

“一带一路”上的轨道交通 2021 加速“向前”

新华社 王松宇 杨骏 彭梦瑶

它是运输紧缺防疫物资的“生命线”，它是为全球经济运行作出贡献的“钢铁洪流”，它是打开国际贸易新通道的重要标志。

一节节、一列列、一站站，这股洪流不断延伸、加速奔跑。

它，就是“一带一路”上的轨道交通，2021年跑出新的“加速度”！

跑出发展“加速度”

圣诞节前夕，当欧美国家民众担忧因海运受阻无法及时收到圣诞礼物时，中国各地的中欧班列正将圣诞用品从中国源源不断运往欧洲。

今年是中欧班列运行十周年、统一品牌五周年。截至10月底，中欧班列已铺画73条运行线路，通达欧洲23个国家175个城市，运输货品达5万余种，将中国生产的生活必需品和生产资料及时送达欧洲，也为欧洲企业对华出口提供便利。

疫情下的中欧班列开行数量和货物运量不断刷新纪录。来自国家发展改革委的信息显示，今年1月至11月，中欧班列累计开行13817列，运送133.2万标箱，同比分别增长23%、30%。截至今年11月底，中欧班列累计运送防疫物资更是达到了1343万件、10.3万吨。

德国汉堡港营销协会负责人阿克塞尔·马特恩日前在汉堡接受新华社记者专访时说，中国在全球产业链供应链中发挥着重要作用。作为一种可靠的物流替代方案，中欧班列有利于缓解目前供应链紧张难题。

中亚宝丰国际物流有限公司海外部工作人员杜华说，目前中欧班列的运价与海运基本相当，但走铁路只需半个月，比海运时间少了将近一半还多。

迈出关键一步

12月3日，中老铁路正式全线开通运营，标志着酝酿了半个多世纪的泛亚铁路迈出了关键一步。中老铁路通车后，万象到中老边境车程从2天缩减到3小时，到云南昆明可朝发夕至。

泰国交通部轨道交通厅副厅长披切·古那探拉接受新华社记者采访时说：“中老铁路的开通有利于促进铁路沿线地区的贸易、投资和旅游业发展，包括中、老、泰三国在内，整个大湄公河区域各国都会在商业、农产品、消费品、投资、旅游等方面受益。”

世界银行研究报告说，中老铁路有望使万象与昆明之间的运输成本下降40%至50%；泰国兰乍邦港至昆明的运输成本有望下降至少32%。预计到2030年，经中老铁路老挝段的年过境贸易货物量将达390万吨。

今年恰逢中国—东盟建立对话关系30周年，双方正推进“一带一路”倡议与《东盟互联互通总体规划2025》对接。明年1月1日，区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)将正式生效。专家认为，“一带一路”倡议将带动泛亚铁路建设进程，推动区域互联互通。



左图为：2015年3月19日，在肯尼亚沃伊郡蒙内铁路第二标段，施工车辆进行路基铺垫作业。

新华社记者 潘思危 摄

右图为：2021年11月17日，由蒙巴萨始发的蒙内铁路客运列车驶入内罗毕站。新华社记者 董江辉 摄

蒙内铁路连接东非第一大港口蒙巴萨和肯首都内罗毕，于2017年5月31日开通。铁路全长约480公里，是肯尼亚独立以来建设的首条铁路，是一条采用中国标准、中国技术、中国装备建造的现代化铁路。

发展之“路”不断延伸

今年6月中旬，中国企业承建的坦桑尼亚中央线标轨铁路伊萨卡至姆万扎段举行开工仪式。这个铁路项目建成后，将成为连接坦桑尼亚及乌干达、卢旺达、布隆迪等国并通向印度洋的重要通道，对促进地区国家经济发展、改善民生意义重大。

从20世纪70年代建成的坦赞铁路，到近年开通运营的亚吉铁路、蒙内铁路，再到新建的坦桑尼亚中央线标轨铁路，在中非双方共同努力下，非洲大地上的发展之“路”不断延伸，见证了中国与世界共谋发展的诚意始终如一、行动坚定不移。

截至12月16日，中国已与145个国家、32个国际组织签署200多份共建“一带一路”合作文件。中国倡议设立的亚投行、丝路基金等金融机构为基础设施建设拓展资金渠道。纷呈的亮点，标注出“一带一路”建设实打实、沉甸甸的成就。

印度尼西亚智库亚洲创新研究中心主席班邦·苏尔约诺表示，对很多国家来说，难以摆脱贫穷的主要原因之一是交通基础设施建设薄弱，在这方面，中国为世界各国树立了榜样。

广场舞震天响，建筑工地震耳鸣……

噪声治理难在哪

新华社 万瓦琦 冯松龄

楼下的广场舞音乐震天响，窗外的KTV深夜高歌不断，隔壁的建筑工地机器轰鸣……近日，多地群众反映称，各类噪声让人无法休息，有居民不堪其扰，多方投诉，问题却迟迟得不到解决。

噪声治理难在哪？记者调查发现，针对噪声污染的问题，虽已有法可依，但由于事涉多方，至今治“噪”效果甚微。专家表示，彻底治理噪声，除了顶层设计，还需多方合力。

你被噪音吵到过吗？

据“全民拍”网友反映，在江苏省南京市保利梧桐语小区，每天会有一群大妈在居民楼下跳广场舞，音响音量震耳欲聋。居民找过很多部门，物业、公安、环保、街道、信访局，但都劝止不了这些大妈。

