



中国清洁交通伙伴关系  
CHINA CLEAN TRANSPORTATION PARTNERSHIP



# 2023 年度报告

中国清洁交通伙伴关系 (CCTP)

# 目录

1

执委会主任的信

2

关于CCTP

3

组织架构

4

主要活动

5

知识产出

6

伙伴动态



# 执行委员会主任的信

岁末年初，我谨代表中国清洁交通伙伴关系（CCTP）向各位致以最诚挚的问候和新年的美好祝愿，向支持、关心和关注CCTP发展的各位同仁表示衷心的感谢。过去一年我国在清洁交通转型中取得了重要突破，同时也面临着国际政策环境不确定等一系列挑战。

2023年，道路交通的绿色发展和零碳转型依然备受关注。随着燃油车购置税减半政策退出和新能源汽车补贴终结时间的临近，2023年初中国车市起步疲软。然而，在新能源汽车购置税减免政策延续和车企纷纷降价促进消费的共同推动下，新能源汽车市场延续了之前的快速增长势头，并拉动车市逐渐回暖。2023年，新能源汽车销量达949.5万辆，同比增长37.9%。

2023年，我国新能源汽车海外发展呈现更为活跃和深入的态势。2023年我国新能源汽车出口120.3万辆（不包括海外生产），同比增速高达77.6%。在国内新能源汽车市场竞争激烈、行业内卷加速的情况下，海外市场的蓬勃发展为产业带来了新的增长机遇，越来越多中国制造的新能源品牌走向国际，海外认可度不断提升。同时，我们也看到，在这一繁荣的势头之下，中国车企也承受着国际市场的巨大压力。

2023年，我国持续推进零碳交通能源供给基础设施建设。2023年，充电基础设施增量为338.6万台，桩车增量比为1: 2.8，充电基础设施建设能够基本满足新能源汽车的快速发展；交通运输结构调整加快推进，多部门联合出台推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见；不断统筹推进绿色港口、绿色船舶发展，先后发布《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024-2030年）》《空气质量持续改善行动计划》等政策，优化交通结构，大力发展绿色运输体系。

# 执行委员会主任的信

2023年，CCTP不断推陈出新加强合作伙伴交流。通过改革传统交流活动模式，在保留主题沙龙的前提下创新性推出会客厅直播活动，丰富了微信公众号的栏目设计和文章内容，新版网站重磅上线，与伙伴单位积极开展联合研究，从全面电动化转型、基础设施建设与规划、运输结构调整与优化，非道路交通领域减污降碳以及交通与气候、能源、环境和经济协同发展的角度出发，更新发展战略，不断推陈出新，为行业交流与合作注入新动力。

2023年，CCTP吸引了百余位学者和数万名读者参与或在线关注。举办了5场主题沙龙讨论以及2场会客厅对话直播，深入探讨了汽车供应链减碳、航空向高铁转变的消费者意愿与减碳潜力、新能源重卡的成本效益提升、城市交通低/零排放区、一体化综合能源服务站、MaaS以及可持续航空燃料等话题。同时，成功召开了两场高水平论坛，对交通与相关领域的融合发展、非道路交通脱碳路径等一系列问题进行了深入分析与解读。我们很高兴看到这些议题及建议在国家和地方一系列政策中得到了相应的体现。

2023年，合作伙伴成员进一步充实。2018年2月，能源基金会联合13家致力于中国清洁交通创新机制研究与推动的机构共同创立了CCTP。六年来，已有29家伙伴机构与我们携手合作。展望未来，CCTP将持续秉承“独立、专业、共享、包容”的工作理念，充分发挥平台优势，促进交通、能源、气候、环境、经济等多领域的协调、交流与合作。对外讲好中国故事，对内传播国际经验，推动交通零排放转型的实践在全球范围内交流与合作。

新的一年，欢迎更多有着共同理念的伙伴加入我们。一起致力于搭建跨部门、跨行业、跨机构以及跨区域的合作与交流平台，聚焦政策和技术创新，推进交通运输加速迈向零排放。我们致力于通过推广交通电动化，促进能源转型，保障公共健康，提升中国交通产业在全球的竞争力，为我国实现碳达峰和碳中和目标贡献力量。

