

纵深

抵达新闻价值最深处
记者 杨冰:13637808979
记者 陈富:13368070023
重大价值线索,重金回馈

●10年前,成渝高速公路通车后,乘高速大巴往来成渝两地的时间比列车缩短了近三分之二,使得成渝线列车班次被迫由五班减少为一班。

●10年后,成渝间城际列车开通,票价52元,全程所需时间仅4小时50分钟——与高速大巴基本持平,但舒适度与票价却使它具备了重新从高速路抢回客源的竞争力。

●明年,随着遂渝高速公路的全面通车,以及成遂段铁路的改造完成,将会使这两种交通工具通达成渝两地的时间均控制在三个小时之内。

●一个残酷的事实由此而日益凸显出来——届时,成渝两地的高速公路与高速铁路之间,将展开一场怎样血腥的客源与价格大战!



城际高速列车PK遂渝高速大巴 成渝高速客运 决战2007大限

张梦(化名)上个月只拿了800元钱工资,在成渝大巴上当了10年巴姐,薪水头一回跌破千元。

“没办法啊,我这两个月在成渝两地之间跑的趟数不敌以往的一半,只有看明年能不能有所改观了。”

影响到张梦收入的,是5月1日开通的成渝城际列车。这使得成渝大巴的运营状况受到直接冲击,客运量较去年同期锐减了40%。

而10年前,成渝高速公路通车后,行完全程的时间比列车缩短了近三分之二,使得列车的班次被迫由五班减少为一班。

明年遂渝高速公路的全面通车,以及成遂段铁路的改造完成,将会使这两种交通工具通达成渝两地的时间均控制在三个小时之内。

十年河东 十年河西

做巴姐之前,张梦是成都一所幼儿园的老师,百余元的月工资,对这个爱美的女孩子来说,离梦想确实有一定差距。

1995年6月2日,成渝高速公路通车,从重庆菜园坝出发到成都,

■本报记者 杨冰 代峰 实习生 杨阳 谢霜/文 中国汽车城网站供图



的。

600元的底薪,跟车跑一个单面外加25元钱的酬劳。通常,张梦平均每个月轻轻松松地都能跑17至18个单面,加上底薪,一个月就能挣一千多。一干就是10年。

恰如10年前成渝列车备受冷落一样,今年5月1日,往返成渝两地的城际列车开始运行,全程四个半小时,成渝大巴头一回遭到了乘客的冷落。

“从来没有像这样过,我上个月总共才跑了8个单面,现在三天才能跑个来回,而以前每天都能往返一趟。”她边说边搬来一件50瓶装的矿泉水。按照惯例,她要为每一位乘客的手中递上一瓶。总共44个座位,她发完一圈回来,箱里还剩着一大半。

“总共20来位乘客,上座率还不到50%”,她告诉记者,“这种情况还算凑合,有时我出早班车,到时间了,却只有一名乘客,车照样得出发。”

成渝高速客运运调中心主任陈孝渝告诉记者,由于黄金周的存在,运量的减少在5月份表现得还不是十分突出,与去年同期相比,只下降了18%。而6月份的运量则锐减了40%,营收额更是减少了近半。

成渝大巴所占的市场份额也从原先的80%下降为20%,每天只有几百人次乘坐大巴往返成渝两地。

纵深

抵达新闻价值最深处
记者 杨冰：13637808979
陈富：13368070023
重大价值线索，重金回馈

与大巴生意冷淡相对的是城际列车的“兴隆”，平均每天近6000人次的载客量足以用“火爆”来形容。据了解，即使每天只有两对列车（暑运期间增加到3对），城际列车的上座率也超过80%，有时甚至高达100%。

由于市场份额的减少，道路运输管理部门已将跑成渝线的大巴数量从162辆调整为125辆，但陈孝渝认为，有60辆就足够了，因为他所负责调度的从重庆至成都单面，每天只能发出41班左右，少的时候才三十几班。

也许张梦只是每个月减少几百元的收入，而20多家运营商则统统陷入了亏损的窘境。四川东光客运有限公司总经理康涌向记者大倒苦水：“拥有一辆车每天亏2万元，10辆车就要亏20万元啊！哪家公司车越多损失越惨重。”

而当年就是他，首创了“巴姐”这一模式，其他公司争相效仿，曾经风光一时。难道真是应了那句话，“十年河东，十年河西”？

都是价格惹的祸？

如果说10年前，行走于高速

公路的成渝大巴，利用时间快捷的优势，给了列车致命一击，那么，这次城际列车提速后，大巴则输在了价格上。

每张成渝大巴车票的价格为117元，一辆大巴44个座位，除去燃油费、税费、路桥费、管理费、司机和巴姐的工资等开销，只有上座率超过70%，才能达到盈利点。

而购得一张城际列车的硬座车票，只需花费52元，即使是软座车票，也才81元，全程所需时间4小时50分钟。

路途花费时间相当，如果没有特殊情况，绝大部分乘客都会不假思索地选择价格更为低廉的城际列车。

陈孝渝摇着头对记者说：“真没想到城际列车的票价会设置得这么低，没道理！”

