

海珠康鹭片区城市更新规划获批

改造面积110.17公顷,配置综合产业用地,促进服装产业升级

羊城晚报讯 记者董鹏程、通讯员魏规宣报道:12月20日,《海珠区凤和(康乐村、鹭江村)片区城市更新单元详细规划》(以下简称《规划》)经第四届广州市规划委员会地区规划专业委员会第16次会议审议通过。《规划》提出康鹭片区改造计划分四期进行,预计用10年时间完成改造,明确提出要保障片区优质企业就地升级,提升公共服务水平,改善人居环境。

根据《规划》,项目位于广州市海珠区中部,北至新港西路,毗邻中山大学,南临新港西路,东至广州大道南,西至瑞康路,改造范围用地面积为110.17公顷。项目的有序实施将提升片区综合服务功能,撬动海珠区中部发展。

据了解,为系统解决城中村环境、安全、产业、空间等一系列问题,广州加速推进凤和(康乐村、鹭江村)片区城中村改造工作,消除安全隐患,改善人居环境,补齐公共服务短板,促进中大纺织商圈产业转型升级和梯

度转移。为统筹解决凤和片区所在的中大纺织商圈产业的“留”和“转”问题,确保优质企业就地升级,延续产业优势和经济活力,项目将通过“保留部分关键生产、分类施策重组企业结构、打造数字供应链平台、品牌集聚设计孵化”四大策略,布局“都市智纺+城央科创+活力消费”三大功能,在南泰路-叠景路沿线布局产业地块,形成高品质、集聚化的产业走廊。值得注意的是,该项目首次在城中村改造中提出配置综合产业用地(兼容工业、公共管理和商业服务用地,用地主体可根据实际需求转换土地产业用途),为优质企业就地升级提供了产业载体保障。

在公共服务设施方面,项目共设置了公共服务设施309处。其中市区级统筹设施13处,街道级配套设施34处,居委会及其他公共服务设施262处,计容建筑面积25.44万平方米。分别配置了学校、养老院、社区卫生服务中心、文化站、变



项目规划图 通讯员供图

电站、垃圾压缩站、环卫停车场等公益性设施,公共服务设施建设量占居住总建设量比例为11%;公共服务、市政、道路交通、绿地用地占改造范围总用地面积的55%,提升片区公共服务水平。

为改善人居环境,项目将营造开放共享的无界慢网,以康乐涌等水系和林荫道为脉络,串联公共空间,构建畅通的空间网络,让居民在城市中自由漫步,享受宁静与繁华。同时该项目将重塑新旧

融合的城市文脉,结合蓝绿轴脉和历史文脉,规划祠堂集群空间,连同区域的纯阳观、轻纺城等新旧文化节点,打造串联古今的文化走廊,展现龙舟文化、宗亲文化和现代时尚文化的魅力。

多付17万元打车费的乘客找到了!金额如数退还,乘客为广州“的哥”点赞

羊城晚报讯 记者严艺文、通讯员李欣颖、王茵报道:近日,广州如约出行集团白云出租车司机杜利朋打开支付宝查看营运明细,却意外发现自己收到一笔高达17万元转账。经过查证,该笔转账系一位女乘客付的车费。由于多日无法联系失主,12月19日,羊城晚报等媒体发布相关寻人报道,12月20日,失主终于找到,杜利朋如数退还17万元,司机拾金不昧的精神赢得了乘客的点赞。

该乘客。上车后,杜利朋发现她似乎喝了不少酒,在路上一直沉睡。到达目的地后,杜利朋轻轻叫醒乘客,并表示该趟行程车费为60元。乘客选择用支付宝支付。当天运营结束后,杜利朋打开支付宝查账,震惊地发现自己的支付宝账户多了17万元。杜利朋查看金额到账时间,发现可能是这位女乘客付的款。由于杜利朋很少用支付宝,也没有设置语音到账提醒,所以没有立刻发现这笔错误的付款。

由于金额巨大,杜利朋随即拨打了110报警,并立即向公司报备,希望能联系上失主。据称,在公司管理员的帮助下,杜利朋在支付宝支付界面的留言中留下

了自己的电话号码,希望乘客看到后能尽快与他取得联系。同时,他联系了支付宝官方客服,希望能查找对方账户并取得联系。另外,杜利朋还向公司其他“的哥”“的姐”求助,共同寻找失主。