CCTP执行委员会主任  
王贺武  
2024年1月

# 关于CCTP

中国清洁交通伙伴关系（英文China Clean Transportation Partnership，简称CCTP）是由从事中国清洁交通创新机制研究与推动的机构共同发起成立的非政府、非营利、自愿性的交流、合作及观点传递平台。秉承“独立、专业、共享、包容”的工作理念，通过跨部门、跨行业、跨机构、跨地域的交流与合作，聚焦政策和技术创新，总结、宣传并推广国际、中国和地方先进经验，加速交通迈向零排放。

中国清洁交通伙伴关系联合了交通、能源、气候、环境、经济等多领域的一线研究机构及智库，旨在打破行业间、部门间、国家和地方之间、不同性质的机构之间的信息壁垒，推动交通领域温室气体排放尽早达峰。发起单位包括能源基金会（中国）、交通运输部科学研究院、交通运输部规划研究院、生态环境部机动车排污监控中心、国家发展改革委能源研究所、清华大学、北京理工大学、中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心、北京交通发展研究院、上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心、亚洲清洁空气中心、能源与交通创新中心等机构。

未来中国清洁交通伙伴关系将吸纳来自行业协会、学术机构、社会团体、企事业单位的众多具有影响力的机构。通过整合跨部门、跨行业资源，促进交通领域政策和技术创新，推动中国交通清洁化、低碳化、高效化发展。



# 组织架构

## 指导委员会

由能源、环境、交通、汽车等领域资深专家组成，总数不超过11人；由执行委员会提议，执行委员会主任邀请；三年一届，连任不超过三届。

## 执行委员会

来自成员单位，由三名以上其他执行委员推荐，执行委员会投票通过；总数不超过13人；两年一届，连任不超过三届。

## 秘书处

目前秘书处办公室设于能源与交通创新中心（iCET）；由执行秘书负责日常事务，iCET团队全力支持。



# 指导委员会 (第三届)



丁焰  
中国环境科学研究院首席科学家



傅志寰  
中国工程院院士  
原铁道部部长



龚慧明  
能源基金会交通项目组  
高级项目主任



郭继孚  
北京交通发展研究院院长



欧阳明高  
中国科学院院士  
清华大学教授



王金南  
中国工程院院士  
生态环境部环境规划院院长



吴志新  
中国汽车技术研究中心  
有限公司副总经理



王仲颖  
国家发改委能源研究所  
所长



张进华  
中国汽车工程学会  
理事长

(以专家姓名拼音首字母排序)

# 执行委员会 (第四届)



安锋  
能源与交通创新中心  
创始人兼执行主任



付璐  
亚洲清洁空气中心中国区  
首席代表



郝春晓  
中国环境科学研究院机动车排污监  
控中心政策研究室副主任



刘斌  
中国汽车技术研究中心首席专家  
中国汽车战略与政策研究中心副主任



刘好德  
交通运输部科学研究院城市交通与  
轨道交通研究中心副主任



刘欢  
清华大学环境学院特聘教授



王贺武  
清华大学碳中和研究院零碳交  
通研究中心主任



王聘玺  
北京交通发展研究院节能减排  
中心副主任



赵立金  
中国汽车工程学会副秘书长  
国汽战略院副院长



钟鸣婷  
上海市新能源汽车公共数据采集  
与监测研究中心副主任

(以专家姓名拼音首字母排序)

