

要闻

2016年以来全省公交年客运量骤减17.2亿人次——

城市公交“驶”向何方

调查与思考

■ 本报记者 李攀 周林怡 实习生 丁楚颖

公交车,曾是城市的重要“动脉”和“窗口”,承载着无数市民的生活记忆。

时代的车轮滚滚向前,当地铁、网约车、电动车、共享单车等多元化出行方式竞相涌现,晃晃悠悠地陪伴了几代人的公交车开始逐渐“掉队”了。

浙江各地公交同样面临严峻挑战,全省公交客运量从2016年的38亿人次跌落到2024年的20.8亿人次,近乎“腰斩”,其中城市公交降幅特别明显。

作为一种普惠、绿色、集约的交通工具,城市公交显然有着其重要的存在价值,“公交优先”也仍是国家实施的城市发展战略。

在城市交通体系悄然重构的新形势下,公交行业该向何方突围,驶出“新路”?问题的答案不仅关乎行业生存,也关系到基本民生保障。

“黄金时代”正在远去

“杭州快速公交1号线(B1)即将调整运营。”

今年7月,杭州市民曹磊在社交平台刷到这条消息时,心中满是不舍。10多年前,他还在下沙高教园区读大学,这辆18米长的红色铰链车曾带着他一次次往返杭州市区和校园。

“那个时候,两节车厢经常被塞得满满当当,一平方米位置可以站10多双脚,虽然拥挤,但确确实实是难忘的记忆。”7月19日晚,曹磊特地去搭乘最后一班B1,向青春告别。

随着这辆B1驶向终点站,标志着陪伴杭州人19年的快速公交系统正式“落幕”,也折射着整个城市公交行业的发展现状——“黄金时代”已然一去不复返。

在省交厅,记者见到省公路与运输管理中心客运处负责人时,他正在为一个名为“推进浙江公交行业高质量发展”的论坛准备交流材料,PPT的标题直白、醒目——公交为何深陷困局?

其中一张“曲线图”尤为触动人心:本世纪前20年,伴随城市版图的扩张,浙江公共交通经历了高速发展的黄金期,2016年全省公交客运量38亿人次。随后呈现下滑趋势,到2024年仅有20.8亿人次。

不仅仅是浙江,据中国道路运输协会调研发现,城市公交在城市客运体系中的运量占比从2019年的54.1%下降到2024年的36.2%。

城市在扩张,人口在增加,出行需求依然旺盛,公交车上的乘客都去哪儿了?

城市轨道交通的快速发展是最直接的冲击。

记者调查发现,2012年,杭州地铁1号线开通首月,B1线的客流量就同比下降了近20%,B1区间下降幅度更是超过57%。如今,杭州地铁运营线路多达12条,运营里程500多公里,日均客流量400万人次左右。

相比公交,轨道交通的优势显而易见。当出现大客流、交通拥堵等情况时,轨道交通的准点率高、容量大,与城市公交的准点率低、容量小等“痛点”,恰好形成鲜明对照。

“曾经快速公交是这个城市最核心的主干线路,随着杭州地铁轨道的不断成网,快速公交自然也就逐步退出了历史舞台。”在杭州公交集团客运管理部副经理任文寅看来,快速公交的停运更像是和地铁完成了一次“交接棒”。

全省11个设区市中,杭州、宁波、温州等半数以上市均已建设布局轨道交通,“轨道上的浙江”加速形成。地铁的不断成网发展,对城市发展起到了重要推动作用,但也在客观上稀释了公交的吸引力。

其次,高歌猛进的新能源汽车也在向公交发起挑战。

作为战略性新兴产业,新能源汽车产业在国家政策扶持与市场需求的双重驱动下迅速崛起,促使人们的出行方式发生深刻变革。今年初,台州市民陈琳琳购置了一辆5

问题

- 一直在城市交通运输体系中扮演着至关重要角色的公交行业,因受到多元化出行方式的猛烈冲击,面临严峻挑战。那么,城市公交究竟该驶向何方?

调查

- 从外部看,人们的出行方式更加多元,地铁、私家车、网约车、电动自行车以其各自独特的优势,不断稀释城市公交的吸引力。
- 从内部看,长期以来,城市公交依靠财政补贴生存,一方面自身造血能力不足,另一方面难以满足市民多样化出行需求。
- 当前,不少地方的城市公交正在积极应变,努力探索“降本”“增效”两个轮子一起驱动的发展新路径。

思考

- 如何找准公交在城市交通体系中的新“针脚”,细细“缝合”城市的出行缝隙?
- 如何处理好“公益性”和“市场化”的平衡关系,实现城市公交行业健康稳定可持续发展?
- 如何科学编制城市公共交通规划,实现城市公交与城市发展的同频共振?

