

北京通学公交明年春季扩围至8个区



外观

“春辰绿”配色
取自《阳春赋》，象征青春和希望

行车

- 360度全景环绕摄像头
彻底消除视觉盲区
- 驾驶辅助预警系统
车道偏离
车距监测等预警
限速识别

监测

- 防遗忘摄像头
学生遗留车内自动报警
- 巡检按钮
驾驶员巡视确保无学生遗留
- 异常行为监测系统
驾驶员打电话、抽烟、打哈欠等将预警

内饰

均圆角化设计，无螺钉外露

增加6米长“迷你”车型、增加停车指示牌、加宽后视镜镜面、增加座椅下方书包存放空间……11月19日，北京商报记者在北京市通学车现场观摩会上获悉，首批100辆通学车全部投入运行之后，新的一批通学车即将登场，明年春季学期，随着新型通学车的研发下线，通学车试点工作将新增东城、石景山、通州、大兴4个区，由现有的朝阳、海淀、丰台和西城4个区进一步扩大至8个区，并力争明年9月秋季开学全市推广。

力争明年9月全市推广

明年春季学期，随着新型通学车的研发下线，通学车试点工作将进一步扩大至8个区，但不止于8个区。据北京市教委介绍，其他区如有乘用车刚性需求，可及时与市级专班提出申请，力争明年9月秋季开学全市推广。

据北京市教委介绍，家长可通过孩子所在学校提出申请，由学校集中收集需求，会同各区专班开展线路勘察、设计及站点布设等工作。

具体而言，让通学车开到“家门口”的工作将如何展开？海淀区在这方面已有经验。海淀区教委副主任唐建东在接受北京商报记者采访时表示，首先，要看情况、看需求。“通学车是公交属性，不属于私家车，不能完全停到‘家门口’。”唐建东表示，“因为通学车的开设还有一些因素，因为现在义务教育阶段基本上都是就近入学，需要通学公交的是少部分人，针对这一部分需求和困难，我们来解决其上学、放学的问题。”据唐建东介绍，目前，海淀区最长的一条试点线路为双安商场—玉泉学校的通学线路，线路里程接近12公里。

唐建东介绍，其次，则是由学校统计情况并报送。“如果数量比较多的话就上北京公交公司的App，在App上定位家长的地址后，实际上就是一个大地图，形成大数据，通过大数据来分析集中的人数、能开几辆车、开大车还是开小车，像这样来设计线路。”

值得注意的是，接下来，通学车或将逐步向公交化过渡。“因为现在通学车基本是‘点对点’的，需要等学生，等学生到了再开走。以后的设想是，比如在线路中间设几个站点，到学校可能有3个站点或者4个站点，车辆循环运行，把几个站点跑一遍，5分钟一趟，7:00—8:00这段时间这个车就专门做运送学生这件事。”唐建东表示。

北京商报记者 方彬楠 冉黎黎/文并摄

试点将增至8个区

9月1日，北京正式启动中小学通学公交试点，通学公交车在朝阳、海淀、丰台和西城4个区试点运营，至今已两月有余。11月19日，北京市通学车现场观摩会在海淀第二实验小学(安宁分校)举行。

观摩会现场，北京公交集团线网中心业务管理梁亮告诉北京商报记者，因通学车环保、安全、便捷、高效的特点，受到家长、学生普遍欢迎，试点以来，通学车影响力逐步增强，运营规模不断扩大，试点学校由最初13所增至21所，线路由23条增至48条，日均运送乘客由811人次增至4100人次，首批100辆通学车全部投入运行。

线路与站点的扩围之后，广受好评的通

学车接下来还将进行试点区域的扩围。北京市交通委地面公交运营管理处处长赵震向北京商报记者介绍，下一步将进一步推广通学车，计划在现有4个试点区的基础上，扩展东城、石景山、大兴、通州4个区，达到通学车在城六区+通州、大兴两个区进一步推广，服务更多学校和学生。

北京市育才学校通州分校便是扩围区域里涵盖的学校之一。北京市育才学校通州分校校长杨玉慧在接受北京商报记者采访时表示，其学校现在有学生近5000人，通过前期的政策宣传以及调研需求，目前有700余名学生报名想乘坐通学班车。“下一步学校将继续宣传，加大宣传力度，做好人员统计，同时配合各部门做好站点的设置，上下车的时间安排，以及对安全方面提出相关要求，制定预案，争取把这件事做实、做细、做好。”