# 秘书处

CCTP秘书处设立于能源与交通创新中心，负责平台的运营与日常工作的开展。

秘书处人员：



王雯雯  
项目主管



王姮  
高级项目官员



罗静  
项目官员

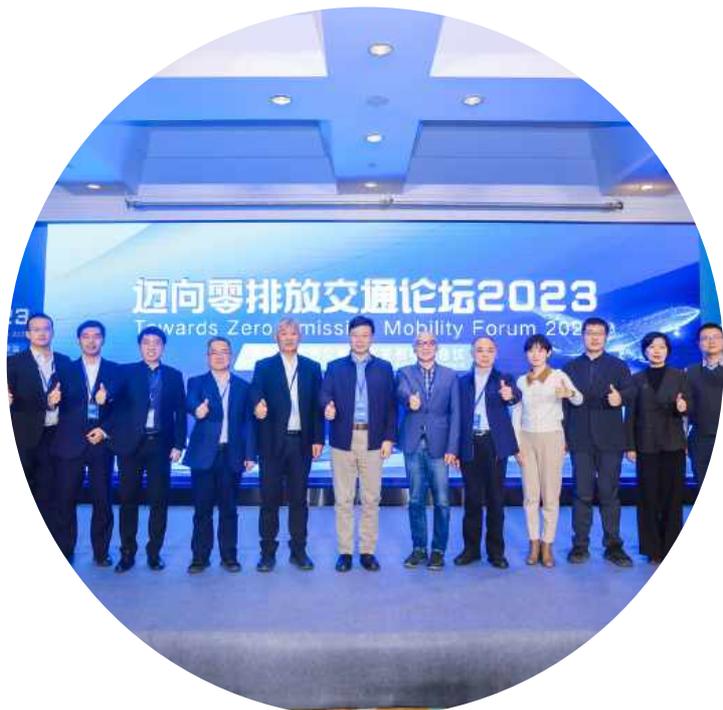


张冉  
传播官员



## 主要活动

年会论坛  
主题沙龙  
会客厅



# 年会论坛

2023年4月15日

交通零排放转型发展论坛——暨中国清洁交通伙伴关系2022-2023年度会议



## 论坛概况：

作为温室气体的主要排放源之一，交通运输部门的绿色低碳转型备受关注。中国在交通零排放转型方面取得了显著的成效。据国际能源署（IEA）最新发布的《2022二氧化碳排放报告》显示，与全球交通运输部门排放量的增长相比，中国交通运输碳排放量在2022年减少了3.1%。然而，我们也必须正视在交通零排放转型的过程中所面临的多重挑战与诸多不确定性，交通运输领域应如何与经济、能源、城市规划等多个领域的绿色低碳转型融合发展，以及怎样实现非道路领域低碳发展等问题等待我们共同解决。

为深入研讨这些问题，2023年4月15日，“交通零排放转型发展论坛”在京成功举办。此次盛会邀请了来自能源、气候、环境和交通领域的30位专家，共同出席论坛并发表演讲。近130位来自高校、科研院所、国际机构、智库、企业和媒体等领域的专家、学者和行业从业者参与，同时有超过40万人次在线观看了会议的直播。通过这次论坛，我们期望汇聚更多有识之士的智慧，共同推动中国交通零排放转型的进一步发展，为全球应对气候变化贡献中国智慧和力量。

# 年会论坛

2023年4月15日

交通零排放转型发展论坛——暨中国清洁交通伙伴关系2022-2023年度会议



## 论坛亮点：

**主旨发言与蓝皮书发布：**多位专家学者就中国交通领域零排放转型的进展与思考、中国汽车产业零排放发展展望、全球交通零排放发展与展望相关主题发表了主旨演讲。与此同时，CCTP在报告发布环节重磅推出了《中国交通零排放转型蓝皮书》。

**主题论坛与圆桌讨论：**会议共设立了两大主题论坛与两大圆桌讨论环节。分论坛一聚焦于“多领域协同的交通零排放转型”，从能源电网、科学研究、关键资源及数字化建设等角度探讨了其与交通零排放转型的协同发展。圆桌讨论围绕“非道路交通如何加速零排放转型”，深度探讨了航空、铁路、水运及可再生能源等方面的零排放转型路径与机遇。分论坛二以“区域交通运输零排放转型进展”为主题，从城市交通规划、粤港澳大湾区道路交通净零排放路径、区域商用车减排路径及城市低/零排放区等角度展开。随后的圆桌讨论环节的主题是“引领城市绿色低碳出行的措施与管理”，与会专家就慢行交通、共享骑行等话题展开了深入讨论。

## 结语：

CCTP的年度会议为推动中国交通零排放转型提供了宝贵机会，汇聚了来自多个领域的专业人士，促进了各方深度合作与交流。期待未来能够克服现有挑战，推动中国交通运输实现更为可持续、绿色的未来。

