

DOI:10.20035/j.issn.1671-2668.2025.02.004

引用格式:陈建飞,龚迪嘉,吴梦珍.基于多元视角的公路客运转型发展路径选择[J].公路与汽运,2025,41(2):13-20.

Citation:CHEN Jianfei,GONG Dijia,WU Mengzhen.Development path selection of highway passenger transport transformation based on multiple perspectives[J].Highways & Automotive Applications,2025,41(2):13-20.

基于多元视角的公路客运转型发展路径选择

陈建飞,龚迪嘉,吴梦珍

(浙江师范大学 地理与环境科学学院,浙江 金华 321004)

摘要:随着新生活形态和新出行方式的不断涌现,公路客运面临其他交通方式对客流的吸引和内部转型乏力等诸多问题。文中在论证公路客运转型可行性的基础上,采用案例借鉴法,通过分析日本夜行巴士、上海机场苏州城市航站楼和广西凌云县高铁无轨站、日本福岡天神地下街和金华市交通投资集团有限公司原汽车南站综合改造、中国台湾和欣客运和德国 Flix Bus 等国内外公路客运转型案例,总结其成功经验,分析其借鉴意义。认为公路客运的主要转型方向可基于时间、空间(客运线路和站场)和服务感知三大视角展开分析,时间上的延伸重在“错位”,明晰公路客运可占据的“生态位”;客运线路的拓展重在“相合”,与其他交通方式无缝衔接;客运站场改造要追求节点-场所平衡,与城市其他功能耦合;感知上的提升重在“服务”,提供更多元化、体验感更佳的高品质出行服务。

关键词:公路客运;转型发展路径;客运站场;时间延伸;空间拓展;服务提升

中图分类号:U492.41

文献标志码:A

文章编号:1671-2668(2025)02-0013-08

近年来,受高铁、私家车、网约车等交通方式快速发展和新型冠状病毒感染疫情的叠加影响,中国公路客运面临客运量急剧下滑、经营困难、停运撤站等问题,客运市场结构的重构决定了公路客运企业仅依靠传统的线路粗放经营已难以为继。

2016 年,交通运输部出台《关于深化改革加快推进道路客运转型升级的指导意见》,明确提出“鼓励灵活、快速、小批量的道路客运定制服务”“大力发展旅游客运”“优化道路客运站场建设”“加快构建与铁路、民航、水路等相衔接的道路客运集疏运网络”^[1],积极引导公路客运创新发展,提升综合能力,为公路客运带来更多机遇。

党的二十大报告指出“要推动经济实现质的有效提升和量的合理增长”^[2],对公路客运发展提出了新要求。“十四五”时期,中国要构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通体系,旅客运输兼顾基本需求和多样化需求,推动运输服务多元化、品质化发展^[3]。在新发展阶段,如何发挥公路客运的时空灵活、覆盖范围广、集约低碳等优势,实现完美转型,亟待研究。

从既有研究来看,文献[4-6]分析了中国公路客运现状及面临的问题,并提出了管理、技术、服务和

运营方面的对策;文献[7-9]讨论了公路客运转型中定制客运的现状、机遇与挑战,并在服务模式创新、网络优化调整、产业融合、平台搭建等方面给出了建议;文献[10-13]强调交通对区域旅游发展的重要性,并在交通系统、融合发展、路线品牌、管理和政策等方面给出了建议;文献[14-16]分析客运市场及客运站布局的问题,提出了资源整合、运营策略、布局优化和站城融合等对策;文献[17-19]分析了高铁开通对公路客运的影响,探讨了公路客运在与高铁竞争和合作中的发展定位与转型策略。此外,交通运输部于 2023 年 12 月发布 11 个道路客运转型发展典型案例,在定制客运、农村客货邮融合、客运站综合开发、运游融合、旅客联程运输、客运班线公交化改造等方面,探索了公路客运转型的主要措施和成效^[20]。整体而言,现有研究初步探索了公路客运转型模式,但仍较宽泛或碎片化,在适应性评估方面考虑不足。部分研究虽已涉及具体案例,但侧重于案例介绍,缺乏对案例背后深层次原因和经验的深入挖掘与总结。本文通过案例的深度剖析,从时间、空间及服务感知 3 个视角对公路客运的优化转型进行潜力和适应性研究,进而提出更详尽、更具可行性的发展路径。

