近期北京出现的严重雾霾，把人们的视线再次引向了绿色出行。乘坐商务班车，不妨是一种选择。北京市公交集团于2013年9月9日首批开通了3个线路的商务班车。商务班车上座率如何？整体效果怎么样？要进一步推广面临着怎样的市场现状和困难？带着这些疑问，《经济日报》记者对北京的商务班车运行状况进行了走访调查。

绿色出行，我们坐班车吧！

——北京商务班车调查

本报记者 袁 勇

12月11日，从西红门到金融街的商务班车线路西红门站，乘客正在排队上车。 本报记者 袁 勇摄

上座率：各线路差异大

目前，北京定制商务班车开通需满足以下条件：首先，上座率要达到50%以上。北京公交集团表示，若低于50%，会造成车辆和道路资源的浪费。公交集团针对不同的客流需求，选择大中小不同的车型，尽可能满足市民的出行需求和开通条件。第二，要具备公交车运营道路等基础条件，满足公交车通行、调头、设站、停车等方面的要求。第三，需要乘客之间的协调统一，在出行的时间、发车地点上达成共识。一旦满足条件一周左右就能开通。

为方便市民乘坐商务班车，北京公交集团推出了多种预订方式，市民可以上网通过定制公交平台进行预订，还可以通过手机APP随时预订；预订方式有多种选择，可以整月预订享受折扣优惠，还可以采取余座预订。2015年9月，公交定制平台进行升级，乘客可实现余座当日预订，发车前10分钟预订即可。根据公交集团统计，目前，采取整月预订形式的乘客达到70%，采取余座预订形式的乘客占到30%。

11月17日，在西红门到金融街的商务班车上，记者看到，载客量为37人的商务班车上，乘客一共为30人，上座率超过八成。而根据北京公交集团介绍，目前，北京商务班车已经开通147条线路，日均运送乘客5000多人次，整体上座率平均达到70%以上。

然而，记者在调查中发现，并非所有条线上座率都很高。在从方庄到复兴门外的商务班车上，记者发现，载客量为50人的商务班车上，实际载客量仅为15人。乘客李先生告诉记者，此班车乘客多为同一单位的同事，因为住得比较近，最初一共39名同事一起“团购”预订了该商务班车，后来部分同事因各种原因退出，只剩下这十几人了，公交公司还没有更换车辆。而公交公司方面也告知李先生，如果人数持续下降，考虑停运该班次班车。

除了单条线路上座率差异大，各个城区的条线数量分布差异也很大。记者调查了解到，在已开通的147条线路中，东部线路为68条，南部和北部线路分别为33条和38条，西部线路最少，仅有8条。

上座率和开通条线分布数量的差异，主要是因为通往通州、朝阳的班车，依托京通快速路公交走廊，相比私家车、出租车等，大大节省通行时间。例如，在京通快速路公交专用道上，商务班车的速度优势十分明显。早高峰时段，从朝阳远洋一方小区到国贸全程仅用时35分钟，比自驾车节省近30多分钟，吸引很多乘客乘坐，班车数也由最初的3个班次增加到现在的10多个班次，在东部地区行驶京通快速路的商务班车上座率均达90%左右。而相比于东部线路，其他线路的公交走廊比较少，速度优势并不明显。多位商务班车司机表示，很多条线刚开通时上座率比较高，但是经过一段时间，很多乘客发现时间优势并不明显，就放弃继续乘坐了。

乘客体验：比公交舒适 价格有优势

为什么选择商务班车？多数乘客均表示，一人一座和一站式直达使得他们免去了挤地铁和公交的不适，可以在上下班路上休息甚至补充睡眠，这是最吸引选择乘坐的原因。在调查采访中，记者数次乘坐商务班车，发现大多数乘客在乘车过程中也确实选择了睡觉或者闭目休息，整个车厢基本处于比较安静的状态。王女士家住通州区九棵树，在金融街上班，每天乘坐商务班车往返两地，至今已经一年多。她告诉记者，因为住家距离公司太远，每天起床很早，再挤地铁到公司已经筋疲力尽，而在商务班车上则可以一直睡觉到公司，工作起来很精神。“经历了一天的忙碌工作，身体十分疲惫，下了班谁还愿意再去挤地铁。”对于很多乘客在意的准点率，王女士说，由于可以走公交快速道，商务班车的准点率还是很高的，每月迟到次数也就是一两次，在可以接受的范围内。

