

广州中考名额分配竞争加剧：番禺最易 南沙最难

6月1日,广州中考将开始填报志愿。作为中考最大的福利政策,今年名额分配竞争加剧:约3.62个考生竞争1个名额。其中,番禺、荔湾、从化区有更大几率靠名额升普高,黄埔、南沙名额率较低。今年名额分配最低控制分数线降低40分,意味着流标将大幅减少,或推高第三批录取分数。



省市属普高名额率降低

2023年广州普高名额分配计划为24215个,较2022年的23513个增加702个;全市符合名额分配资格的考生人数87620人,比2022年的77153人增加10476人。

近三年,名额分配的竞争逐年加剧,今年约3.62个考生竞争1个名额指标,去年是3.28个考生竞争1个名额指标,前年是2.76个考生竞争1个名额指标。原因是考生人数逐年增加,去年广州中考考生增2万人,今年预计增1万多人。

名额分配竞争逐年加剧

2023年省、市属公办示范性普通高中名额计划为3634个,比去年只增加65个,但符合名额分配的考生人数大幅增加,且省属、市属普高的名额面向全市初中学校分配,因此今年各区分得省属、市属普高名额的几率由去年的约5%下降到今年的约4%。

11区名额率均下降

区属学校的名额,只在区内初中分配。由于区属高中的招生数量、参加中考考生人数不同,各区分得名额的概率大不相同。

绝大部分学校名额批录取分降低

2023年,名额分配录取最低控制分数线下降分值从原来的20分调整为40分。也就是说,名额分配录取最低控制分数线为该校近三年统招首次批次户籍生录取最低分的平均值下降40分。

区属龙头录取分数跨度大

记者从广州每个区选取去年第三批录取分数最高的两所学校,作为区属龙头学校样本进行统计发现,区属龙头学校之间名额批录取分数相差较大,从555分到659分都有分布,跨度达104分。

老三区中,越秀区第十六中学(校本部)控制分数线最高,为659分,比去年的666分降低7

分;海珠区的五中和南武中学分别是652分和636分,其中五中控制线较去年一致;荔湾区的真光中学和第一中学分别是647分和601分。

天河区的广州中学和天河中学分别是657分和638分;番禺区的仲元中学和番禺中学为656分和625分。

黄埔区的第八十六中学控制线增加7分,达619分;玉岩中学控制线较去年一致,为648分。

南沙区两所区属龙头学校控制线均下降30分。

名额批录取分数降幅最大的10所学校平均降幅达到30分。其中,花都区圆玄中学556分,降34分;番禺区洛溪新城中学545分,降32分;南沙东涌中学555分,降30分;南沙第一中学570分,降30分;从化区流溪中学556分,降30分;白云区的广州彭加木纪念中学555分,降29分;白云

区广州空港实验中学554分,降29分;花都区新华中学570分,降28分;增城区新塘中学557分,降28分;增城区高级中学546分,降28分。

天河区控制线不降反升

记者统计的76所学校中,有4所学校最低控制线较去年上升1-7分。南武中学(岭南画派校区)570分,升1分;真光中学(校本部)647分,升3分;天河中学638分,升3分;第八十六中学619分,升7分。

为什么会“反升”的情况?因为去年一些学校第三批户籍生录取最低分明显上涨。以第八十六中学为例,2019年在第三批录取中,该校户籍生最低分是616分,而在2022年,户籍生最低分录到了698分,拉高了录取最低分的平均值,因此出现“反升”的情况。

热点聚焦

控制线下降40分,将带来什么变化?

名额分配最低控制线下降40分,流标可能大幅减少,或推高第三批录取分数线。

比如A初中分配到A附1个名额指标,但该校成绩最好的学生考分达不到A附过往三年录取分平均分降低20分,则这个指标作废,回到第三批录取,无形中增加了第三批的录取指标。但如果取消

限制性分数线,则A校第一名无论考分多低都能入读A附。过去名高中30%-50%的名额都会流标,但降低40分后,流标肯定将大幅减少。第三批了不少指标,竞争加剧,录取分数自然也会水涨船高。

对学校来说,录取了不少远低于自己本来录取分数的学生,教学也面临挑战。

广大附中名额批分数线最高

今年14所省、市属学校(校区)控制线均呈下降趋势,降幅2-13分。例如,华南师范大学附属中学名额批录取分数为683分、广东实验中学682分、广东广雅中学(本部校区)677分、广东广雅中学(花都校区)671分、广州市执信中学(执信路校区)

家长小群“围标”,能否校内达成默契?

不少家长提问,一所初中分配到不同学校的名额,能不能校内同学之间按成绩协调,达成分配默契,从而人人有份,降低风险?