万元的新能源汽车:“买车没有购置税,厂商还有各种补贴,性价比很高。自己开车上下班不用担心刮风下雨,也不用卡时间赶地铁和公交,便捷又舒适。”

据统计,2012年以来,浙江汽车保有量保持年均9%以上的快速增长,目前,全省新能源汽车的保有量已突破300万辆,位列全国第二。除家用外,相当一部分新能源汽车进入网约车市场,目前全省网约车共有25.9万辆,行业规模同样位居全国第二。

此外,还有一股力量不容小觑——电动自行车。

“大家口中的‘小电驴’,是一种价格低廉、灵活方便的交通工具,在通勤距离10公里内‘点对点’的出行场景下,电动自行车具有很强的竞争优势。”省公路与运输管理中心客运处负责人说。

2020年,浙江省电动自行车保有量已达2880万辆,此后依然快速增长。

地铁的大容量、高频次,私家车、网约车的舒适性、便捷性,电动自行车的小快灵、低成本……

从外部看,多元化的出行方式为市民提供了更多的选择,也正在为三大新势力的“围攻”之下,公交车这位曾经的一代城市交通“霸主”风光不再。

“从内部看,除了对手太强大之外,城市公交之所以显得如此风雨飘摇,还与其转型升级步伐过慢、自身造血能力不足等因素有关。”一位从业20多年的资深“公交人”向记者发出如此感慨。

作为公益性行业,很多地方的城市公交长期依赖财政补贴,在服务品质、经营策略等方面缺乏及时有效的创新和突破,一旦面对日趋激烈的外部竞争压力和财政补贴的普遍缩减,应对起来就显得进退失措、力不从心。

“降本”与“增效”

抛开原因的争论,城市公交亟须一场系统性变革已成为行业共识,路径也很清晰——“降本”“增效”两个轮子一起驱动。

“降本”,针对的是城市公交长期“人不敷出”的收支现状。

记者在杭州、绍兴、丽水等地调查发现,由于公交的公益属性,城市公交的票价普遍维持在1元至2元的低价,有的线路20多年未调价,再加上给予老年人等特殊群体以优惠,票款收入仅能覆盖30%至40%左右的成本。即便叠加车厢广告、场站增值等收入,公交企业也难以实现保本。而与此同时,人工、车辆更新维护、信息化系统搭建等固定支出,却呈现不断上升的趋势。

“当务之急是稳定城市公交的基本盘,在保障市民出行需求的基础上,学会过‘紧日子’。”绍兴市公共交通集团有限公司董事长尉丽君说。

眼下,一项公交“瘦身”计划正在各大城市推进。

“目前,绍兴市区有2029辆公交车,车身长10米以下的公交车1452辆,占所有运营车辆的71.56%,中小型公交车占比越来越强。”尉丽君透露。

车辆“瘦身”带来的降本效果显著。以2025年为例,绍兴公交新购5至8米长的公

交车130辆,纯电动公交车占比达100%。运营后可节省燃油、保养等方面成本。

节流降本势在必行,开源增效同样不可或缺。

“公交跟着需求走”,是记者在调研中听到最多的一句话。

长期以来,城市公交运营模式沿用一套固化思维——固定场景、固定线路、固定班次。这样的服务模式显然已经无法适应市民动态化、多元化的出行需求,城市公交必须从“坐等乘客上车”到“追着需求发车”的转型。

深夜,走出地铁站,在公交车站台上扫码预约,一会儿便有公交车赶来接你回家。今年8月21日,这样的场景在杭州地铁1号线九和路站出现了:杭州公交试点推出夜间需求响应式“云公交”线路——“夜归人巴士”8071M路。

九和路站周边是大型居住区,涵盖9个小区约8700户居民,距离最近的地铁站1.3公里,存在夜间“最后一公里”通勤难题。“夜归人巴士”推出后,居民可以在线上预约班车,系统会根据预约信息自动生成最优路线图,实现点对点快速送达。

响应式公交突破了传统公交“站站停”的固定停靠模式,采用机动的接驳停靠新机制,不仅有效提升公交运营效率,也满足了市民动态化的出行需求。据统计,“夜归人巴士”运营首月累计服务超2000人次,相比之前开固定班次客流上升超过30%。

根据不同的场景需求推出定制公交,业已成为当前很多城市公交开源增效的主要手段。

在温州,当地公交公司开出30多条“红领巾”“小黄帽”微公交定制线路,为25所中小学、幼儿园及托管机构的学生提供接送,日均服务儿童达2800余人次。眼下,“浙BA”赛事正酣,温州还开通公交接驳专线,每10分钟就有一班,为输送球迷提供精准高效服务保障。

