌,没有想到民营企业通过线路牌的转让、挂靠,而成为成渝高速公路客运的主力军。

成渝高速公路客运由于执行了24字方针,所以一开始就出现了各种经济成分、各种经营体制一起上的局面。经过激烈的竞争,甚至可以说是经过血腥的拼杀,最终生存下来的形成了最后有人称之为“滚协(成渝高速客运滚动发班协会)”的群体。从实质上来看,应该说是一种有共同利益、行业自律性质的共同经营的一个群体——“共营体”,成渝客运共营体是社会主义市场经济下的管理创新,这种客运市场的组织、管理方法逐步被推广到全国范围内,对高速公路客

运事业的发展作出了显著的贡献。成渝高速公路客运流量统计表(C、D型豪华大客车)如表1所列。

2001年3月,成渝高速公路第一批投入使用的豪华客车,行驶里程大多已经超过百万公里,大大地超出了1997年7月15日国经贸[1997]456号“关于发布《汽车报废标准》的通知”中的规定。为此,重庆市公路学会汽车专业委员会和重庆市道路运输协会成渝高速直达客运分会共同发起、主办,中国汽车城网站协办召开了首届“客车技术与客运经营论坛”,探讨豪华客车更新和报废等措施,引起业内很大反响。

成渝高速公路开通,高速公路客运首开先河,豪华客车车型、技术含量迅速与国际接轨。跨越式的发展,使公路客运技术水平一下跃升到全国一流,提升了地位和形象。凯斯鲍尔、沃尔沃是过去陌生的词语,现成了人们茶余饭后可闲聊的话题。

铁路客运重振雄风

2006年5月1日,成渝高速铁路正式开通试运营。重庆到成都所需时间与成渝高速客运时间相差无几,只需4小时48分钟,而硬座、软座票价分别为52元、81元。较之高速公路客运票价便宜一半,这一天也是很多成渝高速客运企业梦魇的开始。

2006年5月8日至14日短短7天时间,成渝高速直达客运C、D型豪华大巴共计减少发班206班,运量减少9321人次,营收下降102.5万元,分别比去年同期下降3成左右。这是成渝高速铁路开通以来,关于公路铁路竞争的第一份较为详尽的数据。

成渝城际旅客列车的开行大大缩短了成渝间铁路旅客运输的距离。由于成渝铁路为上世纪50年代新中国建设的第一条铁路,建设标准较

表1 成渝高速公路客运流量统计表(C、D型豪华大客车)(单位:人次)

时间	成都—重庆	重庆—成都	合计	备注
1998年	591,942	510,562	1,102,504	7月~12月
1999年	1,126,236	955,341	2,081,577	
2000年	1,201,477	1,096,446	2,297,923	
2001年	1,013,874	1,157,897	2,171,773	
2002年	1,101,421	952,987	2,054,408	
2003年	940,839	792,989	1,733,828	
2004年	998,619	798,624	1,797,243	
2005年	975,840	758,298	1,734,138	
2006年	437,365	342,952	780,317	1月~6月
合计	8,387,613	7,366,096	15,753,709	



2006年5月1日，成渝高速铁路正式开通试运营。重庆到成都所需时间与成渝高速客运时间相差无几，只需4小时48分钟，而硬座、软座票价分别为52元、81元。较之高速公路客运票价便宜一半，这一天也是很多成渝高速客运企业梦魇的开始。

低，列车运行最高车速仅为70公里/小时，而城际旅客列车所经的襄渝铁路、遂渝铁路、达成铁路建设标准远高于成渝铁路，目前列车最高车速可达120公里/小时；同时，伴随着运输距离的缩短，旅客列车运行时间还将大幅减少。

一时间，客运老板们难以面对这个现实。10年前被生生挤出客运市场的铁路“大哥大”，再也耐不住寂寞，终于以实际行动向人们昭示了它的存在。

当月，铁路客运一票难求，每日运输旅客由以前平均每月的400人，剧增到了3300人。2006年7月1日，成渝铁路部门就紧紧抓住客运市场的暑运机遇，适时的增开一对列车，将日运输量增加到4200人次，列车的上座率一直维持在80%以上，不少业内人士惊叹：成渝交通又回归铁路时代！

而最近的统计资料显示，2006年“五一”以后，公路客运的客源锐减近40%以上，日均运量仅1200人左右（成都—重庆），最低时运量仅700多人，日发班30多班，公路客运的市场份额从70%下降到了30%。而1995年成渝高速公路通车后，高速公路客运的市场占有率一度达到了成渝客

运市场份额的85%，甚至于春运期间还出现过罕见的买断车票现象。

一位一直从事成渝高速客运的经营者对记者说：那时候根本不愁没客，只愁没车。事实上，从2001年到2006年5月成渝高速列车开通前，成渝高速客运的客流量一直都在下降，除了2002年成渝航线复航引起一部分高级商务客户分流外，更为重要的一个原因却是成渝高速经过几年的发展，豪华客车变得破损、公路路况开始下降、服务水平不断下滑，在“高速公路+豪华客车+巴姐服务”经营模式中路况、客车、服务不断降低，成渝客运高速公路客运市场的分流就显得不足为奇。但与以往成渝高速公路客运下降不同的是，这次遂渝铁路开通给成渝高速公路造成的影响太迅猛了，如果非要用一个词来形容“铁老大”的这一次发威，那就是“洪水猛兽”。

目前成渝城际旅客列车仅开行3列，很大程度上是受制于重庆站和襄渝铁路段运输能力的不足，随着2007年遂渝铁路引入重庆枢纽工程的完工和重庆北站开通办理客运业务，上述两大制约因素将不复存在，正式运营的成渝城际铁路运行时间

进一步缩短至3个小时，铁路将采用高密度、小编组的旅客列车开行模式，将以其相对正点、舒适、安全、快捷低廉的优势给高速公路客运带来了空前的压力和挑战。

民航：不断提升的“空中穿梭快巴”

成渝高速公路贯通前，民航的成渝航线曾是重庆机场的一条“黄金”航线，一年的客流量最高曾达到25.2万人·次，平均每天有600~700人乘机往返两地。1991年至1995年曾非常火爆，1995年客流高峰期年旅客流量超过20万人·次，航班量达1269班。自成渝高速公路通车后，受多种因素影响，成渝航空线走向衰落，到1999年，成渝航线的客流量已锐减至0.4万人·次，不得不全线撤退，1999年完全停飞。经过几年的观望，民航调整战略和策略，2002年9月底，停飞3年多的成都到重庆直达航线再度开通。

2002年9月28日试探着开通的被称为“成渝空中穿梭快巴”的50座巴西EMB-145高级喷气式支线飞机，是重庆机场自主调查、研发并促成航空公司开辟的一条重要支线航

班，实行一票到底，空地对接运输，从早到晚平均每2小时1班，每日开行往返飞机6班，机票采用“一票通”（含机场建设费、燃油附加价和航班车费），从重庆市区到成都市区实现2小时通达的目标。这样，“成渝空中穿梭快巴”又比公路大巴快了2小时，尽管机票的价格要贵出1倍，但仍然从公路线上分流了不少旅客，最多的时候每天开行了8个班次。空中飞行时间仅需45分钟，当时单程票价240元。两地不少公务、旅客开始选择更为快捷的航空客运。这样，一度被高速公路客运排挤出市场的成渝两地航空客运随着2002年的再度开通，以其2小时实现城市到城市快捷服务在高端市场重新树立主导地位。在新一轮的竞争中，空中快巴由于有了固定客源，显得较为超脱。

成渝航线自2002年9月28日复航以来，截止到2006年6月底，共飞行近16300架次，运送旅客63万人次，运量一直较为稳定。据调查，“成渝空中穿梭快巴”航线公商务旅客的比例约一半以上，公商务旅客对价格并不敏感，但对舒适和快捷性要求较高，“成渝空中穿梭快巴”对于长期往来成渝两地的公商务旅客具有较强的品牌号召力。因此，空中快巴自有天地。

