

山高路更长

——由快到强，轨道交通上的中国未来可期！

本报记者 崔吕萍



过去看路，连着家乡和远方。现在行路，旅途中服务相伴。未来之路，铁路通则百业兴。

“党的十八大以来，我国轨道交通发展不断提速，‘四纵四横’高铁网全面建成，‘八纵八横’高铁网加密成型。路的四通八达，赋予了人和物更多选择。站在今天展望下一个十年，我期待更加智慧的交通能够带来更有智慧的城市和产业链、供应链；7亿左右县城城乡居民能够搭乘家门口的铁路，奔向更为幸福的未来；作为装备制造业的重要组成部分之一，轨道交通能够在吸引投资、拉动经济方面走得更实更远……”从1979年考入北方交通大学（现北京交通大学）校门至今，钟章队在过去的43年间走遍了中国之路。作为全国政协委员，近年来钟章队履职建言也多围绕轨道交通展开。令他兴奋的是，当数字技术不断成熟并加持在轨道交通之上，有很多过去停留在理论上的构想，正一步步变为现实。

出行即服务，有赖数智技术

人还在北京南站，三小时后从南京南站送上车的午餐就已经安排上了，你甚至还可以提前锁定目的地接驳车或订好地铁换乘票。过去十年间，百姓在高铁上得到的服务多了，这使得相当一部分人在刷视频、享美味、专心移动办公中感觉“在高铁上的时间不够用”！

与人的移动相比，货物的“旅行”更为频繁——2022年10月6日上午10点，搭载着50个集装箱，满载日用百货、汽车零件、家用电器等货物的2019次中欧班列从新疆霍尔果斯铁路口岸站开出，驶往波兰马拉舍维奇，标志着今年新疆铁路双口岸（阿拉山口、霍尔果斯）进出境中欧（中亚）班列数量突破一万辆。

满载而去、满载而归，铁路货运不仅让沿线城市获得了发展机遇，更通过一个又一个的快递包裹，让民心相通变得丝丝入扣。特别是新冠肺炎疫情暴发后，当公路运输暂时受阻，铁路运输就成了国与国之间、省份城市间的重要货运纽带。

“交通领域有个概念叫‘出行即服务’，对于我们来说，过去十年数字网络技术与交通的融合发展取得了突出成绩，交通制造、装备、运营、维护能力更加现代化，一张无形的智能网络为我们的旅途提供了更好的服务。同时我

们发现，轨道交通与城市的融合更加密切，如果过去我们把依托火车道而繁荣的城市称为‘火车拉来的城市’，那么现在我们发现，以数字技术、网络技术和智慧技术为抓手的现代轨道交通正在成为都市圈、城市群的轴心，人流、物流、产业链与供应链，都围着它转。”钟章队认为，比起以往任何一个时刻，目前做出这样的顶层设计，更加恰逢其时。

轨道串联城市，城市加速并联

在“十四五”规划中，城市群和都市圈的发展，被提到中国新型城镇化建设的重要高度。此前业界人士提出，城市群及都市圈的发展远比三十年前的人口红利机遇来得更为猛烈，将使内陆城市迎来百年一遇的机会。从发展空间与形态上看，随着我国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，都市圈、城市群正在成为承载发展要素和动力的主要“空间”。

目前看，我国有国家级中心城市9个、国家级城市群19个。随着城市群一体化这一发展趋势愈加明显，中心城市及周边中小城市又将形成一体化程度更高的都市圈。

“城市群、都市圈一体化的前提是交通一体化，这一前提将改变过去很多人认为存在即合理的产业布局，而真正要从绿水青山、蓝天白云、生产要素高效配置等角度去衡量。简单说来，一条铁路就是一条产业链，铁路所经之处会形成天然的上下游产业带，以往不符合布局的厂子该迁就就要动起来。事实证明，在推进‘三去一降一补’过程中，交通发挥了关键的支撑作用，使国家资源调配底数更清、底气更足。”钟章队同时表示，产业链的地域优化也为从业者带来了更大的职场维度，原先离家远的人，或将因为交通与产业链布局的优化在家门口实现就业，也有一些人可以通过快捷的轨道交通实现日间双城工作生活。而如果更多人选择轨道交通作为通勤工具，则意味着城市将享受到更多天数的蓝天白云。更为重要的一点是，当都市圈、城市群“分解”了原本压在一座城市上的经济发展“厚望”，则超大、特大型城市“减负”不仅能带火“邻居”、拔掉物理“篱笆”实现统筹并联、释放自身在服务业方面的重大优势，还能降低城市运转中的应急管理压力，真正实现安全发展。

