

有人以“元宇宙”之名,行非法集资之实,谈剑锋委员建议——

提前布局行业监管和舆情引导!

本报记者 崔吕萍



“我认为应当谨慎关注这个趋势,关注‘元宇宙’概念和应用发展,提前布局行业监管和舆情引导。谨防资本利用国家发展规划和热点概念,让国民误解国家产业政策,误导地方产业规划的落实,产生新型数字经济监管风险,出现新的虚拟经济泡沫。”谈剑锋快人快语。为此,他也谈了具体建议,即密切关注“元宇宙”概念和应用发展,提前布局行业监管。

用谈剑锋的话说,本质上看,“元宇宙”概念是利用最新的区块链技术(Blockchain)、交互技术(Interactivity)、电子游戏技术(Game)、人工智能技术(AI)、网络及运算技术(Network)、物联网技术(Internet of things)建设一个与现实社会相互映衬的虚拟社会。

“虽然目前‘元宇宙’社区运营者仍然宣称这是一个去中心化的社会,但其实这个虚拟社会的治理、交易等规则都是由企业巨头把控和引导的。从互联网的发展历史来看,网络虚拟社会的舆情治理、交易监管、个人隐私保护乃至国家主权维护是个并不轻松的话题。截至目前,各方面的工作仍在不断探索和完善中。而‘元宇宙’概念的提出和无序发展,将对上面这些问题的解决带来更大的挑战。我举个例子,目前以区块链为基础的NFT虚拟艺术品(如卡通人像、电子油画)等在‘元宇宙’已经大行其道,要对其进行监管却困难重重,这恐怕也会形成新的洗钱通道。”为此,谈剑锋建议,相关行业监管部门应密切关注“元宇宙”概念的应用发展,提前研究监管政策,提前布局行业监管,预防可能引起的系统风险。一方面,建议由国家互联网信息办公室牵头公安部、国家市场监督管理总局、人民银

行总部等部门,对以“元宇宙”概念运营网络社区、网络游戏、网络交易的企业,依据国家网络安全法、数据安全法、个人信息保护法、关于防范代币发行融资风险的公告等法律法规要求进行监管;另一方面,建议关注“元宇宙”概念的发展,跟踪研究其中产生的新模式、新机制,根据需要提前研究制定监管法律和标准,根据需要进行备案登记制度,运营交易模式监管制度。

不得不说的是,警示、《提示》虽不绝于耳,但截至目前,“元宇宙”概念仍炙手可热,扩散快、波及面广、参与人数众多。谈剑锋对此表示,市场跟风的主要原因还在于大家都尝到数字经济的“甜头”,因此对于很多人来说,生怕错过下一个风口。相较于前几波新兴技术更替,“元宇宙”概念可被解释得很通俗,普通人更容易接受和理解,往往能结合身边事物讲出个一二三来,因此会被默认为“预期收益高、入门门槛低”的行当。

“但客观地说,相关技术还存在较大的不确定性,到达‘元宇宙’的路还很长,回报还遥遥无期,因此我们对于脱离具体场景的‘故事’要倍加警惕。产业要保持健康发展更不能靠炒作。”谈剑锋同时表示,数字经济要深化发展,必须要和实体经济融合发展,还要做好数据安全防护,切实有效防范各类技术、市场、业务等风险,尤其需要防范各类风险叠加。应对“元宇宙”市场乱象,监管要在坚持底线和红线的基础上,加紧制定相应准则和规则,做好安全风险综合研判,引导社会资本投向原创性、引领性创新领域,避免低水平重复、同质化竞争、盲目跟风炒作,也要突破现有约束,为产业发展提供一定包容度。

共享电单车如何适配城市慢出行?

得到部委回复后,陈宗委员表示要持续关注!

