



9月28日，“上海号”中欧班列从上海首发，驶向德国汉堡。新华社记者 丁汀摄

从交通大国迈向交通强国，中国始终坚持——

可持续的交通，可持续的发展

本报记者 刘乐艺

建设交通强国

为可持续交通贡献中国方案

据了解，继2016年在土耳其伊斯坦布尔举行的首届联合国全球可持续交通大会之后，本次大会是时隔5年联合国第二次举办。为何第二届大会选在中国？

“中国在可持续交通发展方面成绩显著、值得借鉴，这是联合国选择将中国作为大会主办方的原因之一。”刘振民说，中国诸多交通建设项目促进了脱贫攻坚、经济增长和民生改善，有力推动2030年可持续发展目标落实，“可持续”正日益成为中国交通领域的发展标签。

其中，促进综合交通运输协调发展，便是中国可持续交通的“重头戏”。

数据显示，中国以铁路为主干、以公路为基础、水运和民航比较优势充分发挥的国家综合立体交通网日益完善。高速铁路对百万以上人口城市的覆盖率超过95%，高速公路对20万以上人口城市覆盖率超过98%，民用运输机场覆盖92%以上的地级市。

与此同时，中国交通运输服务能力水平和水平也显著提高。《报告》显示，以高铁和航空为主的大容量、高效率快速客运服务体系加快形成，动车组列车承担了铁路客运量的70%，民航航班正常率连续3年超过80%，道路客货运输转型升级也在加快步伐。

“要想富，先修路。”这句话在本次大会上被多次提及。中国交通已化身国民经济发展的“先行官”，获得与会者的一致认可。

小小的邮票上，一辆红色卡车正驶出云南省怒江傈僳族自治州高黎贡山独龙江公路隧道，驶向美丽的独龙江乡——10月15日，大会召开期间，《交通可持续发展》特种邮票首发仪式成功举行，手绘邮票《交通扶贫》一经亮相，便引发广泛关注。

据介绍，独龙江乡是少数民族独龙族唯一的聚居地。由于独龙江乡地处崇山峻岭之中，全长65公里、开凿于1964年的人马驿道是独龙族人

金秋时节，和风送爽。10月14日，北京国家会议中心，第二届联合国全球可持续交通大会正式开幕。为期3天的大会中，来自100多个国家的代表以线上线下方式出席会议，并结合国别经验，针对绿色发展、科技创新等话题建言献策。

何为可持续交通？“可持续交通的含义很广泛，不仅是更绿色，还要更安全、更低碳，是一个宏观的概念。”联合国副秘书长、大会秘书

长刘振民解释称，“实现可持续交通不仅是政府的问题，也是企业的问题、社会公众的问题。”

近年来，中国持续推进交通运输可持续发展，节能降碳取得实效，环境友好程度不断加深。正如大会召开期间发布的《中国可持续交通发展报告》（以下简称“《报告》”）所指出，中国交通发展取得历史性成就、发生历史性变革，迈入高质量发展的新阶段，正在加快向交通强国迈进。

与外界联系的生命线。

“因为6至10月是雨季，马帮几乎天天泡在雨中。”曾任国营马帮赶马工的巴村村村民迪世荣至今记得，为了避雨，他常用塑料薄膜蒙住头，打着手电筒赶路。有时泥石流冲毁了道路，他们不得不等待救援，背的炒面和苞谷吃完了，就挖野菜充饥。

2014年，独龙江公路隧道全线贯通，终结了独龙江乡遇雪封路的历史。村民跑运输、开挖掘机、办农家乐、做电商、当导游，2020年全乡农村经济总收入已达4263.83万元。

农村奔小康，交通要先行。事实上，独龙江的历史性跨越仅仅是中国交通发展的一个缩影。如今，中国农民“出门水泥路，抬脚上客车”的梦想已成现实，贫困地区行路难的问题得到历史性解决。

“中国政府将交通扶贫作为服务全面建成小康社会、人民共享改革发展成果的重要支撑。”在本次大会第一场主题会议上，国家邮政局局长马军胜介绍，中国政府通过让所有具备条件的乡镇和建制村通客车、通硬化路、直接通邮，加强农村邮政设施建设和普遍服务，助力脱贫攻坚和乡村振兴，实现小康路上不让任何一地因交通而掉队。

