

视点

中国新闻奖名专栏

城市公交企业发力转型

热评

积极探索多元经营

近期，一些地区公交企业积极探索多元经营

式，公交车以其稳定的运行和广泛的覆盖范围成为人们出行的可靠选择。无论是早晨匆忙的学生和上班族，还是黄昏时分归家的居民，都可以靠几元钱实现安全便捷的出行。此外，公交车在缓解城市交通拥堵、助力碳达峰碳中和等方面也发挥了重要作用。

正因具有一定的公益属性，在一些地区，公交服务长期执行低票价政策，企业运营也大多依赖政府补贴。随着近年来私家车普及、共享单车出现以及地铁大规模扩建造成的分流，公交车客运量出现断崖式下滑，加上不少地方财政吃紧导致补贴中断，部分城市公交运营遭遇困难。

加大对公交企业的支持力度，确实是解决公交运营困难的一个重要手段。这需要在不新增地方政府债务的前提下，因地制宜建立并实施城市公共汽车企业运营成本控制及补贴补偿制度，平等对待不同所有制经营主体，及时拨付相关资金。要根据各地实际情况，合理界定城市公共交通价格补贴和财政补偿范围，综合考虑城市公共交通运营成本、公众承受能力、财政补贴等因素，制定城市公共交通价格并建立动态调整机制。

但从长远来看，仅靠财政补贴和政策支持无法从根本上帮助公交行业摆脱困境。要想破局，关键在于推动公交行业提高“造血”能力，依靠自身竞争力和服务质量吸引更多市民选择公交出行。各地公交企业应与城市轨道交通在线网、站点及运营层面的衔接融合，提高公交服务的覆盖范围，提升市民出行的便利性。此外，还可以根据客流量大小应用小型公交车辆，充分利用运力资源，针对通勤、上学、就医等特定场景，提供更为精准的公交服务，满足市民多样化的出行需求。

除了主营业务外，公交企业还可以进行多元化经营探索。公交企业要善于发挥自身优势和特点，积极探索与其他业态的融合发展，扩大收入来源，增强企业抗风险能力。如发展“公交+旅游”服务模式，适度加密主要客运枢纽至城市景区景点的公交线路，支持城市公共交通枢纽站拓展旅游服务功能；广泛尝试拓展站台、车身、车厢内等广告业务；在保障安全运营的前提下，探索面向社会开放加气、加油、充电、维修等服务。

盘活存量资源也是推动公交行业转型发展的重要手段之一。公交企业可以对现有的城市公共汽车枢纽站、首末站、停保场和车辆基地等既有场地进行综合开发，利用场站内部分闲置设施尝试开展社会化商业服务；同时探索在存量城市公共交通场站实施地上地下空间综合开发，建立用地综合开发收益反哺机制，保障城市公共交通可持续发展。

截至2022年底

● 全国城市公交场站面积

1.09亿平方米

● 车场场站面积

155平方米/标台

● 宁夏、安徽等省份车场场站面积

超过200平方米/标台

● 公交车辆进场率

接近100%

● 全国城市公交运营线路

78020条

● 运营线路长度

166.4万公里

● 公交专用车道长度

19807.4公里 ▲ 同比增加1543.6公里

目前

共有55个城市开通城市轨道交通

● 运营里程

9859.5公里



定制化便捷出行

本报记者 谢瑶

湖南长沙

摊开长沙公交线路图，700多平方公里的土地上，每天有7000余辆公交车运送近百万人次乘客，串联起市民便捷出行的“生活圈”。

湖南长沙

每天清晨，长沙市民王娜从开福区的家中出发，坐222路公交车穿城而过，到天心区坡子街站下车，步行100米后到达上班地点。“222路被称为长沙最美公交线，串起了世界之窗、湖南省博物院、橘子洲、坡子街等热门景点，每到周末，我们就带着孩子乘公交车畅游长沙，不仅能在车上看遍繁华烟火，还能就近下车品尝美食。”王娜说。

湖南长沙

在长沙公共交通体系内，高效运营的222路不是特例。近年来，长沙充分发挥城市地面公交灵活机动特点，优化线路设计，拓展定制公交，提高服务品质，满足市民多样化的出行需求。

湖南长沙

“春风十里，长沙公交宠你”“湘”聚公交嗨玩长沙“长沙24H不打烊 坐着公交游长沙”……今年以来，长沙探索“公交+文旅”融合发展新模式，推动各景区连“点”成“线”，开通五一广场、岳麓山等多条旅游专线，实现市区A级及主要景区公交线路全覆盖，12条公交线路运营时间延长至晚上11点半以后，让市民和游客充分感受长沙夜间的烟火气。

湖南长沙

不仅如此，为更好服务乘客个性化出行需求，长沙在保持既有常规线路的基础上，推出公交线路定制化服务。自今年5月29日长沙公交在长沙市比亚迪汽车有限公司推出第

1条园区公交线路开始，目前已开行12条通勤线路。随着定制园区通勤公交的快速发展，目前已覆盖岳麓高新区、雨花经开区等6个园区，开通了23条线路，解决了园区员工通勤难题；陆续开通湖大附中、长郡外国语中学等24条校园专线，守护学生从家门口到校门口的安全。

