

促改革、抓基础、重环境

深圳强化竞争力的「城市密码」

新华社深圳6月10日电(记者赵瑞希、陈宇轩)敢为天下先,是人们对深圳的印象,改革创新的基因,已植入它的城市肌理。

深圳近期发布了2019年改革计划,围绕重点领域和关键环节部署了40项改革任务,持续优化营商环境、加强基础研究夯实创新根基、青山绿水提升经济“成色”……在建设粤港澳大湾区的时代大潮中,深圳正在不断巩固和强化它的城市竞争力“密码”。

促改革:搭平台、简审批,持续优化营商环境

“多走网路,少走马路”,是深圳优化营商环境最直观的体现。在2018年推出300项“不见面审批”事项基础上,2019年深圳市计划再推出200个“不见面审批”事项,以进一步降低市民和企业的办事成本。

今年初,深圳还推出了全市统一的移动政务服务平台——“i深圳”,已汇聚上千项政务服务,涵盖了“秒批”“不见面审批”等特色服务。

良好的营商环境,是深圳当前的核心发展优势。探索建设国际一流营商环境改革创新实验区,是深圳2019年的“一号改革工程”。今年,深圳将深化企业开办便利化改革、信贷金融改革、市场监管改革等企业经营中的重点环节改革,加大知识产权保护力度,完善企业退出机制。

在优化营商环境方面,深圳始终走在全国前列,并勇于在法治建设上先行先试。

引入港人当裁判,任命32名港籍陪审员,参与商事案件的审理,提升香港当事人信任感;明确域外法查明和适用机制,保障域外法“认得全”“查得明”“用得准”;统一裁判尺度,确保同类案件裁判标准统一化,提升司法结果可预期性……作为全国综合性司法改革示范法院,前海法院推出了多项司法改革举措。

前海蛇口自贸片区管委会主任田夫说,前海将全面对接香港营商环境制度规则,参照世界银行营商环境指标体系,打造国际一流营商环境。

抓基础:发力基础科研,夯实创新根基

5月19日,德国科学家厄温·内尔又一次来到深圳,他此行的目的之一,是与中国科学院深圳先进技术研究院的科研人员一起,讨论实验室团队组建、场地建设等问题。

不久前,这位1991年诺贝尔生理学或医学奖获得者牵头的脑科学实验室在深圳挂牌成立,该实验室将重点围绕神经可塑性的原理和机制开展研究,相关成果有望帮助人们了解大脑疾病的发生机制。

“深圳正经历从工业经济向知识经济转型的过程,必须重视基础研究,这是科技发展和工程应用的源头。”中国科学院深圳先进技术研究院院长樊建伟说。

官方数据显示,截至2019年5月,深圳已有9家诺奖实验室,研究领域为网络空间科学与技术、生命信息与生物医药的两个广东省实验室相继成立,全市基础研究机构达到13家,已建成各类创新载体2196家——深圳正在成为全球基础研究资源的聚集地。

从2019年开始,深圳正在推进科技计划管理改革,重点推进科技计划类别设置、重大科技项目形成机制、科技项目支持方式、科技项目规范化管理等改革。

此前,为了推进深港两地基础研究深度合作,深圳已经提出,允许香港公营科研机构直接申请深港创新园项目,深圳的财政资金可根据立项合同在香港开支。

据悉,深圳目前正在完善“基础研究+技术攻关+成果产业化+科技金融”全过程创新生态链,努力为广大人才在深发展创造最优创新环境。

重环境:以绿引智促创新

发令枪响,赛艇对抗赛开始,数十条皮划艇在碧波荡漾的水面掀起竞速旋风。时隔20余年,投入近20亿元治理后,南山区的大沙河主要水质指标达地表水IV类,又能划船了。

深圳河、茅洲河等多条河流,都在通过治理偿还历史欠债。河道整治,是深圳重视环境、改善环境的一个缩影。

从渔火薄田的边陲农业小镇起步,深圳经历了沧海桑田般的急剧变迁。从牺牲环境换经济发展,到改善环境促经济发展,经历高速增长后的沉淀,深圳的发展理念已有了根本性改变。

2018年,深圳PM2.5平均浓度为26微克/立方米,为有监测数据15年来历史最佳;全市环境空气质量优良率为94.5%,在全国169个重点城市中排名第6位,是前20名中唯一一个超大城市。“深圳蓝”已经成为深圳引智、引资的一张亮丽名片。

今年,深圳继续发力,力争在水污染治理决裂体制机制改革、生态环境保护监管执法体制综合改革、海绵城市建设体制改革等方面取得实质性突破。

青山、绿水、蓝天带来的城市空间重塑,正在让深圳成为吸引全球人才、高端产业的“强磁场”。近年来,深圳人才净流入率保持高位,创新驱动迎来了关键的第一资源。

作为中国科创前沿,深圳正以生态、知识为牵引,补足基础创新能力短板,建设“未来之城”。

盈利难体验差,共享汽车驶向何方?