价格因素也是吸引很多乘客的重要原因。目前商务班车的收费标准是，每人每乘次收费标准为20公里以内(含)8元，每增加5公里以内(含)增加3元，乘车费由预订座位费用和每次乘车费用两部分构成，其中预订座位费为每次0.4元。自从2014年12月28日，北京地铁告别“2元时代”，商务班车的价格优势凸显。而与出租车相比，商务班车的单程花费不足出租车的15%，以西红门到金融街的商务班车为例，车票价格为8元，而出租车价格大约为50元。如果与自驾车相比，花费则不足自驾车的30%，这还不包括停车费。在金融街，仅一天的停车费就在20元左右，中关村等地方甚至达到每天50元以上，高昂的停车费使得商务班车的价格优势更加突出。

大量私家车车主选择商务班车，一定程度上改善了北京的交通压力，提升了交通运行效率。据北京公交集团统计，在乘坐定制商务班车的乘客中，有6成乘客之前是自驾车上下班，按照每天5000名乘客乘坐商务班车计算，可以减少3000辆私家车进出城，接近京开高速路早高峰每小时的通行能力(京开高速路早高峰进城方向每小时通行能力3500辆次)。静态情况下，如果以每辆私家车占用5米的道路长度计算，可以节约道路资源15公里；如果以每辆私家车百公里消耗8升燃油、日行程20公里计算，每日可减少私家车燃油消耗4800升，减少私家车二氧化碳排放近10吨。

发展困难：停车位紧张 专用道不足

在商务班车的发展过程中，也遇到了一些问题有待解决和完善。

首先是停车位紧张。商务班车为定点发车，往往需要提前一段时间到站点停车等候乘客，因此对停车区域有一定要求，由此带来了停车难问题。这种困难在商务区尤为突出。以国贸为例，该区域乘客订制的商务班车多为晚高峰发车，在晚高峰时间段会出现同时多部商务班车进站等候乘客的情况，但由于国贸地区站位资源紧张，且常规公交线路车辆众多，进站压力巨大，使得商务班车不具备提前太久进站等候的条件，给乘坐商务班车的乘客带来一定不便。这种情况下，有些商务班车只能选择在非停车区域违规停车。

其次是站点设计不合理导致一定乘客流失。在方庄到复兴门外的商务班车上，司机师傅告诉记者，该班车在刘家窑设有一个站点，多数是附近小区乘客。然而该小区周边道路狭窄，不方便商务班车通行设点，因此乘客只能步行十几分钟到达站点，时间久了，很多乘客嫌步行太远而放弃乘坐，导致现在刘家窑站点基本没有乘客。此外，在金融街等区域，一些乘客也反映，站点设置过多且位置不合理，使得班车不得不在拥堵的道路上绕行，大大影响运行效率，浪费不少时间。

目前，北京公交集团正努力解决这些问题。远洋一方线路是定制公交开通的首批线路之一，由于最初的道路限制，商务班车站点只能设置在路侧，随着商务班车的发展，在此处乘车的乘客逐渐增多，商务班车数量也随之增多，尤其在早高峰时间段，商务班车的停车问题出现一定困难。公交集团经过与朝阳区交通委、远洋一方物业协调，为商务班车规划出单独区域作为上下车站位。这一举措解决了商务班车在该站的停车困难，使得远洋一方小区商务班车得到进一步发展，仅此一站单日的发车车次就达到近20班次。

从商务班车的发展看，公交专用道是其发展所依仗的重要条件之一。东部地区因有京通快速公交专用道的保障而使其发展迅速，其他区域由于道路拥堵，发展相对较为滞后。对此，北京公交集团希望北京的公交专用道能够更加连续、更加成线成网，为缓解交通拥堵、减少空气污染、引导公众绿色出行创造条件。

对于商务班车未来的发展，公交集团表示，只要市民有需求，满足商务班车开通的相关条件，商务班车会持续开通，服务更多市民。

调查手记

互联网+商务班车=潜在大市场

袁 勇

商务班车的未来发展充满变数。

据报道，2014年5月，商务班车开通8个月，发车125个班次，而到2015年11月，也才开通了147个班次，在这一年半里增长缓慢。其中很重要的一个原因，就是顺风车、快车和互联网定制巴士等新型交通方式的兴起。