1 转型途径一:公路客运服务时间的错位与延伸

1.1 日本夜行巴士

日本作为轨道上的国家,铁路运输极度发达,但夜行巴士仍是一种备受欢迎的长途出行选择。其吸引点首先在于经济性,相较于航空、新干线或私家车出行,夜行巴士的费用更低,约为航空的 2/3、新干线的 1/2,对预算有限的乘客有较强吸引力;其次是极大的时间灵活性,夜行巴士通常晚上出发,乘客夜间在车上休息,次日上午到达目的地(见图 1);第三,夜行巴士的到发地点通常位于市中心,便于乘客前往;此外,舒适性也是夜行巴士成功的原因之一,车上配有宽敞、舒适的可调节座椅、枕头和毯子等设施,提供 Wi-Fi、电源插座等服务,可为乘客提供相对愉悦的出行体验(见图 2)。

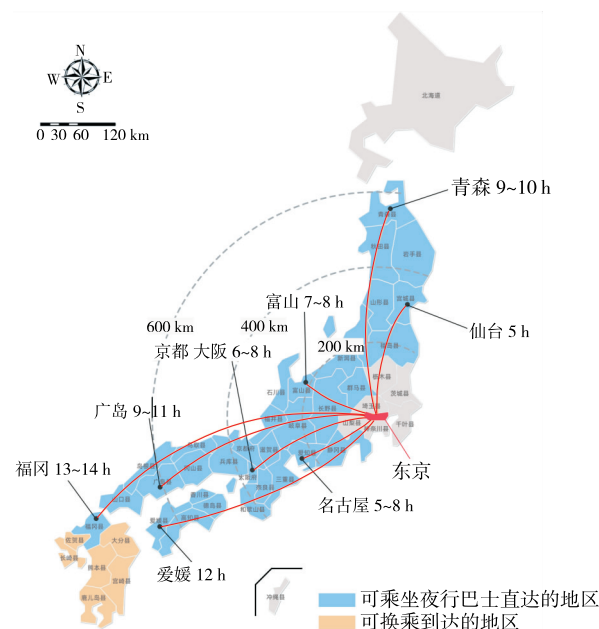


图 1 东京至日本主要地区夜行巴士乘车时长

Dream Lurie No. 17 东京→大阪高级班

订票网站: 高速巴士网 巴士公司: West Japan JR Bus

费用: 8 500~10 000 日元

东京站八重洲南口 23:00	Busta Shinjuku 23:40	大阪站JR特快BT 07:31
-------------------	-------------------------	--------------------

乘车时间: 8 h 31 min(东京站八重洲南口—大阪站JR特快BT)

夜间航班
3排(2+1)
带卫生间
充电
无线网络连接
座位选择
隔断窗帘
儿童折扣
学生折扣



其他特色:
空气净化器、私人窗帘和拖鞋
洗漱套装(湿巾、耳塞、热眼罩)
.....

(a) 部分班次信息1



(b) 东京高速巴士站点图



(c) 大阪府高速巴士站点图

Blue Liner F Flight 大宫、BT 东京、羽田机场花园→梅田、难波、日本环球影城4排标准座椅, ★车内消毒

订票网站: 巴士书签 巴士公司: Koei Kotsu Bus 费用: 3 400~5 000 日元

大宫站西口 22:30	东京八重洲巴士总站 23:40	羽田机场花园巴士总站 24:20	大阪梅田 07:15	难波OCAT酒店 07:35	USJ公司 08:00
----------------	--------------------	---------------------	---------------	-------------------	----------------

乘车时间: 7 h 35 min(东京八重洲巴士总站—大阪梅田)

