

# 未来之路

## ——委员热议习近平主席在第二届联合国全球可持续交通大会开幕式上的重要讲话

本报记者 崔吕萍

## 预约出行 让城市不堵车

本报记者 李元丽

第二届联合国全球可持续交通大会16日在北京落下帷幕。作为会议期间召开的“可持续交通与可持续城市”主题会议发言人之一,全国政协委员、北京市交通发展研究院院长郭继孚向与会者介绍了来自北京交通出行的实践。

郭继孚表示,我们迈向可持续交通与可持续城市,就要为所有人提供安全、负担得起、无障碍和可持续的交通系统。未来的城市要形成以公共交通为导向的用地开发模式(TOD)。

如何建立不堵车、零排放的交通系统?郭继孚表示,未来的交通系统应该是个预约系统。大家都在路上堵着是因为信息不对称,由于对拥堵的焦虑,只能早早地在路上排队来获取通行权。如果所有人都提前预约好,使出行提前编排好时刻表,就不需要在路上排队,可以把在路上的无效拥堵排队转变为在家等待,从而缓解路段上的无序拥堵。如,疫情防控期间,北京地铁做了一次尝试,成功地让市民由地铁站外排队,变成在家等待。这也是未来出行的一个趋势。

“通过预约出行技术,建立一个不堵车的城市交通系统将成为可能。现有城市交通系统是随机开放的,因此存在盲目出行、无意义的拥堵排队。”郭继孚以西三环交通仿真研究举例说,所有车辆争抢高峰时间点的道路资源,造成整体通行效率下降明显,而如果进行预约调节,高峰小时路段车速可提升44%以上,总通行时间可节约30%以上。

“与此同时,我们还可以将出行预约与基于个人碳账户、碳交易的出行权管理相结合。可以为每个居民建立出行碳账户,使用公交、地铁、慢行等绿色出行方式可减少碳排放,积累碳积分,驾车出行则消耗碳积分。”郭继孚表示,依托碳交易体系,通过碳积分兑换方式,预约道路的行驶权限。这样我们就可以通过预约的方式,将碳排放量作为路权资源分配的重要抓手,并通过市场机制调节碳积分价格,引导居民从小汽车出行转移到公共交通、步行和骑行等方式,助力碳达峰、碳中和目标的实现。这套机制还可与预约出行联系起来,都想预约最佳时段出行,谁先谁后?从公平角度讲,哪个时间段价值高,付出的出行成本或者说积分就高。比如,合乘出行,驾驶新能源车出行, P+R 换乘等等,这些交通方式都可以纳入进来,根据碳减排量进行积分计算。

加快建设绿色丝绸之路和数字丝绸之路,为全球交通发展贡献力量、贡献中国智慧的国际担当。

### 数字为先

“习近平主席的讲话,向全世界人民宣示,国际社会应进一步加强合作,在可持续发展的道路上阔步前行,共同推动构建人类命运共同体。”谈及对习近平主席在第二届联合国全球可持续交通大会开幕式上主旨讲话的学习体会,全国政协委员、港珠澳大桥管理局总工程师苏权科这样表示。而展望未来,苏权科提出,我们要坚持开放联动、坚持共同发展、坚持创新驱动、坚持生态优先、坚持多边主义,书写基础设施联通、贸易投资畅通、文明交融沟通的新篇章。

苏权科同时表示,中国将继续推进高质量共建“一带一路”,加强同各国基础设施互联互通,加快建设绿色丝绸之路和数字丝绸之路。“习近平主席宣布,中方将建立中国国际可持续交通创新和知识中心,为全球交通发展贡献力量。这一实实在在的举措将在全球范围集聚智力和资源,为可持续交通的创新发展提供中国力量和中国方案。港珠澳大桥建设中,粤港澳三地不同技术标准融合,不同规则对接,不同主体的协同管理与决策机制,可以为推进高质量共建“一带一路”积累经验,提供示范;我们目前从事的交通基础设施数字化工作,也可作为数字丝绸之路的先导工程,为全球可持续交通发展作出中国贡献。”苏权科表示。

现了粉煤灰、煤矸石、矿渣、废旧轮胎等废旧材料的资源化综合利用。同时,通过强化常态化预防性养护,提高养护管理科学决策水平,加大养护新技术推广力度等手段,我国交通基础设施的使用寿命正在提高,全生命周期成本不断下降。

说完路再说车。据王先进介绍,近年来我国交通运输能源消耗和碳排放强度持续下降,与2015年相比,2020年交通运输二氧化碳排放强度下降了7.5%。同时,我国也在积极推动交通装备设施用能多元化发展,加快新能源和清洁能源的推广应用。截至2020年底,城市公交、巡游出租车和城市物流配送新能源汽车数量分别达到46.6万辆、13.2万辆和43万辆,国家铁路电气化率达到74.9%。飞机辅助动力装置(APU)替代设施全面使用。全国31个省份已有1500对高速公路服务区(含停车区)实现充换电设施覆盖。

