

铁路运输业动力十足

本报记者 齐慧

产业聚焦

2022年11月底,总投资超千亿元、跨越长江和杭州湾的通苏嘉甬高铁浙江段、江苏段同时启动,长三角铁路网迎来关键“一竖”,四通八达的轨道交通网络,为长三角区域一体化发展夯实了基础。

交通是中国现代化的开路先锋。党的二十大报告提出,加快建设交通强国。作为重要的远距离、大运量交通运输方式,一年来,铁路部门坚决落实党中央、国务院部署,高效统筹疫情防控和经济社会发展,保运输、保投资、拓网络、补短板、提效率,为保障经济社会正常运转、推动区域一体化发展等作出了积极贡献。

多条新线贯通

2022年12月29日,银川至兰州高铁中卫至兰州段建成开通。至此,银兰高铁实现全线贯通运营,银川至兰州最快2小时56分可达。

除了银兰高铁,近期还有多条重要铁路线路陆续开通运营,我国铁路网络更加密集完善,群众出行选择更多更便利。12月16日,弥勒至蒙自高速铁路开通运营;12月26日,渝厦高铁常德至益阳段开通运营;12月26日,随着新成昆铁路峨眉至冕宁段建成通车,新成昆铁路实现全线贯通运营;12月30日,北京至唐山城际铁路、北京至天津滨海新区城际铁路宝坻至北辰段、兴国至泉州铁路清流至泉州段同步开通运营。

这些新线的贯通运营,将有效完善铁路网络,便利沿线群众出行,带动地方经济发展。据中铁二十二局项目负责人介绍,银兰高铁是我国“八纵八横”高铁网北京至兰州通道的重要组成部分。它的全线贯通运营,进一步完善了甘肃、宁夏等我国西部地区路网结构,极大便利沿线各族人民群众出行,对促进区域协调发展,全面推进乡村振兴,具有十分重要的意义。

做好稳投资工作,加快推进基础设施项目建设,是当前扩大国内需求、稳住经济大盘的重要支撑。中央经济工作会议提出,要通过政府投资和政策激励有效带动全社会投资,加快实施“十四五”重大工程,加强区域间基础设施联通。作为投资大、周期长、用工多的基础设施建设项目,铁路建设保持力度,对于稳定投资、拉动上下游产业发展、推动经济增长、促进就业提供了基本保障。

铁路部门高度重视稳投资工作。2022年10月7日,国铁集团召开机关季度党建和经营工作会议,强调要优质高效推进铁路建设,充分发挥铁路建设投资对稳住经济大盘的拉动作用,确保年底前20个新项目开工建设。12月19日,国铁集团召开党组会议传达学习贯彻中央经济工作会议精神时,再次强调要认真贯彻“着力扩大国内需求”的部署要求,统筹抓好铁路运输和建设投资工作,加快推进“十四五”规划纲要确定的102项重大工程项目中涉铁项目建设。

经过努力,2022年前11个月,全国铁路固定资产投资累计完成5964亿元。前三季度,全国铁路投产新线2381公里,其中高铁达1198公里。

运输持续优化

2022年12月24日,2023年铁路春运火车票开始发售。国铁集团运输部负责人介绍,随着国家疫情防控政策的优化调整,预计2023年铁路春运期间,探亲、旅游等旅客出行需求和企业复工复产、冬季电煤保供等货物运输需求将进一步增加。

为应对即将到来的运输高峰,12月26日零时起,全国铁路实行2023年一季度列车运行图。调图后,全国铁路开行旅客列车6046对,较现图增加63对;开行货物列车10894对,较现图增加50对。

这是铁路部门根据国家疫情防控政策优化调整和客货运需求变化,动态调整列车开行,不断改进疫情防控和运输服务举措,努力提升旅客出行体验的缩影。一年来,铁路部门认真贯彻落实党中央各项决策部署,坚持高效统筹疫情防控和交通运输工作,努力保障正常客货运输,服务经济社会发展。

例如,2022年12月7日,国务院联防联控机制综合组发布《关于进一步优化落实新冠肺炎疫情防控措施的通知》,公布了进一步优化疫情防控的十条针对性措施。当天,中国铁路即发布通知,购票、乘车及进出站停止查验48小时核酸证明和健康码,随后铁路客运量明显提升。12月9日铁路部门增加列车开行至5023列,发送旅客350万人次,较12月8日分别增长8.98%和20.69%。

