



一位旅客一边充电一边上网。本报记者 李泊静 摄

城铁“危机”促烟台客运变局

交运集团开始大打服务牌,提前防备稳定客源遭冲击

本报记者 孙健

在烟台,目前铁路和道路客运似乎“井水不犯河水”,但是明年青荣城际铁路开通以后,烟台客运市场的“大蛋糕”进行重新分配几成定局。近日,烟台交运集团开通了烟台至济南之间的免费WiFi覆盖大巴服务,在业内人士看来,完善此举是传统道路运输企业应对城铁冲击的提前举措,目的是能够在将来争取更多的客源。

1 影响

城际铁路的即将开通,把道路客运花费时间长的缺点暴露出来,青荣城铁建成后,烟台的交通将迎来巨大变化,老百姓们将增加一条“快速通道”。可以肯定,城铁建成后必然会促进烟台客运形式和环境的改变。

城铁建成将促烟台客运变局

青荣威荣城铁的建设一直牵动着烟台人的心,城铁何时建成决定着烟台人出行方式大变革到来的日期。记者了解到,如果接下来工程进展顺利,青荣城铁烟台段有望十月份开始全面铺设铁轨,明年6月全线试跑,年底全线正式运行。

城际铁路的开通将大大提高烟台人的出行速度,青荣城铁的设计速度为250公里/小时。铁路开通后,烟台至青岛运行时间将缩至一个小时,

烟台至济南最快两个多小时就可到达,这比目前的道路客运和火车速度快了很多。

现阶段,烟台发往青岛和济南的客运快运行时间分别是3个半小时和5个半小时,开通动车后,运行时间可分别节省2个半小时和3个半小时,届时,坐大巴还是乘高铁,烟台人的出行将多一个选择。

记者从烟台交运集团了解到,烟台-青岛和烟台-济南是烟台交运推出的两条精品线路,无论是车辆配置、车

次安排还是车内服务,都是线路中顶级优秀的。城际铁路的即将开通,把道路客运花费时间长的缺点暴露出来,乘坐动车可直接通达上述两条线路,将对两条精品线路的客流量产生巨大影响。

道路客运中精品线路是否还能保证客源,高速铁路将会分流多少客流量,对其他客运方式产生多大冲击?这些问题目前无从知晓,但可以肯定,城铁建成后必然会促进烟台客运形式和环境的改变。

2 对策

有业内人士指出,这是他们提高服务质量,为了即将到来的客流竞争而采取的提前应对措施。高质量的乘车服务,机动灵活的发车时间、高密度班次,将成为传统道路客运企业应对高铁冲击的两张“王牌”。

客运企业提高服务应对冲击

尽管距离青荣城际铁路建成还有一年时间,然而道路客运企业已然开始了对原有客源的保护和稳定,大打服务牌,通过提高服务质量提前应对铁路方面可能带来的冲击。

针对此次烟台交运集团在烟台至济南线路大巴上免费提供WiFi服务,有业内人士指出,这便是他们提高服务质量,为了即将到来的客流竞争而采取的提前应对措施。

这种充满人文关怀的服务,在客运行业中被称为“软服务”。安全行驶百万公里以

上的驾驶员,优秀的乘务人员,全程航空“头等舱”式的服务体验,烟台交运集团推出的旅程服务无一不体现着“软服务”的高标准要求。在交运的精品线路上,车内还配备了咖啡、毛毯、万能充、针线包和医药箱等日常用品,以满足顾客的不同需求,让旅程更显安全、舒适和温馨。

一位交运集团的相关人士告诉记者,尽量提升“软服务”,让乘坐过交运快车的乘客们喜欢交运,依赖交运,依赖上这种舒适的绿城体验。该

相关人士指出,道路客运的某些优势是高铁不能比拟的。“除了不断提高‘软服务’外,时间灵活是我们的另一大特点。”该相关人士说,每天烟台发往青岛和济南等方向的客运班次可达20多个和10多个,“基本上发济南的40分钟一趟,发青岛的20-30分钟一趟车。”