此外,中国积极推进港口和船舶岸电建设与使用,截至2020年底,全国港口岸电覆盖泊位7500多个,主要港口90%的港口作业船舶、公务船舶靠泊使用岸电。

王先进说,习近平主席的讲话有全球视野、有国际担当:一是彰显倡导践行和平发展、公平正义、开放共享共同价值,构建人类命运共同体的国际大局;二是彰显全力保障全球产业链供应链稳定的中国担当;三是彰显建立中国国际可持续交通创新和知识中心,致力于传播和践行可持续发展理念,

来,每当想到这种可能性,我都兴奋不已。

当然,我清楚地知道当前交通基础设施还很不完善,我也知道交通基础设施的建设和交通法律法规的改动可能涉及很多部门,很多时候界限也不是那么清晰。但是亲历了过去两年智能交通在一些城市特定区域的实践,看到技术给当地普通人出行带来切切实实的改变,我对未来充满信心、充满期待。

无论是在发展中国家,还是在发达国家,城市发展的趋势都是人口从小城市和农村向大城市集中。因为大城市有更多的就业和创业机会、更优越的医疗条件、更丰富的教育资源、更好的公共基础设施。

可以预见,大城市人口会继续增加,对交通基础设施的要求会越来越高。物理空间总是有限的,交通智能化是保持城市竞争力的必由之路;而让更多人享受先进基础设施带来的公共服务,也是缩小贫富差距,实现共同富裕的必经之路。

书,政府社会投资(PPP)模式虽然也在探索,但由于基础设施投资回收期较长,民间投资者一般较难坚持长期投资。同时也要考虑到,一些国家整体实力不稳,在推动基础设施建设方面存在资金压力,仍需通过多边合作实现发展。

比如,修路能否以点带面搭建基础设施立体网络?用钟章队的话说,这里涵盖信息通信网络、电力能源网络,同时还要考虑构建一张铁路、公路、水路、航空、管道这五种交通运输方式相衔接的大网,争取做到道路畅通即协同,协同即减碳的智慧化目标。

再比如,智慧交通与应急管理如何有效“配合作战”?“极端天气对任何一个国家来说都是挑战,但要对抗‘老天爷’,仅靠一国无法实现,我们可以靠着贯通彼此的道路,以及根植于这条道路上的智慧软硬件,共同应对!”钟章队这样说。

### 底色为绿

在习近平主席的发言中,“绿色”一词被先后提及8次。众所周知,交通运输是能源消耗和温室气体排放的重点领域之一,面对“双碳”目标,我们该如何完成这一任务呢?

全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长兼总工程师王先进给出了一组数据——在促进交通运输资源节约集约与循环利用方面,我国高速公路路面废旧料循环利用率已达到95%,实

现概率降低。

一个智能交通系统,应该能够有效地解决拥堵问题,现在大城市常见的“限购”“限行”政策有望在5-10年内取消。

一个智能交通系统,可以提高通行效率,节约能源,降低空气污染水平,帮助碳达峰和碳中和,惠及每一个有出行需求的人。

一个智能交通系统,并不依赖于自动驾驶技术的普及。相反地,它要长期面对行人、有人车、无人车等各种道路上的目标混杂移动的局面。因此要综合考虑各个利益相关方的诉求,根据海量实时数据,做出最佳调度。

一个智能交通系统,需要有一个专属的运营商,运营商的职责就是不断优化这个系统,不断提升交通的效率和可靠性。这就像电信运营商,通过不断升级网络,优化手机通信效率一样。

做自动驾驶、智能交通这些年,我到过全国很多城市,感受到交通的点滴变化。小到交通信号灯的控制优化,大到搭建城市交通“智慧大脑”;从公交到地铁,从公路到港口,交通各行业、各领域都在展开智能化尝试,局部效率改善比比皆是。

交通既是一个经济问题,又是一个民生问题。人工智能技术发展几十年,加上一个有为政府的顶层设计和统筹协调,终于可以让交通真正的智能起

## 交通智能化是保持城市竞争力的必由之路

全国政协委员、百度董事长兼首席执行官 李彦宏

习近平主席在第二届联合国全球可持续交通大会开幕式上指出,当今世界正在经历新一轮科技革命和产业变革,数字经济、人工智能等新技术、新业态已成为实现经济社会发展的强大技术支撑。要大力发展智慧交通和智慧物流,推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合,使人享其行、物畅其流。

企业也在思考解决方案。我认为,一个智能交通系统,可以大大降低交通事故发生的概率。大约94%的交通事故是人为因素导致的。随着无人驾驶进一步成熟,聪明的车、智能的路、车路协同、智能的交通管理系统等等,都会让交通事故

远光软件  
[股票代码:002063]

## 科技推动进步 创新引领发展

Science and technology advance progress  
Innovation drives development

远光软件股份有限公司是国内主流的企业管理、能源互联和社会服务信息技术、产品和服务提供商。

公司专注大型集团企业管理信息化逾三十年,聚焦云大物移智等新兴技术,为电力能源、航天航空、高端装备、冶金冶炼、制造、金融、医疗卫生等行业企业,提供覆盖管理核心领域的数字化产品及服务,助力企业高质量发展。

数字社会  
DIGITAL SOCIETY



集团管理  
GROUP MANAGEMENT