在保障客货运输顺畅的同时,铁路部门还不断提升服务水平。客运方面,运用12306查询、购票大数据精准分析客流走势,根据市场需求及时恢复列车开行,充分满足旅客出行需求;货运方面,优化铁路95306系统功能,设计创新更多适应市场需求的铁路货运产品,进一步提升便利化程度和客户服务体验。

运营的优化和服务的提升,让铁路大通道的作用持续释放。截至2022年12月20日,国家铁路煤炭运量达203060.4万吨,能源保障有力有效;前11个月国家铁路粮食运量达10195.8万吨,助力端稳“中国饭碗”;铁路“双11”电商网购高峰期快件发运量达5.7万吨,点亮人民美好生活;前11个月中欧班列的开行数量和西部陆海新通道班列的发送箱数分别达15166列、68.7万标准箱,成为畅通国际贸



易的“稳定器”和“加速阀”。

推动多式联运

中国国际航空公司与中国国家铁路集团有限公司日前举办“融合发展 畅行地空”发布会,介绍了全新推出的国航国铁空铁联运产品。

这是在交通强国战略指引下,双方共建现代综合交通运输体系的一次有益尝试。“十四五”现代综合交通运输体系的发展目标是:综合交通运输基本实现一体化融合发展,智能化、绿色化取得实质性突破,综合能力、服务品质、运行效率和整体效益显著提升,交通运输发展向世界一流水平迈进。

这其中,多式联运是重要的方式之一。近年来,在各地各部门以及企业的共同推动下,铁路多式联运发展成效显著,主干通道持续强化、集

疏运体系不断完善、服务质量优化提升、联运货物快速增长。国家发展和改革委员会基础设施发展中心副主任周小棋介绍,近年来,我国沿海港口主要港区铁路进港率超过60%。2022年1月份至10月份,全国港口集装箱铁水联运量完成729.8万标箱,同比增长18.6%。

此次国航与国铁签署空铁联运服务协议,是在现有的铁水联运、公铁联运基础上的积极尝试,双方以国内联程运输合作为切入点,将开展更深的业务交流和融合,为广大旅客提供“无缝衔接、中转高效”的空铁联运服务产品。通过科技助力创造美好出行体验,为广大旅客打造便捷舒适、经济高效的全流程优质服务,推动交通运输高质量发展。

国铁集团表示,未来双方还将继续在产品的设计、便捷换乘、数据共享、服务保障、制度标准等领域深化合作,优化完善,进一步提升空铁联运服务水平。

数据要素化迈出关键一步

梅宏

业界点睛

近日,中共中央、国务院印发《关于构建数据基础制度更好发挥数据要素作用的意见》(以下简称《意见》),是我国数据要素化迈出的关键、坚实一步,具有重大的里程碑意义。

发展数字经济,核心就是在万物数字化、数据化的基础上,充分挖掘释放蕴藏在数据中的价值。数据的开发和应用能力已经成为一个国家、地区或组织综合竞争力的关键指标。数据价值的发挥依赖于多源(元)数据的融合碰撞和数据的共享流通,数据只有动起来、用起来才能产生价值、发挥作用。而数据在其全生命周期的每个环节上又涉及众多利益相关者,只有充分发挥各环节利益相关者的积极性,全面保障各环节利益相关者的权益,方能实现数据价值的最大化,形成健康的数字经济生态。

当前,数据要素化是一个国际性难题,尚处探索阶段。一方面,数据相比传统的生产要素,具有独有的特征,如获得的非竞争性、使用的非排他性(或非独占性)、价值的非耗竭性、源头的非稀缺性等。由于这些特殊性,数据作为生产要素在涉及产权、流通、共享、定价、使用、获益、安全和隐私保护等方面,不仅存在制度障碍,还缺少有效技术支撑。

另一方面,数据要素化是将数据确立为重要生产要素,并通过各类手段让其参与与社会生产经营活动的过程,又可分为递进的三个层次:一是资源化,即认识数据的资源属性,这是数据价值释放的前提。当前,数据作为基础性战略性资源已得到广泛共识;二是资产化,即在法律上确立数据的资产属性,这是要素价值得以保障的根本。作为资产,必然涉及产权,

