

交通运输部： 建立公共交通票制票价动态调整机制

日前，交通运输部发布《关于印发〈国家公交都市建设示范工程管理办法〉的通知》(下称《管理办法》)，要求提高万人城市公共汽电车保有量、空调车辆比例；提高新增和更新新能源城市公共汽电车比率；建立政府购买城市公共交通服务制度、服务质量考核评价制度和票制票价动态调整机制，合理界定城市公共交通运营补贴范围。



世界 观

商用车驶入新能源赛道

商用车作为我国碳排放大户以及交通运输的主要力量，是推动汽车产业实现碳达峰碳中和目标的有力抓手。近日，国家发展改革委、国家能源局联合印发《“十四五”现代能源体系规划》提出，积极推动新能源汽车在城市公交等领域的应用，到2025年，新能源汽车新车销量占比达20%左右。

在政策推动下，商用车行业实施碳达峰碳中和的步伐将进一步加快，新能源高速增长、渗透率提升、智能化发展和车型全覆盖成为商用车市场发展新趋势。

增速高但渗透率仍低

在日前召开的第八届中国电动汽车百人会论坛上，宇通客车旗下自动驾驶氢燃料客车亮相展区，吸引了与会嘉宾的关注。

“这款历经三代迭代研发的新产品，可充分满足平原、山区、高原等多样化环境运行需求。”宇通集团新能源研究院院长李高鹏介绍。

推广应用新能源汽车，被业内认为是商用车推进“双碳”的重要途径。商用车销量连续下滑，但新能源商用车一枝独秀，产销两旺，呈现出市场规模和发展质量双提升的良好局面。2021年新能源商用车销量19.7万辆，同比增长51.4%，渗透率达4.2%。

众多车企争相布局和深耕新能源商用车市场。比亚迪2021年全球累计交付纯电动商用车超过8.5万辆。2014年，吉利控股集团成立吉利商用车，2016年正式成立专注于新能源领域的商用车品牌——远程汽车。

吉利商用车集团首席科学家刘汉如介绍，远程汽车在2021年快速抢占市场，通过产品及商业模式创新，迅速确立了新能源商用车行业头部地位，全年整体销量同比增长288%。

交通运输部规划研究院副院长徐洪磊表示，新能源车型在商用车领域的渗透率相比乘用车还较低。纯电动商用车成为新能源商用车中的主流车型，插电式混合动力车型销量逐年下降，主要有三个原因：一是技术瓶颈，现有的电池能量密度还没办法满足商用车长距离重载运输的实际需求；二是成本瓶颈，目前纯电动、氢燃料电池商用车在购置成本上都明显高于柴油货车，氢燃料电池商用车使用成本也普遍高于柴油货车；三是目前还没有碳排放标准，商用车碳减排还无法实现从源头上管控。

新能源商用车的发展与乘用车相比还存在一定差距，但也预示着潜力和未来。交通运输部运输服务司司长蔡国团表示，“十四五”期间将进一步明确新能源汽车新的推广目标，到2025年底，全国城市公交、出租汽车、物流配送领域新能源汽车占比将分别达72%、35%和20%。

重型货车是减排关键

今年以来，油价连续上调，带动新能源商用车特别是新能源重卡销量快速增长。今年1月至2月，新能源重卡累计销售3223辆，同比增长1076%，其中纯电动重卡占比超99%。据了解，新能源重卡目前供不应求，一些企业的订单已经排到了5月份。

重型货车是商用车减排的关键。徐洪磊介绍，在对商用车的碳排放测算中，所有商用车碳排放占据全部车辆碳排放的比例接近65%，其中重型货车碳排放占比达83.5%，是碳减排所有车辆中的关键车型。

新能源重卡的热销，始于工业和信息化部发布的《关于重型柴油车国六排放产品确认工作的通知》。《通知》要求，从2021年7月1日起，各企业停止生产、销售不符合国六标准要求重型柴油车产品。这意味着，排放量成了重卡生产的重要限制指标。2个月后，新能源重卡迎来发展拐

点。

三一集团董事、三一重卡董事长梁林河介绍，多年来，国内重卡市场集中度一直较高，头部的5家国有汽车企业占据80%以上的市场份额。新能源改变了原有格局，2021年，传统五强OEM主机厂的新能源重卡销售仅为17%，83%的份额以新能源新势力为主。他预计，未来几年新能源重卡都将保持高位增长。

“随着新能源货品体系的逐步完善以及三电技术的不断成熟，将会有越来越多的用户选择新能源车型。”北京重卡经销商马鑫磊认为，在商用车新能源化进程不断提速的背景下，经销商要抓住时机，改变经营思路，积极开拓新能源货车市场。

