

文章编号:1005-0523(2009)04-0053-05

郑西客运专线对沿线公路客运市场的 影响及对策研究

冯社苗

(长安大学 经济与管理学院,陕西 西安 710064)

摘要:介绍了郑西客运专线的基本情况以及沿线公路客运的现状,对比了客运专线动车和公路客运的技术经济条件,在分析国内已开通客运专线地区公路客运所造成的冲击基础上,结合问卷调查的结果对郑西客运专线沿线客运市场的未来变化做了预测,并结合沿线客运市场的实际情况对公路客运业提出了对策和建议。

关键词:客运专线;公路客运;客运市场;竞争

中图分类号:U492.4

文献标识码:A

1 郑西客运专线沿线客运市场的现状

郑州—西安高速铁路客运专线(以下简称“郑西客专”)全长 458.8 km,总投资 369.7 亿元,是铁道部在“十一五”期间建设的四大客运专线中第一个获得国家批准的项目。该线路东起郑州市,向西经洛阳、三门峡、渭南等主要城市,终点到达西安。郑州—西安段是连接我国中原地区和西北地区的重要通道,自古以来沿线人口稠密,经济较为发达。目前沿线有 5 座地级及以上级别城市,平均间距 120 km;县级城市 10 座,平均间距 50 km;沿线人口 2 998 万(截止 2008 年末),2008 年区域内 GDP 共计 7 916 亿元。

郑州—西安通道目前主要有连霍高速、陇海铁路、国道 G310 构成,2009 年即将建成运营的郑西客专与现有公路铁路线基本平行。由于沿线人口稠密,工商业较为发达,又地处我国东西向主通道,因此目前通道内运力紧张,不论是铁路客运市场还是公路客运市场都很繁荣。表 1 是该通道内主要城市间客运情况。

表 1 郑州—西安沿线客运情况

区间	票价/元		日班次数		运行时间/h		上座率	
	铁路	公路	铁路	公路	铁路	公路	铁路	公路
郑洛	20	45	61	94	1.5	2	严重超员	100%
郑西	76	133	48	23	7	6.5	超员	85%左右
洛西	55	90	49	20	5.5	5	超员	80%左右

分析表 1 的数据发现,目前郑西沿线主要城市间铁路客运和公路客运的运行时间大致相同;铁路票价远远低于公路票价占优势;除郑洛区间外,铁路车次密度大于公路班车密度。目前该通道内客运供给无法满足需求,火车超员严重,是我国铁路运输最紧张的区间之一,这也是该区间公路客运票价在高于铁路票价一倍的情况下依然有市场的原因所在。但随着郑西客专的建成,这种局势势必会发生变化。

2 国内已开通的客运专线对沿线公路客运的影响

随着中国铁路现代化建设和跨越式发展,近年来有多条铁路客运专线相继投入运营,如石太客运专

收稿日期:2009-04-28

作者简介:冯社苗(1971-),男,河南洛阳人,高级经济师,长安大学经济与管理学院博士研究生,研究方向为运输与物流经济。

线、合武客运专线、京沪线沪宁段(该段虽不是客运专线,但技术等级和动车运行情况与客运专线接近,并且发车密度极高)等。这些线路的开通,对沿线公路客运的冲击巨大,有些区间客流严重下降。由于客运专线开通时间短,对公路客运的影响规律尚未完全显现,但根据已有资料分析,公路客运受到的影响主要有以下几个规律。

(1) 在铁路动车发车密度相同的情况下,运距越远,公路客运受到的冲击越大

客运专线动车运行时速一般在 200 km/h 以上,因此运距越远,与公路大巴相比节约的时间也越多,意味着旅客出行的时间成本也越低,在动车和大巴票价基本相同甚至稍微高于公路大巴票价的情况下,旅客更愿意选择动车出行。图 1 是华东某铁路沿线 W 市公路客运业在动车开通后沿线客流下降的情况。可以看到,以 W 市为起点,距离 W 市越远,客流受到的冲击越大。