当前,推动减污降碳协同增效,已成为港口与航运的一个热点议题。从国内看,港口集疏运卡车、港作机械、港内车辆清洁化,以及岸电覆盖率、营运船舶减排等被纳入“十四五”相关规划。另外,国际航运的脱碳要求也更加严格。国际海事组织(IMO)通过全球首个航运业温室气体减排的初步战略。相关短期、中期和长期候选措施中,船舶能效指数(EEXI)和年度营运碳强度指标(CII),在2023年1月1日全面实施,部分船舶将面临履约考验。

绿色低碳大潮之下,我国港口和航运业如何能够把握机遇,积极投资替代能源技术,推进绿色低碳转型,提升全球竞争力和影响力?在“2022中国蓝天先锋论坛”上,亚洲清洁空气中心发布的《蓝港先锋2022:中国典型港口空气与气候协同力评价》和《航运先锋2022:航运减污降碳进展研究》建议,政府部门需持续强化政策顶层设计,港口与航运企业应积极制定绿色发展战略和减排目标,探索创新多方合作的减排模式,加快实现港口与航运业的绿色转型,推动交通强国的建设。

大量研究表明,航运业已成为影响港口城市空气质量的重要排放来源,尤其是繁忙的港口和航道附近。一些港口城市的大气污染物排放清单结果显示,船舶所排放的废气占城市大气污染物排放量的20%至40%。此外,港口机械、集疏运车辆、港作船舶等排放源也不容忽视。

船舶靠泊期间使用岸电可有效减少空气污染物和温室气体排放。《蓝港先锋2022》报告显示,我国港口岸电建设取得阶段性成果,2021年我国内河港专业化泊位岸电覆盖率基本达到100%,岸电使用率稳步提升,靠港船舶辅机排放得到有效控制。有可得数据的6个内河港岸电使用率平均值为43%。

亚洲清洁空气中心交通项目主任成慧慧说:“这与2021年实施的《长江保护法》有关,法案的实施对长江流域港口岸电的使用起到了有力的推动作用。”

值得注意的是,尽管内河港岸电使用率稳步提升,但沿海港岸电使用亟需突破瓶颈。根据《航运先锋2022》,2021年停靠我国沿海港口的国际航行集装箱船、散货船的高压岸电设施配备率仅为5%。成慧慧表示:“目前推动靠港国际航行船舶岸电使用缺少有力约束机制和激励措施。港口一方面应尽快推动已具备岸电设施船舶靠港时尽量使用岸电,同时,也应强化岸电使用监管,明确岸电使用在港口方和船舶方的责任和罚则。”

本版编辑 祝君壁 美编 夏祎

绿色低碳大潮

“我国港口可以为国际航行船舶提供岸电,提升岸电使用率,为船舶靠港使用岸电创造条件。”交通运输部水运科学研究院首席研究员彭传圣说。

港口能源转型不仅要优化港口自身能源消费结构,也要提升能源生产或供应中“绿电”的占比,从而降低港口用能的全生命周期排放。在能源消费结构优化方面,部分港口清洁能源使用比例更加领先。厦门港、湛江港、宁波舟山港、武汉港的比例均超过50%。

短期船舶能效的提升,中长期替代能源的应用,是航运脱碳的关键。根据《航运先锋2022》,新船订单中减碳技术的应用比例明显提升。以集装箱船、散货船和油轮三大主力船型为例,截至2022年11月底,新船订单中应用节能技术和替代燃料的船舶运力占比范围分别达到了22.3%至40.6%和14%至37%。

成慧慧表示:“相关部门可考虑加强对能源转型的财政支持,给港口和航运更多转型的动力。港口应优先选择有助于实现长期零排放目标的能源替代路径,积极探索纯电动等替代能源的规模化应用。航运公司也需尽早开展零碳船用能源的布局和应用,同时发挥纽带作用,联动各方积极参与替代燃料技术的开发与应用。”

“我国航运业的绿色低碳转型,不仅有助于实现‘双碳’目标,协同减少空气污染物排放,航运业全球竞争力和影响力也会得到进一步提升。”交通运输部规划研究院环境资源所总工程师李悦表示。