“铁老大”制定的价格谁也无法撼动。

6月29日，在重庆市道路运输管理局举行的一个主题为“成渝高速客运

新挑战”的调研活动上，重庆火车站副站长、高级工程师徐建仅仅两句话，便打消了大家对于城际列车价格低的疑虑。他说，第一，列车的票价是由铁道部根据公里数初步制定，然后上报国务院

审批，才最终敲定的，地方局无权议价，只能执行；第二，车票的价格是经物价部门审核的了，在老百姓的承受范围之内。

唐宏炎退休前是重庆铁路分局的总工程师，根据经验，他认为，城际列车行驶的人均成本应该在80元左右。因为在这条路线上，隧道路段所占的比例超过全程的四分之一，造价非常高。

但是，铁路作为国家的交通大动脉，所有的运营收入都是统一上缴国库，并由国家统一预算、统一拨款，利润并不高，勉强能够维持，不少欧美发达国家还对铁路实行价格补贴。

“比如说，青藏铁路也是在亏本运营”，他对记者说，“总投资330亿元，数

万人参与建设，从重庆出发到西藏，全程3000公里，硬座票价才300多元，确实相当低。这是国家有意识地支持西藏发展，拉动当地经济。”

城际列车的价格无可厚非，事实证明，它是深受市民欢迎的。

因此，在价格之争上，成渝大巴便立即落在下风：如果降价，成渝大巴将毫无利润空间，如果维持原价或者降价幅度不够，从竞争上讲将无济于事。

“价格是硬道理，在旅客消费比较中，这是最重的一个砝码。”重庆交通大学兼职教授王健说，“加之运行时间基本相同，铁路的安全性更高等因素，大巴所受的冲击在情理之中。”

然而面对由中央部门统一定价的城际列车票价，大巴只能眼睁睁地看着客流走。即使规划中另一条成渝高速修通，大巴的运行时间提至三个小时之内，但那时城际列车也将因为达成(达州至成都)铁路的修通而提速，成渝两城之间的运行时间甚至可能比大巴更短。

价格将是成渝大巴跨不过的“槛”？

(下转12版)



高速大巴PK城际列车。



餐饮界一个真实的神话

——重庆大千食府的快速崛起震撼了重庆餐饮市场



业界有专业人士称：在重庆搞餐饮，没有一年半载时间，没有几番起起落落，将很难开创崭新局面，连是炒坪坝街市区的重庆大千食府却用一年的菜品、环境、服务，生生地颠覆了重庆餐饮这一传统过程。从开业至今不到两个月时间，大千食府犹如一块巨大的磁石，吸引了众多的美食客，而高雅华贵的环境，色香味美的佳肴，温馨的服务，征服了众多食客，使一个普通的食府每天都是人如潮涌，座无虚席，创造了重庆餐饮界一个最真实的神话。



【热闹的就餐环境】



【色香味美的佳肴】



【色香味美的佳肴】

大千食府
DAQIANSHIFU

地址：重庆市沙坪坝区华夏银座5—6楼
(三峡广场陈家湾入口处)
订座电话：(023)65466777

纵深

抵达新闻价值最深处
记者 杨冰:13637808979
陈富:13368070023
重大价值线索,重金回馈

上接11版

铁老大“忧”则思变

或许,要不是十年前成渝高速公路的建成,铁路局的官员们也不会“居安思危”。

唐宏炎退休前曾参与过成都至达州线的论证工作,在他提出的一个方案中,建议在两地之间开通快速畅达的客运专线。但考虑到资金问题,最终被否决了。

1996年,由于受到高速公路的冲击,成渝两地铁路分局不得不将每天往返成渝两地的六对列车减少为一对。“当时,部门领导的压力很大,他找到我,让我想办法。我就回去画了一张图,我给他说我能够把行程缩短为八个小时。”唐宏炎回忆道。但是,经过开会讨论,局领导以行驶速度过快、不安全为由,又否决了他的“八小时”蓝图。

“真正作出使成渝列车提速的计划,还是在2003年刘志军上任铁道部部长之后。在形势的逼迫之下,大家才统一认识,认为只有提速才有生存的土壤。”唐宏炎说。

随后,重庆至遂宁段铁路的修建方案正式出台,同时决定改造遂宁至成都部分路轨。

但是,跟铁路打了一辈子交道的唐宏炎,一直以来的梦想是要实现一个半小时内通达成渝两地。他第一次乘坐城际列车的感觉是“不理想”,总共汇了四次车,有三次是给“T”打头的特快列车让道,一次是途中临时停靠等着与一列货车交汇。此外,有一半的路程是行驶在仅仅改造后的成遂线上。“这些都非常影响速度,如果建设成只跑客车,并且有两条轨道并行的复线,就会快得多。”他说。

