蔡团结：因地制宜，持续支持完善加氢站设施布局

1月15-17日，由中国电动汽车百人会主办的2021中国电动汽车百人会云论坛在北京举行，主题为“新发展格局与汽车产业变革”。交通运输部运输服务司副司长蔡团结出席并发表演讲。他表示要坚持因地制宜，持续支持完善加氢站设施布局。

以下为发言实录：

当前我国已进入新的发展阶段，人民群众对生态环境的要求越来越高，推动绿色发展的重要性和紧迫性愈发凸显。在全球绿色低碳转型的大趋势下，应对气候变化这一庄严挑战已成为各国的普遍共识和一致行动。交通运输是能源消耗和温室气体排放的重点领域之一，做好碳达峰、碳中和的相关工作义不容辞，也责无旁贷。

交通运输部一直以来始终牢固树立和践行绿水青山就是金山银山的理念，坚定不移推动节能减排，努力建设低碳交通，走出一条能耗排放做“减法”、经济发展做“加法”的新路子。但是面对碳达峰、碳中和这一愿景目标，推进交通运输绿色发展的任务仍然任重道远。从发达国家的普遍规律来看，交通运输行业的碳达峰时间往往滞后于国家的总体碳达峰时间。我国交通运输行业要尽早实现碳达峰的目标，必须要有更强的紧迫感、责任感和使命感，坚持系统观念、注重综合施策，采取更加有力、更加针对性的措施来全面完成我们的目标。

借此机会，我就交通运输行业推动绿色低碳发展的几点想法和大家做个介绍。

第一，优先发展城市公共交通，努力实现公众出行的低碳化。

党的十九大报告提出，要倡导简约适度、绿色低碳的生活方式，开展绿色出行创建行动。按照党中央、国务院的决策部署，我们会同相关部门先后印发《绿色出行行动计划》《绿色出行创建行动方案》等，明确到2022年，初步建立布局合理、生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色出行的服务体系。公共交通是城市交通的主体，也是碳排放强度最低的机动化出行方式。推动绿色出行发展，必须把公共交通发展放在首要位置，统筹发展各种绿色出行方式。

我们将深入推进公共交通的优先发展，以公交都市创建为载体，培育以公共交通为导向的新的发展方式，吸引更多的人乘坐公共交通，推动公共交通优先发展更加制度化、常态化，更加定型。我们将持续开展绿色出行创建，目前全国有一百多个城市正在开展绿色出行创建，将引导更多的公众优先选择城市公共交通、步行和自行车等绿色出行方式

，到2022年，力争60%以上的创建城市绿色出行比例达到70%以上，绿色出行服务的满意率不低于80%。我们将持续营造绿色出行的良好氛围，通过低碳出行积分、绿色出行宣传、公交出行宣传等多种活动，进一步拓展绿色出行的社会影响力和覆盖面，努力在全社会营造绿色出行和公交优先的良好氛围，广泛动员社会公众积极参与到绿色出行的行动中，加快形成绿色生活方式。

第二，要深入推进运输结构调整，努力实现货运物流的低碳化。

2018年10月，国务院办公厅印发了《道路运输结构调整三年行动计划》，部署开展了铁路运能提升行动、水运系统升级行动、公路货运治理行动、多式联运提速行动、城市绿色配送行动，信息资源整合行动等六大行动。三年行动计划实施以来，应该说取得了长足的进步，特别是铁路货运量在全社会货运量比例不断提高，水路货运量快速增长，港口的公转铁、公转水成效显著，集装箱多式联运快速发展，节能减排等综合效应逐步显现。

但运输结构调整不是一蹴而就的，并非三年就能够实现。目前看，我们的货运结构与国外相比仍有较大差距，还不尽合理。铁路货运量及货运周转量占比仍不高，公路仍然承担了大量矿建材料、水泥金属矿质等大宗货物的中长距离运输，集装箱铁水联运的比例过低，全国重点港口集装箱铁路运输量占集装箱吞吐量比例不到3%。运输结构调整工作仍然是今后相当长一段时期交通运输绿色发展和高质量发展的重要抓手。

我们将从运输供需两端共同发力，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，积极拓展运输结构调整的重点货类，深入挖掘运输结构优化调整的潜力，推动运输结构调整取得更大成效。

我们将大力推进港口集疏运绿色升级，抓住港口这一关键阶级点，在倡导铁路和水运等节能低碳集疏运方式的同时，因地制宜推广管道、封闭管廊和新能源车辆等绿色集疏运方式和载体，狠抓焦炭、矿石等大宗货物输港运输方式的调整，加快构建以绿色运输为主的港口集疏运体系。

我们将加快推进集装箱多式联运发展，大力推进具有多式联运功能的货运枢纽和物流园区建设，加强不同运输方式间的高效衔接，鼓励铁路、港口、航运等企业加强合作，促进海运集装箱通过铁路集疏港，大幅提升集装箱铁水联运比例。在这方面有一个短板，就是铁路专用线的建设，包括港口，包括大型工矿企业和物流园区等等，这其中既有资金、项目、管理方面的问题，也有市场机制等方面的问题，所以我们也在探讨，怎么让更多的港口、更多的工矿企业、更多的物流园区能够享受到铁路专用线的红利，当然目前铁路专用线运营成本过高也是一个因素。