本报记者 崔吕萍

念念不忘,必有回响。2021年全国两会,全国政协委员、北京英视睿达科技有限公司总裁陈宗提交的《关于推进共享电动自行车规范发展的提案》,得到了交通运输部的回复。围绕“鉴于电单车(即电动自行车)发展过程中存在的容易发生交通事故、火灾安全隐患突出、电池污染严重等问题……不鼓励发展共享电单车”的回复结论,最近一段时间,陈宗又在为新一轮建议马不停蹄。

根据中国自行车协会2020年底披露的数据,我国电动自行车的社会保有量接近3亿辆,已经成为民众中短途出行的重要选择。与此同时,大量超标车违规上路、超速、超载、违反交规等乱象屡禁不止。为提升电动自行车安全行驶和防火阻燃性能,新版《电动自行车通用技术条件》国家标准从2019年4月开始实施,各地也设置了两到三年不等的过渡期。

以此为契机,陈宗在2021年的提案中建议:一要明确政策导向,明确行业发展的基本原则;二是建议把共享电单车纳入城市绿色交通系统的组成部分;三是强化监管评估,保障共享电单车新业态审慎发展,科学确定城市投放总量,提高行业准入门槛、严格执行考核退出机制。

今年1月,交通运输部在答复政协第十三届全国委员会第四次会议相关提案的函件中表示,该部此前已联合公安部、住房和城乡建设部等出台了《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》(以下简称《指导意见》)《绿色出行创建行动方案》《关于开展人行道净化和自行车专用道建设

工作的意见》等。回复同时表示,共享电单车属于慢行交通,是绿色出行体系的一部分。当前阶段,共享电单车可以作为部分城市公共交通的一种有益补充。鉴于电单车发展过程中存在的容易发生交通事故、火灾安全隐患突出、电池污染严重等问题,《指导意见》提出不鼓励发展共享电单车。

公安部对此也表示,共享电单车主要服务于中长距离出行,共享电单车质量大、速度快,骑行人员不固定,超速、逆向、闯红灯行驶和乱停乱放等违法行为多发,一旦发生交通事故,损害后果比较严重。

此外,交通运输部表示,将继续会同公安部、住房和城乡建设部等部门,密切跟踪共享电单车发展情况,在已推行共享电单车的地方,统筹平衡安全与便利出行的关系,评估完善共享电单车发展政策。指导地方按照安全第一、包容审慎、因地制宜、属地管理的原则,在确保城市交通安全、有序的前提下,稳步探索共享电单车发展政策,切实保障社会公众出行安全。

“在收到部委回复后,我围绕上述问题开始了新一轮研究,也查阅了相关部门、商业咨询公司、主要共享电单车运营平台公开发布的研究报告和材料,对共享电单车在助力城市交通中的意义,有了新的认识。”陈宗聚焦了三个话题。

第一,相较于私人电动自行车造成的骑行安全隐患,共享电单车模式在交通安全方面要整体占优:共享电单车企业采用的车辆符合相关国标,可以从技术上避免超速行驶这种极易引发交通事故的危险行为;平台企业拥有专业维保团队,有能力基于大数据模型和用户上报

等情况,对共享电单车进行精准维保,及时排除安全隐患、减少安全隐患;这些企业对所有用户提供骑行意外保险,一旦发生事故能够及时赔付;如发生逃逸事故,企业还可以协助警方提供骑行者和骑行轨迹。

第二,相较于私人电动自行车,共享电单车企业普遍采用换电模式,对电池进行集中充电与管理;通过高精度区域停放、手机蓝牙区域停放等手段,可以从源头避免电动自行车因入户所引发的火灾事故与隐患。

第三,相对于市面上销售的私人电动自行车以铅酸电池为主,共享电单车企业采用的是具有绿色环保、寿命长、质量轻等优势锂电池,并严格按照国家环保相关规定要求制定了废旧电池报废、回收和处置程序,可以满足国家环保法律法规的要求。

