

多地持续优化公交线路 专家建议推动企业多元化经营

中经记者 孙丽朝 北京报道

城市公交是城市基础设施的重要组成部分，是满足人民群众基本出行需求的民生工程。

近年来，随着私家车、轨道交通和电动自行车等交通方式的增多，城市机动化水平快速提升，多地城市公交客流呈现下滑态势。受此影响，北京、广州、长春等地也出台优化公交运营相关举措，撤销部分公交线路成为众多举措中一项重要内容。

北京公交集团人士对《中国经营报》记者表示，北京公交集

团一直在优化线路，虽然运营长度和车辆均有所减少，但运营效率在不断提升。

根据交通运输部发布的数

据，2025年一季度公交客运量同比下降4.6%。这一数据的背后折射出传统公交运营模式面临的挑战，也凸显了推动城市公交高质量发展的紧迫性。市场人士建议，伴随公交

客流的下滑，当前应建立城市公共交通优先发展的长效机制，推动公交企业多元化经营，为市场提供多样化的公交服务。

多地调整公交运营规模

由于客流下滑，广州、郑州等地也在积极优化公交线路，撤销部分公交线路或延长公交发车间隔。

从出行方式看，私家车保有量持续增长，轨道交通网络不断完善，电动自行车灵活便捷，分流了不同距离的出行需求。

从“走得了”到“走得好”，城市公交的发展变迁见证着城市进步。从全国来看，交通运输部发布的交通运输经济运行情况数据显示，今年一季度，全国公共汽（电）车完成客运量89.8亿人次，同比下降4.6%。

近日，北京市执行最新的公交线路优化方案，合并20路、24路，调整133路，撤销652路、专53路、夜15路、夜17路。

此前，北京交通委发布征求意见公告显示，撤销的652路和专53路单车次分别为不足20人次和不足4人次，夜15路和夜17路单车次均不足2人次。

记者梳理发现，近两年来，北京公交集团曾多次调整和削减部分区域公交线路，如2023年4月起，撤销部分怀柔区域公交线路；2024年10月起，削减新华大街、京密路、永定门外大街等地面公交并行路段。

但也要看到，城市公交发展仍具有独特优势和巨大潜力。作为绿色低碳出行方式，公交在缓解交通拥堵、减少环境污染、促进社会公平等方面的作用不可替代。

北京市统计局3月发布的《北京市2024年国民经济和社会发展统计公报》显示，截至2024年年



2025年5月8日，北京首条外埠进京公交班线开通运营。 视觉中国/图

末，北京公共汽（电）车运营线路1261条，比上一年减少24条；全年客运总量21.0亿人次，比上一年增长0.1亿人次。

北京公交集团人士对记者表示：“近两年北京缩减了部分重复线路和站位，增加了通医、通学等需求量大的线路，整体看，北京市公交客流量保持了正增长。”

北京市交通委2025年年初发布的数据显示，2024年，北京开通352条通学、通医、通游专线，交通服务保障水平持续提升。

事实上，北京优化调整公交线路只是全国各地公交发展的一个缩影。近年来，由于客流被分流，广州、郑州、兰州、长春、保定等地也在积极优化公交线路，撤销部分公交线路或延长公交发车间隔。

6月26日，郑州市交通运输局发布公告，根据《郑州市城市公共汽车客运条例》规定，现依法对近期拟调整27条公交线路优化调整向社会公众征求意见和建议，涉及新开2条线路，调整线路22条，撤销线路3条。

实施公交优先战略

要促进交通外部成本的内部化，建立起法律、经济、科技、行政等差异化的治理措施。鼓励为自愿停驶小汽车的公众提供配套的优化政策，减少小汽车使用强度。

公交客流下滑的趋势在全球都有显现。

交通与发展政策研究所（ITDP）东亚区首席代表刘岱宗透露，美国公交客流比5年前下降了约40%，巴西、墨西哥公交也出现了40%—50%的客流下滑。

从全球视角看，这是城市交通发展进入新阶段的共性问题，本质是公众出行习惯变迁与公交服务供给滞后的矛盾。

刘岱宗认为，由于客流、收入同时减少，因此公交运营商选择减少车次和线路，导致愿意乘坐公交的人更少了。

交通运输部原总工程师兼政策研究室主任周伟也曾公开场合表示，目前城市公共交通的竞争力仍有待提升，很多城市都存在公交高峰拥堵、等车时间长、覆盖度不足、运营时间短等问题。公交与