宁波公交推出了双层巴士观光线,让游客们打卡城市夜间美景、感受城市文化魅力。

……

数字技术的快速发展,则为城市公交“降本”“增效”双轮驱动,创造了更多可能。

走进杭州公交集团,“数据大脑”平台的大屏幕实时显示在线营运车辆数、里程数以及客流人次。“有了大数据,公交运营管理的效率大幅提升。”任文寅表示,通过系统数据分析,可以为线路、站点的调整优化、车辆调度提供有力依据,使运营效率更高,运力投入更准。其中,实施精准调度后的394M路,在运力不变的情况下,平均每天增发52个班次,大幅缩短了乘客的候车时间。

在不少专家眼中,基于市民动态化、多元化的需求,依托数字技术精准高效重构运营网络,是城市公交的根本出路。可以预见,今后关于城市公交的打开方式,会有更多想象空间。

找准定位、多元发展

一边是拥挤不堪的上下班车流,一边是一辆辆体积庞大的公交车,载着寥寥无几的乘客,跑在空旷的专用道上……

采访中,很多市民表达了心中的困惑:公交的未来究竟在哪里?

如何找准自身新定位,是城市公交驶向

未来所必须穿越的第一重“迷雾”。

“城市公交既为公众提供基本出行服务,具有较强的公益属性,也是绿色、集约的出行方式,对于降污减碳、缓解拥堵具有重要作用。”正如省公路与运输管理中心客运处负责人所言,“公交优先”是毋庸置疑的城市发展战略,当前的关键是如何找准新定位、演好新角色。

直白地说,就是得放下“主角”的架子,做好“配角”的样子。

尤其是在轨道交通成为公共交通主体的城市,公交行业必须尽快转变理念、加速推进转型,做好轨道交通的“配角”,实现无缝换乘和高效运营,使其变得像一支支精准的针脚,细密缝合城市的出行缝隙。

调查中,记者发现,省内有不少城市已在探索公交、地铁两网融合发展。目前,杭州已实现50米“零距离”公交地铁换乘站点占比79.3%,150米“近距离”换乘比例达到86.3%;宁波去年新增20条轨道接驳线,打造“轨道一到站,公交就出发”的高效接驳体验;绍兴则在地铁辐射区内配置了112条配套公交线路,占比约70%。

如何处理好“公益性”和“市场化”的平衡关系,是城市公交驶向未来所必须穿越的第二重“迷雾”。

长期以来,城市公交公益有余,市场化不足,收入来源单一。

去年12月1日,我国城市公共交通领域的首部行政法规——《城市公共交通条例》正式施行。

“《条例》不仅对公交发展所需的土地、资金、路权等资源要素予以保障,还鼓励公交行业开展更多市场化运营的探索和尝试。”省公路与运输管理中心客运处负责人说。

在绍兴市越城区富盛公交枢纽站,记者看到多辆身披淡蓝色“新衣”的公交车正静待出发。与普通公交不同,它的使命不止于载客,车腹之下,还装着送往乡村的快递包裹。这些“客货邮专线”公交车是流动在城乡之间的特殊“快递员”。

“这是公交拓展经营内容、实现运力变现的一种新尝试。”尉丽君表示,目前,绍兴全市已开通11条客货邮专线。

“公交+物流”“公交+文旅”“公交+医疗”……“公交+”体系的出现,正是各地城市公交盘活资产、拥抱市场、拓展业务的探索结果。

从单纯的“公交运营商”向综合“公共服务商”转变,为城市公交可持续发展注入新活力。记者了解到,北京、成都、广州等地公交企业,就利用公交网络、场站等覆盖全城的优势,开发泊车、充电、汽车服务、连锁酒店等衍生业务。

如何让公交与城市发展同频共振,则是城市公交驶向未来所必须穿越的第三重“迷雾”。

凡事预则立,不预则废。在浙江省城乡规划设计研究院城建规划设计分院院长高昂看来,城市公交已经走过高速发展、快速扩张的黄金期,今后应当因城施策,根据人口规模、有无轨道交通等城市特点,科学确定公交规模,既要满足基本的出行服务,又要避免形成新的浪费。

“未来发展中,需要将城市公共交通规划与国土空间规划充分衔接,特别是突出公共交通引导城市发展理念(TOD),强化公共交通对城市空间布局优化调整的引导和支持。”高昂说。

就如伦敦等国际大都市,以公共交通站点为中心,将出行、居住、工作、购物、休闲、娱乐、教育等功能集中于一体,既形成高效、集约、舒适、绿色的城市空间,又提升了公共交通的吸引力。

今年6月,南京探索建成首个公交车站TOD项目,4300多平方米地块内集合了公交、酒店、休闲、商业等。未来10年,南京公交还计划结合城市更新和低效用地开发,继续建设10余个公交车站TOD项目,每年预计产生3亿元收益。