从经营反馈的情况来看，出现了“旅客满意，社会认同，政府欢迎，航空公司获利”的良好开局，被民航总局誉为“中国支线航空的样板和模范”。■

成渝客运通道“三国演义”

高速公路已开通的、在建的以及规划建设的有：

1. 1995年建成的成都—内江—重庆高速公路，全长340.2公里，运行时间约为4个半小时。
2. 成南—渝邻高速公路（成都—南充—广安—邻水—重庆），2005年7月全线建成，全长420公里。成都—内江—重庆高速公路05年大修期间，曾有部分车辆改走此条线路。
3. 成遂渝高速公路（成都—遂宁—铜梁—重庆），总里程约295公里。成都至遂宁段目前已建成通车，遂宁至重庆段预计2007年底通车。运行时间约为3到3个半小时。
4. 成南—南渝高速公路（成都—南充—武胜—合川—重庆）全长约360公里。2008年全线建成。
5. 成渝复线高速公路（成都—简阳—乐至—安岳—大足—重庆）全长约210公里，是两地间距离最短的高速公路，计划2010年开工。运行时间约为2个半小时。
6. 成渝环线高速公路（成都—雅安—乐山—宜宾—泸州—江津—遂宁—绵阳—成都），全长近1200公里，预计2015年完工。

铁路两条：新中国成立后修建的第一条铁路——成都经内江到重庆的成渝铁路，全长505公里；运行时间约11小时。2006年开通的成都经遂宁到重庆的高速铁路，重庆至成都只有351公里。目前运行时间为4小时52分。2007年4月，成遂段复线改造完成后，开通高速列车，运行时间可望缩短至2.5到3小时。

民航线路一条：成渝机场空中直线距离280公里，空中飞行40分钟，全程时间约为两小时，主要吸引高端商旅客户，拥有稳定的客户。

表2 成渝通道三种运输模式对比表

	客车	火车	飞机	备注
线路	340公里 (295公里)	505公里 (352公里)	280公里	括号内数字 为新线路的 里程
时间	豪华大巴4.5小时 (3小时30分) 普通大巴6小时	快车10小时25分 (4小时48分) (*2小时10分)	飞行35分钟 加上地面交 通约2小时	括号内数字 为新线路的 运营时间 *准高速列 车的运行时间
费用	豪华大巴117元 (约90元) 普通大巴74元 (约50元)	软卧179元 硬卧137元 (软座81元) 硬座73元(52元)	机票360元 (含机场建 设费)	括号内数字 为新线路的 运营票价

表3 成渝城际旅客列车开行前、后成渝间旅客列车开行状况对比表

项目	运营里程	运行时间	旅客票价		每日平均发送旅客人数		使用车型	正点率
开行前	504KM	9小时46分	硬座 73元	硬卧 137元下铺	400人		普通空调硬座、 硬卧、软卧车厢	99%
开行后	351KM	4小时48分	硬座 52元	软座 81元	5.1~6.30 3300人	7.1~7.20 4200人	双层空调硬座、 软座车厢	99.2%

成渝客运市场的三次洗牌

第一次洗牌：高速公路建成、豪华大巴投入

中国经济体制改革,推动着交通运输市场的竞争。

1995年以前,铁路一直都是成渝客运业的“大哥大”,成渝两地的客运交通主要依赖成渝铁路,其线路运输能力达到2876万吨(1998年),是设计能力的14倍多,1986年电气化改造后,提高了运输能力和速度,但仍然长期处于超负荷运行中。

1995年,成渝高速公路的建成,采用豪华客车提供航空式服务的高速公路客运直接冲击了传统的成渝航空与铁路客运,这是成渝高速客运市场的第一次洗牌。

“成渝高速公路客运”因此成为我国在高速公路上投入豪华大巴进行高速客运的开创者。

第二次洗牌：航空的应变和挑战

高速公路豪华大巴投入引发的第一次洗牌,导致了曾以黄金线著称的成渝航线在冲击下走向衰落。1995年,成渝航线的客流高峰期年旅客流量超过25.2万人次,航班量达1269班,平均每天有600~700人乘机往返两地。到1999年,成渝航线的年客流量锐减降至4000人次,航空公司不得不选择停飞。

2000年,汕头、青岛和济南至成都航班为增加客座率,采取串装两地客源的措施而经停重庆,无意间形成零星的成渝航班客流。虽然平均每周不足两班,飞行时刻也不稳定,航空公司也没有任何形式的宣传,仍然有成

千的旅客青睐成渝航空,每个航班约有10人,这说明航空运输固有的安全、快捷、舒适等特性,对部分旅客来说,具有其他交通方式无法比拟的优势。

2002年9月,重庆机场在进行市场调研后,推动航空公司重新飞行成渝空中快巴。每天往返6次,单程票价240元(含机场建设费和地面交通费用),空中飞行时间45分钟,全程(包括从市区到机场)时间约2小时,与铁路11小时和高速公路4小时的在途时间相比,空中快巴的竞争优势明显,又从高速公路客运挖走10~20%的客源。这是成渝高速客运市场的第二次洗牌。

成渝航线努力克服地面耽误时间多、航班频率少、乘机手续繁琐等问题,建立从市区到市区2小时的快速空中干道。旅客满意,机场和航空公司成赢家,每年增加上百万元进账。

成渝空中快巴在中国民航业已创下多项第一:1.首次实行通票制;2.首次在普通航班上使用专用值班柜台、安检通道、候机室;3.首次在停机坪接旅客到市区并现场发放行李;4.首次据旅客需求全程设计航班;5.首次穿梭飞行,每两小时一班。

第三次洗牌：达成、渝遂铁路开通，成渝城际列车运营

在成渝高速客运开通后,铁路列



1996年8月年审,参加成渝直达客运的企业从45家减少为37家,其中自愿退出11家、21块牌,新加入3家。到2006年6月,成渝两地共有28家参营企业。

车从过去每天5对减少为1对。为争夺客源,铁路部门不得不下浮票价20%,使硬座票价低于汽车票价,同时又将特快列车改为夕发朝至,以夜间行车来应对高速公路客运的快捷。

2006年5月1日,铁路部门通过遂渝和达成铁路开行成渝城际列车,增强对旅客的吸引力,提速不提价的策略试图重新雄霸客运市场,点燃了成渝客运市场第三次洗牌的导火线。

成渝城际列车全程行车时间为4小时48分钟,硬座票价为52元,软座为81元,较高速公路客运票价便宜30~50元。铁路全程提速后正式运营的行车时间还会缩短至3小时,票价将有所上升。新的高速铁路客运以其准点、舒适、安全、快捷和价格低廉的优势给成渝高速公路客运带来空前的压力和挑战。■

(作者系重庆交通大学兼职教授、中国汽车城网站CEO)

表4 三种运输方式在成渝间客运中的分担比例

1995年前	公路4%	民航17%	铁路79%
1996~2002	公路87%	铁路12%	民航1%
2003~2006/4	公路84%	铁路10%	民航6%
2006/5后	公路15%	民航4%	铁路84%

□撰文 / 邵振一

铁路提速与道路客运的前途

客流量与旅客周转量的反思

若对公铁竞争进行定量分析,可以对两个数据进行反思。一是客流量,解放后,我国一直奉行以铁路为主的交通发展战略,而到了1964年,道路客运所完成的总量在公路运输体系中第一次超过了50%,到1973年,道路客运第一次在综合运输体系完成总量中超过50%,而现在已经接近92%。但从最近几年的数据来看,道路客运在综合运输体系中的完成量上出现了徘徊不进、基本持平的现象。二是道路客运完成的旅客周转量,1995年,道路客运在综合运输体系所完成的周转量第一次超过50%,目前已经达到了50%以上,但是最近5年来,道路客运完成的周转量略有下降的趋势,值得我们深思。

铁路提速带来的影响和启示

铁路提速的概况

从综合客运战略的角度来分析,铁路提速对我国客运能力和客运水平的提升非常有效。当然,铁路提速对道路客运的影响非常巨大。铁路

提速的背景主要受到公路快速发展和航空发展的影响,其提速的目的就是想要在旅客运输中重新占到主导作用。提速的内容包括硬件和软件两个方面,硬件是设施、设备、技术以及轨道改造;软件是服务、质量、管理等方面。