我们将持续深化运输结构调整示范区建设，继续深化京津冀及周边地区运输结构调整示范区建设，加快推动矿石公路集疏港向铁路转移。强化示范引领，进一步推进汾渭平原、长三角等重点地区运输结构调整。

第三，我们将加快推广应用新能源汽车，努力实现运输工具的低碳化。

推广应用新能源汽车是促进我国从汽车大国迈向汽车强国的战略选择，通过这些年的发展，对于调整能源消费结构、减少碳排放和大气污染具有重要意义。交通运输部认真贯彻落实党中央、国务院的决策部署，在交通运输领域，特别是在城市公交、出租汽车、城市配送，在港口、邮政快递以及机场内部相关装备方面大力推广应用，初步统计，去年年底行业推广运用的新能源汽车规模超过120万辆，每年减少碳排放约5000万吨。

2020年10月，国务院办公厅印发了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，再次提出“加快新能源汽车在分时租赁、城市公交、出租汽车、场地用车等领域的应用”，提出“2021年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或者更新公交、出租、物流配送等公共领域的车辆，新能源汽车比例不低于80%”。这对我们提出更高的要求，也对我们赋予了新责任和新使命。我们将把推广应用新能源汽车作为落实新发展理念、推动绿色发展、实施碳达峰行动的重要举措，紧盯目标任务，系统推进工作。

我们将持续加大推广应用力度，依托公交都市建设、城市绿色货运配送示范工程及绿色出行行动等载体，用好用足新能源汽车在交通运输行业的运营补贴政策，同时指导各地因地制宜合理选择新能源车辆类型，加快新能源汽车推广应用。我们将指导地方因地制宜推广应用，一些冬季极寒的城市一味强调出租汽车电动化，但在冬季使用时出现了很多的问题，包括出租车驾驶员的里程焦虑、充电焦虑等等，服务质量受到一定的制约，所以我们现在提出来要根据当地情况和气候条件，结合群众的市场化选择来推动，不宜一味强制的行政推动。我们将持续强化运营安全保障，督促指导各运营企业加强新能源汽车运营监测和风险隐患排查，及时消除安全隐患。我们将持续支持完善充电设施布局，推动加快新能源公交车的充电设施建设，引导在城市群等重点高速公路服务区建设超快充、大功率的电动汽车充电设施，有效满足车辆充电需求。

这里我们也呼吁，新能源汽车生产企业进一步加强技术创新，持续提高电池、电机、电控的安全性、可靠性和使用寿命，发展性价比更优的产品
，也希望各地坚持因地制宜，坚持充换电基础设施先行，
特别是很多地方推广氢燃料电池汽车，先把车买了，但加氢设施没有，这方面要特别注意充电设施先行，为新能源汽车推广应用营造良好环境。

第四，加强交通拥堵的综合治理，努力实现路网运行的低碳化。

当前交通拥堵已经成为各国普遍关心的问题，也是老百姓反映强烈的热点问题。一方面有整个国家路网的拥堵，另一方面也有城市的交通拥堵、城市病。为解决高速公路的交通拥堵问题，按照国家的统一部署，从2019年开始，交通运输部用一年多的时间，全力推进取消高速公路省界收费站，目前实现了487个省界收费站如期全部取消，省界收费站拥堵已成为历史，全网运行效率大幅度提高。

我们要完善城市交通设施，统筹城市路网、城市交通枢纽和快速通勤交通系统建设，优化城市交通线网布局，改善城市基础设施环境。基础设施很重要，基础设施建成以后的运营更重要，包括交通的疏导、诱导、管控等等。我们要优先发展城市公共交通，将城市公交纳入基本公共服务，加大政府投入和政策支持，将城市资源更多给予公交。我们要持续打造慢行交通系统，完善步行和自行车出行网络，保障步行和自行车的路权，提高步行和自行车的出行比例，特别是中心城区、核心区要更加注重完善慢行交通系统，让人民群众慢下来，不要变成一个熙熙攘攘的交通要道。

我们要加强交通需求管理，综合运用各种手段引导小汽车的合理使用，加强对重点交通违法行为的常态治理。要加强静态交通管理和停车的精细管理，做好停车位的供给，这个供给也是一个结构化的调整，一味靠扩大供给永远满足不了需求，所以要推进停车位供给侧改革，在核心区除了满足常住人口的停车需求以外，更多的要考虑减少相应的停车位供给，让更多的人不开车去中心区。要推动实施与公共交通供给能力相协调的差别化停车供给政策，推动集约化停车设施建设，鼓励实施错时停放。同时要提高城市交通运行效率，优化和改善城市交通的出行信息服务，运用大数据分析实现城市交通的精准治理，并通过大数据的反馈，再反过来去优化调整城市交通供给，必要时也可去调整城市交通相关规划等等。

同志们，实施碳达峰交通运输行动，实现交通运输绿色低碳发展，离不开大家的共同努力。我们将深入贯彻落实党中央、国务院的决策部署，紧紧围绕加快建设交通强国，继续深化与社会各界的合作，加快推进交通运输绿色低碳转型，不断提高交通运输发展的质量和效益，为实现碳达峰、碳中和目标做出交通运输行业的应有贡献。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/165678.html