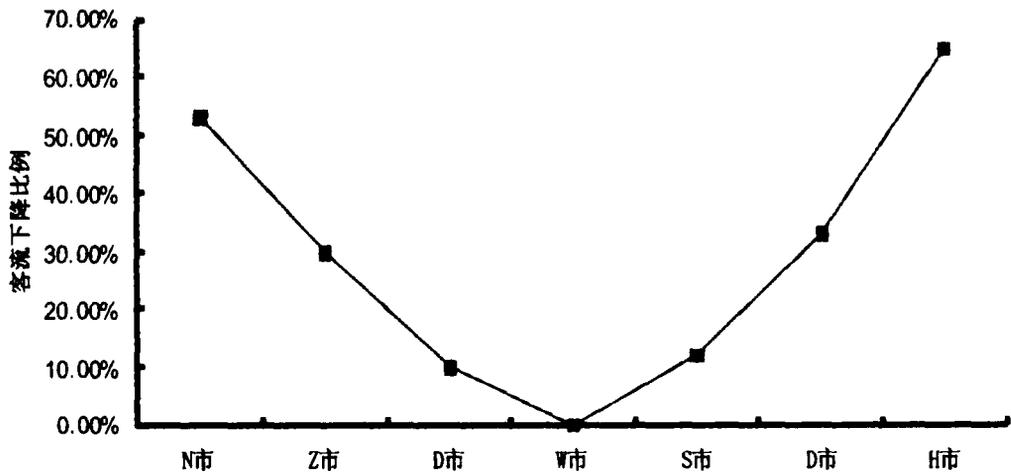


图 1 公路客流随运距变化

(2) 在运距相同的情况下,动车班次越密集,公路客运受到的冲击越大

一般来说,受技术经济条件的限制,动车发车频率小于公路客运大巴。在运距相同的情况下,动车的发车班次越多,意味着乘坐动车的便利性与客运大巴的差距越小,更多的乘客愿意选择动车出行。图 2 是我国华中 W 市与 C 市、W 市与 H 市之间在动车开通前后的公路客流变化情况。W 市与 C 市、W 市与 H 市之间的运距基本相同,都在 350 km 左右,W 市与 C 市之间每日只有 1 班动车、W 市与 H 市之间每日有 6 班动车。可以看出,动车班次越多,公路客运受到的冲击越大。

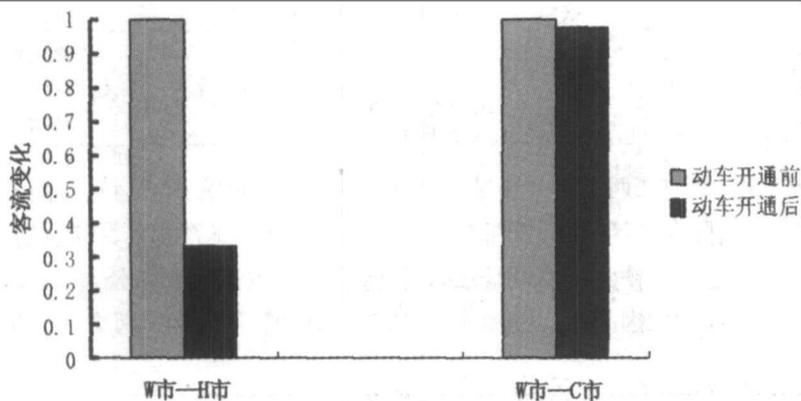


图 2 公路客流随动车班次数变化

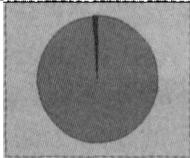
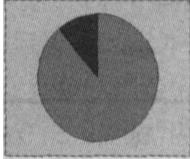
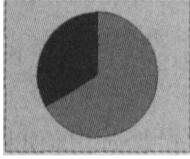
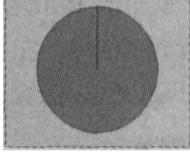
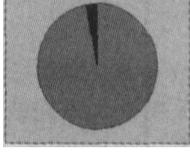
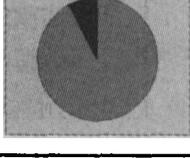
3 郑西客专开通后的预计市场变化

动车与公路客运的竞争一般围绕着票价、运行速度、舒适性、便利性、安全性展开。票价一般反映着旅

客的出行经济成本,运行速度反映着旅客的出行时间成本。由于动车运营速度大于公路大巴的速度,动车的舒适性和安全性高于公路大巴,公路客运的便利性要高于动车,因此,影响郑西之间客运市场变化的主要可变因素包括开通后动车的票价和动车每日班次数。票价可以根据目前国内已开通运营的客专线路票价估计,郑州—洛阳之间 36 元,郑州—西安之间 138 元(按 0.3 元/人·公里估算),每日班车次数无法估计,因此暂不考虑。

