



列车“图变” 之影响篇

原来九成“火车团”转济南，现在开通始发车

列车调图给旅游发展带来新机遇

本报记者 杨淑君 通讯员 王玉美

一提这次的铁路调图，聊城的旅行社老总们几乎个个知道。“这么便利的条件，我们肯定要研究，推出相应的新线路”。他们纷纷表示，聊城火车站新增始发车及可直达城市的增加，给整个旅游市场带来新的发展机遇。

【现状】95%的“火车团”须先到济南

聊城一家旅行社的负责人王博告诉记者，目前有不少火车团，比如去往江西、厦门、桂林、华东、云南、桂林、张家界、黄山、北京等地。铁路部门也不时开行一些旅游专列。但因为此前去往这些城市的火车比较少，大都要先到济南。

“大概95%左右的火车团要先到济南。”另外一家旅行社的总经理刘宝平给出了这样一个比例。他说，对这次调图的消息

他非常关注，因为一直以来，因为聊城的火车线路比较少，没有始发车，要发出的火车团都要先到济南，和济南的客人一起再组团，增加了成本，非常不方便。

水城另外一家旅行社的张经理表示，和汽车、飞机相比，火车票便宜，而且比较安全。他最近一直在关注和研究聊城的这次火车调图。“到济南、东营都有始发车，这是很大的便利

条件”，他说，这就意味着能最大限度地满足在聊城乘车的乘客要求，购买团体票也应该比较容易，就算要中转到济南，聊城到济南这一段也可以直接乘坐火车，在享受低票价的同时，减少中转和换乘时间。另一方面，调图后，聊城至青岛、西安、昆明、黄山、桂林、成都这么多的旅游城市都可以直通火车，更是给火车旅游带来更大的空间和选择。

【计划】适合火车体验游和长线游

谈到应对列车调图、增加班次的利好，不少旅行社纷纷表示：一定会研究，开发推出适当的线路。至于推出什么线路、什么时候推，他们则表示，这要做相应的市场调研，根据市场需求。

“大家可能不相信，其实聊城很多人从来没坐过火车。”刘宝平笑称，这可能是因为之前车次少，乘坐不方便的原因。调图后，新增了车次，让乘坐火车出行更加便利，就提供了让这些没坐过火车的人来体验的一个市场。“所以一方面我们就可以推出火车体验游”，他说，另外一方

面，根据火车的特点，更适合推出长线游，比如做短线，汽车可以到旅客的家里或者指定的几乎任何地点去接，但火车不可以，乘坐汽车，差一两个人没关系，可以开车去接，但是火车不可以，大家要一起进站、检票、上车，要有一个比较繁琐的过程，做短线的话没有优势，只有做长线游。

和汽车、飞机相比，火车具有受雨、雪、雾天影响较小，运行比较安全的优点。但多年来，铁路运能、运力的不足，给人留下的“一票难求”的印象至今仍难完全消除。

“最怕火车晚点。”刘宝平说，此前聊城到济南通火车的时候，都是过路车，经常出现晚点的情况，一等就是一两个小时，客人受不了，而且火车开行班次比较少，票难买，尤其是卧铺票难订。

东昌路上一家旅行社的负责人则表示，一般来讲，节假日是相对的旅游旺季，但也是人们出行、探亲、返乡的旺季，这时候火车票一般比较吃紧，所以火车团能否有市场，关键还是看票能不能满足。所以，这次调图，增加始发班次和直通城市，对火车团是个很大的利好。



蔡伦竹海旅游专列。(资料片,旅行社供图)

相关链接

旅游专列这样开通

喜爱旅游的市民肯定注意到，市场上经常会有一些旅游专列开行。这些旅游专列是谁来开行的？需要哪些条件？要经过哪些程序？

聊城火车站相关负责人告诉记者，旅游列车的开行要遵照铁路总公司制定的《旅游列车开行管理办法》，具有非常严格的程序和条件。比如济南铁路局开行旅游专列，先由山东中铁旅游广告集团公司提报开行计划，将每列旅游列车的牵头组织单位、参与组团单位，以

及组团人数一并上报，然后交由铁路部门审批。

旅游专列的开行路线也有比较严格的规定，旅游列车全程往返使用同一运行径路、不得转圈开行、不得沿途空送车底，不得在运行方案之外的客运站停车办理业务；对审批后的旅游列车计划，不得随意变更、调整、停运，旅游列车运行时刻与普通旅客列车、临客及行包专列以下等级列车抵触时，由调度在日班计划中调整，并以此统计正晚点。