“我们从服务市民、服务乘客、服务发展的角度出发，不断提升服务质量、延伸服务范围、创新服务模式，让乘客有更多获得感。”长沙公交集团有限公司党委书记、董事长王磊介绍，长沙主城区13条村村通公交线路全部正常运营，日均服务村民500多人次，非中心城区的4个县(市、区)正在打造城乡公交一体化，其中3个已经打造完成。截至今年年底，长沙将打造成全域公交城市。

公共交通是城市动脉，关乎群众幸福感和城市温度。长沙是全国第8个地铁客流量反超公交车的城市，如何在“地铁时代”实现客流双向供给？“精细化管理运营是关键。”长沙市交通运输局党组书记、局长喻志军介绍，长沙市交通运输局定期梳理公交和地铁双向人流的供给堵点，全力推进公交和地铁近距离换乘，促进“两网融合”，在每个地铁站出口50米到100米范围内设置公交车站，优化接驳方案。

目前，长沙城市公交地铁线路接驳率达到95.4%，公共交通进一步覆盖社区、商区、校区、园区、景区，最大限度串联起城市的各个重要节点，在满足群众多样化出行需求的同时，也推动公共出行更加高效便捷。

客货邮融合发展

本报记者 王金虎

山东滨州

近年来，传统客运行业受多种运输方式迅猛发展、市民出行需求变化、企业经营思路及管理体制滞后等多重影响，普遍面临经营困局。面对问题与需求，山东省滨州市确定了“打造智慧公交”的发展思路，通过优化城市公共交通布局，加强公共交通基础设施建设和绿色体系构建，推行公共交通定制化、智能化等措施，使公共交通成为城市交通的主导力量，为市民提供便捷、安全、舒适的出行服务。

山东滨州

山东滨州交运集团党委书记、董事长胡义亭介绍，近年来，滨州全面推进城乡公交一体化改造工作。滨州现有公交线路124条，就医公交6条，通勤公交53条，覆盖全市58个乡镇街道、3039个行政村，城际、城区、城乡、镇村四级公交网络已全面建成。“通过全域公交一体化建设工程，全市公交‘一张网’全面建成。”胡义亭说。

山东滨州

为解决百姓看病就医时的停车难、换乘多等问题，滨州还推出医疗服务与交通运输服务结合的经营模式。滨州市交通运输局副局长相雷介绍，公交运营企业联合滨州医学院附属医院、滨州市人民医院推出“医+行”服务举措——陆续开通各县区直达医院的就医公交专线，以及全市所有县区及部分乡镇、毗邻县区等直达医院的医疗健康专线。同时，在医院内设立单独停车区，实现“就诊群众上车到医院、下车即进诊室”。

山东滨州

相雷告诉记者，公交运营企业与医疗机构抓住密切合作的契机，创新“医+行”工作机制，推出针对特殊患者“点对点”“门对门”的非急救转运服务，设立滨州市非急救转运服务中心和热线号码968120；购置监护、救护型转运车辆，随车配备氧气瓶、呼吸机、监护仪、吸痰器、铲式担架等专业设备。滨州市非急救转运服务中心驾驶员表示，每天都有患者预约求助，忙的时候一天可接5单至6单。

山东滨州

与此同时，滨州近年来还按照“多站合一、资源共享”模式，利用城际、城乡和乡镇三级公交线路及“点对点”运输统筹解决群众和企业员工幸福出行、物流配送、邮政寄递等“最后一公里”难题，打通快递进村、消费品下乡、农产品出村进城三大通道，实现客货邮融合发展。

山东滨州

“滴滴……”，听到公交车喇叭声，沾化区下洼镇下洼村的赵清凯立刻把电动三轮车停在路边接收快递。赵清凯是下洼村村级客货邮综合服务站的负责人，他经营的这个快速服务站位于镇区综合生活区旁，辐射4个行政村共3000余人，日均派件量300余件。村民来这里购买生活用品时，就能顺便将快递签收取走。

山东滨州

在沾化区，有102个这样的快速服务站点，覆盖全区443个行政村。赵清凯介绍，在站点不仅可以收快递，还可以将当地的冬枣、海蜇等特产通过快递销往全国各地。

山东滨州

“为解决当地汇宏新材料、中顺辉等10家重点企业2000人次的通行问题，我们促成开通了企业职工接送班线，由区财政承担50%的通勤运费，让公共交通福利真正惠及全区人民。”沾化区副区长姜竹凯说。

构建全域公交体系

本报记者 蒋波

江苏沭阳

初冬时节，走进江苏宿迁市沭阳县的广袤田野，一辆辆绿白相间的新能源公交车奔跑在乡间柏油路上，拉人、带货、送快递，“一专多能”的公交车成了冬日田园里的一抹“小清新”。