夜间航班
4座标准
充电
无线网络连接
女性的安心
矿泉水供应



其他特色: 所有座位均配有充电插座或USB(每个座位均提供充电器); 由配备安全驾驶设备的最新车辆操作; 对于2人或更多人的预订, 我们将有一组座位, 不分性别; 托运行李每人限携带1件, 不允许携带乐器、贵重物品、自行车和宠物; 女性安心(考虑座位, 让男性和女性不坐在一起, 但不是100%保证)

(d) 部分班次信息2

图 2 东京至大阪夜行巴士相关信息(2024 年 7 月 1 日)

1.2 借鉴意义

考虑不同交通方式运营时段的差异,利用夜间新干线和航空服务空窗期,以乘客需求为核心,强调出行体验、时间敏感性和性价比,开通夜行巴士服务,在明确市场定位的同时不断提升服务品质,积极回应市场需求。据统计,日本巴士每年载客量达 1.15 亿人次,为公共交通出行做出了重要贡献^[21]。

1.3 国内应用

由于中国和日本在交通管理制度、居民出行特征及交通方式竞争态势上存在显著差异,须结合本土实际进一步研讨夜间客运服务的应用。

从制度层面来看,交通运输部明确规定长途客运车辆在凌晨 2:00—5:00 应停止运行或实施接驳运输^[22],旨在确保乘客和司机的安全。因此,客运企业若要在夜间市场寻求发展,主要有两个途径:一是适度突破现有制度框架,通过严格而有效的企业实力与安全运营管理能力的认证,获取特许经营权,确保夜间运行的安全与高效;二是充分利用凌晨的停运时间,为司乘人员创造更优质的休息环境。

从出行特征来看,按照日本经验,夜行巴士全程运行时间以 7~10 h 为最佳(即一晚入眠时间),对应的行程距离为 400~600 km,与中国发达地区城市群规模相符,如长三角城市群中的上海—合肥/温州、南京—宁波等(见图 3),京津冀城市群中的北京/天津—邯郸、石家庄—唐山等(见图 4),夜行巴士能较好地契合中短途客流需求。同时,发达地区

的城市群商务交流密切,普遍存在高频率出行与高时间价值的人群,舒适睡眠与空间位移的一体化完美契合了该人群的价值观念。



图 4 京津冀城市群部分城市间距离(单位:km)

从多模式交通竞争视角来看,虽然中国存在夜间普通铁路客运服务,但相比普通铁路,夜行巴士仍具有显著优势。空间上,夜行巴士能覆盖更广泛的地域,提供更便捷的点到点出行服务,有效弥补夜间普通铁路车站与公共交通衔接不便的问题。时间上,夜行巴士的班次设置更灵活多变,而普通铁路由于班次相对固定,时间选择较受限。此外,虽然普通铁路通常价格较低,但长期以来,乘客满意度一直不高,且受企业性质所限,改革阻力较大。在发达城市群的商务和旅游客流中,费用成本并非首要考虑因素,普通铁路的价格优势并不明显。相反,商务和旅游客流对出行服务品质和时间灵活性要求极高。显然,夜行巴士在满足多样化出行需求,提升出行服务品质方面更具优势。

2 转型途径二:公路客运线路的拓展

2.1 上海机场苏州城市航站楼

城市航站楼作为机场服务设施的延伸,扩大了机场的服务范围。受制于紧张的土地资源及空域等,苏州市暂未修建公共运输机场,而是利用临近上海虹桥、浦东两大机场与无锡苏南硕放机场的地理优势、发达的公路网络,设置了多个异地航站楼。

苏州城市航站楼于 2023 年 5 月正式启用,是国

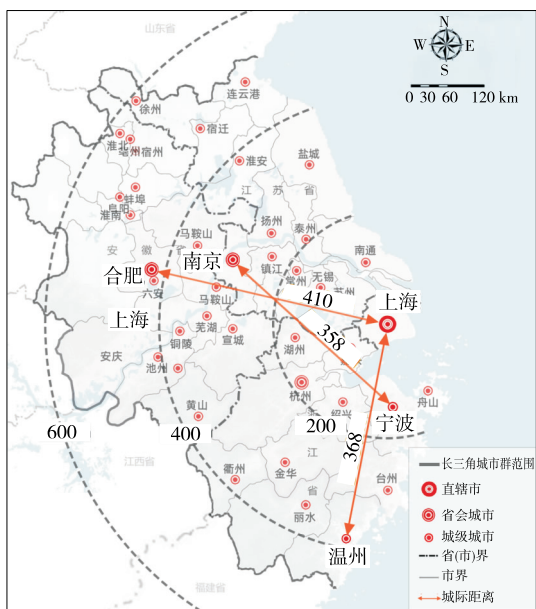


图 3 长三角城市群部分城市间距离(单位:km)