从新型城镇化发展的角度看，钟章队表示，还是要突出“要想富先修路”理念，而且综合交通要适度提前布局才能支撑高质量发展，通过时间换取发展空间并预期发展的高度，充分体现出制度优越性。

既要中央车站，更要山间小站

“展望未来，要让更聪明的交通服务好更有发展潜力的都市圈、城市群，我认为在‘十四五’及今后一段时期，应着力补齐一些短板，破解人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。”谈及此，钟章队提出两个具体问题。

第一，目前百姓工作半径与生活半径多数是分开的，造成这一现象的原因是原先做规划时是先有城市后有地轨，轨道交通缺乏超前布局的条件。为此，建议综合交通适度超前于城市规划，一个抓手是TOD模式，也就是以公共交通为导向的城市开发，当城市交通四通八达后，可以围绕轨道交通车站发展产业、住宅、城市公共服务资源，实现城市商业深度开发，这样一环套一环布局下来，都市圈、城市群就可以实现有序发展。

“值得一提的是，我们应加紧设置中央车站、核心枢纽，德国柏林就拥有现代化的中央铁路车站，北京在推动城市副中心建设时也有这方面的布局，比如未来在副中心，坐高铁可以到上海；坐城际铁路可以到唐山；坐市域铁路可以直达怀柔、密云、廊坊北三县；坐地铁也可以到朝阳、海淀，这些都可以在一个车站里快速完成。据此，我期待副中心的综合智能性体现出来，未来五年很关键，国家要打造很多具有示范性、高质量的东西，比如雄安新区的任务之一就是以新交通为‘起笔’，打造新一线城市。雄安新区所有的规划中交通都是优先项，而利用TOD模式，可以有效融合城市现代交通、商业办公场所、家居生活以及智慧应急配套设施，实现城市综合资源的协同发展，率先打造现代交通枢纽。”为此，钟章队提出三条建议：做好顶层设计，与时俱进。要站在高质量发展角度来看待这件事，统筹好城市的发展与安全；推动交通与千行百业的融合、协同发展，特别是交通、信息、能源、水利等基础设施要高度融合；推动交通装备制造水平升级，进步永远在路上，技术要迭代进步，装备要与时更新。

第二，我国城市轨道交通主要集中在大城市，在新型城镇化布局方面存在不足，观察角度之一是绿色出行比例不够。比如在东京，民众出行70%左右靠轨道交通，我们与这一比例之间还有较大距离。

“另一个观察角度是，我国城市多、差异大，建设地铁、市域和城际铁路等大容量交通方式的城市只是少数，其他城市对轨道交通需求旺盛，但如何做好统筹规划、量身定制。特别是发展县域经济，轨道交通如何通下去，是个值得高度关注的话题。目前看，县城还是以公路和普速铁路为主，发展轨道交通不能照搬大城市，要强调因地制宜。同时，美丽乡村建设也可以与小铁路联系在一起，欧洲很多国家小铁路发展得很好，甚至成为当地一张独特的地理‘名片’。期待‘十四五’期间，我们也可以将中小城市的轨道交通发展得更好。”钟章队有此期待。

（本栏目为《人民政协报》“人民政协网”专刊，敬请关注。）

五年来看待数字金融发展的角度不断拓展

屠光绍：“长跑”起步重要，跑稳更重要！

本报记者 崔吕萍

党的十八大以来，我国数字经济发展呈现强劲态势，数字经济规模连续多年稳居世界第二位，从2012年的11万亿元增至2021年的45.5万亿元，占GDP比重由21.6%提升到39.8%，成为推动经济增长的主要引擎之一。