12月19日,羊城晚报在客户端和微信公众号上发布《全城急寻!乘客多付17万元车费,广州“的哥”急寻失主》的报道。19日21时许,出租车公司相关负责人告诉羊城晚报记者,已经与失主取得联系,并约定12月20日归还多付的车费。

全城寻人终于物归原主

12月20日中午,经过仔细

核对支付金额、支付对象、支付路径和乘车时间后,杜利朋将17万元如数退还给乘客。“金额太大,分三笔转给乘客。”杜利朋说,“金额如数退还,心里就踏实了。”乘客确认收款后,为杜利朋拾金不昧的精神竖起了大拇指。

究竟是如何联系上乘客的?如约出行集团白云三分公司党支部书记黄勇说:“事发后,我们尝试了多种途径都未能联系上失主,最后通过广州的媒体发布寻人信息。失主的朋友将新闻转发给失主,失主确认后,当晚就通过司机留下的联系方式联系我们了。”黄勇表示,该公司对司机颁发了奖励金。《全城急寻!乘客多付17万

元车费,广州“的哥”急寻失主》发布后,引发网友热议。有网友表示:“有没有可能是输错了支付密码,我也经常这样做,但可惜余额不足。”更多的网友称赞“的哥”杜利朋:“为司机师傅点赞,好人好报!”

乘客在出租车上遗失钱财和物品的事件时有发生,黄勇提醒,乘客下车时一定要拿车票,车票上有车牌和乘车记录,方便联系到司机。“如果乘客没有拿车票的习惯,可以通过‘如约出行’小程序叫车。乘客用手机号注册后,出租车公司在平台上可以看到乘客的联系方式,遇到类似事件就可以第一时间联系到失主。”他表示。

广东如何点亮“灯塔工厂”火种?

羊城晚报记者 黄婷



海尔合肥空调互联工厂 图/海尔智家

广东拥有8座“灯塔工厂”

“灯塔工厂”被称为“世界最先进的工厂”,是由世界经济论坛(WEF)和麦肯锡咨询公司共同遴选,代表了全球制造业智能制造和数字化的最高水平。截至目前,全球灯塔工厂已扩增至153座。

新晋的21座“灯塔工厂”中,中国上榜工厂有11座,涉及多家上市公司,如宁德时代中国溧阳工厂、华润建材科技中国田阳工厂、海尔智家中国合肥及青岛工厂、亨通光电旗下亨通光纤科技中国苏州工厂、隆基绿能中国嘉兴工厂、亿滋国际中国北京工厂等。

广汽埃安是广东唯一入选工厂,也是全球唯一一座新能源汽车“灯塔工厂”。广汽埃安的此番入选,也标志着广东作为汽

车电动化智能化产业链核心集聚区,转型升级成果获得国际权威机构的肯定。

入选评语称,为满足客户对可靠定制化电动汽车不断增长的需求,广汽埃安共部署了40多个第四次工业革命用例,为客户提供超过10万种配置选项,并确保及时交付合格产品。全自动生产线支持混合生产模式,可按订单或备货要求生产不同车型,实现生产效率提高50%、交付时间缩短33%、一次验收合格率提高8%以及制造成本降低58%。

据广汽集团的介绍,广汽埃安在2018年建成了国内首家新能源纯电专属工厂,拥有铝制车身柔性生产、数字化丰田决策、互动式定制、能源综合利用等四

大优势。

综观全球灯塔工厂,中国成为全世界坐拥最多“灯塔工厂”的国家,拥有62座,而以制造业大省的广东,拥有8座“灯塔工厂”,也即是说,中国每8座“灯塔工厂”中,就有一座坐落于广东。

而广东盛产“灯塔工厂”,离不开政策与市场的合力推动。广东省《“十四五”年规划和2035年远景目标纲要》强调要积极发展智能制造,强化智能化基础制造与成套装备、智能制造服务等高端供给,打造智能工厂和“灯塔工厂”,到2025年全省“灯塔工厂”数量超过5家。目前,广东“十四五”规划纲要提出的总量目标已提前达成,有力地夯实了制造业高质量发展的基础。

除了新技术还要形成规模化

AI服务器“灯塔工厂”。南青工厂属于工业富联全资子公司鸿佰科技,而鸿佰科技系英伟达的AI服务器供应商。而新能源领域的代表,则有宁德时代中国溧阳工厂、隆基绿能中国嘉兴工厂。