内首个以数字化手段实现多元化空地联运的跨省城市航站楼,位于苏州金鸡湖畔,300 m 范围内有 1 个地铁站和 4 个地面公交站点,可达性高。航站楼提供航班查询、值机办理、行李预安检、行李托运、苏航专线、旅客快捷安检等一站式服务,并拥有定制化接送机、贵宾通道等增值服务^[23],通过将手续前移,缓解了机场的客流压力,提高了乘客的出行效率。其中苏航专线是连接苏州城市航站楼与上海机场的重要纽带,为乘机旅客提供了便捷的服务,其主要运营信息见图 5。



图 5 苏航专线基本信息与小程序界面

相比私家车、出租车,苏航专线具有空间集约、成本低廉的优势。相比铁路运输,苏航专线具有换乘次数少、省时省力的特点。此外,乘客在抵达机场后可通过专属通道进行快速安检(如上海虹桥机场的 33 号通道,属于苏州航站楼乘客专用通道),提升了旅客的通行效率。

2.2 广西凌云县高铁无轨站

广西百色市凌云县地处云贵高原东南边缘,2020 年末常住人口为 18.8 万人,是国家乡村振兴重点帮扶县。鉴于其出行需求少、地形复杂及资金、技术条件匮乏等,凌云县尚未建设高铁站,但其依托相对灵活的公路客运,于 2016 年建设了全国首个高铁无轨站。该站位于百色高铁站以北 50 km 处,选址于银百(银川—百色)高速公路凌云出入口以东 1.3 km,距凌云县政府 2.7 km(见图 6),具有相对便利的公路运输条件。凌云高铁无轨站提供购票、取票、候车等服务,通过专线大巴与高铁百色站无缝衔接,1 h 可达,实现了“一站式服务、零距离换乘”的公铁联运^[24],极大改善了当地群众的出行条件,进而带动当地的经济发展。

2.3 借鉴意义

公路客运在短途运输领域具有显著优势,其高



图 6 广西凌云县高铁无轨站区位分析(单位:km)

度灵活性和广泛的覆盖范围使之成为其他交通方式的重要补充,特别是在长途运输的始末端衔接方面,公路客运能大幅度拓展服务范围。多模式交通的合作互补,能有效提升出行效率和优化出行体验。无论在经济发达还是欠发达地区,200 km 内均属于公路运输的经济距离,与其他长距离优势交通方式的无缝衔接,能实现 $1+1>2$ 的双赢成效。

2.4 国内应用

公路客运须充分发挥自身机动灵活的优点,基于不同群体的出行需求,通过与铁路、民航等运输方式的无缝衔接延伸服务链。

中国东部城市经济发达,出行需求旺盛,在无机场或航班资源有限的地区,通过建设异地航站楼,办理行李托运、提前值机等民航出行基本手续,同时充分发挥公路客运“门到门”的便利性,实施“公路+航空”联运,减少旅客换乘次数,有效扩大机场服务范围。未来适时开通公路客运共享 IATA(International Air Transport Association, 国际航空运输协会)代码,真正做到“上车即上机”。

中国西部地区地形复杂且经济发展相对滞后,高铁车站密度不如东部、中部地区,针对未通高铁的县城,可实施“公路+高铁”的联运模式,且同样可采用共享铁路车次的方式,做到“上车即上铁”。