# 年会论坛

2023年11月28日

迈向零排放交通论坛2023——暨中国清洁交通伙伴关系（CCTP）年度会议



## 论坛概况：

交通运输是能源消耗和温室气体排放的主要行业之一，同时作为国民经济发展的先导性和基础性行业，交通运输未来仍将保持快速发展态势，碳排放预计不断呈现上升趋势。如何降低交通运输行业的碳排放对于中国实现“双碳”目标，降低能源进口依赖，提升环境空气质量都至关重要。2023年11月28日，“迈向零排放交通论坛2023——暨中国清洁交通伙伴关系（CCTP）年度会议”在京顺利举办。来自交通、能源、环境等领域的14位专家出席此次论坛并发言。来自各高校、科研院所、国际智库、企业和媒体等约80人参加线下会议，线上直播总观看达78.9万人次。

# 年会论坛

2023年11月28日

迈向零排放交通论坛2023——暨中国清洁交通伙伴关系（CCTP）年度会议



## 论坛亮点：

**主题演讲与报告发布：**在开幕词中，国家气候变化专家委员会副主任王毅强调了交通运输行业对“双碳”目标的重要性，为论坛设立了基调。CCTP指导委员会委员、能源基金会交通项目高级项目经理龚慧明随后发表了题为“新形势下新能源汽车发展新思考”的主旨演讲，为与会者提供了启示。报告发布环节，CCTP执行主任、能源与交通创新中心创始人兼执行主任安锋介绍了《中国商用车零排放转型发展研究》报告。作为《中国交通零排放转型蓝皮书》系列，报告对商用车领域零排放转型进行了深入剖析。

**主题论坛与圆桌讨论：**分论坛和圆桌讨论环节更是深入探讨了交通运输行业的关键议题。论坛一聚焦“中重型卡车脱碳进程与难点”，包括商用车零排放转型设计、商用车电动化应用场景评估以及物流体系零碳化发展等议题。论坛二以“非道路零排放转型技术路径与实践创新”为主题，重点关注非道路移动机械、港口与船舶、航空与高铁领域的减排实践与创新。圆桌讨论从基础设施应如何支持交通零排放转型出发，针对新能源汽车的技术路径、基础设施建设规划、零排放转型策略等话题进行了深入探讨。

## 结语：

CCTP执行委员会主任、清华大学碳中和研究院零碳交通研究中心主任王贺武对专家和嘉宾的发言进行总结，并表示该论坛为推动零排放交通发展提供了深刻见解和有效交流平台，为中国实现碳减排目标迈出了坚实一步。

# 沙龙现场

CCTP 第二十一期沙龙——汽车工业供应链减碳研讨会

## 第二十一期——汽车工业供应链减碳研讨会

### 主办方：

德国交通转型智库（Agora Verkehrswende）

德国国际合作机构（GIZ）

中国清洁交通伙伴关系（CCTP）

### 沙龙时间：

2023年2月21日

### 背景：

随着行业从传统燃油车向电动化转型，汽车使用阶段的排放已经大幅降低，但高能耗、高排放的供应链生产流程给整个行业的成功脱碳提出了新的挑战。作为汽车生产制造的大国，中国有必要采取措施促进汽车产业的绿色低碳转型，中国车企也亟须对碳中和战略的制定和实施发挥更为积极的作用。此外推进汽车电动化转型、利用可再生能源也是德国汽车巨头实现碳中和的共识，全球领先车企和供应商也纷纷公布了雄心勃勃的碳中和目标和时间表。

2月21日下午，德国交通转型智库（Agora Verkehrswende）、德国国际合作机构（GIZ）和中国清洁交通伙伴关系（CCTP）联合主办了本期沙龙。来自17家机构的近50位专家、学者和行业从业者参加了研讨，并就中德汽车行业如何推动供应链上的企业和产品脱碳、两国电动汽车行业供应链碳减排发展状况、减排的重点环节以及中德合作如何保障汽车行业供应链的安全及可持续性等议题进行了热烈的探讨。

# 二十一期——汽车工业供应链减碳研讨会

## 主要参会机构：

Catena-X	绿色和平
宝马集团	能源基金会
北京新能源汽车股份有限公司	能源与交通创新中心
德国国际合作机构	宁德时代
德国交通转型智库	气候工作基金会
电动汽车百人会	清华大学
广东省标准化研究院	世界银行
理想汽车	中国汽车技术研究中心有限公司