新华社重庆6月9日电(记者何宗渝、丁静、周蕊)戴姆勒旗下共享汽车品牌car2go将于6月30日全面停止在中国的运营,此前“友友用车”“麻瓜出行”“途途易”等共享汽车平台陆续“出局”,拥有数百万用户的途歌也因经营困境多次被合作伙伴起诉冻结资产……

近年来,巨大的市场“蛋糕”吸引众多资本进入共享汽车领域,但平台数量和规模快速扩张导致“洗牌”加剧,服务能力建设滞后导致用户体验差。那么,下一步共享汽车将驶向何方?

现象:市场前景巨大,资本忙“抢滩登陆”

据罗兰贝格战略咨询公司分析预测,2025年中国的分时租赁汽车将达到60万辆;未来中国共享出行将达到每天3700万人次,对应的市场容量高达每年3800亿元,潜在需求带来的关联市场容量有望达到1.8万亿元。

巨大的市场空间,吸引众多大型国有车企重金“杀入”。今年5月28日,“东风出行”首批1000辆共享汽车在武汉投入运营;去年5月,一汽集团推出“开开出行”介入分时租赁业务;2017年5月,“长安出行”上线运营,目前用户已超过100万;2016年5月,上汽集团投资EVCARD,当前投运车辆已超4万辆……

一些民营企业也争先恐后——重庆力帆旗下的“盼达用车”,目前已在11个城市投运了超过2万辆新能源汽车;长城汽车推出“欧拉出行”,开展长短租、分时租赁和网约车业务……

一些造车“新势力”也强势进入,如格罗夫氢能汽车公司日前宣布今年将在重庆生产200辆面向分时租赁市场的氢能汽车,计划明年量产的1万台车辆也将主要用于共享汽车业务;今年3月,苏宁、阿里、腾讯等企业携手一汽、东风、长安,共同出资97.6亿元打造T3出行公司。

问题:企业盈利难,用户体验差

共享汽车属于“重资产、重运营、重体验”的新兴行业,随



“路障” 新华社发 徐骏作

着众多平台的兴起和扩张,市场竞争日趋激烈,目前全国共享汽车企业超过50家,但大多处于大规模投入期,都没有盈利,一些运营成本高、服务能力差的企业难免被淘汰。

——企业运营难。在山城重庆,共享单车受地形限制未能大规模布局,却成了共享汽车企业争夺的“高地”。目前重庆主城区已有“盼达用车”“长安出行”等10多家分时租赁企业,仅投运的新能源共享汽车就超过1万辆;而car2go投运的Smart车型的成本较高导致用车价格偏高,用户不断减少,其退出中国市场,率先下线的就是在重庆的业务。

“共享汽车是烧钱的新兴行业,有先驱,也必然有烈士。”一家平台负责人说。

——用户体验差。上海市民刘先生日前租用了上海路享信息科技有限公司的分时租赁汽车,仪表盘显示油量还能行

退潮了涨价了,共享单车你还骑吗?

新华社北京电(记者胡佳丽、付光宇)近日,几家主要的共享单车均不约而同悄然涨价。当资本潮水退去,行业经过一轮洗牌后,存活下来的共享单车将如何在共享经济的“下半场”再出发?

共享单车涨价了,你还骑吗?

