

曾濒临停运的 城际大巴？ 为何重获青睐

近年来,受高铁网络不断加密、私家车保有量增多等多重因素影响,公路营业性客运量有所下降,但记者在多地采访发现,通过一系列转型升级举措,城际大巴重获乘客青睐。城际大巴何以迎来“回暖”趋势?

新能源车型增加,带来运营成本的降低,是其中一个原因。

夏日,四川成都市蜀都大道迎晖路段,新能源大巴缓缓停靠在五桂桥公交站,乘客们登车后3个半小时便可抵达重庆,与搭乘传统普速列车的时间基本相当,50元的单程车票比高铁、动车车票更便宜。这趟联通成渝地区的城际快巴,今年6月26日首次投运,首月客流量便超过了5万人次。

“过去的大巴基本都是燃油车,油费占比较高,加上传统客运站的场地租赁费、人工运维支出,企业生存压力加剧,成渝城际客运曾一度停摆。”四川富临运业集团股份有限公司副总经理李明远说,目前城际快巴每日双向发车稳定在40班次,周末及节假日在56班次以上,车均上座率超80%。

今年,成都市将燃油大巴替换成了新能源大巴,每公里能耗成本从约1.5至2元降至0.6元以内,单车单日运营成本可压缩450多元,成本下降超60%。

“运营成本降低,有效反哺票价,与现在的高铁动车出行形成互补。”李明远说。

不止成渝。云南昆明至贵州兴义线路的纯电直达班车票价为60多元,此前的传统燃油客运票价超百元;吉林长春开通至通化的新能源城际大巴票价约为50元,此前的传统城际大巴票价约为70元……通过推行

新能源车辆运营,多地

“重启”后的城际大巴

票价更亲民。

节省出的成本用于车辆升级改造,更

好满足了

乘客需求。

记者在采访中

看到,山东

乳山到

江苏扬州的长途大巴专线搭载智能温控系统;广州到深圳的城际大巴配有符合人体工程学的航空座椅……

此外,数智化技术广泛应用进一步提升了出行体验,是城际大巴“回暖”的另一个原因。

今年以来,湖北省客运集团推出武汉往返天门、英山、黄石等地的城际便民快巴。运营团队借助大数据分析发现,原本设置在地铁站周边的停靠点客流量不足总数的15%,且路段易拥堵,拉低了运行效率。

运营团队根据数据重新规划了站点,精准调控发车频次,通过应用“小城市多设站点、大城市少设关键站”模式,试运行时时客流量提升超14倍。

“过去,大巴班次、线路的安排靠人工预估,现在借助科技力量,我们能更好地满足乘客的需求。”湖北省客公路运营有限公司副总经理方勇表示,依靠信息化手段可洞察客流规律与潜在需求,优化线路走向、站点设置及运力配置,将传统“人等车”的被动模式转型为“车找人”的主动响应模式。

依托大数据与人工智能技术,“定制客运”成了城际大巴的亮点。

近期,宁波公运集团股份有限公司开通了两条前往金华义乌市和衢州常山县的城际站点巴士,覆盖商贸采

购、日常通勤、探亲返乡等多元出行需求。

家住浙江宁波市海曙区的张女士说:“以前去义乌要先去火车站,现在家门口就有班车,省去了转车的周折,方便多了。”

据宁波公运集团股份有限公司客运运输业务部经理符鼎介绍,两条线路自7月21日开通以来,客流量已达数千人次。

“通过定制客运,城际大巴打破了传统班线‘站到站’的固定模式,构建了更加灵活、精准的‘门到门’‘点到点’的服务体系。”交通运输部运输服务司客运处副处长李强说,定制客运服务网络持续拓展,市场规模稳步壮大,有效盘活了存量客运资源,显著提升了企业运营效益。

交通运输部公路科学研究院发布的《中国定制客运发展报告(2025)》显示,截至2025年底,全国共有约3600家班车客运企业开展定制客运服务,开通定制客运服务线路约11350条,投入运营车辆超7万辆。全国定制客运服务平台数量达344个,较2024年增加42个。

尽管城际大巴呈现“回暖”态势,但仍存在停靠站点设置难、线路资源盘活不充分、平台运营不规范等问题,也面临定制客运发展潜能释放不充分、区域发展不平衡、社会知晓度和认知度不高等挑战。

“今年,交通运输部将大力发展定制客运列入年度工作重点。”李强说,交通运输部将以“场景化”作为推动城际大巴规范安全发展的关键路径,聚焦枢纽接驳、城际通勤、研学旅游、就医通学等高频场景,进一步加强行业运行监测,强化服务品牌培育,做好出行安全保障,持续推动传统城际道路客运服务向便捷化、品质化转型。

据 新华社



市民在武汉武昌火车站地铁口乘坐武汉至天门站点的城际便民快巴。