3 转型途径三:公路客运站场功能的多元拓展

3.1 日本福岡天神地下街

日本国土资源紧张,城市人口高度聚集,立体化

开发随处可见。福冈天神、大阪梅田等日本大城市中心区通常依托地下街、空中连廊联系车站和周边商业/办公综合体,实现地下、地面、地上空间的渗透相融、客流互动。

天神地下街位于福冈市中央区的天神地区,是九州最繁华的商业地段,长约 600 m,东西各 12 个

街区,现有 343 家店铺,集时尚、美食、杂货、书籍等多种业态于一体。天神地下街连接地铁机场线天神站和地铁七隈线天神南站,与西铁福冈(天神)站和西铁天神巴士转运站连通,并通过地下通道串联周边大丸、三越、福冈市政、福冈大楼等多栋商业、办公综合体(见图 7)。



图 7 天神地下街平面图

3.2 金华市交通投资集团有限公司原汽车南站综合改造

受客流下降、运营成本高等影响,金华市交通投资集团有限公司(以下简称为金华交投集团)将原汽车南站、汽车东站的客运班线全部合并至铁路金华站附近的汽车西站。汽车南站停运后,除部分土地仍用于城乡公交、城市公交首末站等交通功能外,其余大量空间面临转型改造的机遇与挑战。

金华汽车南站位于八一南街与海棠东路(均为城市主干路)交叉口,周边有大量大型居住区,但配套设施相对不足,除一家大型超市和部分沿街商业外,少有市民休闲娱乐空间,这为汽车南站的转型带来了机遇。经过十余项方案比选,2022 年金华交投集团与专业运营公司联合开发,将停运 4 年的汽车南站改造为一站式城市运动中心——售票厅变餐厅、候车厅变酒吧、发车台变篮球场、停车场变足球场和游泳池,成为城市新的活力点^[25]。2023 年 4 月,为顺应夜间经济繁荣发展的浪潮,汽车南站“变身”为缤谷美食广场,以傍晚至深夜(16:30 至次日凌晨)为黄金时段,融合多地美食与休闲文化,打造高品质夜间经济示范区(见图 8),260 多个摊位生意火爆。类似地,汽车东站除保留城市公交首末站外,一层被用作幼儿园,其余则改建为汽车保养和修理空间^[25](见图 9)。

3.3 借鉴意义

Bertolini 的节点-场所模型提出了车站区域的



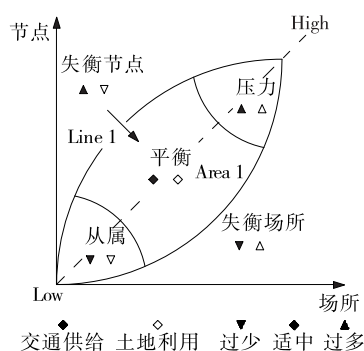
图 8 金华交投集团汽车南站改造前后对比



图 9 金华交投集团汽车东站改造前后对比

交通供给(节点)和土地利用(场所)特征的二维框架,车站地区作为交通和土地利用交互的主要区域,二者的一体化发展是空间绩效最大化的重要条件。

日本福冈天神地下街整合市中心的多模式交通,为市民和游客提供便于快速到达换乘区的流线,并通过立体拓展实现了多商业业态、多功能用地的竖向叠加,构建了一个充满活力的场所,达成了节点与场所的平衡(见图 10),成功实现了客流与(商业商务)资金流的相互吸引和转换。值得注意的是,这种一体化开发方式对多主体协同、多功能统筹有较高要求,须从项目策划阶段就开始做好整体构思与利益协调,故更适用于新建车站地区应用。



Area 1:日本福冈天神地下街节点-场所功能平衡的适用范围
Line 1:金华交投集团原汽车南站的转型途径

图 10 Bertolini 的节点-场所模型

中国传统公路客运站往往过于强节点功能，未营造出场所的活力，无法将流量转换成“留量”。在存量更新和公路客运日渐式微的背景下，可酌情增加既有公路站场的场所功能。金华原汽车南站、汽车东站最初都过度强节点功能，直到客流无法支撑站场运营后，才基于对市民实际需求和周边功能缺失的综合考量，增加场所功能，实现节点-场所的协调与平衡，得到较好的发展。