以滴滴巴士为例，从今年7月16日正式上线到现在，4个多月时间，仅在北京地区，已开通超过300条线路，达到近800个班次。按照滴滴出行至少20人才开通班次的标准，保守估计每日运送人数近2万人，已是公交集团商务班车的4倍。这说明巴士市场存在着巨大发展空间。

滴滴巴士的快速成长，得益于滴滴APP带来的直接客流量导入，滴滴打车积累的大量用户无缝衔接地了解到了滴滴巴士业务，节省了大量推广成本，与此同时，公交集团商务班车的推广工作则并不突出，无论是网页还是APP，用户流量与滴滴都不可同日而语。记者在滴滴巴士上随机采访了一些乘客，绝大部分都表示并不知道公交公司也有定制商务巴士服务。

在运营和用户体验上，滴滴巴士与商务班车也差别不大，对于商务班车最突出的卖点公交快速道，滴滴巴士也选择使用此道通行。一位不愿透露姓名的滴滴巴士司机告诉记者，现在滴滴巴士等互联网巴士基本是打擦边球，因为监管执法并不严格，出于吸引乘客的考虑，司机还是尽量选择使用公交快速道。而对于商务区的停车问题，滴滴巴士等也选择了与公交集团商务班车一样的办法：在监管执法并不严格的情况下，先违规停放。

这些状况使得滴滴巴士在用户使用体验上与公交集团商务班车差异不大，并最大可能地争取到了乘客。此外，滴滴巴士还经常推出赠送乘车券、赠送早晚餐等优惠活动吸引乘客，取得良好效果。滴滴巴士司机告诉记者，在推出活动时，乘客数量明显增加，有时甚至会出现满座情况。

监管模糊和资本雄厚，是滴滴巴士快速扩张的重要原因，也是其未来面临的重要挑战。一方面，监管层面的政策和执行将会逐步清晰，滴滴巴士是否能和公交集团商务班车一样享受停车、公交快速道等便利存在疑虑。另一方面，现在处于补贴时期的滴滴巴士迟早要面临盈利压力。而这些都是公交集团商务班车的优势，公交集团表示，尽管商务班车的运营成本远高于收入，但是因其开行不是以盈利为目的，在定价上将会保持相对平稳，由此，商务班车未来的发展，面临巨大挑战，也拥有巨大的潜在优势。

城市转型中的『减』与『增』

——上海推进建设用地减量化破解土地资源紧约束

本报记者 李治国 黄晓芳

建设用地“负增长”，总规模“总量锁定”……人们常说的“大上海”，如今在土地使用上格外“小气”。

上海市委书记韩正说，要坚持问题导向，深刻把握城市未来发展的重大问题，要搞好科学规划，引领城市全面协调可持续发展。现实情况是：土地资源的紧约束，已经成为上海城市发展的新常态，传统用地扩张式发展模式已经不再符合上海土地资源的现实情况。

如何破解土地资源紧约束，让建设用地减量，让经济发展增效，已成为上海城市建设者们持续求索的课题。

敲定建设土地“天花板”

“如果建设用地减量化这篇文章不做好，整个上海的发展是灾难性的。”韩正这样强调。

“减量化”就是对不符合土地利用总体规划要求，而且社会经济或者环境效益较差的建设用地，通过拆除复垦等土地整治工作，恢复农地生产能力，发挥生态用地功能。上海市规划和国土资源管理局局长庄少勤说，上海建设用地减量化的重点是规划建设区外现状低效工业用地。

上海为什么着力强调建设用地减量化呢？因为土地已成为上海当前面临的最大资源瓶颈。截至目前，上海建设用地总规模超过全市陆域面积的40%，明显高于不少国际大都市。据介绍，上海此前设定的2020年建设用地规模目标为3226平方公里，接近全市陆域面积的48%。而今年，上海将2020年的阶段控制目标确定为3185平方公里，为未来建设用地的“终极规模”。上海市明确要求：“建设用地规模必须只减不增、必须负增长”。

庄少勤说：“在土地利用问题上，上海已经给自己戴上‘紧箍咒’，城市发展进入资源‘紧约束’阶段，必须转型升级。”

据统计，上海现状建设用地中工业用地比重偏大，其中，规划建设区外现存低效工业用地约占198平方公里，该区域工业用地占全市工业用地比重接近1/4，工业总产值占比却不到10%。“因为这里的大部分企业都是改革开放早期的镇、村集体或私营企业，如今这些企业竞争力和经营效益下降，能耗、污染、安全等问题越来越突出，因此我们把‘198’区域作为减量化工作的重点。”上海规划和国土资源管理局综合保护处处长黎而力说。