需要注意的是,要成为“灯塔工厂”,不仅要应用好先进技术,还要产生规模化的效益,规模化一直是“灯塔工厂”评选和企业数字化转型的重要标尺。全球灯塔工厂于近日发布的最新白皮书提到“灯塔工厂”所表

现出的主要趋势,就包括数字化成熟度达到空前水平,机器智能数量激增,以及从一开始就实施的大规模转型计划;此外,82%的“灯塔工厂”认为,“规模”是设计数字化用例和制定转型计划最重要的考量因素。

世界经济论坛大中华区先进制造业负责人吴桐曾表示,先进技术的应用要带来规模化的效益。他们特别注意规避所谓的试点陷阱,也就是应用先进或花哨技术之后,并未对企业的实质产生帮助的技术。

广东“火种”突破地域边界

座“可持续灯塔工厂”入选,数量居于行业之首。

又以广东为例,若统计以总部位于广东的企业建设的“灯塔工厂”数量,粤企已拥有14家“灯塔工厂”,分布在广东、湖北、安徽、河南、江苏、四川、台湾等地。而如果以粤企赋能服务的“灯塔工厂”为口径统计,这个数字又会进一步扩增。

一系列成果,都离不开广东跨行业跨领域工业互联网平台对数字化经验的输出。从2019年开展遴选工作以来,国家级双跨平台已达51家,而广东就独占10家,总数位居全国第一。在一家企业累计有7座“灯塔工厂”和1



工业富联南青工厂 图/工业富联

财经辣评

评测不够科学还可进步 企业担忧被测才最要命

羊城晚报财经评论员 戚耀琪

近日,懂车帝发布了《2023懂车帝冬测》的一系列测试结果,在混动车型纯电续航达成率排行榜中,问界M7增程版以31.6%的续航达成率排名倒数第一;吉利、长城的多款车型在测试中续航达成率均不到40%。随后,问界发文称,测试严重背离用户真实使用场景。吉利、长城等多家车企也纷纷站出来,对懂车帝冬测标准表示质疑。

12月9日,懂车帝回应称测试使用统一标准,符合用户冬季用车场景,不存在区别对待。12月14日,长城汽车举行关于“共同提升中国新能源汽车环境测试水平”的圆桌论坛(即质询沟通会),宣布开放所有“新能源汽车测试平台”,并倡议其他车企开放测试资源,推动更加专业、严谨的“新能源汽车环境测试标准”早日出台。

对消费者来说,车企之外的测试评价,无论是KOL、媒体、机构还是平台,也无论是全面科学严格的还是自成一家的,甚至有所偏颇的,都具有重要的社会学意义。这本来是自由市场经济与言论开放二者的结合产物。只要评测不是被充值过的、不是诱导过的,那么车企对于测试结果不满意感觉自己委屈了,其反应纯属正常,但是价值观依然是处于不接受差评的原始层面。

于是企业才会去找测评“不科学”的漏洞来质疑,甚至还曝出

内幕交易,从而强调自己的公正,并希望形成行业规范。逻辑上当然是正常的,只是这种追求统一规范和科学的过程,是否会因为掺入了资本、权威专家和行政部门,又会形成行业的话语垄断和法律法规。最后让任何想测评的大小机构都变得唯诺寒蝉,不敢越雷池半步,于是成就了车企更强大的一面倒之话语权霸权呢?

其实,任何测试要被人抓住把柄都是可能的。即使人为动作完全按照流程去做,慢慢缓急都有区别。因此测试不是一家做,需要多家参与。让各家根据自己的水平和能力不断地接近真相而已。何况,即使是官方质监部门去进行测试,也只能对某一次的某一个车型的表现负责而已。

在新能源时代,车企所谓的综合续航已经超过1000公里的比比皆是。生产制造商掌握了不同地方和环境条件下车辆的使用状况与具体参数,这些数据就是核心精华。作为消费者,唯一能够平衡的就只能依靠一部分相对来说比较有力的机构,包括媒体来对这样一种信息进行不对称进行反制。尽管这些机构和媒体不一定有行政背景,但如果更多人去用中立法的方式进行测试的话,那么接近真实情形的可能性就越大。反过来就会要求制造商必须更加小心谨慎,少一些夸张、少一点造假。