3.4 国内应用

客运站场转型本质上是找到方便乘客出行、融合周边功能、实现企业和政府收益的最优解。“十四五”时期，中国仍处于城镇化快速发展期，土地资源的集约、节约、高效利用是城市发展的重要方针，邻近城市中心区的公路客运站须从规划伊始就谋求节点-场所的平衡，且功能要由单一化和专业化走向高端化和复合化^[26-28]。

从日本福冈天神地下街的“他山石”可见，公路客运站的核心功能是交通运输，须做好公路客运、铁路、城市公交、地铁等多模式交通的无缝衔接，同时根据客流特征、车站周边用地特点和人群需求，向地挖潜，对交通枢纽进行地上、地面和地下的一体化开

发，整合客运站与城市商业、办公、文化或休闲功能，提升片区活力，充分发挥其正向溢出效应。

对于客流较差的客运站，客运企业应在评估实际运营成本-效益的基础上实施改造。以节点功能为绝对主导的客运站已不再适应新形势需求，应合理缩减存量规模，优化售票、安检、候车、停车、发车等功能区布局，降低运行成本，其余空间则进行“腾笼换鸟”，根据实际需求增加场所功能，提升片区活力和站场收益。考虑其区位的特殊性（一般位于城市边缘地区），可作为城乡公交或城市公交首末站，保留换乘枢纽功能；也可根据实际需要，将腾出的空间用作物流配送、运动休闲或餐饮美食等功能，打造“一站多能”的城市新空间。

每个车站的区位、规模、经营特色、本地资源都不相同，福冈与金华的模式也并非万能公式，具体到每个特定的城市和站点，都应综合考量，进而选择不同的转型方向。

4 转型途径四：公路客运精细化服务品质的提升

4.1 中国台湾和欣客运和德国 Flix Bus

中国台湾和欣客运是一家以提供国道客运服务为主要业务的民营企业，主要经营台南往返台湾岛内各城市的路线，其客群锁定商务人士，并为之提供一系列具有特色的服务（见表 1）。

德国 Flix 集团是 2013 年成立的全球移动出行服务提供商，致力于提供高品质、低成本的长途移动出行方式（见表 1）。Flix Bus 通过将旗下的巴士车辆外包给当地巴士租赁公司运营实现扩张，已成为欧洲及美洲最大的城际巴士服务提供商。

4.2 借鉴意义

如今，公路客运已迈入产品和服务品质竞争的新时代，精细化回应乘客需求成为公路客运的“必答

表 1 中国台湾和欣客运和德国 Flix Bus 的服务特色

服务特色	具体内容	
	中国台湾和欣客运	德国 Flix Bus
动态票价体系	分时定价，工作日票价为非工作日的 80%~90%	根据乘车时长、时间段、换乘次数等灵活调整票价可
	三排座价格约为二排座的 75%	加价购买邻座，获得独立空间
	套票/联程票享受优惠（如买六赠一）	柏林至法兰克福约 550 km，票价为 30~75 美元（高铁约 110 美元）
精细化的车内服务设施	配备无障碍座位；提供冰箱、医药箱、毛毯、杂志、洗手间、电视等服务	提供无线上网、电源插座、卫生间等，可按规携带自行车搭乘

续表 1

服务特色	具体内容	
	中国台湾和欣客运	德国 Flix Bus
完善的线上信息 发布	通过官网查询时刻表、线路图、站点、票价表、空位等信息,进行选座、购票和退票操作	通过官网或 APP 进行选座、购票、变更、退票等操作;网购车票时只需输入起讫点,页面能清楚标示换乘次数、上座率、价格及优惠幅度
	在官网、脸书等平台发布一周优惠时段表、重要公告等信息,并开展优良服务人员网络票选等监督活动	线上提供公铁联票服务及换乘时间、航班时刻表、换乘路线等信息;通过推特、脸书等平台推送优惠信息,承接相关广告,提高知名度

题”。在激烈的市场竞争中,公路客运企业可引入出行即服务(Mobility as a Service, MaaS)理念,将便捷、智能、高效、可靠的服务贯穿于交通出行过程始终,甚至延伸至游、购、娱、行等生活服务上,提高出行的安全性、舒适度、便利性,进而增加用户黏度,形成依赖性和消费期望,最终拓展更多的新业务和忠实客户(常旅客)。

