

网约自行车乱停放遭诟病

业内人士建议政府职能部门提早介入管理

网约自行车可随时还车赢得了很多市民的厚爱，但其乱停放也遭受各方诟病。前天，鄞州区东裕菜场旁，宁波公共自行车修理工怒砸网约自行车的新闻引起市民关注。

城管部门一名工作人员认为，从经营模式和绿色出行的角度考虑，这种网约自行车可以持续发展，但是也面临着“最后一公里”问题解决不彻底、乱停乱放、影响市容、破坏秩序等新问题，亟待政府部门出台措施来规范管理。

市民热议网约自行车被砸

3日，有市民拍摄到一段视频显示，在鄞州区东裕菜场旁，3辆网约自行车因停放在公共自行车桩位，被宁波市公共自行车修理工扔到马路上。事件经网络传播后引起市民关注。

据了解，网约自行车进入宁波已有近两个月。去年11月16日，哈罗自行车进入宁波，20天后摩拜自行车紧随而来。目前哈罗自行车在宁波城区投放量已超过



网上流传的砸车照片。

2.5万辆，而摩拜自行车的投放量已超过2万辆。

相比于公共自行车的固定桩位式停放，网约自行车没有固定桩位，随用随停非常方便，但其无序停放也带来了一系列问题。

“砸车有些过激，但网约自行车乱停乱放，占用盲道甚至占用公交车站台等，确实需要管理。”市民梁女士说，她经常在公园里的草坪上都能看到，是时候规范网约自行车了。另有市民质疑：这种自行车属于经营行为，乱停乱放占了人行道，和小摊小贩占道经营没有本质区

别，小摊贩会有人去管，为什么网约自行车没人管呢？

李先生认为，仅靠个人自觉停放网约自行车，这是不应该的，人的素质有高有低，需要用制度加以规范。

有人将自行车藏在楼道内

昨天，记者调查时，多位市民反映，目前网约自行车还存在找车难、遭遇藏车等问题。

“找车全靠运气。看手机导航，附近有网约自行车，但怎么找也找不到，找车加上用二维码解锁的过程，花掉了

几分钟，走也快走到了！”市民王女士吐槽说。更有甚者为了自己使用方便，将单车停放在办公楼、小区楼道内，加大了其他用户找车的难度。

如何防范网约自行车使用过程中的不文明行为？公司对客户规范停车有没有要求？

宁波摩拜自行车负责人江经理说，从目前其他城市的运行情况来看，不文明行为主要有两大类：一类是骑出服务区域；另一类是私自占用，将单车骑到小区或地下停车场等。他说，摩拜划定了服务区域，一旦超出服务区域，系统就会提示。同时，后台会收到报警，提醒用户。每位用户注册后，有100分的基准信用分，每次骑车加1分，有不文明行为将被扣分。如果违停，一次性扣除20分。当用户的信用分低于80分时，用车单价将提高到每半小时100元。

通过用户的信誉来调节收费，并形成管理，网约自行车这套监管模式在实际操作中是否行得通？目前不得而知。至于乱停放问题，江经

理表示，由于没有固定车桩，租客只需要将自行车停放在城市道路两旁的白线内，或者不影响交通的单车聚集区就可以了。

亟待出台措施加以管理

“目前网约自行车处于一种放养的散乱状态，骑到哪就停到哪。有的市民为了赶公交车，车子还没停稳，一锁就离开了，倒地也不去扶。试想，如果一个城市，处处见到这种横七竖八倒放的自行车，那这个城市还美观吗？大家走路还方便吗？”市综合行政执法局一名工作人员表示，网约自行车乱停放、影响市容、破坏经营秩序等一系列问题，亟待政府部门提早介入，出台硬性规定，要求在指定场所停放，而不能单纯依靠市民的素质，自觉停放在合适的位置。

5日，海曙区市场监督管理局一名工作人员在接受记者采访时称，网约自行车属于哪个部门管理，市场监管部门没有接到过相关文件。

记者 张明强

2016中国城市综合竞争力榜 宁波居第十七位

商报讯（记者 陈旭钦）昨天记者从市政府发展研究中心获悉，中国城市竞争力研究会已发布中国城市竞争力的系列榜单。在2016年中国城市综合竞争力排行榜中，宁波居第十七位。

在2016年中国城市竞争力排行榜中，前十位城市分别是上海、香港、深圳、北京、广州、天津、苏州、重庆、杭州、武汉。排在第十一到十六位的分别是南京、成都、台北、澳门、青岛、大连，宁波居第十七位。

报告显示，在二线城市中，宁波的年轻指数排名第十二位。年轻人口新增率30.26%，年轻人口流出率23.19%，年轻人口净增率7.07%。人均存款余额排名前十名的城市分别是：香港、深圳、北京、澳门、上海、东莞、广州、珠海、杭州和厦门。