从铁路提速战略的突破点来分析,主要有两个点:第一是时间,从1997年到2005年已经进行了5次提速,而第6次提速已经开始,个别线路10月1日实施;第二是内容,提速的范围从东部到中部、再到西部,从京广、京沪到兰新、陇海,提速区域越来越广、越来越大。

铁路提速的措施

铁路提速的措施上,概括起来有三个方面:长途直达、中途少停或不停、短途加班。所谓长途直达,在第一次提速中,铁道部就在全路公开承诺,开行19对T字头的直达列车。中途少停或不停,是说客源少的地方不停,非要停的站时间缩短。短途加班,京津间增至10列,上海到南京更多,广深更是开通了快速列车,发车密度

达到了每15分钟一班。铁道部部长说过,他们只有利用提速才能弥补公路客运的发车密度,而现在铁路在发车密度上也开始大做文章了,可想而知,这会给道路客运带来多么巨大的影响。铁路提速不仅仅只是提速,还伴有大规模的规范化广告宣传。

应对铁路提速的两个启示

铁路提速战略对道路客运的影响巨大,那么道路客运应该怎么办呢?有两个启示:

第一是扬长避短。充分发挥道路运输的核心竞争力和比较优势。一是机动性和灵活性,二是门到门服务,实行面上运输。道路客运完全可以发挥覆盖面更广的优势,扬长避短、进行公平公正的运输经营。

第二是内联外协。竞争是市场经济的特点,没有竞争的市场经济是不健康的,运输产品是实现位移服务,而实行位移服务不仅仅是道路运输,这种位移服务的特殊性,就决定了道路客运不仅有内部竞争关系,还有外部竞争关系,它要求我们必须打破行业



2006年7月1日,成渝铁路部门就紧紧抓住客运市场的暑运机遇,适时的增开一对列车,将日运输量增加到4200人次,列车的上座率一直维持在80%以上,不少业内人士惊叹:成渝交通又回归铁路时代!

的地域壁垒，按照集约化、规模化、网络化的特点实现道路运输行业的内联。

没有内联，道路客运就会自耗体力，谈不上进一步的发展。外协是在公平、公正、公开的基础上实现各种运输方式综合发展、有机结合。我们不能只从竞争的角度看待各种运输方式之间的关系，也可以从充分发挥各种运输方式之间的优势来综合做大做强位移服务产业，提升位移服务价值。

道路运输的目标就是要逐步实现现代化，它脱离不了综合运输体系中各种运输方式的现代化。扬长避短，内联外协，即便这两点不能作为道路客运企业的战略规划，也可以作为制定规划的重要方法。

铁路中长期路网规划带来的影响和启示

铁路中长期路网规划的影响

铁道部一刻也没有停止过在发展中寻求突破，它在铁路提速战略取得巨大成功后，2003 年召开发展战略研讨会，明确提出铁路的发展战略目标，这些战略目标集中体现在铁路中长期路网规划中。

现在，铁路对道路运输的冲击最直接的应该是铁路提速战略，但铁路中长期路网规划对道路运输的影响还会更深远些，它构成了铁路运输现代化的核心。其战略目标就是构建四纵四横和实现环渤海、长三角、珠三角三大区域城际快速客运体系，实现跨越式发展；战略重点则在于以运输能力的快速突出、运输领域的快速扩展以及技术的快速提升为目标，这个战略实施后的效果现在还不能评价，其对道路客运的影响现在更无法评价，但是铁路部门自己有一个标准：就是对覆盖 20 万人口的大城市，要实现客货分线，形成以北京、上海、广州、西安、成

表 5 三种运输方式在不同时期所承担的成渝两地日均客流量表 (人·次/天)

时间段	日均 客流量	按运输方式划分				备注
		民航	铁路	公 路		
				营运客车	自驾车等	
1995年7月高速公路开通前	3800	600~700	3000	50	100	重 庆 直 辖 前
1995年7月~1995年12月	3900	200	2000	1500	200	
1996年1月~1996年12月	4000	100	1200	2500	200	
1997年1月~1997年6月	4100	100	1000	2800	200	
1997年7月~1998年6月	3400	0	500	2800	100	重 庆 直 辖 后
1998年7月~2002年9月	3600	0	400	3000	200	
2002年10月~2006年4月	4000	250	400	3000	250	
2006年5月~2006年6月	5000	250	3300	1200	300	
2006年7月~2006年8月	5250	250	4200	600	200	

都为中心，搭建京沪、陇海、浙赣、武广、珠福等客运专线。

这个战略对道路客运的影响将极其巨大和深远。一方面将会对我国依托高速公路或国道主干道，跨省市、跨区域发展的道路快速客运造成很大影响，另一方面将会给我国三个发达地区依托于普通公路的区域性道路普通客运造成潜在的影响。

铁路中长期规划和高速公路网规划分别由铁道部和交通部制定，发改委综合交通规划司并没有牵头，把这两个规划进行比较就会发现，铁路中长期路网规划和高速公路网规划很多地方是重叠的，这加剧了公铁之间的竞争。铁路中长期路网规划，实现了里程和速度的双跨越，也就是说，它体现了两手抓，一手抓基础设施，一手抓铁路运营，做到了以人为本，客运、货运同时规划。

铁路中长期路网规划的启示

铁路中长期路网规划给道路客运的一个启示就是要有所为有所不为。那么道路客运在哪些方面有所为，哪些方面又有所不为呢？

第一就是要在搞好长途班线客运主营业务模式的基础上，拓宽发

展思路，寻找新的经营增长点。现在有许多客运企业开始了这条思路，既有高速公路运输也有城市公交客运。当然道路客运企业应该利用汽车运输的灵活性和机动性，做好门到门服务，在有所为有所不为的空间策略上，考虑有计划的向中西部地区倾斜、向农村地区延伸，向不通铁路或铁路不发达的地区发展。

第二就是充分利用铁路中长期规划建设的时间差，在我国既有客运的基础上，及早调整企业的发展战略。在“十一五”期间，铁路的建设速度很快，许多在规划中“十一五”之后才能开始建设的路线，在民营资本、保险基金投资铁路后，有可能调到“十一五”之前来建设。

第三，在新形势下，要坚持发展以班线客运为主的客运主业，同时努力探索与班线客运相衔接的延伸服务利润点，譬如与其他运输方式的衔接，也譬如与道路客运企业自己发展的旅游客运、公交客运的衔接。再如开展小件快运，这是构建更好的服务网络的发展模式，世界上还没有特别好的先例，需要广大运输企业去探索去完善。

(本刊记者杨辉根据录音整理)

□撰文 / 本刊记者 杨辉 熊燕舞

收缩还是竞争： 道路客运的两难悖论

公铁竞争的主要领域多集中在运输通道上。运输通道一般指两点（主要的经济中心、重要城市）之间有着密集的客货流，由多种运输方式同时提供运输服务，具有强大运输能力的地带。

面对铁路提速带来的压力，道路客运是收缩战线还是提升服务展开竞争，从各地发生的铁路客运冲击道路运输的案例中，可以看出端倪。

对比广深线

在广深线上，随着公铁竞争的加剧，一方面一些老旧车辆开始退出市场，逐渐转移到新线运营，而另一方面，一些新的豪华大巴开始不断提升服务，充分发挥门到门运输的特点，展开与铁路的竞争。目前广州至深圳的客运市场上，公铁之间的市场份额就维持在四六之间，这得益于广深道路客运不断提升的服务水平。而对于运力确实过剩的线路，减少营运车辆，收缩营运战线，转