“的确曾经有家长组建名额分配的小群,大家就接龙、统筹,但事实上最后结果跟大家的期望误差比较大,名额分配的校内竞争依然

还是一个博弈。”广州市第五中学副校长吴晶晶说,因为有两个动态变量。

第一,学生估分是否准确,孩子的发挥是否就如预期?中考分数跟很多因素有关,比如孩子最后阶段的复习情况、考试心态,以及试题难度、命题风格等,变数较大。

第二,跟学校录取分数的变化也有关,甚至跟学校当年的招生工作做得怎样,吸引多少学生,都有关系。

因此,靠家长们私下建一个小群,接龙统筹是统筹不出来的。名额分配是校内竞争,有竞争就很难达成默契。

多地发布风险预警,网约车运力已饱和?

有城市暂停发放“双证”,专家呼吁年轻人理性入行

羊城晚报记者 沈钊



多地网约车市场或将接近饱和(资料图)

1 日均单量提升,司机收入下滑 网约车行业日益内卷

近日,广州市交通运输管理局发布的网约车市场运行管理监测信息显示,2023年3月,全市网约车日均订单量为14.74单,日均运营里程为119.51公里,单车日均营收为354.77元。而该局此前公布过的2022年广州网约车的相应数据为,单车日均订单量为12.61单,日均订单大于10单(含)的网约车中,单车日均营收不超过400元。

单车日均订单量上升,而日均收入下降,这意味着行业正变得内卷。春江水暖鸭先知,行业的变化,身处行业末端的网约车司机感受最为明显。

“现在的单多,但是司机也多,分到每个人手上的就变少了。”在广州跑网约车的邓师傅在羊城晚报记者采访时称,他从2019年开始跑网约车,本来想稍作过渡,没想到恰好遇到疫情,于是一跑便是4年。

每天早上7时开始出车,晚上10时左右回家,每个月的流水大约1万元出头。这是邓

师傅这4年的日常。“2019年的时候,同样的出车时间,大概能赚到1.3万元到1.4万元。”邓师傅说,不少人觉得现在大家出行意愿非常强烈,司机肯定赚了不少,但实际上,网约车变多,道路车流量变多,都在一定程度上影响了司机的收入。

“今年的‘五一’是我4年来收入最低的一年。”邓师傅解释道,“4月30日那天,我接了一个13公里的订单,接单就花了20多分钟,送客又花了1个小时,等于我一个半小时到手只有50多元。”

跑车时间更久的齐师傅表示,如今的网约车市场,没有2016年、2017年时候好做。“今年以来,很多人涌入到广州来,我们也确实接到了很多订单,过年那个月赚了大约2万元。”齐师傅表示,但是在“五一”这波消费过去后,新司机进一步涌入,居民出行意愿减少,单量明显缩减。“我现在一天在外面接近15个小时,只能跑到500元的流水。”

一路“狂飙”的网约车似乎越来越“卷”。

最近一段时间,包括东莞、温州、济南等城市的交通部门发布了预警称,当地“网约车接单量正在下降”“网约车市场运力已经接近饱和”,提醒拟从事网约车行业的相关人员谨慎入行。就在5月5日,三亚市交通运输局发布通告,决定暂停受理网约车经营许可及运输证核发业务。

有业内专家分析称,市场临近饱和和状态时,采取措施规范网约车增长,避免市场过度拥挤和无序竞争是具备合理性的。

2 网约车数量增加 多地发布市场饱和预警

而在司机们抱怨之余,多个地市交警部门也在行动。记者梳理发现,就在最近一段时间,多个地市接连发布了网约车市场饱和预警。4月6日济南市城乡交通运输局发布风险预警称,该市网约车市场运力已基本饱和,单车日均接单量不足10单。此外,近一个月内,济南、温州、东莞、遂宁等地也纷纷发布网约车饱和预警,提醒从业者谨慎“入行”。

而就在5月5日,三亚市交通运输局发布关于暂停受理网约车经营许可及运输证核发业务的通告。其中指出,近年来,三亚市网约车平台及网约车数量快速增长,运力趋于饱和,违规经营现象突出。为进一步维护网约车行业市场秩序,保障乘客和其他经营者的合法权益,经

研究,决定暂停受理网约车经营许可及运输证核发业务。

其实早在两年前,三亚市交通运输局就曾发布网约车客运市场投资预警通告,但收效甚微。截至2020年10月,三亚全市网约车保有量为5100辆。到了2022年6月,车辆数已经到了10709辆,两年内翻了一番。

而根据广州市交通运输局发布的相关数据,截至2023年3月,广州市有依法许可网约车平台共108家。目前许可状态仍为有效的《网络预约出租汽车运输证》144938个,本月活跃网约车81720辆。有行业人士直接指出,目前国内一些城市网约车数量以及运载量,已影响到正常的交通出行结构。

3 网约车已过了“好赚”时代 年轻人不宜盲目入行

网约车行业在过去几个月中确实迎来了巨大的爆发。记者梳理全国网约车监管信息交互平台统计的数据发现,从2022年12月起,全国网约车订单量从5.04亿一路飙涨到今年3月份的7.16亿,增长超40%。与此同时,最新数据显示,网约车监管信息交互系统4月份共收到订单信息7.06亿单,环比下降1.4%。这是否意味着,7亿的大关是国内网约车行业的顶点?