江苏沭阳

地处苏北的沭阳是江苏人口大县，户籍人口接近200万人，为满足人民群众各种出行需求，沭阳通过实行“低票价、高密度、公交化运营”的方式，走出了县域城乡公交一体化发展的转型之路。

江苏沭阳

“7分钟一班公交，1元钱票价，20分钟到达，实惠又便捷，真好。”沭阳章集街道农户胡青告诉记者，几年前，当地乡村客运还多为个体经营，车型老旧、运营范围小、存在安全隐患，村民出行成本也高。得益于县域城乡公共交通一体化改造，现在，农村居民在家门口就能享受公交服务，告别了出行难问题。

江苏沭阳

在沭阳章集街道公交车停靠点，记者登上刚更新不久的新能源公交车，宽敞的车厢内，刷卡、扫码、监控、行车安全系统等人性化、智能化功能一应俱全，车辆运行起来，起步轻、噪声小、平稳安全舒适。

江苏沭阳

“依托农村公路提档升级，这两年，沭阳公交基础设施建设不断加快，公路网实现‘一网’覆盖，公交惠民实现由‘走得了’向‘走得更好’转变。”沭阳民生城市公交有限公司总经理汤波告诉记者，经过城乡公共交通一体化改造，沭阳城乡公交线路已达92条，在线运营公交车达586辆，总里程超过1500公里，实现了行政村公交全覆盖。

江苏沭阳

城乡公共交通一体化改造是一项复杂的系统工程，涉及客运线路整合重组、企业利益分配、交通设施建设、资金投入等诸多内容。沭阳县交通运输局副局长叶敬梅告诉记者，前几年，“城市每万人拥有公共交通工具”指标还是沭阳县全面建成小康社会的短板弱项，指标实绩仅为7.2标台，实现程度为51.43%，距离14标台的全面小康目标差距还比较大。

江苏沭阳

为构建与群众出行需求相适应的“全域公交”体系，2019年12月开始，沭阳正式实施城乡公共交通一体化改造，将城乡公交车辆纳入城市公交服务范围，推动城市公交服务向乡镇和行政村延伸，让公交真正回归公益属性。“我们先后投入近2亿元购置了新能源公交车145辆，加密城乡公交班次，目前每万人拥有公交车数量为14.76标台。同时，镇村公交实行全程1元票价，70周岁以上居民免费乘车，实现公交惠民最大化。”叶敬梅说。

江苏沭阳

今年以来，沭阳面对乡镇快递需求不断增加的现实，通过深入调研发现利用城乡客运闲置运力，提高农村快递物流覆盖率是个很好的办法。在沭阳刘集镇公交客运站，每天都有邮政快递小哥穿梭于站区内的城乡207路公交车和镇村351路公交车之间，在公交车的后排专用位置码好即将运送的快递件。

江苏沭阳

“公交车每抵达一个行政村，工作人员就会把快递件整齐地摆放在村部网点取件架上，并给居民发送取件信息。”镇村公交+邮政快递”功能既满足了农村居民的出行需求，也解决了物流配送和邮政寄递“最后一公里”问题。”汤波说。

本版编辑 李苑 辛自强 美编 高妍

2022年我国锂离子电池产业链产值接近2000亿元——

储能产业发展势头劲

本报记者 薛志伟

□ 2022年，我国锂离子电池储能产业链产值已接近2000亿元，形成了一批龙头企业，培育了专精特新“小巨人”企业近260家。

□ 2023年上半年，新投运新型储能装机规模达到863万千瓦，相当于此前历年装机规模的总和。

进制造业集群。

中国工程院院士、上海大学副校长吴明红认为，未来，可再生能源将成为国际能源贸易的主体，中国将成为可再生能源输出大国，绿氢作为氢能载体，有望成为能源出口的主要路径。绿氢的能源属性、无碳燃料属性，将使其在船舶和航空运输、氢燃料电池与动力系统方面，形成新的技术集群、新的产业链和价值链体系。

我国要在未来储能产业中继续保持并扩大目前的领先地位，就要加强合作。宁德时代新能源科技股份有限公司首席科学家吴凯表示，今年以来，行业震动的原因在于单打独斗很难解决系统性问题。“我们希望行业能打造一个生态共融的产业平台，在这个平台上共享技术、分享数据、分享信息，让每个伙伴可以在这里得到滋养

或者成长，共同推动储能更广泛场景上实现共同发展，共同筑建可信赖、可持续的储能产业。”吴凯说。

中国机械工业联合会会长徐念沙建议，在加强全球化视野、积极参与国际合作的同时，加强协同合作、融合发展，共同探索产业链建设。同时，积极应对技术变革带来的挑战，把握好新型储能技术装备发展路线多元化的特征。

随着应用场景日益丰富和经济性逐渐显现，全球新型储能行业也将迎来快速发展期。欧洲电池联盟负责人托雷·塞克斯尼预测，电池储能市场将快速增长，增速将高于储能市场平均增速；在电化学储能市场，中国是领导者，美国、加拿大紧随其后；电化学储能的需求主要由多种可再生能源驱动，储能电池的尺寸可能会越来越大。