作为数字经济的核心组成部分，数字金融在中国的实践点多面广，有些应用颇具前沿性。

“近5年来，按照政协委员履职要求，通过政协组织的相关协商活动和调研等方式，我一直关注数字经济和数字金融的发展情况，特别是在数字金融发展促进金融服务实体经济功能深化方面进行了深入调研。”在全国政协委员，上海交通大学上海高级金融学院执行理事屠光绍看来，过去5年，国际国内形势和环境发生重大变化，中国面对“百年未有之大变局”，攻坚克难、迎接挑战、继续发展。新的发展动能在进一步成长壮大，经济社会发展出现新的趋势和特征。其中，数字经济已经在经济社会发展中起到越来越重要的作用，而数字金融也不断促进金融服务功能提升。

怎样看

一路调研下来，屠光绍认为：一方面，我国数字金融的发展取得了很大的成就，促进了金融体系的健全和完善，为金融服务实体经济提供了有力支持；另一方面，数字金融的发展还方兴未艾，基础设施还需加强，国际竞争异常激烈，可持续发展任务重大。

在这样的双重背景下，应如何看待数字金融的发展？

“我认为应兼顾全面和系统，才能完整把握数字金融的发展进程。”本着这一思路，屠光绍也从不同角度观察和分析数字金融发展的状况。

一是从金融体系的角度看数字金融的发展。

数字金融发展的目的是促进金融体系的健全和完善，从而更好地发挥金融服务实体经济的功能和作用。屠光绍认为，金融的数字化转型和金融科技的发展表现为金融机构的形态、金融行业的业态及金融体系的生态这“三态”都发生了重大变化，要检验这种变化的成效，可以从

是否扩大了金融服务的覆盖面、有效降低金融服务成本、提高金融服务效率、满足更为多元化的金融服务需求等现实指标去考量，只有不断健全和完善金融服务体系，提升金融服务能力，数字金融才有坚实深厚之“根”。

二是要从全球数字金融的角度看数字金融的发展。

金融的数字化转型是全球浪潮，其实也是金融发展的全球趋势。用屠光绍的话说，全球特别是主要经济体的经济竞争与合作，说白了也是资源和资源配置方式的竞争与合作，对于金融资源的竞争又是核心资源的竞争，而数字金融又是提升金融全球竞争力的重要内容。围绕数字金融的发展，这种竞争既体现在传统金融领域和行业，比如如何利用数字化转型和金融科技资源支持已有的金融市场、金融机构和金融业务、货币的竞争力，也体现在新的“赛道”上，比如加密资产在一些国家的发展状况，就体现出了“去中介化”“去中介化”“去中心化”这“三去”的特点。此外，数字金融的国际竞争还体现在资金资本投入方面。“中国曾经是金融科技投融资的重要市场，近两年一些国家加大了对金融科技的投资力度，这会对数字金融的发展潜力产生重要影响。而数字金融的制度和规则也是全球数字金融竞争的核心领域，制度的话语权和影响力随着全球数字化发展将越来越具制高点意义。”在屠光绍看来，这些趋势于我们而言既是机遇更是挑战，要保持领先地位，需要认真研判形势，认清优势和不足，推动数字金融进一步改革开放，加快制度型开放进程。

三是从可持续发展的角度看数字金融的发展。

业界一个统一的思路是，加快数字金融的发展是金融发展的重要内容，屠光绍坚持认为，数字金融并没有改变金融的基本属性，因此在数字金融发展的过程中仍需明确规则、强化治理、防范风险。“需要特别指出的是，数字技术的渗透也会使得金融运行出现新特征，这些特征会体现在金融业务竞争和垄断关系方面；金融风险的形成和传递方式方面；金融消费者权益保护方面；数字开放中金融体系安全稳定方面等。”屠光绍认为，这些特征的表现使得数字金融在治理和监管等方面面临新的任务，而这些又在相当程度上影响着数字金融的可持续发展。