中国台湾和欣客运和德国 Flix Bus 两家企业都是私营性质,自负盈亏,比国内占大比重的国有客运企业更懂得商业化运营、更注重创新经营模式、更快适应市场变化。内地国有客运企业因行政管理特色面临较少的竞争,很少灵活开拓客运相关服务,主动提升服务品质。未来,须借鉴不同国家和地区的先进经验,在坚持以人为本、安全第一的前提下,将 MaaS 理念贯穿于公路客运服务的多个方面。

4.3 国内应用

公路客运企业要转变客流、收益减少→服务水平下降→客流、收益减少的恶性循环,须对标高铁、航空的服务品质,优化乘客体验,维持甚至逐步提升客运量。具体而言,首先要实现客运服务的数字化转型,包括线上服务平台(APP)搭建、多模式交通票制整合(联票)、自动化时刻管理、动态价格管理等,可选择与具有数字化业务能力的企业合作完成,也可通过自组织革命、模式创新、技术应用从内实现数字化转型^[29-31];其次,细微之处见真章,以乘客为中心,提升车内的软硬件设施和运营管理水平,满足不同类型乘客的旅途安全、舒适、便捷的需求;三是在实现数字化转型的基础上,践行 MaaS 理念,延伸出行服务链,提供交通、生活甚至工作的一站式服务。

5 结论

虽然公路客运外部面临其他交通方式对客流的吸引,内部面临转型乏力等诸多问题,但仍有不少优

秀的转型案例,重拾了公路客运的综合竞争力。本文从时间、空间和服务感知 3 个视角切入,通过案例借鉴与分析,得出以下结论:时间上的延伸重在“错位”,明晰公路客运可占据的“生态位”,锚定客群,精准灵活施策。空间上的拓展重在“相合”,与其他交通方式无缝衔接,通过“异地建站”的方式扩大铁路、航空的服务范围,达到双赢的效果;客运站场改造要追求节点-场所平衡、“腾笼换鸟”,与城市的其他功能耦合,塑造新的客流吸引点。感知上的提升重在“服务”,要践行 MaaS 理念,通过软硬件双提升,提供更多元化、体验感更佳的高品质出行服务。

中国地域广袤,城市类型复杂多样,经济社会发展水平差异明显,本文所述的转型途径并不能涵盖所有城市,未来须结合各市实际情况,探索更具针对性、更精细化的应对策略,优化布局、拓展服务,并不断回应新需求,实现公路客运的持续高质量发展。

参考文献:

[1] 中华人民共和国交通运输部.交通运输部关于深化改革加快推进道路客运转型升级的指导意见[EB/OL].(2017-01-03)[2024-08-05].https://www.gov.cn/xinwen/2017-01/03/content_5156105.htm # 1.

[2] 习近平.(受权发布)习近平:高举中国特色社会主义伟大旗帜为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗:在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告[EB/OL].(2022-10-25)[2024-08-05].<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1747666968337407608&wfr=spider&for=pc>.

[3] 中华人民共和国国务院.国务院关于印发“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知[EB/OL].(2022-01-18)[2024-08-05].https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-01/18/content_5669049.htm.

[4] 邹循华,孔琪芳,薛运强,等.我国道路客运转型发展模式研究[J].交通企业管理,2023,38(2):11-13.

