

全国多地宣布停运,公共自行车驶向何方?

近期,公共自行车在北京中心城区、内蒙古呼和浩特等地停运,此前武汉、广州等也宣布车辆停运。从一车难求到低调离场,公共自行车怎么了?留给我们怎样的启示?

多地公共自行车停运

车身红白色相间、凭证件办卡骑行、通过固定车桩存放取用……发展近10年,全市保有量近12万辆、网点数量近4000个、用户超100万人的北京公共自行车正淡出公众视野。

今年3月起,北京东城、朝阳、海淀等中心城区密集宣布公共自行车停运。部分城郊新城也宣布车辆停运,探索市场化运行。记者探访发现,目前大量北京公共自行车已被回收,停车桩正在拆除,用户抓紧办理退押金手续。

一些北京用户对车辆突然停运感到不舍。也有用户表示疑惑,去年底,北京密云区还在新增车辆网点,为何今年3月,属地政府就开始对停运征求意见?

今年4月,呼和浩特也宣布车辆停运。目前该市火车站、大型商场等人流集中处,公共自行车停车桩全部空置。

北京市城市规划设计研究院高级工程师黄斌介绍,据专业网站统计,截至目前,全球有约470个城市运维公共自行车。中国在网点数、车桩量、车辆使用量方面排名世界第一,发展规模和水平走在世界前列。

但今年以来,山西晋城、四川宜宾翠屏等地也宣布车辆停运;早在几年前,武汉、广州已经停运,武汉还是全国首个在全市范围投放车辆的城市。

停运背后有“内因外扰”

近年来,公共自行车在缓解城市拥堵、满足群众短距离出行方面发挥重要作用。从曾经一车难求,到如今“低调离场”,公共自行车怎么了?

综合北京多区城管委公示信息,此次北京公共自行车退市,与2020年12月31日后北京财政取消对公共自行车运维补贴有关;呼和浩特市城环出租车服务有限公司称,经认真研究决定“退役”该市公共自行车交通系统项目,是为充分发挥市场在资源配置中的决定性作用。

多位专家和企业人士分析认为,多地公共自行车“挥手作别”已有前兆,其可持续发展长期面临“内因外扰”。

网点车桩少、投放车辆少、注册流程复杂,便利性打折扣。北京市城市规划设计研究院交通规划所副所长盖春英介绍,公共自行车多由政府出资建设,出发点是引导公众绿色出行,在便于管理前提下满足部分使用需求。因此,公共自行车大多有桩存取,要求用户凭证件现场注册,规模也没有发展太大。

车辆、车桩运维保养不足,运营和管理能力待提升。北京某公共自行车企业相关负责人表示,经常有用户反映车和桩坏了、车取不出或还不上等问题,企业运维人力严重不足,车辆退出也缺少依据。“我们的车刚推出时很受欢迎,车辆损耗快,到5年设计使用年限后,发现其作为政府资产没有专项报废依据。后来车型停产,就找不到修理配件了。”他说。

北京工业大学城市交通学院副教授边扬表示,从多地情况看,虽然公共自行车服务能力持续提升,但自身问题未得到很好解决。随着共享单车车参与竞争,公共自行车市场竞争力削弱。

黄斌等研究发现,2017年和2018年,北京中心城区共享单车投放量是公共自行车10倍以上,局部替代效应显现。

记者了解到,在“内因外扰”作用下,多地公共自行车用户开始退卡,管理部门



减少新车投放。为应对颓势,不少城市尝试公共自行车市场化运作,但由于长期依赖财政补贴,自身“造血”能力弱。最终,有城市决定“顺应潮流”,让公共自行车退出“历史舞台”。

“最后一公里”出行需求谁满足?

骑行第一个小时免费、车辆有桩存取摆放规范、出行安全有保障……公共自行车也有明显优势。未来何去何从,留给我们怎样的启示?

边扬认为,对于选择关停公共自行车服务的城市,应认真做好退费、资产处置、百姓出行需求衔接等问题。对仍在运维的城市,要结合当地实际需求,科学、及时制定车辆继续发展或有序退出路径。

中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长屈晔认为,多地车辆退市现象提醒政府部门和企业,要加强精细化运营,走创新发展道路。通过建立奖惩和动态配额运营机制等,逐渐打破原有行政化管理的单一发展模式。

一些专家表示,在部分地区发展公共自行车仍有必要性。盖春英表示,如北京郊区

新城公共自行车受共享单车冲击相对较小,仍有发展空间。政府也应审慎研判,是否将居民“最后一公里”出行需求全部交给共享单车企业来满足。

“共享单车完全市场化投资运营,其目的是追求经济效益最大化。共享单车业务运营成本高,很难长期维持低收费政策,目前骑行费用已有所涨价,不排除未来继续涨价可能。而公共自行车作为公益性交通设施,具有长期提供优质、经济、均等化服务的优势。”她说。