旅客的出行选择受多种因素的综合影响,不同收入层次、不同出行目的都会影响旅客的最终选择^[1]。为了了解旅客在动车开通后的选择倾向,有必要进行旅客问卷调查。但由于受条件限制无法实地进行问卷调查,为此笔者在河南省和陕西省人气最旺、点击率最高的论坛,进行了为期一个月的网上调查。该论坛的会员以中等收入为主,学历集中在大学专科以上,年龄基本集中在 18~45 岁之间,具有一定代表性。最终收到有效回复近千份,经分析后结果如表 2 所示。

表 2 问卷调查结果

区间	问题	结果
郑州—洛阳 (122 km)	目前公路票价 45,动车预计票价 36,你愿意选择哪种出行方式?	
	若公路票价下调 30% 至 30 元左右,你愿意选择哪种出行方式?	
	若公路票价下调 50% 至 20 元左右,你愿意选择哪种出行方式?	
郑州—西安 (458.8 km)	目前公路票价 133,动车预计票价 138,你愿意选择哪种出行方式?	
	若公路票价下调 30% 至 90 元左右,你愿意选择哪种出行方式?	
	若公路票价下调 45% 至 75 元左右,你愿意选择哪种出行方式?	

注:饼状图红色(深色)表示“选择公路出行”,浅色(淡蓝色)表示“选择铁路出行”

分析结果可以发现,郑州—洛阳之间,在公路票价保持不变的情况下,几乎所有被调查者都愿意选择铁路动车出行(极少部分被调查者选择公路出行,估计是因为动车停靠的洛阳南站距离市区较远,担心市内交通问题)。而随着公路票价下调幅度的加大,愿意选择公路出行的旅客大增;郑州—西安之间,在公路票价保持不变的情况下,所有被调查者都愿意选择铁路动车出行,随着公路票价的下降,愿意选择公路出

行的旅客并没有显著增加(笔者分析认为,郑州—西安之间的公路票价即使降至75元左右,也仅和铁路特快列车票价的76元持平,所以大多数被调查者仍然不选择公路出行)。本调查也证明了本文第2部分所论述的“运距越远,公路客运受到的冲击越大”的规律。

4 对策及建议

郑西沿线客运市场的未来形势受多种因素对比关系的影响,但公路客运业受到冲击是肯定的。公路客运业在采取诸如提高服务水平、更换车型等常规措施外,还可以采取以下措施。

(1) 适当降低票价

无论市场营销理念如何发展,价格始终是市场竞争的重要手段。我国铁路客运业长期亏损,公路客运业却长期盈利,其原因除了行业间管理水平的差异外,还与铁路票价长期受国家管制而公路客运票价在社会客运需求无法满足的情况下持续提高有关。但随着交通基础设施的完善和客运市场供需关系的变化,必然导致客运行业利润平均化,这是任何一个行业都无法回避的客观规律。因此,建议公路客运企业适当降低票价,以应对铁路动车的竞争(据悉,某公路客运企业在郑西客专开通前已经将郑州—西安的票价从133元降至80元)。

(2) 减少普通长途班线,发展长途节点运输

根据本文第2部分的分析,公路长途客运受到的冲击要远远大于短途客运。因此,长途班车的上座率下降无法避免,当上座率下降到一定程度无法补偿固定成本支出时,必然导致亏损。因此建议普通长途班线适当收缩,转而发展长途节点客运。

节点运输即在一个适当的节点设置对接线路,实现旅客“一票直达,省事又省心”的愿望。长途客运班线节点运输可以描述为“旅客一张车票,途中无缝换乘,多家公司承运,分别负责一段”。节点运输的示意图如图3所示。图中,虚线和箭头表示普通长途客运,实线和箭头表示长途节点运输。普通长途客运意味着郑州—西安和洛阳—西安两条班线独立运营,受动车冲击后两条线路的上座率都会下降。若采取长途节点运输,则郑州—西安的班线运行至洛阳后,乘客换乘到洛阳—西安的班车上,这样洛阳—西安的班车上座率就提高了,经济效益也相应增加。对郑州—西安的班车来讲,不必运行到西安,就可以将旅客送达目的地,也能节省费用。该运输方式意味着乘客在途中要换乘,但可以通过合适的方式实现无缝衔接以降低旅客的换乘成本。