增加6米长“迷你”车型

首批100辆通学车全部投入运行之后，新的一批也要“上场”了。

此前，一代通学车有12米、8.5米两款车型，兼顾小学生和成年人的乘坐需求。在观摩会上，由北汽福田研发的新型通学车首次亮相，新车更加突出“安全、环保、美观、智慧、舒适”的特点，车型覆盖大(12米)、中(8.5米)、小(6米)三种尺寸，适应多种通学路况需求。其中，6米“迷你”车型更适用于处在狭窄街巷中的学校，转弯、掉头更便捷。

为打造更加舒适的通学环境，新型通学车采用低入口、二级踏步车身结构，进一步减少踏步级数，上下车更便捷；提升座椅高度至43厘米，增加座椅下方的书包存放空间；车辆新

增配置车身升降及侧倾系统，可选装残疾人踏板及残疾人轮椅区，充分考虑了坐轮椅等特殊儿童的出行需求。此外，在安全性方面，增开后围安全门，可翻转后保险杠，形成后部应急通道，确保紧急情况下乘车人员快速安全撤离。

除车辆情况外，上下车站点是否方便是家长和学生最关注的问题。北京商报记者从北京市交通委获悉，为减少学生上下车的步行距离，多方共同推进，在保证安全的前提下，按照“方便学生、减少步行距离、减少过马路”的要求，进行站点设置。目前，已开通的通学站点尽可能靠近小区或学校出入口，中途少设站，为学生提供了从家门到校门的“点对点”一站式服务。公交集团根据到校时间科学编制了行车计划，交管部门围绕运行节点设置“护学岗”，施划“通学路”，护航通学车。截至目前，通学车运行准点率100%。

X 西街观察 Xijie observation

微短剧的野火该“扑了”

陶凤

近日，抖音、快手、微信集体宣布，打击违规低质微短剧。大量恶俗作品被下架，意在以对博人眼球、乱其心智为目标，毫无底线的微短剧坚决说不。

“短剧+游戏”的《完蛋！我被美女包围了》爆火，让网络微短剧重新回归公众视野。

微短剧走红网络，乘风短视频，又借力网剧创作。主打时间短、“见效快”，表演夸张、剧情离谱、三观稀碎，在最短的时间内捕获人心，收获流量。

起初，为了引流圈粉，基本免费，但随着剧情推进，每解锁一集都要收费。行业数据预测，2023年小程序短剧市场规模接近250亿元。

微短剧一边受到不少网民追捧，另一边则是泥沙俱下良莠不齐。一路狂喷，一路跑偏，为了圈粉赚钱不择手段。

自去年以来，广电总局持续开展网络微短剧治理工作，已下线微短剧25300多部，有效净化网络微短剧行业生态。下一步，还将再次开展为期1个月的网络微短剧专项整治工作。

重拳整治，为那些跑偏走歪的微短剧制作者敲响了警钟。

上周本报曾发表评论“短剧，利用下坠的力量赚钱”，直指当下如火如荼的微短剧创作，不仅不断刷新影视行业的职业下限，还一再挑战人的认知下限，利用人性下坠的力量疯狂敛财。

人性下坠，流量和金钱却在向上。每个人都可以表面上不屑一顾，但大数据送来的低级趣味却很难让人拒绝。

很多网络微短剧走的所谓“爽文”路线，剧本套路化，价值观扭曲，后期制作浮皮潦草。如果此类微短剧蔚然成风一意孤行，整个行业注定越走越歪。

“霸道总裁分秒爱上我”“恶婆婆欺负乖儿媳”“城里人歧视农村人”，无非是利用这些常用的流量密码，以挑动贫富差距、制造阶层矛盾，鼓动男女对立、地域歧视等。

“精神毒品”的纯度不断刷新，必须引起各方警觉。微短剧可以在时长上“人穷”，绝不能允许其在价值观上“志短”。短剧市场蓬勃发展甚至出走海外，应该是良性的、可持续的。

恶俗作品泛滥并非朝夕，整治必须久久为功。广电总局此次治理微短剧同样提出了标本兼治的配方。

比如，提出加快制定网络微短剧创作生产与内容审核细则，建章立制，以制度促规范，以机制固长效。还有，建立小程序“黑名单”机制、网络微短剧推流统计机制。

微短剧涉及的市场主体较为复杂，短期集中整治，还应强化对整个产业链的全覆盖、细监管。让微短剧市场在不断地规范和治理中更健康、更好看。

气候投融资再提速 “双碳”产业拓新空间

应对气候变化，推动绿色发展已经成为全球共识。11月17日—18日，国内首个气候投融资国际交流合作大会“明珠湾国际气候投融资大会”在广州南沙举行。会上正式发布了“粤港澳大湾区气候投融资平台”，并举行了国内及国际气候投融资双中心揭牌仪式。