移部分过多的营运车辆，将是市场竞争状态下不可避免的过程。

应对铁路客运的冲击，无论是广深客运还是成渝客运，都出现了营运公司的整合趋势，在广深客运线路上，2006年9月27日，深圳运发集团旗下新锦湖公司宣布收购广州安迅新锦湖公司50%股权，使之成为运发集团全资子公司，同时获得另一广州企业10块广深高速班线线路牌的经营使用权。由此，深圳运发集团拥有了广深高速班线一半的市场份额，欲借整合趋势，降低营运成本、提高服务质量、加强与广深铁路的竞争能力。而目前出现的成渝客运市场铁路提速对道路客运的冲击，专家、学者、企业普遍看好的“共营体”经营模式，其实质也是提升规模、加强服务、降低成本、提高与铁路客运的竞争力。

拿什么跟高铁竞争

按照铁道部的五年规划，铁路提

速未来的发展方向是：500公里以内实现朝发夕至，1500公里左右实现夕发朝至，2000公里左右实现一天到达。而依照道路运输理论来说，铁路在400公里以上具有成本的绝对优势，而在400公里以内的公路经济里程内，铁路部门不断加强修建的快速客运专线和城际列车也不断蚕食着道路客运的传统市场，面对铁路客运在中长线以及短线上具有的速度、成本以及安全性优势，人们不禁要问，道路客运，你拿什么跟高速铁路客运相竞争。

回答这个问题，必须要搞清楚铁路与道路客运的优势和区别，从宏观和微观两个角度来分析。

在宏观上，面对铁路提速的冲击，交通部有针对性地提出六大调整措施，包括：1. 调整企业结构，鼓励规模经营；2. 调整运力结构，提高运输能力；3. 调整经营结构，促进全面发展；4. 调整生产组织，提高运输效率；5. 调整站场布局，适应发展需要；6. 调整人员结构，提高服务素质。

交通部还积极鼓励运输企业跨地区、跨行业重组、兼并和联合，组建企业集团，实现规模化、集约化经营。在“关于印发《京沪、京沈高速公路旅客运输组织方案》的通知”（厅公路字[2001]184号）中，提出的指导思想是：高速公路客运组织以最终实现规模化、集约化经营为目标，统一规划客运线路，有计划、



有组织、分期分批投放运力，建立并维持良好的道路运输市场秩序，为旅客提供高标准、规范化的服务，引导沿线参营企业按照现代企业制度的要求，组建企业集团，通过规模化、集约化经营，进一步提高京沪、京沈高速公路客运的组织化程度和行业竞争力，最大限度地满足社会运输需求。在这个指导原则中，我们可以看出交通部正逐步开始针对道路客运经营散乱弱小，难以形成规模效应、提高服务、降低成本的局面，开始逐步地调整企业结构，鼓励规模化、集约化、规范化经营。

《道路旅客运输及客运站管理规定》和《高速公路旅客运输管理规定》则要求长途客运业务必须由具有一定资质的汽车运输公司经营，主要是国有的大型客运公司。实际

上，全国大多数客运车辆都是由私人投资购买，挂靠在国营公司的名下运营，每月向国营公司上交管理费，这种管理模式使运输管理体制发生了一定程度上的混乱，影响了高速客运的健康发展。

面对铁路的提速，高速公路客运市场的集团化、规范化经营已是势在必行了！

在具体微观调控措施上，企业不妨从以下方面入手，来改善和调整自己的经营效益，寻找新的利润增长点：1. 充分发挥公路运输的灵活性，调整发班密度和时间，更好地满足乘客随到随走的需求。2. 充分利用门到门服务的特性，调整客运车辆发车站场，就近满足乘客的需要。3. 进行资源整合，控制成本，形成规模效应，从节流上提高企业竞争力。4. 提升

服务，规范服务标准，真正为顾客着想，让旅客乘坐客车有宾至如归的感觉，提升品牌的亲和力。道路长途客运，旅客多为回家或进行商务旅行的旅客，通过微笑式的服务、亲切的交流以及介绍当地的风土人情，让旅客真正感觉乘车有如回家一般的亲切，提高道路客运的品牌效应，目前，新国线已经在京沪高速公路上进行了这方面的探索。5. 提高车辆的档次和舒适度，购进车辆音频、视频系统，让旅客真正感受到乘坐长途客车是一种享受。6. 细分市场，以弹性价格来贴近市场，提高道路客运的竞争力。7. 线路适时调整，灵活应对、满足农村和偏远县城以及铁路不发达地区旅客出行的出行需要。8. 进行服务创新，增加服务产品的附加值，如开展小件快运服务等。

□撰文 / 张涛

成渝客运市场旅客出行调查

根据客运市场问卷抽样调查和统计结果（其中共发放的10000份旅客出行需求调查表，有效表数为9342份），可以看出成渝高速公路客运需求有以下特点。

1. 人口流动性增强，客流变化具有规律性

随着成渝地区经济的发展、人口的快速增长和双休日的实行，“五一”、“十一”、“春节”等假期的延长和四川外出务工人员增多，在节假日进行探亲访友、出外游玩、购物、办公等活动的客流在加大，并形成了“节日流”、“民工流”。

2. 购票方式以站内购票为主

旅客的购票方式以站内购票为主，比例为：车站购票89.8%，销售代理点4.9%，旅行社2.9%，电子商务购票1.8%，酒店购票0.6%。可以看出目前旅客购票方式比较单一，客运经营者未能利用各种有效资源和渠道，拓宽旅客购票渠道，提高服务层次和服务水平，提高其竞争力。

3. 客流构成多元化，出行目的多样化

如表1、2所示，旅客职业构成中行政事业单位人员、企业职工、个体工商户者共占70.6%，出行目的结构中公务、上班、经商的旅客占一半以上，其中公务出行占较大比例。从旅客职业结构可以看出，占70.6%的旅客属于高收入人群，因此在选择运输方式时对票价并不敏感。从旅客出行目的结构可以看出，公务、上班、经商的旅客占大比例，而他们在选择运输方式时更注重舒适性、快速性。

4. 旅客对出行质量提出了更高的要求

目前旅客出行最为关心的是安全性，再者是舒适性、快速性，经济性不再是主要的考虑因素。旅客对服务质量、运输设施、运输速度等方面都提出了更高的要求。

表6 旅客职业调查统计结果

项目	政事业单位人员	企业职工	学生	个体工商户	军警	其他	合计
比例 (%)	14.4	37.1	5.8	19.1	3.4	20.1	100

表7 旅客出行目的调查统计结果

项目	公务	上班	经商	上学	旅游	回家	探亲	其他	合计
比例 (%)	36.4	16.9	18.2	5.3	6.7	11.3	16.5	5.6	100

表8 旅客出行关心因素统计结果

项目	快速	经济	舒适	安全	服务	准时	方便	其他	合计
比例 (%)	16.9	13.7	19.2	20.9	12.3	8.4	8.3	0.3	100

（表格提供：张涛 霍娅敏 宋现震）

□撰文 / 张冰

道路客运上下游携手作战

“现在成渝间的运距只有 351 公里，运行时间不到 5 个小时，52~81 元的票价，加上双层空调软、硬座车厢，舒适性不比豪华大巴差多少，竞争力明显优于公路客运。”成都铁路局重庆火车站徐建副站长春风得意地说，“虽然目前城际列车每天对开只有三班，但随着重庆铁路基础设施工程的完工，我们将以高密度、小编组的模式，为旅客提供更加方便的出行服务。”

此次铁路的反击显然使公路客运遭受重创，但铁老大的“复仇”并未就此罢休。据了解，铁路方面正在计划成渝铁路全程提速，运营时间将缩短至 3 小时。

民航岂能甘当隔岸观火人？面对成渝客运的蛋糕，他们也伺机出手。

“2002 年成渝航线以崭新的面貌复航，通过服务创新，使该航线成为国内支线航空知名的‘空中快巴’。”民航重庆管理局原副总经理、重庆市交通运输学会副会长王松全说，“成渝城际列车开通后，我们更要根据自己的定位，锁定高端商务旅客群，凭贵宾化的服务，将客源吸引到蓝天上来。”