- [5] 欧心泉.理性看待汽车客运站频繁关停 加快推动道路客运行业发展转型[J].中国经贸导刊,2023(10):23-24.
- [6] 龚露阳,刘振国.综合运输背景下道路客运转型发展趋势与对策[J].交通运输研究,2020,6(2):1-12.
- [7] 楚峰.窘境与出路:定制客运的新思考[J].运输经理世界,2019(6):50-55.
- [8] 吴娇蓉,刘安娜.通勤定制客运线路存活率分析及发展策略研究[C]//中国城市规划学会城市交通规划学术委员会.交通治理与空间重塑:2020年中国城市交通规划年会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2020:13-24.
- [9] 汤彬远.互联网环境下道路客运企业定制服务研究[D].西安:长安大学,2019.
- [10] 郭菲菲,龚迪嘉,蒋刘婷.市域旅游列车助力文旅融合发展策略分析:以浙江省绍兴市为例[J].安徽建筑,2023,30(6):15-18.
- [11] 赵丽丽,张金山.旅游与交通融合发展的新实践[J].中国公路,2018(12):42-47.
- [12] 高嘉蔚,刘杰,吴睿,等.我国交通与旅游融合发展政策研究与机制建议[J].公路交通科技(应用技术版),2019(5):313-316.
- [13] 胡铁山.高速公路与旅游业融合建设模式研究[J].公路与汽运,2021(4):23-25.
- [14] 毛兵,许梦圆,郝鸥.论站城一体化对我国汽车客运站设计的启示[J].沈阳建筑大学学报(社会科学版),2019,21(6):566-573.
- [15] 吴超华,许谋为,卢顺达,等.客流下降背景下汽车客运枢纽规划与转型研究:以中山为例[C]//中国城市规划学会城市交通规划学术委员会.交通治理与空间重塑:2020年中国城市交通规划年会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2020:946-958.
- [16] 宋洪桥.面向转型发展的长沙市公路客运枢纽规划研究[C]//中国城市规划学会.人民城市,规划赋能:2023中国城市规划年会论文集(06城市交通规划).北京:中国建筑工业出版社,2023:759-768.
- [17] 龚露阳.我国旅客联程联运发展关键问题及思路[J].交通标准化,2014,42(15):100-102.
- [18] 吕鸿,马义琳.我国城市航站楼概况及发展模式研究[J].空运商务,2021(2):40-43.
- [19] 曹锴.基于公铁竞合关系的公路客运需求预测与转型发展研究[D].南京:东南大学,2020.
- [20] 中华人民共和国交通运输部.交通运输部发布 11 个道路客运转型发展典型案例[EB/OL].(2023-12-12)[2024-08-05].https://baijiahao.baidu.com/s?id=1785066711097085_207&wfr=spider&for=pc.
- [21] 日本高速巴士.详细解说日本的夜巴[EB/OL].(2024-07-01)[2024-08-05].<https://www.kosokubus.com>.
- [22] 中华人民共和国交通运输部,公安部,应急管理部.交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《道路旅客运输企业安全管理规范》的通知[EB/OL].(2023-11-11)[2024-08-05].https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2018-12/31/content_5445638.htm.
- [23] 苏州市人民政府.上海机场苏州城市航站楼启用[EB/OL].(2023-05-20)[2024-08-05].<https://www.suzhou.gov.cn/szsrnzf/szyw/202305/99e98461298c4d81b0e6d0e29b66a34e.shtml>.
- [24] 邓千稀,张友豪.无轨山区共享高铁红利[J].当代广西,2021(10):58.
- [25] 交通旅游导报.汽车客运站:难解落寞,身转何方?[EB/OL].(2023-04-28)[2024-08-05].https://mp.weixin.qq.com/s/THbbKn48s_OiKo7RXIKO5w.
- [26] 翁雨琳.站城一体化背景下的铁路客运站选址方法研究[D].成都:西南交通大学,2021.
- [27] 户佐安,翁雨琳,袁涛,等.站城融合背景下铁路客运站选址优化研究[J].交通运输工程与信息学报,2021,19(3):42-50.
- [28] 许梦圆.站城一体化模式下的城市汽车客运站设计研究[D].沈阳:沈阳建筑大学,2020.
- [29] 温惠英,靳辉,刘丹.基于 SWOT 的广东省道路客运发展研究[J].公路与汽运,2017(1):61-65.
- [30] 欧阳剑,周志华.广州市推进粤港澳大湾区综合客运交通发展对策研究[J].公路与汽运,2024,40(5):33-36.
- [31] 公路客运企业家沙龙.Flix Bus 公司的全球发展对中国道路客运行业的三点启示[EB/OL].(2024-04-09)[2024-08-05].https://mp.weixin.qq.com/s/y3BTtHFLRUfhSQo1Mnl_Q.

收稿日期:2024-08-08