

90人申请开通线路、27人购买票发车……

定制公交“按需定制”如何更精准？

“我发起了一条定制公交线路，欢迎有需求的伙伴一起报名！”连日来，在北京市海淀区某互联网公司上班的杜女士频繁在社交平台发布招募信息，为自己提交的定制公交需求“拉票”，只为凑够开通所需的乘客数量。

记者注意到，近年来，作为传统公交的补充，定制公交凭借其灵活、准点和直达等综合优势，成为不少城市上班族的通勤选择。在北京、上海、杭州等地，公交集团联合园区、企业等开通了多条通勤专线，有效满足通勤者出行需求。

当前，定制公交实际运营效果如何？开通门槛是否合理？怎样才能更精准地惠及更多通勤者？记者对此进行了调查采访。

便捷性让通勤者青睐有加

12月19日上午8时35分，记者来到位于北京市昌平区天通北苑三区北门的公交站，不到5分钟的时间，一辆标有“天通苑—望京”的红色定制公交车驶入车站。

待车辆停稳后，记者与提前在该公交站候车的3名乘客一起刷码上车。记者使用的这张提前一天通过小程序购买的电子车票，票价7.2元，所在线路设置8个上车点和2个下车点。车辆于8时40分发车，预计9时40分抵达终点。

据记者现场统计，该班次共有11名乘客。当车辆抵达最后一个下车点“溪阳东路东口”时，多辆同目的地的定制公交陆续驶来，数十名乘客在此下车，整体上座率较为可观。

“选定制公交就是图个省心，小区门口上车，直达公司楼下，一人一座，还能踏实睡一会儿。”乘客小武告诉记者，他购买的21次月卡总价117.6元，折算下来单次仅5.6元。

对比其他出行方式，定制公交的性价比优势较为明显。记者查询发现，同时段同路线网约车的价格多在30元至40元之间，地铁加公交的换乘组合价格约为7元。尽管该班次定制公交1小时的行驶时长与传统公交差异不大，速度略慢于网约车，但点对点直达和无需换乘等便捷性，还是让不少通勤者对其青睐有加。

清华大学交通研究所副所长杨新苗在接受记者采访时表示，定制公交作为传统交通工具外的补充出行方式，运营线路和停靠点位更为灵活，运量虽不大但有一定增长空间。



定制线路开通需90人申请

“得益于互联网与手机的普及，乘客在线申请和便捷乘坐定制公交成为可能。”在杨新苗看来，当前，固定线路的公交客流量总体呈现下降趋势，定制公交满足通勤人士需求的价值更受关注。

对此，浙江大学公共管理学院特聘副研究员郑淋议告诉记者，定制公交具备诸多优势，比如价格相对优惠、时间预期稳定、安全性更高等，但与此同时，也存在出行时间固定和运营成本较高之类的短板。

记者了解到，部分定制公交在开通运营一段时间后，受到多种因素影响，上座率有限，其所在线路随后被运营方取消。对此，有受访专家表示，对于运营方而言，开通定制公交需承担一定人力和物力成本，若长期收支失衡，取消线路实为无奈之举。

一条定制公交线路从发起到开通，有哪些流程？需要满足哪些条件？北京定制公交平台一位工作人员向记者表示，在90人申请开通同一线路后，定制公交小程序将上线该预售线路，随后，还需满27人在“预售”版块实际购票。“运营方将对该线路进行评估，同时具备空闲的司机和车辆，才有开通的可能性。”该工作人员表示。

12月18日，记者在“北京定制公交升级版”小程序上看到，当日正在“预售”的线路共有16条，如“燕郊—东坝”“三里河—一百子湾”“副中心—大厂祁各庄”等，上车点多在京郊的大型小区附近。在“预售”界面，用户可以看到拟开通的线路起始点、时间、价格等信息，暂时无法看到同一线路已提交开通

申请的人数。

供需匹配有待提升

“因为还没满足服务平台的开通条件，我提交的‘小羊坊—国贸’线路暂未开通。目前我也看不到具体的申请进度。”提交申请的孙女士表示，在通过社交平台发布招募信息后，联系其一起申请开通线路的乘客较少，“期待能有一个通勤人士共用、覆盖多家企业的平台或社群，这样有共同需求的员工可以同步申请线路”。

“通过类似于‘众筹’或‘拉票’的方式开通定制公交，无法完全覆盖流动游客等有需求的群体，且平台推广度和覆盖面相对有限，一些用户可能难以发现。”郑淋议认为，对于零散用户而言，迅速达成共识和“拼团”申请开通线路的难度较大。

杨新苗建议，应进一步优化定制公交的上车点设计，通过在社区、商圈、企业园区等地设置内部固定上车点并竖牌明确标识，实现基础设施共享。

在郑淋议看来，定制公交若要实现持续运营，需具备稳定的规模效应。“在此基础上，优化定制公交应当依托大数据，聚焦特定路段和特定时段，精准定位人流集中点和科学识别人流高峰段，从而确保供需有效匹配。”

关于大数据的具体获取方式，郑淋议建议，在确保数据安全的基础上，公交公司不仅可以依托自身既有线路的载客量记录，还可以加强与地图运营平台的合作，合理利用互联网时代的大数据优势，进一步优化定制公交的线路设定，精准满足更多通勤者的出行需求。

来源：工人日报

规上工业企业利润 累计增速连续 4个月增长

国家统计局27日发布数据显示，前11个月，规模以上工业企业利润同比增长0.1%，累计增速连续4个月保持增长。国家统计局工业司首席统计师于卫宁表示，前11个月，规模以上工业企业利润增速有所回落，但仍延续8月份以来的增长态势，以装备制造业、高技术制造业为代表的新动能行业保持较快增长，工业经济转型升级有序推进。

装备制造业利润带动作用明显。前11个月，规模以上装备制造业利润同比增长7.7%，拉动全部规模以上工业企业利润增长2.8个百分点，是对规模以上工业企业利润增长拉动作用最强的板块。从行业看，装备制造业的8个大类行业中有7个行业利润实现同比增长，其中，铁路船舶航空航天、电子行业利润两位数增长，增速分别达27.8%、15.0%。

高技术制造业利润增速加快。前11个月，规模以上高技术制造业利润同比增长10.0%，较前10个月加快2.0个百分点，增速高于全部规模以上工业平均水平9.9个百分点。从行业看，“人工智能+”行动深入实施带动相关设备制造业利润向好，电子工业专用设备制造业利润同比增长57.4%；智能化产品助力数智化转型，智能消费设备制造业利润同比增长54.0%。

原材料制造业利润较快增长。前11个月，规模以上原材料制造业利润增长较快，同比增速达16.6%，拉动全部规模以上工业企业利润增长2.0个百分点。

于卫宁表示，总体看，规模以上工业企业利润延续增长态势，工业新动能的支撑作用进一步显现。但也要看到，国际环境不稳定不确定因素较多、工业新旧动能转换仍面临结构调整压力，工业企业效益恢复基础还需继续巩固。下阶段，要全面贯彻落实中央经济工作会议精神，推动传统产业改造升级，大力培育新质生产力，加快建设现代化产业体系，推动工业经济持续健康发展。

来源：经济日报