合作，亦是本次大会与会代表们

发言的高频词之一。在推进全球交通领域合作方面，中国确是先行者。

中国以共建“一带一路”为合作平台，与19个国家签署了22项双边、多边政府间国际道路运输便利化协定。与27个国家（地区）签署海员适任证书许可协议。中欧班列累计开行超过4万列、通达欧洲23个国家的174个城市，初步探索形成了多国协作的国际班列运行机制。

中国交通运输部部长李小鹏表示：“秉持创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，中国高度重视可持续交通发展，积极参与全球交通治理，为促进全球可持续发展，推动构建人类命运共同体，贡献中国方案。”

加快科技创新 为可持续交通提供发展机遇

轨轮机智慧驾舱、5G云代驾、自动化港口……近年来，随着中国科技创新脚步加快，大数据、互联网、人工智能等新技术与交通运输行业深度融合，为可持续交通提供了前所未有的发展机遇。

“中国政府高度重视创新工作，

一直把创新作为引领发展的第一动力。”交通运输部副部长王青表示，中国坚持创新驱动，推动交通在先进装备制造等方面取得了突出成就。

“太神奇了！感觉很真实，这次我也能开高铁了。”在大会互动体验展区的“中国铁路”展台，体验京张高铁模拟驾驶后，来自加纳的参会者塞德里克赞不绝口。

现场工作人员告诉记者，参会者可以亲自驾驶“复兴号”模拟器，从北京北站出发，观赏京张高铁沿线风景的同时，体验一把当高铁司机的感觉。该模拟驾驶控制台上的仪表、按钮、脚踏板与“复兴号”真实驾驶是一模一样的，为体验者带来一场身临其境的高铁驾驶之旅。

“中国已经掌握了各种复杂地质及气候条件下高铁建造成套技术，攻克了复杂长大隧道等一系列超级工程建设技术难题。”北京交通大学校长王稼琼告诉记者，目前，中国已形成时速160—350公里不同速度等级、能够适应多种运行环境需求的“复兴号”系列产品，北斗卫星导航、5G、大数据等技术均在高铁得到成功应用。

除了交通运输装备技术取得重大突破，中国交通基础设施建设技术也

已跻身世界先进行列。

对称的中国风建筑、上下打通的中央光厅、高铁普速车场重叠布置……走进北京丰台站施工现场，各种创新元素随处可见。

例如，在进出站口的通道位置，为最大限度降低列车运行带来的噪声污染，负责丰台站建设的中铁建工集团施工团队选择使用铝板装饰墙面。“我们原先设计为密拼安装铝板，但实践中发现，这种安装方式在特定光线下，肉眼会有明显的平整感。”为了实现更好的实体效果，施工团队左思右想，最终通过实体样板制作，确定了采用离缝安装方式。

“离缝安装省去了常规的打胶工艺，质量控制难度也大大降低，避免因胶老化带来的后续维修风险，省时省力，一次成活。”中铁建工集团装饰技术方面专家杨洪海解释说。近年来，中国交通运输行业数字化转型水平得到显著提升。

“在青岛港自动化码头，从船舶装卸到货物取送货物，各环节都由系统自动控制，作业效率比人工码头高约30%。”山东省港口集团高级别专家张连钢介绍，2020年青岛港6亿吨货物吞吐量中，没有1吨货物通过人力完成。

据了解，青岛港自动化集装箱码头，首创了自动导引车循环充电、大型设备“一键锚定”、机器人拆装集装箱旋锁等十余项技术，为全球提供了低成本、短周期、全智能、高效率、更安全的全自动化码头建设的“中国方案”。

实际上，这背后是青岛港人的奋力拼搏。几十万字的分析论证报告与3000多份技术讨论会的会议记录见证了团队的辛勤付出，经过十几次测试，张连钢率队仅用3年半时间，就走完了国外常规8到10年研发建设的路子，彻底破解了自动化码头的核心技术。