事实上，“粤港澳大湾区气候投融资平台”并不是个案。2020年生态环境部同有关部门印发《关于促进应对气候变化投融资的指导意见》，去年8月，第一批23个气候投融资试点地区名单公布……在气候投融资引导下，我国的产业格局发生着重大变化。据预测，未来气候投融资需求量约占全球GDP总量的2%。

“协同港澳、面向世界”

公开资料显示，气候投融资是为实现国家自主贡献目标和低碳发展目标，引导和促进更多资金投入应对气候变化领域的投资和融资活动，以及评估气候变化影响和风险、优化碳排放资源设置的活动总称，是绿色金融的重要组成部分。支持范围包括减缓和适应两个方面，具有财政与金融两种特性。

从时间上看，在提出“碳达峰”和“碳中和”目标之后，气候变化投融资就被提上了日程。前海开源基金首席经济学家杨德龙对北京商报记者表示，这也是围绕全球节能减排、能源转型出发进行的相关投资，一些与新能源有关的企业是重点参与主体，另外还有银行、券商、保险、基金等多种金融机构。

“广州南沙作为国内重要试点地区及国际交流中心，不仅能带动本地气候投融资，推进能源和产业结构调整，还能协同港澳、面向世界，有助于粤港澳大湾区发展。”杨德龙说。

在此次大会上，除了正式发布“粤港澳大湾区气候投融资平台”外，还举行了“广州南沙粤港澳大湾区气候投融资中心”和“气候投融资(南沙)国际交流中心”揭牌仪式。据悉，上述平台现已收集95个应对气候变化领域企业项目，总投资达727亿元。

此外，一个多月前，作为全国首批气候投融资试点地区之一，广州南沙就颁布了“气候投融资十条”，其中包括，支持气候投融资机构集聚、

项目入库、开展气候贷款、发行ESG债券、设立气候基金、配置气候保险、创新平台建设、标准制定、产品创新和技能提升。

据悉，这是全国首个促进气候投融资发展的金融专项扶持政策。对此，国家金融监督管理总局一级巡视员叶燕斐表示，在目前的试点地区中，广州南沙的政策力度应该是最大的，其积极探索气候投融资创新发展模式，对其他试点地区也很有借鉴价值。

新能源类企业更有优势

自2020年生态环境部同有关部门印发《关于促进应对气候变化投融资的指导意见》以来，我国气候投融资发展已经形成了多部门、多行业共同参与、中央和地方协同发力的新格局，据生态环境部副部长赵英民介绍，截至今年6月底，已储备近2000个气候友好型项目，获得授信总额545.63亿元。

今年初，在第二届中国气候投融资国际研讨会“气候投融资赋能创新驱动低碳转型”论坛上，据媒体报道，自去年8月，第一批23个气候投融资试点地区名单公布以来，截至2022年底，23个试点地区均不同程度地开展了项目库的建设工作，积极探索促进资金与项目的对接，共征集或储备项目超1500个，涉及资金达2万亿元左右。

叶燕斐表示，2022年，中国本外币绿色贷款余额超过22万亿元，我国21家主要银行机构，85%以上绿色贷款都和气候融资有关。同时，在

气候投融资引导下，中国的产业格局发生重大变化，新能源及新能源汽车方面都建立了相当的竞争优势。“全球十大光伏制造企业，前九家全是中国的。一半以上的新能源汽车都在中国生产，在中国销售。现在还有越来越多的新能源汽车被引向全球。”

杨德龙指出，近几年，我国气候投融资取得的成果也主要在新能源上。作为重要试点地区的广州南沙在新能源上也具备一定的发展潜力。据叶燕斐介绍，南沙在巩固动力电池、新能源汽车、光伏制造业“新三样”上有很大潜力，在推动新一代低碳技术和低碳产业发展方面也有很大潜力。“比如制氢、运氢、储氢，南沙专门有一个通过水制氢用来发电进行调峰，技术非常领先。”

以广州南沙为例，叶燕斐提出了四个方面的建议，一是结合当地能源结构和产业特点，因地制宜开辟发展新赛道。二是构建高效政企云对接服务体系，挖掘和培育气候友好型项目，加快建设和完善气候投融资项目库，提升气候碳排放数据和信息管理、披露质量等。三是坚持政府引导、市场主导，推动形成多方参与的气候投融资生态圈。四是持续加强能力建设和人才培养。

根据国际能源署的预测，到2050年，全球需要投资110万亿美元来解决落实《巴黎协议》问题。基于此，国际欧亚科学院院士刘燕华预计，未来气候投融资需求量约占GDP总量的2%。

北京商报记者 方彬楠 程靓