(按机构首字母顺序排列)

## 专家观点：

### 问题一：道路交通及汽车行业供应链碳减排的必要性

清华大学环境学院吴焜教授指出，尽管中国汽车市场迅速增长，但道路交通碳排放仍然是全球碳减排的关键领域。中国汽车技术研究中心有限公司副总经理吴志新表示，全球正在迈向绿色低碳转型，而汽车生命周期碳排放已成为国际竞争力的关键因素。

### 问题二：汽车供应链环节减排的关键问题

吴志新提到，划定汽车产业碳排放责任边界是一个重要问题，需要中德双方统一认识和标准。宝马交通可持续部门主任Thomas Becker强调，企业数据透明度和标准的一致性，而吴焜教授则强调明确碳排放边界和制定生命周期排放清单的重要性。伍珂主任补充指出，制定统一的碳核算规范对于汽车供应链减排至关重要。

### 问题三：中德企业推动汽车供应链脱碳的实际行动措施

- 宝马集团通过与供应商达成使用可再生能源的共识，进行碳足迹统计与审计，并建立数据生态系统，促进多级供应商参与减排。
- 理想汽车通过自研自制和与供应商合作，实现供应链的稳定和可持续发展，同时设定公司级减碳目标，建立可持续发展的绿色工厂。
- 宁德时代通过制定碳中和规划目标、摸清供应链碳排放情况等措施，推动动力电池生产的低碳发展。

### 问题四：中德合作促进汽车供应链减排的建议

吴志新建议中德深化合作，建立汽车碳排放数据对接平台，强化全球供应链脱碳共识，发展低碳创新技术。宁德时代公共事务部经理刘子瑜提出加强中德在碳排放研究方面的合作，成立联合工作组。Catena-X汽车产业联盟负责人Oliver Ganser表示中德应该在汽车碳足迹数据共享方面加强合作，推动全球供应链脱碳，组建国际专家团队进行多方面审计验证，确保数据质量，推动汽车行业的绿色低碳发展。

# 沙龙现场

CCTP第二十二期沙龙——航空减排新思路：中短途客运航空转高铁

## 第二十二期——航空减排新思路： 中短途客运航空转高铁

### 主办方：

中国清洁交通伙伴关系（CCTP）

### 沙龙时间：

2023年7月25日

### 背景：

近年来中国航空业保持高增速，已成为仅次于美国的全球第二大航空市场。与此同时，经过15年的发展，中国已建成全球最大的高速铁路网。高铁是我国的特色，尤其是在中短途运输方面，高速铁路较航空已经显露出诸多明显优势：高铁正在以较频繁的发车率、高正点率、便捷的地面交通接驳、安全性等优势，转移了部分道路客运和航空客运的需求。一直以来，有关航空业碳减排的讨论多集中于行业本身的效率提升和燃料清洁化，但面临减排难度大、减排路径不明确的问题。因此，从大交通整体结构优化的角度，随着高铁的发展，有序引导部分航空客运转向高铁可能为航空减排提供了新的可能性，也为推动我国交通零排放提供了新思路。

7月25日上午，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）成功举办了CCTP第二十二期沙龙。来自10家机构的20多位专家学者、媒体代表和行业从业者以线上线下方式参加了本次沙龙研讨会，并就高铁及民航客运服务的供需情况、民航客运转高铁的潜力、机遇与挑战以及影响等议题进行了热烈的探讨。

# 二十二期——航空减排新思路： 中短途客运航空转高铁

## 主要参会机构：

北京交通大学

财新

能源基金会

能源与交通创新中心

清华大学

益普索（中国）咨询有限公司

中国交通报

中国铁道科学研究院

(按机构首字母顺序排列)

## 专家观点：

### 毛保华：双碳目标下高铁与民航出行结构优化策略研究

高速铁路和民航在中国交通出行中扮演重要角色，提供便捷、快速、舒适的出行方式。除了票价，乘客选择交通方式还受出行时间、地理位置和接续时间等因素影响。为了优化高铁与民航客运结构，可采取以下对策：差异化定价策略满足地区乘客需求，分时定价策略更好利用高铁低谷能力，为中低收入者提供价格优惠，体现国家铁路准公益性特征。