在深圳市坪山区坪山街道六联社区，仅在3个月里就接到有关广场舞扰民的投诉70多宗，投诉量占社区民生诉求系统总量的一半。

记者梳理“全民拍”后台发现，群众身边的噪音问题积重难返：广州居民区附近的金域酒店KTV深夜扰民，投诉无果；福建福清龙江两岸景观提升工程夜间施工扰民无人管；山西运城一工地白天不施工夜晚大型机械作业，严重扰民……昆明一网友在多次反映小区附近篆塘路地铁工地中午和深夜施工扰民无果后，无奈只能搬家。

生态环境部今年发布的年度《中国环境噪声污染防治报告》显示，全国受理环境噪声投诉高达约201.8万件。其中，社会生活噪声投诉举报最多，占53.7%；建筑施工噪声次之，占34.2%。

记者注意到，我国早在1997年便正式实施环境噪声污染防治法。但噪声污染屡禁不止，至今仍为亟待解决的一大难题。

举证、执法、维权……治噪存在几大难

噪音为何难治？大体有这些原因。

第一，取证难。

记者调查发现，受到噪声影响，大多数人会直接拨打12345市政热线进行投诉，再由市政热线联系相关职能部门出面解决。但实践中，由于噪声具备转瞬即逝等特殊性，投诉人常常难以及时固定噪声污染证据并提供给执法部门，最终导致维权不了了之。一位“全民拍”网友告诉记者，他所投诉的湖南长沙一建筑工地为了避免投诉和处罚，与居民和相关部门玩起了“躲猫猫”：只在清晨施工。居民难取证，相关部门也难抓“现形”。

第二，成本高。

昆明冯先生告诉记者，他向12345投诉了地铁工地扰民之后，12345联系了环保、城管、施工方等多部门，这些部门分别和他取得联系，一一了解情况，之后对工地进行了警告和处罚。但没过多久，工地又称，“由于工期紧张，需24小时施工。”一番折腾之后，噪声继续。冯先生再投诉，之前这些流程又重复一遍。由于投诉成本高，复杂，不少噪声污染受害者常常无奈放弃维权。

第三，执法难。

记者以噪声污染为由，向昆明市环保局举报。接线员建议找五华区环保局，五华区环保局建议找环境监察大队，区环保局没有执法权。五华区环境监察大队接线员表示将交相应科室。23日，记者接到昆明市生态环境局五华分局电话，对方表示，地铁施工噪声问题应由轨道分局负责，他们与轨道分局属于平级关系，只能向其提出整改建议。

记者发现，噪声污染的治理常常涉及工业、交通、生产生活等多种源头，监管涉及环保、工商、城管等多部门，常常需要多部门联合执法，加之噪声污染不一定持续长时间，存在取证难、执法难。

环境噪声污染防治法规定，对在禁区内产生噪声污染的，由环保部门责令改正并处罚款。噪声治理虽有法可依，但在实际执法的过程中，仍存在许多难题。

究其原因，住建部特聘专家、扬州大学城市管理研究中心主任王毅教授认为，主要是因为扰民噪声并未列入城市治理的任务中，基层需要建立起有效治理社会噪声污染的体制与机制。

治噪还需多方合力

根治噪声污染问题，不少专家认为还需多方合力。

中南财经政法大学数字经济研究院执行院长、教授盘和林认为，首先要加强教育和普法。他说，针对广场舞一类噪音，要由街道和社区组织牵头，对广场舞爱好者进行正确引导、规劝，既保证群众的健身需求，也要适当控制场所和时间；对于施工方，可以探索像解决占道经营一样现场取证处罚，并给予口头警告和法规教育。同时，职能部门要进一步简化投诉流程，鼓励市民利用12345、“全民拍”等平台反映情况，由城市管理部门跟进，专人负责。

王毅建议，要升级管理手段，提升执法水平。主管部门应在容易发生噪声的场所包括建筑施工、KTV娱乐场所等设置禁止噪音的标志，建立监测设备，及时通过大数据互联网等手段，固定违法证据，加强监管。“基层政府也应积极探索协同治理方案，成立由各市区城管委牵头，环保、住建、城管等相关部门参与的城市社会噪声治理领导小组，建立联合执法机制，形成一张网。”

除此之外，北京工业大学社会学系副教授鞠春彦认为，还要细化法律法规，强化违法惩戒。她认为，治“噪”不仅需要加强和优化顶层设计，更是一项涉及执法和协同治理的系统工程。“今年公布的‘十四五’规划和2035年远景目标纲要，明确提出‘加强环境噪声污染防治’，这也是环境噪声污染防治有关内容首次纳入国民经济和社会发展规划。”

记者获悉，国家立法层面也注意到了噪声污染问题。24日，十三届全国人大常委会第三十二次会议通过了《中华人民共和国噪声污染防治法》。这部法律自2022年6月5日起施行。噪声污染防治法规定，任何单位和个人都有保护声环境的义务，同时依法享有获取声环境信息、参与和监督噪声污染防治的权利。广东晟典（北京）律师事务所律师祝冉分析称，这部法律将为改善噪声污染治理难题，提供更加有力的法律依据。