“交通要可持续发展，必须在数字化、智能化、绿色化方面取得更大的突破。”中国社科院数量经济与技术经济研究所所长李雪松分析，技术方面的发展潜力巨大、前景广阔，能够提高全球经济的潜在增长率，有利于促进经济的长期可持续发展。复苏。

绿色低碳转型

为可持续交通指明前行方向

交通运输是能源消耗和温室气体排放的重点领域之一。在本次大会开幕式上，联合国秘书长古特雷斯指出，目前交通运输碳排放量占全球温室气体排放量的1/4以上。

强化交通运输节能减排，减少交通运输对能源消耗和环境的影响，是推动全球可持续发展的重要内容。

作为世界上最大的发展中国家，用全球历史上最短的时间实现从碳达峰到碳中和，中国重任在肩、以行践言，积极做全球交通运输绿色发展的参与者、贡献者、引领者。

实际上，中国交通若想驶入绿色低碳转型“快车道”，优化能源消费结构尤为重要。

数据显示，中国组织开展绿色交通省（城市）、绿色公路、绿色港口等示范工程，年节约量超过63万吨标准煤，与2015年相比，2020年中国交通运输二氧化碳排放强度下降7.5%。

值得一提的是，电子不停车收费技术（ETC）现已成为提高中国高速公路通行效率、节能减排的重要手段。“用ETC一年多了，比之前确实省事。”家住济南的车主王珂说，“没办之前，走人工通道经常得排队十几分钟，自从办了ETC后，收费站几秒就过去了，而且收费还打九五折。”

《报告》指出，2019年，中国建设完成超过2.4万套ETC门架系统，改造完成超过4.8万条ETC车道，实现了全国高速公路“一张网”运行。截至2020年底，仅因ETC减少车辆启停，日均节省燃油730.4吨，年可节省能源消费2.4亿升，减少二氧化碳排放量超过65万吨。

“未来，中国交通运输行业要建立交通运输碳排放源的监测体系和排放清单，科学合理地确定交通运输碳达峰的峰值和时间，健全绿色金融和碳交易市场，强化碳循环技术开发。”交通运输部原总工程师周伟建议。

此外，中国交通始终坚持全生命周期绿色发展理念，将生态环保要求贯穿到基础设施规划、建设、运营和养护全过程。

天山胜利隧道紧邻天山1号冰川，雪山融水汇聚而成的乌鲁木齐河从项目区穿行而过。为守护河水纯净，中国交通建设集团施工项目部经过精心策划，在施工区上游对河水进行地下、地上两路改造。

“我们在地下埋设大直径波纹管，保障水流畅通不受污染，在地上则修筑高防护墙水渠，保障汛期大流量河水正常排出。”项目负责人崔景川自豪地说，科学的改造引流方案，使得河流丝毫未受施工影响。

不仅如此，项目部还将施工过程中产生的废水污水进行统一收集，集中输入污水处理中心，通过调节pH值、隔油、沉淀、过滤等方式处理之后，再用于隧道开挖、拌和站生产及混凝土养护等施工环节，实现施工用水循环利用。

而在绿色出行理念下，中国慢行交通（即自行车和步行）环境也愈发友好。

在大会互动体验展区的“北京交通”展台，各家单车企业最新的共享单车产品有序停放，吸引许多参会者驻足体验。

一组数据显示了北京近年来在慢行交通领域的发展成就：在人口规模相当的国际城市中，北京市慢行交通设施里程排名前列，自行车道里程总规模第一，中心城区工作日出行总量3619万人次，万人自行车道里程3.17千米，居于世界前列。

调查数据显示，2020年北京市绿色出行满意度超过85%，中心城区绿色出行比例达到73.1%。据介绍，按照交通碳达峰、碳中和目标要求，北京出行结构将继续优化，到2035年，中心城区绿色出行比例将提升至80%，届时中心城区将有八成出行者选择绿色出行。



一列从沈阳北站开往北京朝阳站的复兴号列车行驶在京哈高铁线上。新华社记者 杨青摄



云雾中的贵州省六威高速公路观风海大桥。何欢摄（新华社发）



10月14日，与会外国嘉宾在第二届联合国全球可持续交通大会互动体验区感受“徐工智慧驾舱”。蒋雨师摄（人民视觉）