在碳排放方面，高铁相比民航更为清洁，未来具有更大发展优势。为推动交通出行服务向更高水平发展，可改善高铁列车运行组织、增加支线机场航班经停，拓展服务范围和提升整体服务水平。总体而言，综合考虑多因素，制定相应对策和措施是促进高铁与民航客运结构优化的关键。随着碳排放问题关注度提高，未来清洁交通工具如高铁将更有竞争力。

### 贾艳丽：高铁替代部分航空出行需求的消费者意愿研究

哪些消费者群体有“空转铁”的可能性？消费者“空转铁”转化意愿有多少？驱动力来自于哪些方面？研究表明，因公出差方面，消费者在0-350公里区间更倾向于自驾车，而在1,000公里以内高铁占有优势。不同企业类型在距离和选择交通工具上存在差异，政府机关和事业单位更偏向于1,200公里以内选择高铁。对于因公出差者，便捷性、安全性、舒适性是最关注的因素。在因公出差中，有6成消费者愿意考虑用高铁替代飞机，尤其是在3-5小时的出行时间范围内。

因私出行方面，旅程距离主要在800-1,200公里范围内，因私出行者对旅途中的愉悦更为关注。相比因公出差，因私出行者在长距离旅途的选择更多元，没有明显向飞机倾斜的趋势。因私出行者最看重便捷性、舒适性和安全性。核心转化因素包括行李安全、期待高铁提速和车厢内环境的改善。在1,350公里以内的距离范围内，因私出行者更愿意选择高铁。

整体而言，企业出差政策调整可带来高铁替代飞机的替代潜力，年均每人可增加1.7次高铁出行。在出行要素方面，便捷性、安全性和舒适性最为关键。提高高铁服务体验，特别是在安全性、舒适性和便捷性方面的提升，将有助于提升高铁在市场上的竞争力。

# 沙龙现场

CCTP第二十三期沙龙——助力企业科学决策，核算方法赋能新能源重卡降本增效

## 第二十三期——助力企业科学决策， 核算方法赋能新能源重卡降本增效

### 主办方：

中国清洁交通伙伴关系（CCTP）

### 沙龙时间：

2023年9月7日

### 背景：

过去三年，我国新能源重卡行业发展迅速，年销量从2,600辆增长到了超过2.5万辆，取得了举世瞩目的成绩。然而，随着全球经济放缓、物流产业遇冷，如今在运费下降，大宗运输市场低迷的境况下，企业在选择新能源重卡时更加审慎。在这样的大背景下，如何增强普通企业购买新能源重卡的信心，成了推动重卡零排放转型的关键。如果企业能够在购车时能够明确得知新能源重卡的减排经济性，便能更好地做出投资决策，提升企业购买新能源重卡的信心。

9月7日下午，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）成功举办了CCTP第二十三期主题沙龙，本次沙龙吸引了近20家机构的20多位专家学者和行业从业者参与。会议就新能源重卡减排的经济性核算方法、新能源重卡降本增效的途径、提高重卡利用率和降低运营成本的创新方法等议题进行了热烈的探讨。

# 二十三期——助力企业科学决策， 核算方法赋能新能源重卡降本增效

## 主要参会机构：

大连理工大学

德铁信可

国际清洁交通委员会

交通与发展政策研究所

交通运输部规划研究院

联想物流

天津滨海环保咨询服务中心（绿领环保）

绿色和平

马士基集团

能源基金会

能源与交通创新中心

日邮物流（中国）有限公司

潍柴智能科技有限公司

新能源汽车国家大数据联盟

智慧货运中心

中汽数据有限公司

（按机构首字母顺序排列）

## 专家观点：

### 谭晓雨：新能源重卡发展现状及趋势

新能源重卡市场呈现增长趋势，反映了对环保、低碳运输的需求，但推广仍面临挑战。解决问题的建议包括：

- 建立低碳分级评价体系：制定评级较高企业政策激励，支持货主采购、充电、金融服务。
- 规划电动走廊：加速建设合理充电和加氢站网络，为新能源重卡提供通行条件。
- 优化通行政策：联合多部门优化新能源货车通行政策，进行零排放货车区域试点。