客运老总群策群力

面对铁路与航空的步步紧逼，道路客运企业的老总们经常聚首商讨对策。既然铁老大能靠新铁路打翻身仗，道路客运何不再次凭借新的高速公路重现昨日辉煌？

幸运的是，成都至遂宁的高速公路已建成，遂宁至重庆的高速公路正

在建设中，据说明年年底有望建成通车。成渝高速公路里程 295 公里，预计全程运行时间可缩短至 3.5 小时。另据远景规划，2020 年前，还将建成经安岳、大足的成渝高速公路辅助通道。该高速公路的建设，将使成渝间的里程缩短至 260 公里左右，预计全程运行时间可缩短至 3 小时。

规划好是好，但远水不解近渴。眼看铁老大的凌厉攻势迫在眉睫，公路客运眼下最需要的是短期见效的措施。为此，成渝两地高校及研究机构的智囊们纷纷献计献策，为公路客运支招。

其中，较有代表性的是重庆交通大学兼职教授王健提出的“创建高速公路客运共同体框架”思路。以成都成宇客运公司总经理卓彬、重庆长城汽车运输公司总经理修泽等为代表的客运公司老板们则认为，应发挥公路客运方便、及时、门到门服务的优势，通过细分乘客需求市场，以差异化、弹性化的价格策略和更加完善的服务来吸引更多客源。总的策略是先稳住阵脚，守住现有市场份额，再以此为基础逐步扩大市场份额。

制造商积极响应

当年成渝高速公路开通时，民营客运公司率先采用价值高达 200 多万元的安凯·赛特拉豪华大客车，风光八面，名噪一时。客车制造商提供的豪华车型，为公路客运叫响成渝高速立下了汗马功劳。今天，虽然成渝高速上各品牌豪华大客车应有尽有，但

主力车型仍然是安凯·赛特拉。

面对成渝城际列车的挑战，客车制造商如何帮助客运企业迎接挑战，夺回应有的市场份额，是摆在客车生产企业面前的新课题。

价格，始终是商战中的一大利器。降低客运票价，势必涉及降低车辆购置成本。对此，据说安凯的对策之一，是重新启动重庆安凯的生产，通过降低可观的运输费用，实现降低用户的购置成本。

此外，“安凯还要在产品的安全性、舒适性、耐用可靠性以及经济性等方面下功夫，满足用户竞争需求。”安凯党委书记杨亚平说。具体来讲，就是通过源自于飞机框架结构的全承载整体车身及 ABS 等系统提高安全性；通过拥有德国专利技术的喷淋式空调等装置提高舒适性；通过加强车辆整体性能提高耐用性（如现在成渝线上跑的安凯客车一般都能达到 200 万公里无大修，最高可达 300 万公里无大修）；通过降低油耗提高经济性（如果每百公里降低 2 升油，时间长了就不是个小数目）。“总之，要通过全方位的努力，确保用户在激烈的竞争中处于不败之地。”■



目前有安凯（64 辆）、西沃（152 辆）、尼奥普兰（28 辆）在成渝线上运行（换车过程中增加 1 辆广州五十铃、17 辆大宇）。

长期研究成渝高速的重庆交通大学兼职教授王健预测说：高速公路客运可以维持在日客运量 2000 人次的水平，城际列车的日客运量约 3000 人次，空中快巴约 300 人次；而四川省高速公路管理处赵建则认为，未来成渝客运市场的份额，航空为 5%~10%，公路为 30%~40%，铁路为 50%~60%。

□撰文 / 陈忠富 本刊记者 杨辉

成渝客运市场的未来趋势

铁路与公路的竞争，无非是时间、价格、发车密度、乘车便利性几个方面的竞争，虽然铁路在时间准确性、价格竞争上占有一定优势，但公路却在发车密度、乘车便利性上占有一定优势。因此，从综合角度上讲，公铁之间各有优势，关键在于谁能在服务上更领先一步，谁更能满足乘客的需要。

预测份额

成遂渝铁路目前每天发车三对，未来也很难形成像广深铁路一样每 15 分钟发出一列列车的密度，因此，在客运服务关键指标的发车密度上，公路占有绝对优势，如何提高服务水平，发挥道路客运的灵活性、便利性和门到门服务的优势，成为成渝客运重新划分市场份额、道路客运如

何占据主动权的关键。

如果将乘客花钱购买车票形象的比喻为选民的选票，那么乘客决定将所购的票交给谁，就决定了谁将是这个市场的胜出者，决定了公路、铁路在客运市场的份额。长期研究成渝高速的重庆交通大学兼职教授王健预测说：高速公路客运可以维持在日客运量 2000 人次的水平，城际列车的日客运量约 3000 人次，空中快巴约 300 人次；而四川省高速公路管理处的赵建则认为，未来成渝客运市场的份额，航空为 5%~10%，公路为 30%~40%，铁路为 50%~60%；而重庆道路运输协会成渝高速公路协会会长、重庆长城运输公司总经理修泽认为，比照广深铁路每 15 分钟发出一趟车，公路客

运仍占有 40% 份额的经验来说，未来成渝客运市场公路至少将占有半壁以上江山。

未来成渝客运市场的份额究竟如何？道路客运的市场份额到底是 30%、40% 还是 50%？谁将是成渝客运市场的老大？这些只有经过市场的竞争才能解决，而决定竞争成败的关键将集中体现在提高客运服务水平上。铁路由于受发车密度和灵活性差的限制，在服务上很难进一步提升，因此，从成渝客运市场竞争的主动权上来说，还取决于道路客运企业的服务水平和服务意识。

科技沙龙

“十年河东，十年河西”，这是人们谈及成渝两地客运市场最常说的

一句话。10年之前，成渝高速公路冲垮了成渝铁路客运的铁老大地位，并一度导致成渝航线停运；10年之后，成渝两地经遂宁的铁路客运开通数月，就使得公路客运市场份额锐减40%，降到30%。

为了研究调研铁路新线路开通给成渝高速公路客运造成的影响，在重庆举办的“成渝高速客运新挑战”科技沙龙，开始商讨成渝道路客运应对铁路提速的应对之策。

此次科技沙龙由重庆市科学技术协会主办，重庆市道路运输协会、重庆市公路学会、中国汽车城网站承办，安凯汽车股份有限公司协办，历时两个月的时间进行调研、报道，力争全方位地探讨成渝两地客运市场铁路、公路、航空三者之间的关系，未来成渝道路客运的发展趋势，并期望借此次活动为受到严重冲击的成渝高速客运寻找一个令人满意的解决之道。

为办好此次沙龙，2006年6月29日，重庆市公路学会在重庆市道路运输管理局召开了预备会议，邀请有关部门参与组织、策划“成渝高速客运新挑战”调研活动，决定组织有关部门人员体验成渝高速客运（成渝高速公路客运大巴、成渝铁路城际列车、成渝空中民航快巴）并拍摄专题资料片；组织铁路、民航、公路和客车制造部门召开座谈会，分析讨论会（分为成都、重庆两场讨论会），组织撰写专题调研报告。

7月12日，重庆市公路学会组织重庆市交通委员会综合运输处、重庆市交通运输协会、民航重庆机场集团公司市场部、重庆市工程师协会、原重庆铁路分局副总工程师、重庆市道路运输管理局、重庆交通大学、中国汽车城网站、《客车技术与研究》杂志、重庆市道路运输协会成渝高速客运分会等领导和专家一行14人专程

乘坐成渝铁路城际列车，实地体验了成渝铁路城际列车的运营服务。

7月13日，重庆考察团在成都与四川省道路运输管理局、成都市交通委员会交通运输管理处、西南交通大学、四川省道路运输协会、成都市道路运输协会成渝高速客运分会等领导和专家举行了第一次座谈讨论会。当天下午，重庆考察团又乘坐成渝高速公路客运大巴，实地体验成渝高速公路客运大巴服务。

8月15日，来自成渝两地的专家、学者，有关管理部门和道路运输从业者，在重庆再次聚首，举办了“成渝高速客运新挑战”科技沙龙，座谈、交流了以下五方面内容：高速公路网建设对现有客运线路的影响；铁路提速对高速客运的挑战，城际列车开行状况及前景，铁路运行成本、票价；民航客运对高端商务乘客的吸引，支线航空、成渝快巴；市场变化对客车技术的新要求；创新、挑战，公路、铁路、民航新的竞争展望。