已经隔了小半年时间没有骑共享单车的广州市民刘森发现,地铁口又开始整齐码着一排排共享单车,除了“多出来”的车子,还有“涨起来”的价格。

按照小蓝车、摩拜等共享单车的新计费标准,在北京地区骑行15分钟以内收费1元,骑行超出15分钟,每15分钟收费0.5元。哈罗单车等相继加入涨价队伍,上海、广州、深圳等城市也被纳入摩拜的溢价范围中。

“共享单车集体涨价,你还会骑吗?”在微博发起的投票中,截至6月6日,7.3万人表示“不骑了,不划算”,9.7万人表示“看情况,选择方便的方式”,1.4万人表示“骑,就当锻炼身体”。

“刚开始时,共享单车就像不要钱似的。”2017年,街头挤满了“赤橙黄绿青蓝紫”的共享单车,各品牌共享单车纷纷祭出各种最大幅度补贴战术,刘森曾在手机上下载了4个APP,也分别交了押金。“但好景不长,出地铁后总是抢不到车,押金也退不了。”

“共享单车都去哪了?”刘森没有注意到的是,“车山车海”在闹市消失的同时,在全国多地城市的角落里,出现大量共享单车的“坟场”。自打小鸣单车等品牌宣告破产开始,整个行业便进入了洗牌期,资金链吃紧的企业开始接连出局。

从野蛮生长到有序繁荣

在有着“自行车第一镇”之称的天津小镇王庆坨,最红火时,连小镇的农田上都堆满了清一色的共享单车。

国家信息中心发布的《中国共享经济发展年度报告(2019)》统计,2018年与共享单车相关的厂商和公司产能过剩现象迅速凸显,王庆坨镇的自行车厂商数量从2017年高峰期的500多家,下降到2018年的200余家。

在全球最大的自行车生产制造商之一,天津富士达的工厂里,哈罗和滴滴单车仍在批量下线,订单量依旧可观。

6月4日,广州共享单车中标结果出炉,摩拜单车获最大蛋糕,中标份额为18万辆。哈罗单车、青桔单车中标份额分别为12万辆和10万辆。这是广州自2017年8月份颁布共享单车“限投令”以来,首度“松绑”。

业内人士表示,共享单车行业从最多时有数十个品牌争奇斗艳的“百车大战”,到目前只剩下摩拜、小蓝车、哈罗、ofo、滴滴等“主力军”,共享单车经历了从野蛮生长到有序繁荣的变化,经过一轮洗牌,活下来的单车企业骑向更规范的赛道。

今年3月,交通运输部发布的《交通运输部新业态用户资金管理暂行办法(征求意见稿)》提出,运营企业原则上不收取用户押金,押金退款周期不得超过两个工作日。2018年7月,摩拜单车已率先宣布全国免押。

在北京,东华门地区划分了156个区域实行“入栏结算”试点,共享单车停放在指定区域内按照普通价格计费结算。否则,用户第一次会在锁车后收到APP发出的警告,第二次就要额外支付2元到5元不等的管理费。“规范停放在很大

驶70多公里,但开出不远就燃油耗尽,最终花了800多元的拖车费 and 租金才摆脱困境。但该公司却认为这是车辆生产厂家的责任,拒绝弥补消费者损失。

类似的案例不少。据上海市消费者权益保护委员会副秘书长宁海介绍,2018年其受理的共享汽车相关投诉超过1200件,主要集中在计费混乱、押金难退、索赔繁琐、商家推诿等方面。

前景:市场待培育,需各界支持

普华永道预测,2030年前中国共享出行市场将以32%的年均增速快速扩张。相关企业、专家表示,虽然各方都看好共享汽车的发展前景,但目前市场仍处于培育期,面临诸多挑战。

中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧说,一些平台过于注重规模扩张而忽视了运营和服务,有的平台甚至挪用用户押金用于经营。《交通运输部新业态用户资金管理暂行办法(试行)》6月1日起正式实施,相关企业应结合押金问题的整治推动运营和服务升级,摆脱“押金为王”“烧钱补贴”模式,谨防重蹈共享单车的覆辙。

一些企业负责人表示,提升用户体验不仅需要企业发力,还需要社会各界的大力支持。如共享汽车大多布局在人流密集区域,这些区域普遍存在道路资源、土地资源、充电设施稀缺等问题,如何破解停车、充电等难题,考验城市管理者的智慧。

“理想化的共享汽车运营方式是依托智能化工具、智能化管理,通过自动驾驶实现人、车、路协同,但这不仅需要相关部门加大对标准化道路、5G通信等基础设施的投入,还需要汽车厂商加快提升自动驾驶汽车水平、百度等互联网企业不断完善高精地图才能实现。”“盼达用车”CEO高钰说。