推动全产业链降碳

商用车实现减碳，需要构建以绿色能源为主的节能减碳生态体系。只有实现全产业链降碳，才能够真正实现“双碳”目标。

北汽福田汽车股份有限公司总经理武锡斌说，商用车不同于乘用车，不同使用场景下减碳的技术路线不同。目前，福田汽车能够做到基于客户的使用场景和工况，结合商用车的产品功能和特点，通过不同技术路线——纯电动、燃料电池、混合动力等来促进商用车行业节能和减碳发展。

构建商用车全价值链绿色生态，零部件再制造是不可或缺的一环。中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基指出，与原始制造相比，汽车零部件再制造，可节约材料、能源消耗70%以上，降低制造成本30%至50%；与制造新品相比，对环境的不利影响明显降低。大力发展零部件再制造产业对汽车行业减排减碳和节能降本，以及推动实现“双碳”目标具有重要意义。

不过，当前我国汽车零部件再制造产业存在小、散、弱的问题。叶盛基建议，相关部门既要不断培育和挖掘市场需求，也要推动建立健全政策法规体系，相关地区要推动产业基地建设，形成产业集聚效应。从企业层面看，应进一步加强汽车零部件再制造产业科技创新，提升拆解、清洗、制造、装配等装备和生产能力，同时，进一步规范再制造产品评价和认证制度，积极推动再制造技术与装备数字化转型。

“除了深度电动化，还有智慧的高效化。”徐洪磊表示，智慧的高效化，是指在未来商用车发展过程中，利用智慧技术实现商用车的自动驾驶以及车联网之间的互动，进一步提升能源利用效率。

“供应链重新洗牌机会已经来临。”梁林河认为，能源变革、技术变革、行业变革拉平了品牌的起跑线，传统品牌不再占有先天优势。新能源商用车品牌也迎来了重新洗牌，将会诞生新的头部企业。

□据《经济日报》



近日，临安公交车穿上“亚运装”，吸引不少市民的眼球。 诸雯/摄

交通运输部自2011年起开展国家公交都市建设示范工程以来，先后确定北京等87个城市为公交都市创建城市，已有33个城市命名为“国家公交都市建设示范城市”。为深入实施城市公共交通优先发展战略，规范国家公交都市建设示范工程管理，促进国家公交都市提质扩面，交通运输部制定了《管理办法》。

《管理办法》要求，超大、特大城市要确立城市轨道交通在城市公共交通系统中的主体地位，加强“常规公交+轨道+慢行”网络融合；大城市要确立大、中运量公共交通在城市公共交通系统中的骨干地位，推进“公交+慢行”网络融合；中小城市要构建以公共交通为主导、步行和自行车交通统筹发展的绿色出行体系。

《管理办法》提出，公交都市建设要科学编制和有效实施城市综合交通体系规划，城市公共交通专项规划等，明确城市综合客运枢纽、城市公共交通枢纽、场站等建设任务，统筹城市公共交通设施换乘衔接，提升城市公共汽电车港湾式停靠站设置率，扩大城市公共交通站点覆盖率。要以城市公共交通客流需求为导向，优先选择城市公共交通客流集中或交通拥堵区域设置公交专用道，提高城市公交专用道设置率，并加强城市公交专用道的监控和管理，提升城市公共交通正点率和早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营时速。

据《管理办法》，公交都市建设要建立公共交通线网优化调整机制，科学调配运力，降低早晚高峰时段城市公共交通拥挤度。要提高万人城市公共汽电车保有量、空调车辆比例，加强

城市公共交通场站和车辆日常维护、清洁，为乘客提供舒适的候车、乘车环境。要提高新增和更新地板及低入口城市公共汽电车比率、无障碍城市公共汽电车站台设置率，改善无障碍适老化出行环境。要建立城市公共交通乘客委员会等机制，定期开展城市公共交通乘客满意度调查，建立城市公共交通乘客投诉处理制度，提高投诉处理完结率，持续提升城市公共交通乘客满意度。

《管理办法》要求，公交都市建设要落实国家碳达峰碳中和工作部署要求，构建慢行交通体系，合理引导小汽车出行，改善绿色出行环境，提升绿色出行比例。要提高新增和更新新能源城市公共汽电车比率，合理布局建设充换电设施，促进城市公共交通绿色低碳发展。

《管理办法》提出，公交都市建设要构建城市公共交通优先发展的政策保障体系，建立政府购买城市公共交通服务制度、服务质量考核评价制度和票制票价动态调整机制，合理界定城市公共交通运营补贴范围，对实行低票价、减免票、承担政府指令性任务等形成的政策性亏损给予补贴和补偿，并纳入本级财政预算，切实保障城市公共交通运营补贴和补偿按时拨付到位。要保障城市公共交通场站用地，提升城市公共汽电车进场率，建立城市公共交通用地综合开发和收益反哺机制，增强城市公共交通可持续发展能力。要关心关爱城市公共交通从业人员，改善工作环境，建立城市公共交通企业职工工资收入正常增长机制，并与当地社会职工平均工资水平相适应。

□据中国新闻网