高质量的乘车服务,机动灵活的发车时间,高密度班次,将成为传统道路客运企业应对高铁冲击的两张“王牌”。

3 观点

“高铁开通,首先会增加一部分客运需求。”鲁东大学交通学院副教授顾九春说,新出行方式的出现必然会带来新的客流需求,高速铁路的开通必将对公路运输产生巨大冲击,也会分流很大一部分公路运输客流。

客运市场大蛋糕将重新划分

就烟台城铁开通对传统道路运输行业的影响,记者采访了鲁东大学交通学院副教授顾九春。顾九春指出,高铁的开通将导致烟台客运市场的“大蛋糕”重新划分,客运市场结构也会面临调整。

“高铁开通,首先会增加一部分客运需求。”顾九春说,新出行方式的出现必然会带来新的客流需求,高铁的出现,会伴随着一批乘坐高铁的人的出现。

“不同的客运方式有着不同的特点,高速铁路较之航空运输的最大特点是便捷,相较于传统公路运输的特点是运行时间短很多。”顾九春打了个比方,以淄博到北京为例,乘坐动车全程运行时间为3个半小时左右,二等座的票价为157元;如果乘坐传统的公路大巴,全程运行时间是6个小时,票价125元。“票价相差30多元,铁路运输比公路节省

了近一半时间。”顾九春说,高速铁路的开通必将对公路运输产生巨大冲击,也会分流很大一部分公路运输客流。

在应对措施方面,顾九春指出,调整客运转向,削减运力可能是条出路。“在相关线路客流出现分流的情况下,继续运行密集发车班次可能会加大客运企业的运营成本。需求缩减后,削减运力,降低成本具有可行性。”

相关链接

城铁开通或引票价拉锯大战

城铁投入运营后,传统道路客运可能降价,形成与铁路的票价拉锯战。

为应对高铁影响,铁路沿线的不少长途大巴线路开始降价,在已经开通的线路上可见一斑。宁杭高铁开通前,沿线的长途大巴班线已开始降价,南京到溧阳由51元降到40元,到宜兴由63元降到53元等等。然而从实际的运营情况看,降价效果有限。

烟台开通高铁,对公路运输影响最大的,莫过于出行圈在七八个小时左右车程的线路上,而这些线路往往是公路客运企业中所占比例较大,盈利较多的线路。对于这些线路,降价或将成为公路客运企业的一种重要选择。

对于降价,顾九春提出了自己的看法,“降价可能会挽回一部分客流,但降价幅度不会很大,而且客运公司也要维持自身的生存,降价的作用应该不会很明显。”

城铁对于航空影响尚不明朗

与公路运输受到的巨大冲击不同,青荣城际铁路开通后对航空的影响,目前尚不明朗。

全国陆续开通的高铁线路,或多或少对航空公司产生了一定影响,郑州至西安、南京至武汉的航线甚至在高铁的冲击下陆续停飞,京沪高铁通车后,盈利水平最好的京沪航线也迎来大滑坡。烟台城铁通车,会不会对烟台的民航产生巨大冲击呢?

据了解,从客流量来说,高铁对民航的冲击主要是500公里范围内,冲击比率可达50%以上,而500公里-800公里范围的冲击则减至30%以上,1000公里约20%,1500公里约10%,1500公里以上则没有影响。

对于烟台国际机场内的航班来说,开通城铁主要会对去往济南和北京方向的航班产生影响,对于其他航班影响较弱。

城铁铁路开通后,坐动车去北京只需4个多小时,尽管仍旧比乘飞机慢,但铁路的运输比航空有着更高的稳定性,受天气的制约很小,准点率相对高一些。对时间准确度要求更高的市民,很可能会选择铁路出行。

本报记者 孙健