



交通导向型社区商业

交通显然是导致西苑商业持续高温并走向连锁化，东、北两苑社区商业发展薄弱的主要原因。以天通苑为例，交通导向型社区商业历史由来已久。北起天通苑北站，南至宋家庄站的地铁5号线贯穿天通苑社区，并设有天通苑北、天通苑、天通苑南三站，同时，北起小汤山南至立水桥的立汤路是贯穿天通苑的最主要交通干道。北京商报记者调查了解到，造成“西热东冷”社区商业发展现状的原因可以概述为内部和外部两方面原因。

内因方面，5号线地铁三个站点全部集中在天通西苑、中苑附近，距离天通东苑距离较远，居住在天通苑社区内的居民以外来人口或“新北京居民”居多，这类居民更趋向乘坐地铁出行，大量的人流在早、晚高峰集中汇集在天通西苑周边，满足居民日常生活需求的社区商业因需诞生并逐渐壮大；外因方面，天通苑以北至小汤山约10公里路程，这区间几乎没有一个大型商业区域，但却聚集了小汤山

镇、兴寿镇、北七家镇下属的东沙各庄、西沙各庄、白庙村、八仙庄等数万居民，同时，在立汤路沿线，东西方向主要干道不多，将该部分居民引流至回龙观等商业区较发达的路径较少，因此满足其消费需求必须通过公交车或自驾至天通苑，该区域的南北唯一交通要道立汤路承担了这一重任，早、晚高峰或是节假日等时间，立汤路天通苑段交通压力骤增，大量人口聚集在立汤路沿线，毗邻立汤路的天通西苑和天通中苑则坐享近水楼台之利，传统商业和社区商业都获得较大发展。

北京商报记者了解到，运营在小汤山乃至昌平区政府至天通苑之间的公交车线路众多，包括985路、984路、871路、643路、617路、537路、428路、昌27路、昌22路、专119路、专118路、运通114路以及一条温都水城/宏福苑小区至安定门的快速公交3线等，上述公交车几乎全部经过或抵达天通苑，每天涌入天通苑北、天通苑、天通苑南的居民超过数万人。

·专家建议·

一老一少撑商业未来

社区商业的重要性在于为居民提供更多更好的服务，真正为居民生活带来便利。北京商业经济学会秘书长、北商研究院特邀专家赖阳分析认为，天通苑社区由于内部片区发展不平衡，不仅造成了天通苑南部商业集中地带的拥堵，也造成了其他地区消费者居住与购物的不便，因此如何安排好商业布局成为天通苑相关管理部门需要慎重思考的问题之一。与此同时，因地铁而火爆的天通苑社区商业有望迎来第二次地铁沿线新商机。有消息显示，贯穿北京南北方向的地铁17号线已经开工建设，该地铁将途经天通东苑、望京等密集居住区，将很大程度上缓解5号线的运营压力，这一地铁线路的开通有望带动天通东苑社区商业的发展。

同时，天通苑已发展17年，随着第一代居民年龄的增长以及二代居民的成长，居民在社区商业服务方面的需求会有所变化，会产生新的商业增长点，对天通苑而言，如何抓住这一新商机十分关键，此外，从天通苑物业上市后的计划来看，在养老产业和社区商业、电商领域也计划有所作为，资料显示，目前天通苑大约居住着1万多名老人，这为发展养老产业奠定了良好的客源基础，因此，“一老一少”将成为撑起天通苑未来商业的关键力量。



基本需求有待满足

建立在巨大需求上的天通西苑社区商业发展速度较快，连锁化经营程度快速提高。不过，在满足本社区及社区外的衣、食、住、行等方面仍有不少提升空间。

在食方面，天通西苑附近的连锁居民菜店或规模较大的菜店仍旧缺乏，北京商报记者调查了解到，该区域仅有太平兴园菜市场、兴旺地农贸市场两个较大规模的菜市场，但均存在个体商户较多、杂乱且经营时间难以满足社区居民需求等弊端，另有龙德广场内的家乐福超市能够满足日常居民的购菜需求，但居住在天通苑的白领秦女士表示，去家乐福买菜仅在周末去合适，由于距离市区距离远，平时上下班路上花费时间较长，下班后很难有精力去逛超市，因此，小区楼下的夫妻菜店成为买菜首选。

看到这样的需求，在“互联网+”浪潮下，O2O公司觅得商机，北京商报记者了解到，专门提供半成品净菜的青年菜君在天通苑便有重点布局，通过线上下单、线下自取半成品净菜，家中自行翻炒的模式，获得了大量的用户。

食的需要提升另一方面在于天通苑社区居民早餐需求无法得到保证，市民刘先生表示，天通苑社区居民早餐的解决方式几乎都是靠游商解决。

北京商报记者连日调查发现，在天通苑北、天通苑、天通苑南三站地铁站附近，每天早高峰时段聚集着大量小三轮早餐游商，刘先生表示，虽然知道这样的早餐卫生质量无法得到保障，但苦于需要长途跋涉去市里上班，且周边很难

找到正规早餐店，只能做出这样的无奈选择。北京商报记者了解到，上述区域已经在相关政府部门的介入后经过多次联合治理，初见成效，但仍有不少游商铤而走险。

在行方面，天通苑社区的“最后一公里”成为该区域居民最头疼的问题。家住天通苑东区的孙先生告诉北京商报记者，从其住处前往立水桥地铁站只有一班公交车可以搭乘，为尽量满足附近居民的通勤需求，为数不多的公交需要绕行整个社区。所以，在天通苑，高峰期的公交车，不仅拥挤，车厢内人贴着人，还特别耗时，“开车10分钟的路程，公交要走半小时”。长久以来，天通苑的“最后一公里”存在出行效率低下的问题，主要是靠地铁口随处可见的“黑车”来缓解的。另一位住在天通苑的齐先生告诉北京商报记者，为了避开7点40左右的地铁早高峰，少排半小时队，他会搭乘3元/位的黑车，虽然知道不安全，但久而久之几乎成为自己出行的“标配”。

除早高峰外，晚高峰至午夜时分，天通苑地铁站都是“黑车”的聚集点，北京商报记者日前连日调查地铁天通苑站发现，约20辆“黑车”蹲守在地铁站的过街天桥下，其中，大部分车辆占领公交车站，本就交通压力巨大的立汤路常常再次拥堵不堪，在这些“黑车”中，大部分前往天通苑北侧的燕丹乡、天通东苑等地，也有去往包括北七家镇白庙村、东沙各庄等地，其中，原本能乘坐7人的面包车被改装成左右两排座椅，最多时几乎能乘坐10余人，要价3元/位，出行安全很难得到保证。 **北京商报记者 孙麒麟**