记者了解到,经过持续探索,目前南京、杭州等地公共自行车运行整体平稳,企业推出“免押金租车”“扫码骑行”等服务,推动公共自行车和共享单车的融合发展。南京公共自行车公司人士表示,2020年该市车辆使用量日均达到8万人次,2021年前几个月同比略有提升。

屈晔表示,多地公共自行车停运,也提醒政府部门要加强公共服务类项目的顶层设计。“在市场机制能发挥更多作用的领域,政府可以鼓励社会资本提供优质的公共服务产品,把精力放在日常监管中。而当市场‘失灵’时,政府也要有‘补位’意识,同时注重应用新技术,完善用户体验,赋予公共产品持续的活力和生命力。”据新华社

教育部公布首批未来技术学院名单

12所高校入选

教育部近日印发《关于公布首批未来技术学院名单的通知》,经高校自主申报、专家论证,全国共有12所高校获批建设首批未来技术学院。这12所高校全部为“世界一流大学”建设高校。分别为:

北京大学、清华大学、北京航空航天大学、天津大学、东北大学、哈尔滨工业大学、上海交通大学、东南大学、中国科学技术大学、华中科技大学、华南理工大学、西安交通大学。

据介绍,教育部去年5月印发了《未来技术学院建设指南(试行)》,提出用四年左右时间在专业学科综合、整体实力强的部分高校建设一批未来技术学院,探索专业学科实质性复合交叉合作规律,探索未来科技创新领军人才培养新模式。

新发布的《通知》指出,首批学院建设高校要明

确建设目标,瞄准未来10—15年的前沿性、革命性、颠覆性技术,突破常规、突破约束、突破壁垒,强化变革、强化创新、强化引领,着力培养具有前瞻性、能够引领未来发展的技术创新领军人才,推动从“中国制造”到“中国创造”的转型升级,为建设高等教育强国、服务高质量发展、实现中华民族的伟大复兴奠定基础。

《通知》要求,开展多元探索,以提供优质资源和营造良好氛围为抓手,以体制机制改革为保障,支持未来技术学院构建多学科交叉机制、探索多样化培养模式、提供多出口制度设计、促进多主体协同育人、催生多方位综合变革,打造能够引领未来科技发展和培养技术创新领军人才的教学科研高地。

据新华网

明年起国内航班停止提供一次性不可降解塑料制品

记者26日从民航局获悉,自2022年起,一次性不可降解塑料吸管、餐具、包装袋等在年旅客吞吐量200万(含)人次以上机场和国内客运航班内禁止提供,2023年起实施范围将进一步扩展至全国机场和国际客运航班。

民航局日前印发实施《民航行业塑料污染治理工作计划(2021—2025年)》,提出以机场和航空公司为塑料污染治理重点,计划到2025年,民航行业一次性不可降解塑料制品消费强度较2020年大幅下降,替代产

品应用水平明显提升,塑料等垃圾智慧化、规范化回收处理体系基本建立,民航行业与塑料污染治理相关产业协同更加深入有效。

据了解,部分民航企业已经率先启动塑料污染防治工作。中国国际航空推进安全可循环餐具替代;东方航空开展机上垃圾分类试点;首都机场集团、上海机场集团、广东机场集团等制定标准规范,推动成员机场有序实施航站楼内垃圾分类收储运和航班垃圾规范处理。

据新华社

7月起我国将全面实施重型柴油车国六排放标准

生态环境部新闻发言人刘友宾26日说,今年7月1日,重型柴油车国六排放标准实施,标志着我国汽车标准全面进入国六时代,基本实现与欧美发达国家接轨。

在生态环境部当天举行的新闻发布会上,刘友宾介绍,据测算,我国重型车保有量1100多万辆,仅占我国汽车保有量的4.4%,但其排放的氮氧化物和颗粒物分别达到汽车排放总量85%和65%。2018年6月,生态环境部与市场监管总局共同发布国家标准《重型柴油车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》,规定自2021年7月起,全国范围实施重型柴油车国六排放标准。

据介绍,我国已经于2019年7月1日实施了重型燃气车国六标准,2020年7月1日实施了轻型车和公交、环卫、邮政等重型城市车辆国六标准。

刘友宾说,与国五标

准相比,重型车国六标准要求进一步加严,氮氧化物和颗粒物限值分别减低77%和67%。排放标准的升级,也促进了我国排放控制技术与世界标准接轨升级,助力我国汽车和相关零部件行业对外发展。

他表示,为推进标准顺利实施,我国汽车生产企业和相关零部件配套企业开展了大量准备工作,已有38家发动机生产企业的922款发动机、735家汽车生产企业的23744个车型按照重型车国六标准要求完成了开发和验证,能够满足市场需求。

“对车主来说,购买国六车辆将具备长期的优势。”刘友宾说,一是重污染天气应急期间,国六车具有通行优势;二是使用成本更低,国六标准中首次增加质保要求,后处理装置等部件发生故障或损坏而导致排放超标,由生产企业负责维修,无需车主承担费用;三是车辆年检更加省时省事。

据新华社