火车班次增多，公路客运迎挑战

汽车西站增开至济南客车应对冲击

文/片 本报记者 杨淑君 通讯员 王玉美

12月10日零时起，实行新运行图，聊城火车站增开聊城至济南、东营的始发车，另外增开13对直通列车。消息一出，就接到聊城汽车西站增开至济南始发班车的消息。有业内人士称，此举正是为了应对火车班次的开行对汽车客运带来的冲击。

【反应】汽车西站开通济南始发车

23日，记者接到消息，聊城汽车西站开通发往济南火车站和汽车总站的始发班车，其中，发往济南火车站班车四班，上午、下午各两班；发往济南火车站的班车也是四班，上午、下午各两班。

记者了解到，今年8月18日，聊城汽车西站正式全面启用，聊城西南方向的跨省、市、县的班车和西部部分省际班车，调整为聊城汽车西站始发。而聊城至济南的所有班车全部在汽车总站始发，这些班车并

不经过汽车西站。在位置上，聊城汽车西站就位于聊城火车站对面。车站内部人员告诉记者，聊城至济南通火车、而且是始发车后，将会对汽车客运造成冲击，而在西站增开至济南的始发班车后，汽车西站和总站都有了去往济南的始发车，正是为了方便市民乘坐，应对这种冲击。

得知调图后，聊城将有通往更多城市的火车，这位内部人员表示，这些列车开通后，集团或许会有相应的应对措

施。其实近几年，为了更多的占领市场，在细化服务方面，汽车客运一直在完善。对于火车对客运的这种冲击，聊城市运管处客运科科长曹全增认为，业内都在预见这种冲击，聊城的客运企业也在纷纷研究应对措施。但究竟会受到怎样的冲击，要等这些车次运行起来才能明确看到。客运企业也可以随时制定相应的应对措施，毕竟火车客运和道路客运都有其优缺点，有各自的市场空间。

【方向】“车头向下”占领农村市场

记者了解到，随着火车调图提速，动车组开通、私家车日渐增多，城际铁路的建设等竞争主体的增多，近年来，公路客运已经在逐渐调整发展方向。

“我们有一种说法叫做‘车头朝下’，就是向农村市场发展。”曹全增告诉记者，目前，市到县、县到村基本实现了城际公交一体化，市到村的城际公交线路也在逐渐增加。

据统计，全市公路通车总里程达到17000公里，市到县之间全部实现了由高速公路或一

级公路相连，县与县之间全部实现了由高标准二级以上公路相连，全市已经形成了布局合理、结构优化、安全畅通、衔接高效的公路网络，为客车通行提供了基础条件。

聊城一家大型客运集团的相关负责人告诉记者，此前，长途客运受影响的主要京九线上的方向，今后，随着聊城与京广、京沪线的连通，一些长途班线客车需要十多个小时，而火车仅需五六个小时，此外，火车中途仅停靠几站甚至一站，而



聊城至莘县的城际公交车上，29个座位几乎坐满。

【未来】

城乡公交一体化统一发展规划

日前，随着城镇化进程的加快，现行行政规划区域内的公共交通相对城镇的覆盖率低，不少乡镇还没开通公交线路，乡镇百姓与城镇中心居民共享公共交通服务的愿望难以实现。市政协委员提交了《关于加快推进我市城乡公交一体化发展的建议》。对此，市交通运输局在答复中表示，邀请北京专家编制《城市公共交通发展规划》后，将进行积极落实。

聊城市交通局相关负责人介绍，目前聊城现有的城际客运班车在很长一段时期内承担了农民群众的出行任务，但随着城市公交的不断发展，农村客运逐渐显现出一些弊端，一方面，农

村客运不属于公益性事业，票价需严格按照国家有关规定核定并报物价部门批准，比城市公交票价要高；另一方面，城乡客车享受的燃油补贴低于城市公交；另外，个别农村客运车辆经营者存在不按时发车、随意涨价等行为，影响了农村客运在群众中的印象。

目前，聊城正邀请北京专家编制《城市公共交通发展规划》，有望年底能出台，在出台之前，交通部门认为，为保证客运市场稳定，城市公交与农村客运应维持目前的经营现状，互不干涉，待《城市公共交通发展规划》出台后，根据实际情况稳步推进。