在技术方面：推动碳排放标准，加速制定新车碳排放标准，逐步由能耗转向碳排放管控。

在经济政策方面：提供财政支持，制定购置和使用阶段的财政支持政策，包括充电基础设施、加氢站建设、运营财政支持，以及差异化收费政策。

### 牛天林：中国商用车总体拥有成本研究

在过去十年，中国新能源汽车，尤其是商用车销量翻倍，2022年成为关键时刻。电动化技术扩展到中重型车辆，标志着电动化的里程碑。ICCT的研究表明，电动货车在2023年左右可能达到柴油车成本平价，而氢燃料电池车在强力政策支持下可能在2030年实现成本持平。最近，中国出现了更多的电动和氢燃料货车应用案例，ICCT进行了实际应用场景的调研，为总有成本（TCO）研究提供了真实数据。

实际调研和模型测算显示，中国纯电动卡车在经济性上正在逐步超越柴油车，尤其在一些城市的中短途运输场景中，其总拥有成本已低于同等柴油卡车。购买模式、补能模式和实际载货等因素也会影响纯电动卡车的经济性。在推广新能源货车时，财政补贴、税费减免、通行优惠等政策至关重要，对TCO起到强大作用。提高柴油车技术标准和使用寿命也有助于提高零排放车的经济性。然而，燃料电池卡车的TCO持平时间较晚，预计至少到2030年。上游问题，如清洁电网组合和绿氢蓝氢的使用，将进一步促使新能源重卡在TCO和碳排放方面超越柴油车。

# 二十三期——助力企业科学决策，核算方法赋能新能源重卡降本增效

## 王波勇：物流领域碳排放计算汇报和认证框架

物流运输行业在核算排放方面面临多重挑战。首先，由于涉及多个环节，包括货主企业、货运企业、承运商等多个利益相关方，协调各方数据以确保准确性和可靠性成为难题。数据的获取不易，真实性和可靠性也存在疑虑。其次，多式联运情况下，排放算法和数据缺乏协调统一。不同运输方式的排放计算标准和方法不一致，难以进行统一核算。国内缺乏统一的物流温室气体排放计算标准和认证机制，国际与国内标准法规存在差异，给核算工作带来困难。

物流供应链温室气体排放计算仍需努力。首先，需要根据真实数据评估中国重型货车的燃油效率，提升评估实际燃油效率的准确性。其次，应不断完善数据，将负载系数和空载率等数据纳入物流温室气体排放计算。最后，探索基于网络或应用程序的工具或平台，满足GLEC框架的要求，并对特定场景、线路和运输环节的排放进行计量和认可。这些工作将推动物流运输行业可持续发展，促进绿色物流的崛起。

## 刘琦宇：新能源重卡成本与碳排放计算工具

为了实现碳减排，纯电动和氢能重卡成为了两条备受关注的零碳化路径。纯电动重卡具有技术相对成熟、能量转化效率高等优势，但电池重量大、充电较慢等问题仍需解决。而氢燃料电池重卡虽然续航里程远、车身更轻，但制氢和储氢的成本较高、能量转化效率较低，仍需进一步的技术突破。

为了推广新能源重卡，需要一种能够快速计算不同类型重卡成本和碳排放的计算工具。这种工具可以帮助企业更好地了解不同类型重卡的碳排放和经济性，为企业的决策提供有力的支持。然而，工具仍需进一步完善，需要考虑更多的问题，比如新能源重卡的效率损失、燃料之外的碳排放问题、政策影响等。在实际决策过程中，企业还需要结合具体场景和情况灵活运用计算工具，合理选择适合自身需求的新能源重卡。同时，政府和社会也需要共同努力，通过政策引导和技术创新等方式，推动新能源重卡的普及和应用。





中国清洁交通伙伴关系  
CHINA CLEAN TRANSPORTATION PARTNERSHIP

# 沙龙现场

CCTP第二十四期沙龙——城市交通低、零排放区建设路径与实践

## 第二十四期——城市交通低、零排放区建设路径与实践

### 主办方：

中国清洁交通伙伴关系（CCTP）  
深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司（SUTPC）