创新展望

通过对成渝客运的研究，可以得到这样的信息：成渝两地人员的往来活动，可以选择豪华大巴、旅游、包车、出租车、自驾车，它们之间替代性强，竞争激烈。同时，随着电信网络技术的发展，还将减少一些人员的流动。因此，成渝高速公路豪华大巴面临的形势是严峻的。从长远看，整个传统的公路营业性长途客运市场是在走下坡路，公路客运要发展，还是要坚持走市场化的路子，必须创新。

可以说，成渝客运是计划经济走向市场经济一个比较典型的案例，成渝客运是市场化的典范。这包括两个方面的市场化，一方面，几种运输方式之间的市场化，就是三种运

输模式是通过市场竞争来获得自己的份额，不是政府来指定划分；三类运营商如何分割这个客运市场，最终将取决于乘客的选择。另一方面，同一种运输方式内也涂抹了更多市场竞争的色彩，如成渝公路运输基本上是市场在起主导作用，“共同体”的出现也是市场化的结果。

市场化不是“无为而治”，市场化要求服务创新，要求改变过去传统的经营模式，要求充分发挥公路运输“门到门”的优势——并不局限在重庆市区菜园坝火车站处的汽车站发车。道路运输企业如果在一些商务流动人员集中的地方开行一些班次，还是很有竞争力的，乘客会考虑，如果去坐城际列车，要先“打的”去火车站，时间只有那3班，公路则可以“门到门”，公路班车的密度大，可随到随走，综合比较，时间费用如果差不多，那就看谁更方便。再有，在车型选择上可更广泛一些，甚至包括出租汽车都可以配置，座位数从几座到几十座的都可以考虑，低档、中档、高档豪华都配备，商务快巴，红色旅游快巴都可以开行。

总之，要满足民众各种不同的需求，逐步做到长途客运公交化，旅客至上，不让旅客多走路，车上售票、约点上车，都是好办法。站点设置、建设也都要创新，不要大而全，而要“以人为本”，更多地考虑方便社会公众，保障公众安全，更好地满足人民群众日益增长的交通运输需求。

市场化要求建设创新型交通行业，推进交通事业又快又好地发展。市场开放，促进技术进步、竞争，只会使老百姓受益。因此，各种运输方式发挥各自特长，在运输方式之间实现“无缝衔接”、“零换乘”，充分发挥一体化运输的优势，可以提高运输系统的整体效率。■

□撰文 / 王健

成渝客运 “共营体模式”探索

共营体的概念

高速公路客运共营体(Operation Union),是指按照现代企业制度原理,由多种经济成分的运营商共同参与建立起来的企业机构,并按市场需求科学地组织、运营和管理特定线路上的道路旅客运输服务,实现规模化、集约化经营。

1994年,成渝两地就开始探索高速客运业务改革和管理体制改革的同时推进模式。成渝高速公路的建成通车,为成渝两地之间公路客运市场提供了历史性机遇,当时的道路运输市场主体是国有运输企业,

由于体制、历史等问题而包袱沉重、资金短缺、管理效率低下,不能满足新的高速客运需求和发展需要。

两地的道路运输管理部门大胆改革,按照“开放市场、审查资格、有偿使用、进出自主、公平竞争、适度调控”的基本原则,率先将客运市场对民营资本开放,允许民营企业投资购买豪华客车从事公路高速客运事业。

创建共运体是提高高速公路客运市场竞争力的关键,设计的基本框架是:1.经营方式上要改变多家公司参营和滚动发班模式;2.要从高速公路客运服务链的各个环节上,改进运

营管理模式;3.要根据道路与车辆技术进步的原则,修改有关运输法规和制度。

笔者认为,创建成渝客运共营体是社会主义市场经济下的管理创新,这种客运市场的组织、管理方法会逐步推广到全国范围,对高速公路客运事业的发展作出显著的贡献。

共营体的必要性与可行性

1. 客运通道要统筹管理

成渝高速公路的最初规划是一条二级公路,1990年开工建设时改为一级公路标准,1992年在修建过程



2006年8月15日,来自成渝两地的专家、学者,有关管理部门和道路运输从业者在重庆聚首,举办“成渝高速客运新挑战”科技沙龙,商讨成渝道路客运应对铁路提速的应对之策。

中,又将其改建为高速公路。三次修改设计使成渝高速公路的有些路段弯道和质量达不到高速公路的标准,全长340公里的成渝高速公路上,许多路段都设置80公里/小时的限制。豪华大巴按行驶速度规定运行,最快需要4小时30分钟。

如果在2007年建成的遂渝高速公路上,从重庆坐大巴到成都只需要3.5小时。

按交通管理部门现行的规定,经成渝高速公路的成渝客运线路与经遂渝高速公路的成渝客运线路是两条不同的运营线路。鉴于现有成渝高速公路的客运车辆运输能力过剩,为有利于客运管理工作,道路运输管理部门可以考虑将成渝直达客运作为一条线路进行统筹管理。

2. 客运组织与管理的转变

笔者认为,从乘客的角度来看,尽管火车依然拥挤,服务水平依然不尽人意,但列车提速让乘客感受到显著的进步。而高速公路客运却采取定站滚动发班的运营模式,人为地限制了发挥公路客运门到门服务的优势,而且也忽视了乘客对客运车辆及服务水平的选择。同时,由于高速公路现行的客运管理制度以及运营商各自为阵的现实,导致现在只顾收钱分配而错失了发展高速公路客运服务的机会。

因此,成渝高速公路客运车站必须从运输组织、站点设置、服务水平、车辆结构等方面着手,统筹考虑客运车辆的优化配置,考虑客运车站的无缝换乘等管理技术问题,要根据方便乘客的原则,组织接驳服务,以满足乘客的多元化需求。

成渝高速公路客运的发展要“从车站到车站”的运营模式,转变为从“家门到家门”的整体网络。依靠现有的科技条件和市场经济环境,高



2006年5月8日至14日短短7天时间,成渝高速直达客运C、D型豪华大巴共计减少发班206班,运量减少9321人次,营收下降102.5万元,分别比去年同期下降3成左右。

速公路客运做到实时发布车辆运营信息、在互联网上预售车票、沿市区定点接送乘客等。

铁路提速迫使成渝高速公路客运企业不得不面临生死存亡的选择。按交通部倡导的集约化经营规模化政策,创建共营体具有现实的可操作性。

3. 票价与服务的变革

成渝高速客运可选择的交通方式各有特色,飞机的费用最高但速度最快,只需2小时就可以享受快捷的航空服务,对商务旅客有一定吸引力;城际列车的安全、正点、快速和价廉也成为大众喜爱的选择。

豪华大巴发班频率为30分钟,甚至可以根据乘客的要求安排,方便乘客随到随走。而提高高速公路客运竞争力的最有力武器仍然是价格,只有通过集约化的经营来降低运营成本。

共营体可以兼容成渝高速公路客运线路运营商(包括国有公司和私人承包商)、跨地区的运营商(包括成都和重庆的运营商),符合政府倡导的集约化、规模化运营改革。

共营体的框架

当前,必须打破传统的部门、行业、地域和所有制界限,政府主管部门引导并扶持优势企业,以企业与主管部门解除隶属关系为契机,创建联合共营体,不论公有制或私人企业,要以资本为纽带,通过合约形式把多家经营主体组成高速公路客运共营体,建立市场新机制。

1. 经营一体化

借鉴成渝空中快巴的成功经验,高速公路客运共营体应在客运班次设计上,遵循市场需求特点和随到随走的原则,班次间断均匀,发车频率高,运行时刻稳定;向旅客承诺“市区到市区的直达服务”,提供市区的无缝接驳服务,在固定的地点免费接送旅客。

经济学理论认为,车辆的过度投放必然带来过度的竞争,甚至导致运输市场的混乱,成渝高速客运的实践正是如此。各运营商为了招揽客源,采取拉客、赖站、兜客等不正当竞争行为,甚至引发打架斗殴等现象,影响社会治安。