据悉，“综合竞争力”评价指标体系包括经济、社会、环境和文化4个系统，由综合经济竞争力、人力资本教育竞争力等10项一级指标、50项二级指标和216项三级指标等综合计算而成。该榜单是对中国358个地级以上城市的综合竞争力进行分析比较后的最新研究成果。

刘兆平：一项石墨烯技术卖了2亿多元

“坚持与努力”一直是他的座右铭

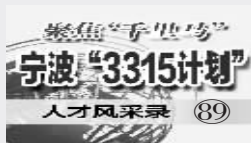
刘兆平的起步并不高，但“坚持与努力”一直是他的座右铭。

1998年，他本科毕业于赣南师范学院。之后，相继攻读了山东大学的硕士和中国科学技术大学博士学位，并开始了海外留学之旅，在日本国立材料科学研究所和美国纽约州立大学宾汉顿分校从事博士后研究。

在日本和美国做博士后期间，刘兆平对锂电池产生了浓厚的兴趣。经过充分的调研和准备之后，他选定了当时世界上最为热门的两个新材料——磷酸铁锂和石墨烯作为初始研究对象。

但从来不懂锂电池，只会做纳米材料的他，该如何起步呢？纳米材料与锂电池的交叉融合为他的研究打开了思路。

高性能磷酸铁锂要纳米化，还要表面包覆碳；而石墨烯是最薄、导电性最佳的二维纳米碳材料，



近年来，石墨烯因其完美的性能迅速进入了人们的视线，与之相关的研究也呈现井喷态势。每一条石墨烯材料生产线的背后，都离不开一个个研究者。中科院宁波材料所研究员刘兆平就是其中的一员。他将目光对准石墨烯和磷酸铁锂的产业化，致力于推动动力锂电池材料产业的发展。

有望在锂电池中发挥重要作用，这一重大发现为刘兆平的研究提供了方向。而在日本做博士后期间，他还从事了层状材料剥离研究，为研究石墨烯材料剥离奠定了良好的基础。

跨界推动锂电池发展

2008年9月回国的刘兆平，握着200万元“团队行动计划”启动经费开始组建团队和实验室。

起初，刘兆平想从基础研究角度，来探寻磷酸铁锂和石墨烯的奥秘。然而，作为应用性很强的锂电池，单纯从事基础研究

显然无法更快地打开局面。他开始考虑能否将磷酸铁锂和石墨烯做到产业化。

但是技术的产业化谈何容易？特别是石墨烯的产业化，在当时简直是非分之想。

从实践的角度看，要实现产业化，必须经过创新发明、实验室小试、中试放大、用户试用测试和技术转移等诸多环节，这意味着经费、研发人员、中试实验室、测试评价实验平台……

于是，刘兆平东奔西跑开始从企业招人，在研究所外租中试车间，倾尽全力谋划建设了一条全电



■人物名片

姓名：刘兆平
职务：中科院宁波材料技术与工程研究所研究员
荣誉：宁波市“3315计划”创新人才

池实验线。

从纳米材料到锂电池的跨界转型、从基础研究到产业化的跨界发展过程中，刘兆平及其团队面对了无数的困难与问题。然而，他在坚持与努力中不断前行，经过中试放大实验和全面的测试评估后，不断向外界展示技术，与投资者交流，推动相关技术转移转化。

技术转让交易额近2.5亿元

经过不懈努力，刘兆平团队在锂电池基础研究和实验室成果产业化方面均取得了一定的进展，先

后承担了高能量密度动力锂电池材料技术、高比能锂电池新体系及关键材料研究和新一代锂离子电池材料等项目，建成了电池材料中试实验基地和动力锂电池实验线等大型研发平台，承担了若干项国家自然科学基金。

2011年，刘兆平及其团队研发的磷酸铁锂产业化技术以2500万元的转让费转移给企业。目前企业据此已经建成了千吨级生产线，产品已对外销售。2012年，石墨烯产业化技术以2亿多元转让费转移给企业，现已建成年产500吨的石墨烯生产线。

2015年底，在国家支持加快科技成果转化新政策的鼓励下，刘兆平带领团队将正在研发的新一代动力锂电池材料产业化技术转移到新材料初创产业园平台上，预期经过几年努力，能够为我国未来长续航电动汽车提供满足要求的关键材料。

此外，其团队还发表了80余篇学术论文，申请了160余项发明专利。

五年多来，刘兆平的动力锂电池研究团队发展迅速，从一个研究员到5人左右的小团队，再到近30人的大团队，直至今有100人的大型研发团队。“多数团队成员没有显赫的科研背景，也没有做过产业化工作，但整体表现很有创新能力和战斗力。”刘兆平说。

“无论科研选题有多好、多热门，无论科研经费有多充足，要做出科研成果关键在于人，也就是科研团队。”这是刘兆平在实验室拼搏奋斗多年的心得。

记者 劳育聪