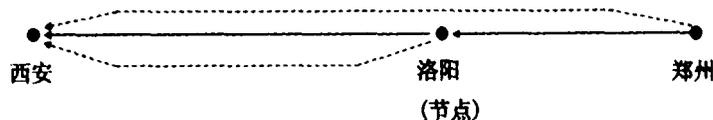


图3 节点运输示意图

(3) 减少与客运专线平行方向线路班次,适时增加垂直方向线路班次

作为综合运输体系的组成部分,公路和铁路并不是完全对立的运输方式,它们各有自己合理的服务领域,公路的合理服务范围在于短途支线运输,而铁路的合理服务范围在与长途干线运输。危机往往与机遇并存,在客运专线对公路长途客运造成冲击的同时,还会给公路短途客运带来机遇。如图4所示,在郑西客专开通以前,J市旅客去西安旅行,会直接选择公路前往(图中虚线和箭头所示),在郑西客专开通后则选择由J市到洛阳换乘郑西客专的方式出行。因此,在郑西客专开通后,预计与沿线平行的客运受到冲击的同时,与沿线垂直的区域客流量会有所增加。

(4) 客流大的线路加大发车密度,客流小的线路采取错时发车

铁路动车受技术条件限制,每列火车载客量大,在客流一定的情况下,发车班次过多,则实载率会下降。而公路客车单车载客量少,灵活机动,因此在客流大的线路可以加大发车密度,使得旅客随到随走,以更高的便利性和铁路动车竞争。对客流小的线路,可以采取错时发车,与铁路的发车时刻错开,也能吸引

旅客乘坐^[2]。

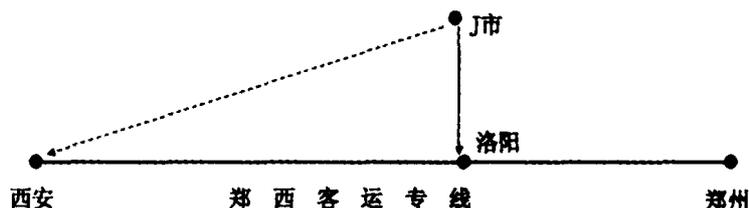


图4 沿线垂直区域公路客流的变化

5 结论

任何一种客运方式能够确立它在客运市场的主导地位,都是现实技术经济条件的选择。随着客运专线的发展,长途公路客运退出历史舞台不可避免,使得公路客运回到了它本该发挥更大作用的短途“门到门”客运领域。公路客运和铁路客运有其竞争的一面,更有其协作的一面。对公路客运来讲,应更多地考虑如何主动发挥其技术经济特点,与铁路客运一起构成现代综合交通运输网络,而不是孤立地去考虑如何竞争^[3]。可以预见,在郑西客专开通后,沿线客运市场的供给和需求不仅在总量上会更加平衡,而且供给结构和需求结构也会得到改善,旅客出行的选择余地更大,铁路和公路客运的服务水平也将随之提高。

参考文献:

- [1] 吴群琪. 运输需求经济分析[J]. 交通运输工程学报, 2001, (1), 2: 114 - 119.
- [2] 张立明. 公路客运业面临的挑战与对策[J]. 湖南交通科技, 2006(32), 4: 164 - 166.
- [3] 张志山. 铁路提速对公路客运影响分析[J]. 山东交通科技, 2007(2)3: 90 - 91.

Research on the Effect of Zhengzhou—Xi'an Passenger Dedicated Line on Local Highway Passenger Transportation Market and its Countermeasures

FENG She-miao

(School of Economy and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, China)

Abstract: The information of Zhengzhou—Xi'an passenger dedicated line and the status quo along the transport corridor are introduced, then the paper compares techno-economic characteristics between railway motor cars and highway coach, analyses the impact of operating passenger dedicated line on highway passenger transportation in China. Then, the paper predicts the change of passenger transportation market in the zone. Finally, it puts forward suggestions and measures to improve competition of highway passenger transport enterprises.

Key words: passenger dedicated line; highway passenger transportation; passenger transportation market; competition
(责任编辑:王建华)