1998年2月,成渝高速道路客运市场极度混乱,两市道路交通管理



目前旅客出行最为关心的是安全性，再者是舒适性、快速性，经济性不再是主要的考虑因素。旅客对服务质量、运输设施、运输速度等方面都提出了更高的要求。

部门会同客运参营企业，共同认识到这种局面只会损害大家的利益，便开始协商“滚动发班、营收共享”的经营模式。

1998年6月，成渝高速道路客运线开始对C、D型豪华大巴实行滚动发班，由参营商参加并组成道路运输协会成渝高速直达客运分会，与车站配合具体负责滚动发班的车辆调度。参营商按照其参营客车的价格折算营收分配，如尼奥普兰车型为标准（系数为1），凯斯鲍尔的系数为1.33、沃尔沃的系数为1.16。目前的分配原则是根据车型的新旧程度折算，新车为1.16，随折旧年限调整至1.07不等。

这种模式虽然在规范成渝高速

客运市场发展的过程中发挥过重要的社会作用，但在运输管理科学理论上确有许多违背经济规律的地方，并形成新的带有垄断性的运营模式，乘客买票不能选择车型。一些车型很破旧，巴姐的服务水平也参差不齐。

2. 资本整合与运力配置

按照成渝两地运管部门的协商，成渝直达客运线路牌的总量为260辆，初期实际发放188辆。运管部门为体现改革开放的政策，给民营企业发了一些线路牌，没有想到民营企业通过线路牌的转让、挂靠，一跃而成为成渝高速公路客运的主力军。

成渝高速客运的管理政策也一度扫除了公路高速客运发展的资金

障碍，吸引民营资本4亿多元，投入500多辆客车（包括A、B、C、D车型），其中最显著的变化是运营客车的技术水平有了跳跃式发展。各种“豪华”客车在运营竞争中不断淘汰，交通部积极推广的JT6120型客车也被市场无情抛弃，目前只有安凯（64辆）、西沃（152辆）、尼奥普兰（28辆）在成渝线上运行（换车过程中增加1辆广州五十铃、17辆大宇）。

1996年8月年审，参加成渝直达客运的企业从45家减少为37家，其中自愿退出11家、21块牌，新加入3家。到2006年6月，成渝两地共有28家参营企业。

如果说成渝高速公路客运市场的开放没有可借鉴的经验，投资者和

管理部门对客运市场的容量判断不准确，造成投入运营的车辆过多，而在春运期间，成渝高速公路客运又出现买断车票的现象，日发送乘客4000多人，由于持续的大雾和雨天，成渝高速客运班车降低车速，152辆大巴滚动发班仍然显得运力不足。

若要考虑将现有车辆更新为大容量的高速公路客运车辆（如80座），通过降低单座营运成本、提高单车运载效率，以低价位来与高速铁路来竞争，理论上讲是一种选择方案。而成渝高速公路客运现实的困境是客源流失，如何利用现有车型提高服务水平才是当务之急，也是今后长远的发展方向。

3. 经营许可证和资质

创建共营体是交通行业主管部门大力倡导的，与创建新公司而增加运力不同，它是以经营为纽带的一种资产重组形式。共营体可以向运管部门申请经营许可证，也可以在现有运营企业的基础上，通过线路牌资源的整合，变更为共营体。

共营体是以实物车辆和线路牌资源的货币资产为出资，共同组建的新型运营机构，也是完全意义上的股份有限公司。参营企业将成渝线滚动发班的车辆以及线路牌投入共营体，并享有投资者（股东）的权利和义务，其他资产及经营权仍属自己所有。故各参营企业的其他经营活动不会受到任何影响。

成渝高速公路客运车辆大多为挂靠经营，建议经营权（线路牌）所属单位与挂靠经营者（车主），通过协商后，按照一定比例划分份额，然后按各自确定的份额为依据，计算出各自应缴的出资额，足额出资即可。今后，双方不再有挂靠关系，均以股东的身份在线路公司中享有同等的权利和义务。这样，可彻底解决由挂靠经营带来的一系列问题。

创建共运体是提高高速公路客运市场竞争力的关键，设计的基本框架是：1. 经营方式上要改变多家公司参营和滚动发班模式；2. 要从高速公路客运服务链的各个环节上，改进运营管理模式；3. 要根据道路与车辆技术进步的原则，修改有关运输法规和制度。

成渝客运共营体形成10年来，累计完成运输量2880多万人次，为国家创造税收1000多万元，安置就业660多人，还带动了餐饮、车辆维修、住宿等相关行业的发展。

4. 票价的改革

成渝高速公路客运票价的调整取决于诸多因素，除参考航空和铁路票价之外，最根本的还是要考虑整运营车辆及运营管理的成本效益。通过共营体来实现运力的统一调配、车辆的统一管理、服务的统一标准，进而实现各种经济成分共同经营的格局，使高速公路客运票价回归到合理的水平。

铁路客运票价体系以200公里内的普通车型（无空调）、普通旅客列车硬座票价率为基准票价率，在基准票价率基础上分别针对不同席别、列车速度等级、车型，并考虑递

远递减因素制定具体票价。1995年10月，全面调整铁路旅客运输价格，客运基准票价率由每人公里3.861分提高到5.861分，并一直执行至今。软座票价按基准票价率的200%计算，硬卧票价按基准票价率的220%计算，软卧票价按基准票价率的385%计算。

公路旅客票价由客运运价、车辆通行费、公路客运附加费、旅客站务费组成。重庆市物价局会同重庆市交通委员会确定公路汽车旅客运价，豪华大巴（大型高二、高三级客车）的基本运价为0.29元/人千米。成渝高速公路客运CD型车票价为117.00元、A型车票价为94.00元、B型车票价为108.00元（2006年3月）。

成渝城际列车的硬座票价（52元）和软座票价（91元）相对于成渝高速公路客运的CD型车票价（117元、108元）要低得多。据预测，而经遂渝高速公路运营的行驶里程和通行费用肯定会降低，票价也会调低，但仍然会高于铁路票价。

运营成本方面，高速公路客运共营体可以节省大量的人力资源。由于众多的参营企业分别配备管理人员，会造成资源的浪费。

以价值200多万元的安凯豪华客车为例，车主在高速公路客运鼎

表9 重庆市公路汽车旅客运价表

客车类型		客车等级	高等级公路运价 (元/人千米)	成渝客运票价 (元)
座客车	大中型	普通	0.12	基本运价
		中级 (A型车)	0.17	94+3
		高一 (B型车)	0.21	108+3
		高二 (C型车)	0.24	117+4 **
		高三 (D型车)	0.29	117+4 **
小型	普通		0.13	—
	中级		0.17	—

* (据渝价[2005]267号 2005年5月20日) ** 站务费

□撰文 / 本刊编辑部

铁路冲击道路客运大盘点

不仅在成渝客运通道,我国其他地区也会引发相同的“大战”,随我国各种运输方式线路的不断增加和高级化,竞争是运输通道市场结构发展的必然。

衡量客运服务质量的标准很多,主要包括空间、时间和数量上的指标。随着国民经济发展和人们消费观念的变化,时间成为现代化客运的直观标志。

铁路提速后的最高时速达120~160公里,部分列车最高时速已达200公里。按照铁道部的五年规划,未来发展方向是:500公里以内实现朝发夕归,1500公里左右实现夕发朝至,2000公里左右实现一天到达。铁路客运不仅在中长距离运输中正接近或迎头赶上民航,而且在中短途运输中与高速公路客运直接对垒。

通过引入保险基金、吸引民间资本、引进国外投资、组建多元投资主体等一系列市场化融资措施后,铁路建设资金缺口问题开始逐步化解,高速铁路建设高潮大幕已然拉开,高速铁路客运专线以及城际铁路开通对道路客运的冲击和影响必将越来越大。