为响应国家绿色低碳出行号召,完善城市公共交通体系,今年全国两会,陈宗打算就共享电单车话题继续提两方面建议:“一是建议修订《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,将‘不鼓励发展互联网租赁电动自行车’等相关表述,改为‘统筹平衡安全与便利出行的关系,评估完善共享电单车发展政策’,指导地方按照安全第一、包容审慎、因地制宜、属地管理的原则,在确保城市交通安全、有序的前提下,稳步探索共享电单车发展政策,切实保障社会公众出行安全;二是建议鼓励各地政府科学制定共享电单车管理政策。当然,我个人的研究还欠缺足够的样本量和专业性,我也希望主管部门牵头,组织第三方机构对主流共享电单车的产品安全性和管理运营能力进行调研评估,在此基础上科学修订共享电单车相关政策措施。”

“东数西算”为可再生能源提供了新舞台

本报记者 李元丽

20年前,东部向西部投资,西部向东部送能源;20年后,东西部携手共同发展,再次迎来新契机。

近日,国家发展改革委等部门在对粤港澳大湾区、成渝地区、长三角地区、京津冀地区启动建设全国一体化算力网络国家枢纽节点的复函中提出:同意粤港澳大湾区、成渝地区、长三角地区、京津冀地区启动建设全国一体化算力网络国家枢纽节点。充分发挥本区域在市场、技术、人才、资金等方面的优势,发展高密度、高效能、低碳数据中心集群。并对数据中心集群起步区提出了建设目标:数据中心平均上架率不低于65%。数据中心电能利用效率指标控制在1.25以内,可再生能源利用率显著提升。

这是继南水北调、西气东输、西电东送之后,我国在新时代新格局下,迎来最新的基建大工程——东数西算。

国家发展改革委创新和高技术发展司副司长孙伟解释称,“东数西算”中的“数”指的是数据,“算”指的是算力,即对数据的处理能力,算力类似于农业时代之水利,工业时代之电力,已成为国民经济发展的重要基础设施。目前,我国数据中心大部分分布在东部地区,在土地、能源等资源紧张的形势下,在东部大规模发展数据中心难以为继,而我国西部地区资源充裕,特别是可再生能源丰富,具备发展数据中心,承接东部算力需求的潜力。为此,要像南水北调、西电东送一样,

发挥我国体制机制优势,从全国角度一体化布局,优化资源配置,提升资源使用效率,实施“东数西算”工程,推动数据中心合力布局、供需平衡、绿色集约和互联互通。

据了解,本次东数西算大工程,规划了8个国家算力枢纽节点。其中,宁夏、甘肃、贵州、内蒙古为4大西部枢纽,京津冀、长三角、粤港澳为3大东部枢纽,成渝作为西部最发达地区,可向东西左右承接。此外,还有10个集群。这8大枢纽、10大集群,东西分布均匀,多数恰好已经是第一批、第二批电力现货结算试运行地区。

随着电力市场化的持续深入到现货实时结算阶段,新能源消纳,尤其是跨省跨区资源调度完全依托于电网算力。东部省份以长三角的浙江为例,省内新能源装机规划提升,省外来电也开始步入省内售电市场,随着现货运行常态化,对电量结算的算力提出了更高的要求。再如,西部省份如甘肃,新能源电站已经参与去年现货结算。甘肃作为“东数西算”重要枢纽,将打造超大型绿色数据中心示范区,以支持电力市场升级。

从电力装机规划来看,西部省份可再生能源装机依然强劲,风光电力本地自发自用量将大幅提升。同时也大幅提升绿色能源在数据中心的使用比例。而东部地区,数据中心发展先行,有的通过冷能综合利用节能,也有通过水电项目节能的项目。未来数据中心如何降本增效,以及提升绿电消纳,将是重点。

湖北要抓住新能源汽车发展新机遇

本报记者 李元丽

“2021年,我国新能源汽车销售352.1万辆,同比增长1.6倍;我国动力电池产量累计219.7GWh,同比增长163.4%,在碳达峰与碳中和的大趋势背景下,以新能源汽车为代表的绿色交通和清洁能源,展示出了巨大的产业前景,新能源成为全球风口。”在湖北省政协委员、格林美董事长许开华看来,湖北作为中国汽车制造大省,发展新能源汽车对湖北汽车产业转型升级与稳固湖北汽车产业战略地位,具有深远的意义。

