

济青高铁公交化 长途客运渐冷清

曾经的“黄金线路”从日均百个班次减到两个

青岛晚报·掌控传媒
“声明原创”

使用“声明原创”作品须经授权同意
(0532-82860085)

作为山东的两大龙头，济青间人员、物资往来联系频繁。从上周起，济青快线公交化运行，平均15分钟就有一趟高铁。高铁公交化运行极大加强两地联系同时，也让长途客运面临“何去何从”拷问。上世纪90年代，随着济青高速的开通，济青长途客运一度被誉为“黄金线路”，动车组投运后，双方为此拉开过火热的“公铁大战”，长途客运通过降票价、换小车等方式，想要与“铁老大”掰手腕。如今，随着高铁的进一步加密，济青长途客运已从最高峰时的日均百个班次，减到了两个，乘坐者也主要是老人以及无法购买高铁票的“限高”人群等固定客流。

济青长途客运仍有固定客群

这是一次异常艰难的采访。随着长途客运进入转型期，人员变动大，想要找寻到经历过当年济青公铁大战的当事人或知情人，显得无比艰难。辗转多方联系，记者终于联系上了仍在运营济青长途客运的孙先生。

“太难了！”接受采访第一句话，孙先生就道出了目前行业的困境。从1989年开始，孙先生就从事长途客运业务，目前仍经营着济青长途客运班线。这条班线目前每天两班，好的时候一天能有十几名乘客，差的时候只有稀疏几名乘客。

“很多都是‘老顾客’，他们都有我电话，想要出行前会电话询问。”孙先生表示，虽然济青快线非常方便，但长途客运仍有一些较为固定的客流人群：不熟悉高铁购票流程的老年人、没法购买高铁票的“老赖”、行李或工具无法通过高铁安检的农民工……由于使用的是“小巴士”，且是燃气车辆，成本上略有优势，所以虽然目前客流并不多，但仍能保持收支平衡。孙先生表示，目前的常态是，客车驶出车站后很多座位都空

当年曾是火爆的“黄金线路”

曾几何时，济青间的人员往来，主要依靠铁路运输。当时坐火车很紧张，买票也比较难，有的市民前往济南，甚至要住上一晚，次日才有车返回。随着公路加入竞争，情况开始好转。把时间拉回到上世纪90年代，随着济青高速的开通，济南、青岛这两座山东龙头城市的人员、物资往返需求得到了极大释放。为此，长途客运率先发起“公铁大战”，通过购入车辆、加密班次等方式，与“铁老大”比拼服务和运力。受制于当年的线路运行条件，济青长途客运与火车的运行时间相差不大，但却更具灵活性，因此也在这场大战中以微弱优势胜出，结束了当时“铁老大”唯我独尊的局面。

高峰时，济青长途客运被誉为“黄金线路”，日均有上百车次。回想起当年那段时间的“辉煌”，一名不愿透露姓名的工作人员表示，遇到节假日想要出行，有时甚至还要找个关系“走后门”。也因此，这条线路当年曾是重要的“盈利线路”。同样的情况，也存在于莱青长途客运。在青荣城际开通前，莱青长途客运一度非常“火爆”。如今，虽然青荣城际运行时速达不到济青高铁，但也“抢”走了不少长途客流。

动车组提速长途客运萎缩

自从2007年济青线上动车组开行后，长途车就没好日子过了，比速度，它们跑不过动车组；比价格，它们也没啥大优势。2007年10月26日，为应对济青动车组竞争压力，山东交运、济南长运与当时的青岛交运达成协议，济青间长途汽车票价下降20%左右。不过，此次降价并未阻止公路客流的流失。

曾经，济青长途客运平均上座率9成以上，后来逐渐流失，到2009年部分班次甚至不足40%。“公铁大战”时，济青长途客运价值200万元的豪华车多了起来，提供矿泉水、食物、DVD，甚至还自带洗手间，这些都极大提高了市民出行的舒适感。2009年8月，济青间动车组达到一天运行19趟，给汽车客运带来更大的压



乘坐济青快线大大缩短了两地间的距离。

力。随后，济青间汽车客运车票再次实行全线、大幅度降价，其中票价为112元的“欧洲之星”和沃尔沃高客调整为65元，几乎是对折跳水，现代等中客由84元调整到55元。车票大幅度降价后，济青客车的上座率逐步恢复到了65%-70%。不过，这样的逆转如今看来更像是“回光返照”，随着铁路的进一步优化调整，公路客流再次迎来下滑。

2011年，当时的交运集团在济青线上投放了13部海格金爵中型客车，逐渐取代以前的沃尔沃客车，跟以前的尼奥普兰—欧洲之星、沃尔沃相比，这批中型客车的确是“小车”，车上仅有19个座，这也是交运集团根据济青线路上与动车组的竞争压力做出的创新举措，通过缩小车型来相应降低成本。

观海新闻/青岛晚报/掌上青岛记者 徐美中

■新闻背后

济青快线公交化 运行很便捷

从现状来看，当年这场悲壮的公铁竞争，并没有帮公路客运企业夺回“失地”。在业内人士看来，相较于长途客运，铁路运输具有速度快、全天候、安全等优势，而且在火车里的活动空间比汽车大。

“动车组列车公交化，随时都能买票走，确实很方便。”经常往返于济青两地的市民接受采访时表示。数据也为这一说法提供了佐证。6月15日，济青快线公交化运行首日，来自国铁济南局的数据显示，当天青岛站(含青岛北站、济青高铁各站)共发送旅客9.1万人次；16日，青岛站(含青岛北站、济青高铁各站)共发送旅客11万人次。从15日起的调图，济青高铁济南东至青岛(北)间开行动车组旅客列车增至74列，较调整前增加7列，铺画设计济青快线动车组列车34列，其中济青两地一站直达列车20列，运行时间1.5小时左右。济南至青岛间高铁列车开行再度加密，旅客出行更快捷。



长途客运的运量受到高铁线路的冲击。

着。好在有着固定客流人群，班线运行还能继续维系下去。“以后会不会继续运行这条线路？”面对这一问题孙先生表示，待现有车辆到期报废后，他计划引入新能源车辆，在降低成本时继续服务这些固定客群。



济青快线16日运送11万人次。