京津:目前,由于往返东北方向的列车改走京秦线,京津段得以腾出空间,将发车密度猛增至每日10对,白天几乎每小时一班,虽不及汽车每8分钟1班,但由

于车站地处市中心,再加上速度优势,已在京津客运市场上成为龙头老大。

连接京津的我国第一条高速城际铁路——京津城际铁路目前正在加紧施工,预计2008年8月正式开通运营,此条铁路全长115.4公里,最高时速350公里/小时,开通后,京津两地可实现30分钟到达。

珠三角:根据2005年国务院批准的《中长期铁路网规划》和2004年10月1日铁道部与广东省人民政府《关于加快广东省铁路建设有关问题的会谈纪要》,广东省在2020年前将建设以下六条区域内客运铁路。

广州至深圳铁路客运专线,起于广州市新客站,到达深圳的龙华,线路全长104.6公里,行车速度每小时250公里,按客运专线设计,投资约205亿元。目前,已经实行每15分钟一班的发车密度,即将建成广深铁路四线的建设。

广州至珠海城际轨道交通由新广州客运站起点到达珠海拱北,全长141公里,行车时速200公里,按国铁一级修建,投资约179亿元。已于2005年12月18日开工,预计2009年4月竣工。

韶关至赣州铁路,全长181公里,投资33.5亿元,其中广东境内128.3公里,行车速度每小时140公里。

洛阳至湛江铁路岑溪至茂名段,全长154公里,其中广东境内全长120公里,投资约31.5亿元,行车时速140公里。

广州至河唇铁路复线工程,自广州经茂名至河唇增建二线,全长431公里投资约62亿元,行车时速140公里。

黎塘至湛江铁路复线(河唇至湛江段)工程,广东境内全长60公里,投资约17.36亿元,行车时速140公里。

从目前的布局看,对干线道路客运影响较大的是广州至珠海城际轨道交通和厦门至深圳客运专线的开通,从其设计速度看,铁路运输在时间、安全和舒适度上都优于公路,会严重影响广州至珠海、汕头至深圳的客运班线业务。

长三角:2006年3月13日,国家发改委正式宣布,沪杭磁浮列车和京沪高速铁路项目双双获得批准。其中,京沪高速铁路包括近300公里的沪宁线,这意味着以沪宁线、沪杭线为两翼的长三角地区将迈向“高速铁路时代”。

沪杭线磁悬浮项目预计于2009年建成,并于2010年上海世博会前投入运营。京沪高速铁路虽没有排出时间表,但分段建设是可以肯定的,而沪宁段的率先建成是重中之重,意在2010年上海世博会前启用。沪杭线磁悬浮全长约175公里,连接

盛时期的年盈利在50万元以上,这个利润在过去5年里已经为投资者回收了资本,面对越来越“微利”的经营,更新100万或200万的豪华客车就是一个难题,如何根据市场需求配置运营车型成为眼下的新课题。

5. 政策与法规的修订

成渝高速公路客运的运营实践要求修订高速公路的最高时速规定,100公里/小时的限速是违背现实的。虽然有人大代表呼吁修改这一规定,而作为这条规定直接受影响

的团体,运输企业还缺乏科学的有说服力的数据来支持修改规定。

共营体是解决之道

成渝地域相连,经济结构和发展水平比较接近,行政体制及彼此之间的价值观念、意识形态等也基本相同,经贸交往密切,这些共同点为高速客运共营体的成立提供了可能性。

成渝两地的人员往来极为密切,日均客流量约两万人次,高速公路客运的日客运量约3000人次,铁路

约3000~5000人次,空中快巴约300人次,其它为社会交通。铁路、航空和公路运营商如何分割这个客运市场,最终将取决于乘客的选择。

城际间的高速客运服务水平在一定程度上反映城市化的发展程度。成渝高速公路客运曾经是成都和重庆两个西部城市的窗口,也为两地的经济建设创造巨大的社会效益。在城际列车的冲击下,只有通过共营体来改进服务水平,提高市场竞争力,这才是明智之举、解决之道。■



铁路与公路的竞争,无非是时间、价格、发车密度、乘车便利性几个方面。虽然铁路在时间准确性、价格竞争上占有一定优势,但公路却在发车密度、乘车便利性上占先机。从综合角度看,公铁各有优势,关键在于谁能在服务上更领先,谁更能满足乘客的需要。

上海、嘉兴、杭州三地,建成后,将实现“两百里沪杭,一小时往返”,沪杭单程不过半小时。沪宁高速铁路的设计时速达350公里,而作为沪宁高速铁路项目重点工程之一——南京南站即将开工。同时,随着长三角规划中的另外几条城际轨道交通线的建成,长江三角洲地区的出行效率将大大提高,并形成长三角地区的“1到2小时交通圈”。

长三角、珠三角的连接纽带——沪甬深高速铁路:浙江省铁路建设投资总公司总经理吴学新证实,沿海大通道的重要组成部分——浙江境内的甬(宁波)台(州)温(州)铁路和温(州)福(州)铁路浙江段有望在今年率先开工。甬台温铁路260多公里,投资估算总额150亿元。温福铁路总长320.97公里,预计投资196亿元,是闽浙间的第一条直通铁路线,浙江段已于2004年开工,预计2007年建成。沿海高速铁路建成后,上海至深圳时间将从原先的29小时缩至8小时左右,温福、甬台温铁路将分别于2007年底和2008年中期通车。

环渤海、长三角的联系纽带——京沪高速铁路:今年3月初,京沪高铁经国务院批准通过立项,现已进入最后准备阶段。目前,京沪高速铁路正在进行开工前的各项准备工作,已进入可研阶段,有望今年内开工建设,而作为京沪高速铁路控

制性工程之一的南京大胜关长江大桥7月15日已经开工建设,成为该铁路全线率先开工的项目。

铁道部表示,京沪高速铁路建设资金将采取市场化融资方式,广为吸纳民间资本、法人资本及国外投资,构建多元投资主体,拓展多种投资渠道,以加快建设的步伐和进程。预计工期为5年,2010年投入运营。设计时速为350公里,初期运营时速300公里,全程运行时间为5小时,比目前缩短9小时。

环渤海、珠三角的联系纽带——京汉广线:2005年6月23日作为北京广州高速铁路南线部分的武广高速铁路客运专线长沙浏阳河大桥桥址动工修建,武广高速铁路全线开工,拉开了我国高速铁路网建设高峰的序幕。而在此前,设计时速达200公里及以上的石(家庄)太(原)铁路客运专线也已动工。目前,中国平安保险公司已经获得了监管部门的批准,投资武汉—广州高速铁路,投资金额可能超过100亿,将确保武广高速客运专线2010年如期通车。而作为连接环渤海与珠三角纽带的京汉高速公路已经规划立项。

东北:黑龙江省2010年将形成哈牡、哈绥、哈大、哈同、哈五等五条铁路轻轨的运行。而吉林省政府已经与中国建筑工程总公司签订了协议,将共同出资建设总

投资达76亿元的长(春)吉(林)城际高速铁路项目,长吉城际列车建成后,来往两地的时间将由原来的两小时缩短为半小时左右。而规划中的大连—沈阳—哈尔滨高速列车也将于2010年建成通车。

华中:2005年总投资34.6亿元的武汉(汉)九(江)全封闭高速铁路改造完工。旅客列车时速最高可达200公里,也将使该铁路线的列车日通过能力由现在的46对提高到176对。旅客从武昌到九江的时间将缩短为1.5小时。

武汉至合肥高速铁路湖北段的151公里于2005年10月开工建设,经红安、麻城、安徽六安进入合肥市,设计列车运行时速200公里,远期可提高到250公里,总投资122.92亿元。武合铁路为客运专线,2008年底建成通车后,武汉至合肥铁路里程将由目前的565公里缩至351公里,并与宁合线(南京—合肥)、沪宁线(上海—南京)相通,届时武汉—合肥—南京—上海全程将达到时速200公里的要求,武汉乘高速列车至合肥、南京、上海将分别只需2小时、3小时、5小时,可实现当天往返。

西南:已经建成通车的渝遂铁路,使成渝之间的铁路距离和通行时间大大缩短,直接导致了成渝高速公路客运的市场份额下降了40%,降到了30%,引发了成渝高速公路客运的忧患。