2014年，上海市共落实“198”区域减量化地块689公顷，预计到2015年底基本完成上述地块的复垦验收工作。2015年，全市下达“198”区域减量化考核任务共700公顷，截至目前，已立项958公顷，占下达任务的136.8%。

土地增量来自高效利用

习惯了城市“摊大饼”发展模式的建设者在紧约束面前，也在探索转型新路径。庄少勤告诉记者：“推进减量化，实现‘负增长’，就要先‘存量优化’，把低效用地转为高效用地。”

上海浦东郊区的祝桥镇经发办副主任黄勤对此深有感触。黄勤告诉记者，祝桥工业园正在和邻近的江苏启东滨海工业园合作，帮助祝桥符合产业导向的减量化企业落户启东园区，实现产业有序转移。

“双方合作是三方得益，启东拿到了相对优质的企业，祝桥实现了土地减量化，企业还拿到了清拆奖励。”祝桥镇减量办主任陶仁炯说：“减量化中，绝大部分企业为‘三高一低’企业，应予直接清拆。镇里邀请第三方评估机构，对这类企业进行评估之后，镇里给予一定数额的清拆奖。”不仅如此，减量化腾挪出的建设用地指标用于祝桥工业园区后，租赁收入远大于各村集体收入，同时产业结构的提升给祝桥镇里带来的效益也不可小觑。

由建设用地减量化而实现的“存量优化”，带来的不仅是地方经济效益的增长，还为城市建设者带来新的发展思路。比如，郊区土地可以置换，在市中心的“新空间”就可以来自土地的综合开发利用：将地铁站与其上盖的住宅、商业设施等统一规划、同步实施，已成为上海创新土地利用的重要探索。上海地铁10号线吴中路停车场上盖，规划为综合用地，将建成博物馆、购物中心、酒店等，规划面积达50多万平方米。通过“一地多吃”，既建成一座地铁停车场库，又相当于充分开发利用300亩土地。

今年，上海出台专门政策，通过区域整体转型、土地收储后出让和有条件零星开发等路径，着力盘活存量工业用地。“这些政策，将对企业形成明显激励，土地在‘减量化’，经济效益却在增加。”上海市土地学会副会长袁华宝说。

从“痛点”上破解“瓶颈”

“推进‘减量化’必然要触及痛点。”庄少勤坦言，一些镇、村集体或私营企业，历史上也曾是城市经济的重要组成部分，为城市发展做出过贡献。但是随着时代的变迁、产业的升级，这些企业大多已经不适应经济新形势，企业竞争力、经营效益下降，能耗、污染、安全等社会问题突出，需要建立逐步引导退出机制，不能为了眼前收益，而牺牲长远利益。

必须承认，转型是痛苦的，是一个城市升级的“涅槃”过程，不仅需要持续的努力，还需要勇气和智慧。

上海西郊青浦区练塘镇是黄浦江水源保护地，不适合发展工业。而且，练塘镇的“198”区域基本是农村集体建设用地，土地以及部分厂房租金是村集体资产收入，企业被清拆后，集体资产面临“缩水”。为确保集体资产不减少、收益不降低，青浦区采用带条件出让土地的方式，将拟出让的优质商业办公用地明确一定面积作为减量化置换物业，由区政府明确，由实施减量化的镇集体经济组织，以“地价+建安成本”的成本价定向购买，资金来源为减量化后集体所得补偿款中剩余部分及自筹资金。

以练塘镇芦潼村为例，到今年底将有6家企业签约减量化，共占地25亩，按政府规定的最低出租价算，每年村里可收入土地使用费近70万元。

实际上，转型并不是一蹴而就的。一些基层干部坦言，盘活存量土地，在企业意愿、政府财力和制度支撑等方面面临一些操作困难。土地管理方式的改革，相当于政府“自己革自己的命”。

上海市市长杨雄说，城市终极规模的锁定，有赖于土地规划的边界约束建设用地规模只减不增，“以土地资源利用方式转变，倒逼城市发展转型。”开弓没有回头箭。应对资源环境紧约束挑战，加快推动创新驱动发展、经济转型升级，落实最严格的土地管理制度，转变土地利用方式，上海别无选择。

本版编辑 许跃芝 张 虎
电子邮箱 jjrbyxdc@163.com