多年来,许开华一直持续关注新能源汽车产业。他在调研中发现,近年来,国内各地都在不断提高竞争力,力争发展优势,已形成长三角、珠三角、成渝、福建等新能源汽车产业集聚区。如长三角以上海、苏锡常为重点,密集布局了特斯拉、上汽等新能源汽车产业集群,布局了宁德时代、国轩高科、比亚迪等动力电池群;珠三角以深圳、惠州、佛山等城市为核心,不仅布局了比亚迪、蔚来、小鹏等汽车产业集群,而且有亿纬锂能、新宙邦、星源材质等10多家新能源汽车行业龙头企业总部集聚。

近三年,成渝西部新能源也异军突起。在这种形势下,湖北作为中部崛起的战略支点,如何抓住新能源汽车的产业机遇?许开华表示,近年来,湖北省依托汽车制造产业与磷矿资源优势,吸引了锂电池材料、锂电池企业和汽车巨头聚集,初步形成了比较完备的新能源与智能网联汽车产业生态,包括去年宁德时代在宜昌投资约320亿元,建设宁德时代邦普一体化新能源汽车项目,推动湖北正在成为华中地区新能

源产业核心。但是,湖北相较于长三角、珠三角、成渝西部、福建等新能源汽车集聚区,在产业基础、政策部署、融资环境等方面,优势还不够明显。

调研中,许开华发现,2021年中国新能源汽车总产出量超过400万辆,但湖北地区新能源汽车产出数量占比不到全国总量的5%。

为了进一步促进新能源汽车产业的发展,许开华表示,应将新能源汽车产业链纳入省级重大发展战略,整体规划政策、资源与要素配置,强力促进全省新能源汽车产业链的快速与良性发展,实施弯道超越,稳固湖北汽车产业的战略地位。

为此,许开华建议:一是放开新能源汽车产业链的能评。充分享受光伏、水电等清洁能源,降低碳排放,降低单位电价,提高湖北新能源汽车的竞争优势。二是优先配置土地指标。从省级层面优先调配新能源项目建设用地指标,加快用地项目审批速度,降低用地成本。三是设立省级百亿产业基金进行引导。设立省级亿元新能源发展基金,用于新能源项目的地方政府配套资金和奖励新能源项目的技术提升,增强湖北省新能源汽车发展动力。四是出台人才政策。构建人才住房、子女入学、医疗保障、交通补贴等全方位服务保障体系,以更大力度吸引并稳定高层次人才。五是创新政策。将新能源汽车相关项目优先纳入省级创新政策支持,支持新能源汽车企业牵头省级以上重大科技项目,牵头建设高水平的省级研发实验室。六是支持动力电池回收产业的发展,形成具有全球优势的动力电池回收产业,解决锂钴镍等战略资源的安全配置,培植资源的后发优势。

在“脱碳”中实现“换道超车”

武义青

放的目的,却增加了能耗,并未实现低碳和绿色协调统一。

“碳中和”和“环境友好”是高质量发展的应有之义。明确了实现碳中和的时间节点,倒逼我国在不到10年时间内实现碳达峰,这意味着在未来40年里我国有了更强的生态约束,要逐步实现碳排放强度和总量双控制。“十四五”是我国新旧动能转换和经济社会全面绿色低碳转型的关键阶段。减污降碳对发展的倒逼和牵引力将越来越强,生态环保在发展全局中的位置将越来越突出,发展与保护将深度融合,碳减排将成为检验经济发展成效的重要标准。

在全球碳中和导向下,企业产品和原材料的碳含量指标将成为与成本、质量和服务同等重要的竞争要素。以脱碳为引领的新一轮竞争浪潮已经拉开,各地也抓住“十四五”这一关键阶段和战略窗口期,加速进行发展方式的绿色低碳转型,构筑以低能耗、低污染为基础,以绿色低碳发展为价值引领和增长动力的现代经济体系,力争在绿色低碳发展方面实现“换道超车”。

(作者系全国政协委员、河北经贸大学副校长)