转向近零排放是我国迈向“碳中和”趋势下的港口发展必由之路,也是建设世界一流港口、增加全球竞争力的重要砝码。国内一些港口集团正在积极承担减排主体责任,如山东省港口集团发布了港口移动源大气污染物和温室气体排放清单,以及量化的绿色低碳港口“十四五”规划。一些领先的航运公司也相继做出气候承诺,推动航运脱碳,如马士基、赫伯罗特、海洋网联、日本邮船等均设定了净零排放目标。这些行业先锋正在成为业内减污降碳的标杆,其做法值得更多港口与航运企业参考借鉴。

港口和航运业的减排需要多方参与,积极探索创新多方合作的减排模式。气候工作基金会顾问冯淑慧指出,“管理部门、港口、航运公司、能源供应商、货主等可共同探索绿色航运走廊模式,推动低排放、零排放船舶的规模化应用。”

本版编辑 祝君壁 美编 夏祎

为重要,给出了及时的、关键的指导意见。《意见》提出,建立保障权益、合规使用的数据产权制度,涉及数据产权的结构性分置制度,公共数据、企业数据、个人信息数据的确权授权机制;以及数据要素各参与方的合法权益保护机制等;建立合规高效、场内内外结合的数据要素流通和交易制度,涉及数据的全流程合规和监管规则体系,规范高效的数据交易场所,数据要素流通和交易服务生态,数据安全合规有序的跨境流动机制等;建立体现效率、促进公平的数据要素收益分配制度,包括由市场评价贡献、按贡献决定报酬的机制和政府对于数据要素收益分配的引导调节作用;建立安全可控、弹性包容的数据要素治理制度,涉及政府的数据治理机制,企业的数字治理责任,以及社会力量多方参与的协同治理等。《意见》从多个层次、多个维度给出了数据要素市场化的路径机制,综合统筹数字经济发展和数据安全保障、制度优势下的顶层规划和市场机制的配置调节、顶层框架基本规范和足够的创新探索空间等,为推动数据要素高效有序流通与公平竞争,建设统一有序开放的数据要素市场,构建安全发展共生繁荣的数字经济生态打下了良好基础。

《意见》具有三个重要特色:凸显了发展导向。《意见》以“做强做优做大数字经济”为基调,以“坚持共享共用、释放价值红利”“强化优质供给、促进全民共享”“深化开放合作、实现互利共赢”为原则,明确了促进发展的鲜明主导。如,探索数据产权结构性分置制度,加工了数据的“所有权”,更多强调“持有权、使用权、经营权”等,这对在当前缺乏共识情况下,搁置争议,构建有效高效的数据产权运行机制,明晰在生产、流通、使用过程中各参与方的合法权利,最大化数据

价值的释放,提供了可行途径和方案。在流通交易方面,强调“在使用中流通、场内场外相结合”“有序发展跨境流通和交易”,探索“公共数据有偿使用政府指导价”和“企业、个人数据市场自主定价”结合的价格机制。在收益分配方面,明确要“扩大数据要素市场化配置范围和按价值贡献参与分配渠道,完善数据要素收益的再分配调节机制”,有利于在保障基本权益前提下,鼓励发挥各参与方积极性,并尽可能最大化各参与方收益。

有利于可操作性。《意见》虽然定位于宏观指导,但是在不少方面已具备实际可操作性。如,数据产权的结构性分置框架和不同类型数据的分类分级确权授权制度,个人授权前提下的数据采集、持有、托管和使用,数据交易所的构建规范等。留足了创新空间。《意见》给出了数据基础制度的顶层框架设计,同时,对一些当前未决问题也留下了进一步创新探索的空间,如“探索数据资产入表新模式”“探索建立数据跨境分类分级管理机制与合作新途径”等。此外,《意见》也明确要“积极鼓励试验探索”“坚持顶层设计与基层探索结合”,鼓励支持先行先试,引导推动技术和产业应用创新,并建立创新容错机制。

总体看,《意见》的出台,为我国促进数据要素化的相关制度建设奠定了基石,发出了动员令。后续需要各部门、地方政府、行业联盟、企事业单位等在《意见》给出的指导和框架下,加大实践、创新和探索,为制度的建立健全添砖加瓦、贡献智慧、经验乃至教训。数据基础设施建设也是一项系统工程,尚在起步探索期,仍有较长的路要走。制度体系构建需要做好顶层设计,更需要留足创新探索空间。

(作者系中国科学院院士)