四是从与数字科技、数字经济的关系角度看数字金融的发展。

屠光绍认为，数字经济的重点内容是数字产业化和产业数字化，产业数字化涉及各个行业，既包括传统行业的数字化转型，也包括新型数字化产业和业态。数字金融是数字经济的重要部分，其发展得益于数字科技的发展，需要数字科技和数字经济的支撑。“数字科技和数字经济的发展需要大量的金融资源投入，数字金融为金融提供更有效、更有力的服务模式，能为数字科技创新和实体经济的数字化转型提供支持。”屠光绍这样表示。

如何跑

“‘十四五’规划为中国数字经济的发展描绘了广阔前景，即将召开的党的二十大又将继往开来，为中国包括数字经济在内的新的经济社会发展作出重大战略部署，数字经济必将步入新的发展进程，数字金融健康、安全、可持续发展也将面临新的机遇，同时，我也期待数字金融在新的阶段实现新的发展。”为此，屠光绍提出三条具体建议。

第一，助力中国金融体系不断从大到强。中国进入新发展阶段的重要标志是高质量发展、可持续发展，中国的经济需要产业转型升级、经济结构优化，绿色低碳发展，这需要中国金融体系的功能深化完善，金融服务在支持科技创新、数字经济、绿色低碳、中小企业方面亟待加强，通过数字金融和金融科技的发展为金融服务这些领域赋能，通过数字金融赋能，今后科创金融、绿色金融、普惠金融等将不断发展，在新发展阶段发挥更重要的作用。

第二，提升中国数字金融的国际竞争力。当前和今后国际竞争的重点之一是金融资源的竞争，包括金融市场、金融机构以及货币，加快金融的数字化转型，促进金融科技的投入，推动国际数字金融制度型开放对于中国金融体系国际竞争力提升既是新赛道，又是制高点。

第三，夯实数字金融的基础设施。数字经济和数字金融发展是一场“长跑”，起步重要但跑得稳才能跑得好，因此数字基础设施筑牢不牢就显得更为重要。我们在一些方面有优势，但从发展来看还需要付出更多努力，既要重视科技“硬件”，还需要重视制度建设的“软件”。

王勃华：

中国光伏还需迎难而上

本报记者 李元丽

在“双碳”目标背景下，光伏迎来发展机遇。中国光伏行业协会发布的报告预计，2022年至2025年，我国光伏年均新增装机容量将达到8500万千瓦至10125万千瓦，相当于4个左右三峡电站的装机规模。

眼下，产业仍然面临着供应链价格高位运行、部分国家设立绿色贸易壁垒等带来的挑战。其中，产业阶段性供需错配、部分供应链价格剧烈震荡，尤为引发关注。在日前举办的2022年光伏新时代会议论坛上，中国光伏行业协会名誉理事长王勃华表示，美国、欧盟、印度等经济体大力发展本土光伏产业链，国际竞争将愈加激烈；国内企业产能扩张意愿强烈，据初步统计，2021年初至2022年6月，我国光伏扩产项目超过300个。

在王勃华看来，光伏产业的成长过程充满机遇与挑战，如当下发展过程中尤为突出的垂直一体化模式，机遇是自产自用，优化整体产业链利润空间，理论成本更具优势，减缓供应链冲击，企业生产更稳定，但挑战在于需要大量的资金投入，各个环节的质量、技术等要求更高，且产业链的延长也为企业带来更多面临风险的可能。

“此外，跨界企业、央企纷纷入局制造端，在促进光伏技术百花齐放、使得行业更具活动的同时，也让产能过剩风险增加，行业竞争将更加白热化。亟须重视的是，是未来地缘政治、大国博弈、世纪疫情、自然灾害等对产业链的干预或影响将越来越频繁、越来越剧烈。同时资本的火热、政府的热情、企业的雄心也将促进产业链不断发展、扩大。”王勃华强调。

多方助推充电桩健康发展

本报记者 李元丽

近年来，我国新能源汽车产业蓬勃发展，产销规模持续快速增长，充电桩市场也迎来快速增长。中国充电联盟数据显示，今年1—7月，国内充电基础设施增量为136.2万台，随车配建私人充电桩增量持续上升，同比上升390.1%。截至2022年7月，全国充电基础设施累计数量为398万台，同比增加97.5%。从今年的情况来看，桩车增量比为1：2.3，说明市场仍存在较大缺口。