穿越重重“迷雾”,城市公交驶向未来的道路,将变得清晰明朗。

也许城市公交难以再复刻往日的荣光,但它依然是城市发展的重要一员,将继续陪伴一代代人成长。

一线调查·人民建议

本报讯(记者邹冠尔李攀通讯员郑路遥)“扫码开门,领个专属袋,把积攒的纸板、塑料瓶投进去,过几天手机上就能收到结算款。”日前,在湖州市碧波苑小区附近的“袋式回收吧”站点前,居民刘阿姨熟练地操作着,回收明码标价、全程可查,让她很放心。这个外观整洁的智能回收站如今已成为许多湖州市民处理家中可回收物的首选。

这个改变始于一条人民建议的落地。长期以来,废旧物资回收行业缺乏统筹布局及规范管理,存在网点杂乱、回收效率不高、市场价格不透明等问题,既影响了资源再利用,也使居民参与减碳活动缺乏动力。近年来,不少湖州市民通过省民呼我为统一平台等渠道提出建议,希望规范完善再生资源回收网点,提升大家参与垃圾分类的便利度和满意度。

这份建议很快得到了积极回应。在接到

湖州市信访局流转的人民建议后,湖州市建设局牵头启动“袋式回收吧”项目,在居民小区内或周边公共场所以设立站点,方便居民24小时自行投放可回收物。在站点建设过程中,湖州市住建部门进一步征求市民建议,争取大家对于项目的理解和支持。例如针对部分市民担心站点可能存在异味的问题,项目团队在站点内加装了排风扇并安装了空气净化装置;考虑到有的居民行动不便,项目团队创新推出了“线上预约”服务,达到最低起收标准即可申请上门回收。截至目前,湖州已在中心城区投运51个“袋式回收吧”站点,可满足周边231个小区、14.82万户居民的回收需求。

与此同时,湖州还搭建了“便民再生资源袋式回收”系统。居民通过微信小程序注册后,即可在所有站点扫码取袋。回收企业定时定点进行收运、分拣、称重,随后双方在线上即可进行费用结算。整个流程形成完整闭环,既保障了居民的利益,也确保了回收数据的真实可靠。

据统计,今年以来“袋式回收吧”累计回收量达165吨,参与家庭突破3万户,居民对该模式的满意率达95%以上,从“知晓”转变为“行动”的转化率得到了显著提升。今后,湖州市还计划将参与“袋式回收吧”行动与碳普惠进行关联,让市民在取得再生资源收益的同时还能获得其他附加值。

民有所呼,我有所为。今年以来,湖州市住建部门共收到群众意见类信访事项119件,回复率100%。“接下来,我们将继续加强与信访部门联动,依托省民呼我为统一平台,聚焦民生需求广泛开展人民建议专题征集。”湖州市住建部门相关负责人表示。

我省TIR国际公路运输实现常态化运行“浙江制造”乘车出海路更畅

本报义乌12月1日电(记者拜喆喆何贤君共享联盟·义乌吴峰宇)1日上午,一辆满载电商货物的TIR国际公路运输车辆从义乌快件(跨境)监管中心驶出,从义乌启程的第一批100辆TIR车辆成功发运。今年前11个月,浙江始发的TIR国际公路运输车辆达563辆,规模位居全国前列。“一系列数据突破,意味着TIR模式正式进入常态化运营阶段。”杭州海关相关负责人表示。

TIR系统是基于联合国公约的国际跨境货物运输体系,具有通关便捷、周转快速、机动灵活等特点。目前,省内TIR业务主要从杭州、温州、义乌等地出发。随着“TIR+”多元化出口模式快速发展,“TIR+跨境电商”“TIR+市场采购”“TIR+跨境电商跨关区退货”等业务相继落地,有效满足了中小企业零散货物集约化出运需求,其中TIR拼箱出口尤其受市场欢迎。

目前,浙江已开通经绥芬河口岸、满洲里口岸、阿拉山口口岸、霍尔果斯口岸、二连浩特口岸出口的17条TIR路线,初步形成覆盖多国、多点辐射的陆路运输网络,成为包括小商品在内的“浙江制造”出口俄罗斯和中亚地区的重要通道。

为提升通行效率,海关为TIR车辆打造了专项监管模式,通过全天候预约通关服务实现审批、施封等环节无缝衔接,并建立“口岸+属地”联动机制,动态追踪车辆轨迹,保障车辆“即到、即验、即放”。

我省举行红色书信展演感悟革命先辈的家国情怀

本报杭州12月1日讯(记者李娇伊)1日,“信·念——红色书信中的革命故事”浙江省青少年征文及展演活动在浙江日报报业集团举行。来自全省的青少年代表以朗诵、歌曲、舞蹈等多种形式,深情演绎红色书信中的革命故事,为纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年献上青春礼赞。

本次活动由浙江省文物局主办,浙江日报传媒有限公司承办、浙江省文化馆协办,为全省青少年搭建起感悟红色历史、表达青春担当的平台,引导青少年从红色书信中感悟革命先辈的家国情怀。