其他方式衔接不畅，无障碍车辆推广比例需进一步提高。

周伟建议，要促进交通外部成本的内部化，建立起法律、经济、科技、行政等差异化的治理措施。鼓励为自愿停驶小汽车的公众提供配套的优化政策，减少小汽车使用强度。

破解公交困局，首先要强化公共交通优先发展的制度保障。中央层面曾多次出台文件强调公交优先战略。

2012年，国务院发布的《关于城市优先发展公共交通的指导意见》（以下简称《意见》）提出，优先发展公共交通是缓解交通拥堵、转变城市交通发展方式、提升人民群众生活品质、提高政府基本公共服务水平的必然要求。

《意见》强调，要科学研究确定城市公共交通模式，根据城市

实际发展需要合理规划建设以公共汽（电）车为主体的地面公共交通系统，包括快速公共汽车、现代有轨电车等大容量地面公共交通系统。

2024年《城市公共交通条例》的颁布和实施，更是为公共交通优先发展提供了法治保障。

刘岱宗表示，在公交优先战略下，公共汽（电）车应该优先于开车和打车出行。在大多数国家交通体系中，自行车和步行是优先于公交车。公交车和电动自行车、地铁，谁更优先，目前尚无标准答案。“但对于公交车转移到自行车、步行的现象，政府应该给予更多鼓励；对于从公交车转移到开车或打车的现象，政府应该加强政策引导，减少小汽车出行；对于公交车转移到电动自行车和地铁的现象，则不予干涉。”

推动企业多元化经营

在公益性服务之外，政府应给予公交企业更多自主权，让他们能够通过多元化经营自力更生，减少甚至取消政府补贴。

当前公交客流下滑是多重因素交织的结果。公交客流的下滑给公交运营企业带来了较大的经营压力。

刘岱宗表示，当前绝大部分城市公交运营企业均为地方国企，很多公交企业成立于六七十年前，普遍缺乏市场化思维，长期依赖地方政府补贴生存。

刘岱宗建议，政府应区分公交企业公益性和市场化职责。对于公益性职能，如免费的老年人乘坐

公交，通过技术手段确定每年乘车人次，以政府购买服务的方式向公交企业支付票款。而在公益性服务之外，政府应给予公交企业更多自主权，让他们能够通过多元化经营自力更生，减少甚至取消政府补贴。

以北京为例，近期北京推出了米其林双层观光大巴，每天晚上7点准时从沃夫冈牛排馆华茂店发车。途经国贸CBD—亮马河—三元桥—鸟巢—水立方—奥体中心

塔，全程3个小时，一路美食美酒相伴，票价是680/位，通过观光+用餐服务来吸引更多人消费。刘岱宗表示，类似通过多样化服务来增加收入的思路有很多。

“许多公交企业的传统思想是把乘客送到，赚取车票钱和政府补贴为生。未来，我们要打破这种思维，对公交企业进行市场化改革，让他们成为有竞争力的经营主体，只有这样，城市公交发展才具有可持续性。”刘岱宗表示。

2025年7月新刊抢先读

广告



在科技浪潮的推动下，汽车行业正经历着从传统燃油向智能电动、从人工驾驶向智能辅助驾驶的深刻变革。技术作为这场变革的核心驱动力，正带来产业的一场深度的范式革命。

与此同时，智算作为汽车智能化技术的“大脑”和“引擎”，发挥着至关重要的作用。强大的算力、先进的算法以及海量的数据处理能力，让汽车能够实时感知周围环境，做出精准决策并实现高效控制。智算技术的每一次突破，都为汽车智能化技术的升级提供了坚实支撑，推动着汽车向更智能、更安全、更便捷的方向迈进。

然而，汽车智能化的发展并非一帆风顺。技术难题、法规政策、市场接受度、数据安全等诸多问题，考验着行业参与者的智慧与决心。

本期专题通过采访头部汽车企业、新兴企业及智能化产业链上下游企业，试图勾勒汽车智能化狂潮背后的矛盾与共识：技术普惠的代价能否被社会承受，万亿市场的蛋糕如何公平分配。