其实,成渝城际快速旅客列车设计运行时间为两个半小时,但由于目前达成路扩能部分的119公里尚在修建中,因此,成都至重庆的列车实际运行时间为4小时50分钟左右。

等到明年3月,达成铁路扩能改造工程完工后,成渝两地之间才将真正形成城际高速铁路的通行能力。从成都到重庆最快只需要130



城际列车“楼上楼下”,着实让乘客新鲜了一把。

分钟。据了解,现在的列车车底都是原本跑京广线和沪杭线淘汰下来的,每小时只能跑80至160公里,明年就会更换新的车底,最高时速可达200公里。

“铁老大”在竞争中又重新占了上风。

真正决战明年展开

重庆交通大学交通运输学院刘时超博士分析,消费者在对交通工具的选择上,主要受时间、费用、舒适度、出行性质等因素制约。

时间和价格方面都不具优势的成渝大巴尤其在这两个月受到路况限制,可谓雪上加霜。成渝高速公路龙泉驿目前正在修建爬坡道,导致该路段行驶速度

缓慢,最长堵车时间为七个小时。这一状况将在下个月得到改观。

值得高速大巴公司期待的是,明年7月份,遂渝高速公路全面通车后,重庆到成都的距离将目前的340公里缩短到280多公里,成渝线所有大巴将全部搬迁到遂渝高速公路行驶。同样是每小时80公里的行驶速度,时间只需要3.5小时。

在时间方面又能和城际列车在同一跑线上竞争。

在价格方面,遂渝线全线通车后,城际列车的价格应该会略有上涨,同时,由于路途的缩短,成渝大巴的票价又将会有所下浮。成都锦湖长运运输公司的总经理周英杰很乐观,四分之一的成渝高速大巴都是属于这家公司的,他告诉记者,他可以把票价降到比城际列车还低。

竞争结果尚未见分晓,真正的决战还在明年。

四川省高速公路运输管理处处长赵建预测,到时候,大巴和列车各自所占市场份额比例应该在4:6。

据了解,明年成渝铁路快速客运线一旦建成,十年内应该不会再有新的突破。不少人都对成渝大巴的前景仍然充满信心,纷纷为其在竞争中生存出谋划策。

“现在,成渝大巴的运营每况愈下,我们的压力非常大”,赵建坦承,“但是,大巴和列车之间市场份额出现此消彼长的情况也是好事,如果把铁路比喻为交通大动脉,公路完全可以用毛细血管来形容,两者完全可以发挥各自的优势。”

列车的市场需求刚性较强,但是班次稀疏,乘客出行会受到局限,而大巴相对比较灵活,随到随走。现在有相当部分人选择乘坐城际列

车图的是体验一种新鲜感。

赵建透露,四川省道路运输管理局主管票价改革的部门,已经决定将成渝大巴的自主定价权交给高速公路运输管理处,变目前的钢性运价为弹性运价,价格可以根据市场需求状况上下浮动30%。

他认为,必须从运输组织、站点设置、服务水平、车辆内部结构调整等几个方面着手,来考虑成渝大巴的优化配置。

原四川省道路运输管理局副局长、高级工程师潘正明提出,应凭借公路灵活的优势,着力打造“门对门”的服务。比如,乘客只要愿意加十块钱,便可以承诺能够把其送到家门口。再如,可以单独成立一个公司,专营货物配送的延伸服务。

重庆交通大学兼职教授王健把成渝高速大巴的滚动发班模式总结为高速客运共营体,目前由多种经济成分的客运经营者共同参与初级形式的合作经营,要提高成渝大巴的服务竞争力,应当按照企业制度原理建立新的公司结构,科学运营、组织、管理成渝高速公路客运服务,这样才能迎接铁路的挑战。

而四川东光客运有限公司总经理康涌则准备牵头联手几家大的运输集团,统一成立成渝运输线路公司。他的设想是,各大运输公司根据现有大巴的价格、数量折算为股份加入集团,统一调配,按比例获取收益。康涌已经把这一构想做成方案提交到了四川省运管局,正在焦急地等待审批中。



拟注销公告

经重庆东泰华安投资有限公司股东大会研究决定,本公司拟将注销。根据《公司法》规定登报公示,债权人到本公司办理债务清偿手续。本公司一次公告。

2006.7.19

经永川市梵花兰生态园有限责任公司股东大会研究决定,本公司拟将注销。根据《公司法》规定登报公示,债权人到本公司办理债务清偿手续。

2006.7.19

经重庆佳艺化工有限公司股东大会研究决定,本公司拟将注销。根据《公司法》规定登报公示,请债权人到本公司办理债务清偿手续。

2006.7.19

拟增资公告

经重庆市永川金石工业园区开发有限公司股东大会研究决定,公司注册资本由原2000万元减少为700万元,根据《公司法》规定登报公示,债权人到本公司办理相关手续。

2006.7.19

遗失广告

遗失永川市全新建材厂营业执照,注册号:

5002322200606(2002.7.23核发),声明作废。

遗失永川市百货(集团)有限责任公司美雅服装广场营业执照,注册号:

5002321900982(2001.11.12核发),声明作废。

遗失重庆泰山环保整理工程有限公司营业执照,

注册号5002322101265(2004.2.20核发),

声明作废。

遗失南龋防二层2-2-65号摊位保证金2000元(贰仟元整),收据19763号,任维光声明作废。

遗失重庆市圣宝医疗器械有限公司营业执照副本,注册号:5001032110045 1-1-1,声明作废。