此外,多家企业向记者反映,共享汽车投运后遇到用户不爱惜车辆、乱停乱放、拒绝处理违章甚至恶意破坏等行为,如广东海丰就有用户驾驶共享汽车飙车、原地烧胎、漂移,造成车辆严重损坏。“我们通过服务外包提升了车辆清洁保养质量,降低了运营成本,但提升用户素质、规范用车行为还需要一个过程。”首汽GoFun出行公关总监王瑛说。

程度上倒逼了公众习惯的养成,也让单车企业在运营中找到了盈利点。”天津市自行车电动车行业协会理事长刘学权说。

退烧后的“后共享单车时代”

在资本狂欢过后,共享单车的“下半场”将渐趋理性,最终将回归到最朴素的商业逻辑。哈罗单车盘算道,单车骑行一次,折旧0.6元,运营成本0.3元,如果单次骑行收入能超过1元,原则上就有利润。

据测算,到2020年,将有至少1000万辆共享单车面临报废,至少产生16万吨的城市垃圾。摩拜单车可持续发展高级专家秦浩介绍,摩拜将报废单车100%回收再用,实现全生命周期节能环保。

在“后共享单车时代”,“下半场”如何骑行才能真正“惠及”用户?消费者、企业经营者、管理部门和行业专家似乎正达成一个共识:共建共享新格局。

近年来,上海、杭州、福州、广州、南京等多个城市陆续出台“限投令”,暂停新增共享单车投放。摩拜相关负责人表示,已经在饱和城市只置换,不新增车辆。“摩拜单车积极与政府部门配合,推动共享单车的可持续发展与城市的共赢发展。”

城市交通专家徐康明说,目前一些城市共享单车的供给量已十分充足,应尽快告别“野蛮生长”,向精细化运营转型。另一方面,政府应对管理理念和体系进行科学设计,避免政策“落不了地”或执行难。

在刘学权看来,共享单车正在解决发展痛点的路上一步步走向成熟,实现良性发展,未来虽然不会像之前那样场面火爆,但步子会走得更加稳健。



拉林铁路铺轨至“毡毡之乡”

▲6月6日,负责铺轨的中铁十一局集团的建设者在现场作业。当日,川藏铁路拉林段铺轨至全线第二个新建车站——西藏扎囊站,至此拉林铁路已铺轨50公里。扎囊县位于西藏山南市,被誉为西藏“毡毡之乡”。

拉林铁路正线全长435公里,设计时速160公里,是西藏首条电气化铁路。作为我国进藏铁路的重要组成部分,拉林铁路预计2021年建成通车,届时不仅将有效改善我国区域铁路网布局,还对带动沿线发展经济、改善民生、促进区内外互联互通等具有重要意义。

新华社记者 觉果摄

拉林铁路贡多顶隧道贯通

标志着全线重难点控制性工程取得阶段性突破

新华社拉萨6月10日电

(记者刘洪明)随着一阵爆破声,6月9日21时28分,拉萨至林芝铁路第三长隧,全长13.59公里的林芝市贡多顶隧道实现安全贯通。这是拉林铁路又一座海拔3000米以上隧道贯通,标志着全线重难点控制性工程取得阶段性突破。

位于米林县卧龙镇范围内的贡多顶隧道,平均海拔3100米,最大埋深1500米,预计2020年7月建成。记者了解到,施工过程中主要面对岩爆、高地温、涌水三大挑战难题,项目推行衬砌质量二维码实名制管理,采用二维码进行技术培训交底,确保施工安全和质量。

中铁一局拉林铁路项目指挥长徐和军介绍,隧道岩爆区占隧道总长的82%,据统计,开工至今隧道岩爆已发生4000多次。与此同时,隧道内多处存在高地温,最高地温甚至超过了40℃。带来更大挑战的还有大面积涌水,施工中最大涌水量达每小时1600立方米。贡多顶隧道横洞施工过程中拱部出现突水,水平喷射距离长达40米,不到4小时内造成隧道内淹没长度达600米。

“针对涌水施工,项目部采用地震波反射法、红外探水、地质雷达等方法探明掌子面前方的地质情况及地下水发育情况。同时采用管棚钻机在掌子面打设超前探孔,对掌子面前方涌水进行顶压、集中引排,加速排水为掌子面提供作业条件。同时进行完整水文年的水文观测,探明地下水来源,采取针对性的防治措施,确保后期通车运营安全。”中铁一局五公司拉林铁路项目总工程师郭保说。