• 热点 HOT NEWS •

26 比亚迪：“技术平权”的底气
从何而来？

46 不造车的华为，造乾坤
59 无问芯穹：成为大模型时代的
算力运营商

42 智驾入中东的三重突围

75 AI思维能否再创“荣耀”？
79 访百胜中国前CEO苏敬轼
83 2025 第二届新商业文明论坛特别报道



城轨协会副会长宋敏华： 推进“轨道+低空”协同发展

中经记者 路炳阳 北京报道

在低空经济上升为国家战略的背景下，城轨企业凭借成熟的经验与全产业链优势，成为推动“轨道+低空”协同发展的重量力量。

“作为低空经济的重要构成，低空交通近年来正逐渐从理论构想走向实践探索。”近日，中国城市轨道交通协会（以下简称“城轨协会”）副会长兼秘书长宋敏华在城市轨道交通与低空交通协同发展研讨会上表示。

数据显示，中国城轨交通运营规模已达1.2万公里，居世界首位，其积累的管理经验与技术体系为低空经济发展提供坚实支撑。

在上述研讨会上，宋敏华表示，低空交通可以复用城轨交通既有的产业管理模式，快速构建全产业链管理体系。“目前，一线城市高峰期地下同时运行的列车达数千辆，城轨交通多年积累的安全运控理念和管控技术，可以充分移植借鉴到低空交通的安全控制和管理上，这可以为低空交通发展提供可靠的安全保障管理模式。”

此外，在服务运营方面，城轨交通与低空交通都需要通过统一的运营管理平台，利用自动化、智能化技术支撑网络化运营、高频率服务、多模式联运以及绿色低碳的运营目标。宋敏

华介绍，城轨交通具备的高效调度系统、精确时间管理以及强大的应急响应能力，可以为低空交通提供经验借鉴，共同建立高效的运营体系。

就低空经济的商业价值，浙江众合科技股份有限公司（000925.SZ，以下简称“众合科技”）副总裁许明对《中国经营报》记者表示，轨道交通信号和低空经济管控系统有较高匹配度。

轨道交通线网的管理目标是让车辆安全行驶、不冲突，空域管理也是同样道理，轨道交通领域的很多经验，都可以推演到低空领域。

在基础设施方面，两者可以合理复用城市基础设施和土地资源。目前，深圳、青岛、石家庄、合肥、珠海等城市，已经试点城轨交通与低空交通融合。

宋敏华举例称，深圳地铁与东部通航共建的深圳北站“空铁联运”项目，仅需1小时便能抵达粤港澳大湾区90%以上的区域，实现了轨道到“飞”的无缝衔接。

中国铁路通信信号股份有限公司（688009.SH，以下简称“中国通号”）的湛江—海口“空铁联运”项目，实现了高铁载客的无缝接驳，打造“跨海联运”新范式。此外，青岛、石家庄、地铁相继部署低空监管及服务平台，推动无人化地铁巡检应用，这些都是二者协调发展的成功范例。

政策层面，今年5月，国家发

展改革明确提出，安全是低空经济发展的首要前提。宋敏华认为，城轨交通企业凭借成熟的控制技术与安全管理经验，在发展低空经济领域具备显著优势。低空交通是城轨行业开拓新赛道、培育新业态的战略方向，应积极推进“轨道+低空”协同发展，构建立体化交通新生态。

在宋敏华看来，要推进“轨道+低空”深度融合，城轨企业需主动向地方政府论证协同发展价值，争取成为低空交通运营主体，开展试点示范；城轨产业链核心企业，特别是国资央企，应依托品牌资源加强与国家部委对接，在政策制定、标准规范及项目试点中融入轨道交通技术要素，提升行业主导权。

据记者了解，中国通号正在参与国家低空经济政策标准制定，将城轨技术优势纳入统筹布局。

许明认为，低空经济市场空间虽然很大，但现在尚不明确，且落地的商业模式也不多，现在有城市提出了“低空+轨道”的探索模式，特别是地面线路，利用站点、段场等相关资源，可以为低空无人机提供停泊服务，也可与轨道交通共用相关资源，如土建、供电、维护维保等。

“未来，低空经济发展仍然要不断拓展商业价值，并能覆盖设备采购和运营成本，这样市场和客户才会买单。”许明表示。