内蒙古自治区包头市政协常委任志燕在调研中了解到，我国目前绝大多数家庭没有安装私人充电桩的条件，这个问题在外来人口多的大城市尤为突出，新能源汽车保有量和充电桩的比例远不能满足需求，充电桩的增速远远低于新能源汽车用户的增速。虽然国家已经在加速充电桩的基础建设，但是充电难、里程焦虑等问题仍使很多日益增长的新能源汽车潜在消费者望而止步。

为了鼓励新能源产业的发展，2020年11月2日，国务院正式印发《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》，力争到2025年，我国新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流。在碳达峰碳中和目标下，绿色能源革命正全速启航，扩大新能源汽车市场、增加新能源汽车保有量已成为大势所趋。”任志燕如是说。

全国首单国有企业知识产权证券化产品成功发行

本报讯（记者 张原 李宁馨）9月26日，由天津市知识产权局、滨海新区知识产权局组织推动，天津银行、渤化集团知识产权运营中心、智慧财富牵头实施的“天银渤化—滨海新区知识产权第一期定向资产支持票据（科创票据）”在中国银行间债券市场成功发行，发行金额1亿元，投资人涵盖银行、券商等各类机构投资者，获得市场广泛认可。

该项目是全国首单国有企业知识产权证券化产品、全国首单知识产权ABN科创票据、全国银行间市场首单知识产权二次许可模式资产支持票据，也是天津创新性实践知识产权资产证券化项目之一。天津银行通过创设信用风险缓释凭证（CRMW）的创新金融工具进行增信，实现了银行间债券市场

对科技创新企业的精准支持。

据了解，该项目储架额度5亿元，首期发行规模1亿元，是对渤化集团所属渤化永利、海晶集团、汉沽盐场、橡研所、合材所、敬业精细6家企业持有的68项高价值专利进行评估后，与发起机构开展二次授权许可的方式实现证券化融资。这6家企业均为国家高新技术企业，其中1家企业具备“天津市制造业单项冠军”称号。

知识产权证券化被誉为知识产权运营“皇冠上的明珠”，对于贯彻落实国家支持科技创新政策精神、建设多层次金融市场、发展自主知识产权具有重要意义。天津银行通过知识产权票据、资产证券化和民企债券融资支持工具等创新金融工具，拓宽了企业直接融资渠道，成为精准服务实体经济的又一力作。

华北规模最大绿色数据中心开工

（本栏目为《人民政协报》“人民政协网”专刊，敬请关注。）

占全球总发电量将超过30%。与此同时，中国光伏发电市场储备规模雄厚，以沙漠、戈壁、荒漠地区为重点的第三批大型风电光伏基地正有序推进，各省“十四五”光伏装机规划巨大，仅公开信息展示的26省光伏规划装机超406.55GW，未来四年新增355.5GW；二是制造端，关注供应链多元化的国际发展倾向，美国、欧盟、印度等经济体大力发展本土光伏产业链，国际竞争将愈加激烈；国内企业产能扩张意愿强烈，据初步统计，2021年初至2022年6月，我国光伏扩产项目超过300个。

在王勃华看来，光伏产业的成长过程充满机遇与挑战，如当下发展过程中尤为突出的垂直一体化模式，机遇是自产自用，优化整体产业链利润空间，理论成本更具优势，减缓供应链冲击，企业生产更稳定，但挑战在于需要大量的资金投入，各个环节的质量、技术等要求更高，且产业链的延长也为企业带来更多面临风险的可能。

“此外，跨界企业、央企纷纷入局制造端，在促进光伏技术百花齐放、使得行业更具活动的同时，也让产能过剩风险增加，行业竞争将更加白热化。亟须重视的是，是未来地缘政治、大国博弈、世纪疫情、自然灾害等对产业链的干预或影响将越来越频繁、越来越剧烈。同时资本的火热、政府的热情、企业的雄心也将促进产业链不断发展、扩大。”王勃华强调。

（本栏目为《人民政协报》“人民政协网”专刊，敬请关注。）

（本栏目为《人民政协报》“人民政协网”专刊，敬请关注。）