对此,有行业人士对羊城晚报记者表示,从旅游等行业一样,网约车也存在淡旺季需求规律。“该行业人士称,每年夏季(7月-8月)和冬季(12月-1月)是网约车旺季,出行需求增加;而在春季(3月-6月)和秋季(9月-11月)网约车进入淡季,乘客叫车量下降,司机机会感到订单变少了。此外,受季节、旅游等因素影响,不同城市

的供需波动不完全相同,各城市的淡旺季时间也会有差异。以深圳为例,同样是9月出行淡季,南山区早晚高峰叫多、运力紧张,处于供不应求的状态;而坪山区几乎全天的应答率都非常高,运力充裕。

张毅则认为,3月份属于春节出游高峰期,市民的出行意愿较为强烈,而4月份的出行的需求可能会放到“五一”假期,因此4月相比3月更加属于淡季。此外,天气原因也会影响市民乘坐网约车出行的意愿。从大的趋势来看,对比年初的数据,网约车订单量增长超过了40%,这已经体现了市场信心的提振复苏,4月全国单量的微缩并不能代表全国网约车市场已经到达了顶峰。当天气变得更加炎热,或遭遇下雨等极端天气,市民采用网约车出行的意愿便会重新提升。

那么,广州市交管部门是否会停发“双证”?对此,国研新经济研究院副院长、湾区新经济研究院院长朱克力认为,三亚市交通运输局暂停受理网约车经营许可及运输证核发业务,是鉴于该市网约车市场已临近饱和和状态,暂时不宜接受新的人场申请。在这种情况下,采取措施限制网约车增长,避免市场过度拥挤和无序竞争是有其合理性的。但这种动态调整应当是暂时之举,一定要以促进市场良性竞争和消费者权益为基准出发点。

艾媒咨询CEO兼首席分析师张毅表示,网约车行业给某些城市交通造成的拥堵是显而易见的,且目前国内一些城市网约车数量以及运载量,已影响到正常的交通出行结构。

“但不可否认的是,网约车已经过了早期的‘好赚’时代。”张毅表示,随着入行者越来越多,行业的内卷比较明显,“开网约车对年轻人而言,未必都是理想选择。”

张毅认为,年轻人除了关注收入这一因素外,还应该关注工作经验的积累、工作技能的提升,为自身长期的职业发展打好基础。“当前国家非常缺乏如蓝领工程师这样的技能型人才,这也可以是年轻人毕业后考虑从事的职业方向。”

朱克力则认为,随着网约车市场的发展,越来越多的年轻人选择成为网约车司机或外卖骑手,这是因为这种工作时间灵活、工资相对较高。然而,长时间的工作时间和高强度的工作可能会对年轻人的健康和生活方式产生负面影响。年轻人应理性看待这些职业,合理安排和规划自己的时间。

广州巡游出租车 运价政策延期1年

起步价仍是首3公里12元

羊城晚报记者 严艺文报道

羊城晚报记者 严艺文报道:5月14日,广州市发改委和广州市交通运输局印发《关于延长巡游出租车运价政策文件有效期的通知》(以下简称《延期通知》)。根据《延期通知》,广州市巡游出租车实行同城同价,起步价首3公里12元,续租价超过3公里部分,每公里2.6元。

《延期通知》显示,2018年,广州市发改委联合原市交通委员会印发了《关于优化调整巡游出租车运价的通知》(以下简称《通知》),文件有效期至2023年5月14日。《通知》已平稳实施逾5年。为保障政策衔接,推动巡游出租车行业健康发展,经市政府同意,将《通知》有效期延长1年,同时对不涉及实体内容的个别文字表述、管理部门名称作必要调整以及删除已废止的文件依据,其他内容未作修改。

其中,广州巡游出租车实行同城同价,起步价:首3公里12元;续租价:超过3公里部分,每公里2.6元;候时费:巡游车营运时低速于10公里,每小时44元;返空费实行阶梯附加,15至25公里按照续租价加收20%,25公里以上按续租价加收50%;增设夜间服务费(23:00-次日5:00),按续租价加收30%。

《延期通知》还明确运价与燃料价格联动机制调整条件、程序与要求等,明确了车用LPG零售价格每变动0.69元/升时,巡游车起步价相应同向变动1元,联动机制不适用于新能源巡游车等规定。《延期通知》自2023年5月15日起执行,有效期1年。