### 承办方：

成都机动车环保技术有限公司

### 沙龙时间：

2023年9月14日

### 背景：

低、零排放区的建设与示范是探索近零碳排放发展模式的重要抓手，也是我国实现“双碳”目标的关键落脚点。低、零排放区涉及到能源、建筑、交通、工业、生态等众多领域。目前，通过多项实践，国内外近零碳工业园区的试点示范已累积了丰富的经验，但交通低、零排放区的建设仍在摸索中。国际经验表明，低排放区的设置能够有效限制超标车辆使用并鼓励应用新能源交通工具，进而改善城市空气环境、降低污染。与此同时，北京、深圳、成都等城市也在积极探索低、零排放区的建设。

9月14日下午，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）联合深圳市城市交通规划设计研究中心（SUTPC）和成都机动车环保技术有限公司成功举办了CCTP第二十四期主题沙龙。来自20多家机构的近40位专家学者和行业从业者通过线下线上结合的方式共同交流研讨。会议就建设交通低排放区所面临的困难与挑战、利益相关方在建设交通低排放区中的作用以及低、零排放区建设的经济社会和环境效益等议题进行了热烈的探讨。

# 二十四期——城市交通低、零排放区建设路径与实践

## 主要参会机构：

笔触媒环境科学工作室

成都机动车环保技术有限公司

成都市环境保护科学研究院

成都市机动车排气污染防治技术保障中心

哈尔滨工业大学（深圳）

海南省新能源汽车促进中心

交通与发展政策研究所

交通运输部科学研究院

能源基金会

能源与交通创新中心

S&P Global Mobility

上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心

深圳市城市交通规划设计研究中心

深圳市协力新能源与智能网联汽车创新中心

世界资源研究所

西南交通大学

中国电动汽车百人会

中国环境科学研究院

中国清洁空气政策伙伴关系

中汽信息科技（天津）有限公司

(按机构首字母顺序排列)

## 专家观点：

### 康凯：中国交通近零排放区示范探索

为实现“双碳”目标，中国采取措施加强新能源汽车推广和推动交通能源体系清洁低碳转型。在实现路径上，需要源头控制交通总运输量，提升运输效率，特别是加强对汽车碳排放的控制。新能源汽车推广应用是关键，建议深入开展下乡活动和公共领域电动化先行区试点，提升农村和公共领域车辆的电动化水平。新能源政策制定上，可推动新能源汽车换电模式发展，优化公共资源利用效率，同时开展燃料电池汽车城市群示范应用。在体制机制方面，中国已形成强劲的发展优势，包括体制机制、产业规模、市场和多边合作等优势，有望在交通领域实现高效碳减排。

### 薛露露：国际交通零排放区经验介绍

为实现2050年碳中和目标，全球城市纷纷采取交通减排措施，其中零排放区成为重要解决方案。这些区域允许零排放车辆自由进出，但对燃油车驶入实施限制或费用。目前，全球已有11个城市在建设或计划零排放区，其中中国有4个城市已设立。这些城市需考虑多方面因素，如区域设置、车型限制、实施时间、过渡期、执法与惩罚以及配套措施。

分析已实施或计划零排放区的城市，发现它们在设立区域时采用因地制宜的策略。例如，伦敦设立超低排放区并实行基于里程的收费，而奥斯陆在零排放区内设立无车生活区，只允许公交和自行车通行。全球对零排放区的探索表明，本地化解决方案是关键，需考虑政策可操作性、经济成本和社会接受度。因此，城市在设立零排放区时应全面考虑各种因素，选择最适合本地发展的方案。

# 二十四期——城市交通低、零排放区建设路径与实践

## 黄启翔：双碳背景下交通低排放区及碳积分政策机制的探索——以成都为例

为推进碳达峰碳中和目标，成都需采取一系列交通绿色低碳发展策略。其中，转变出行模式、管控交通需求、提升运行效率至关重要。成都还应在宏观层面谋划政策，统一认识，在微观层面纵向拉通各方利益，深入推进各项措施。

成都已积累一些实践经验，以“低排区”和“碳积分”为切入点进行研究储备。建议进一步打通“低排区划定-碳积分应用”全过程，拓展碳积分使用场景；充分发挥成都智慧交通大数据资源优势，加强动态数据采集；建立“积分政策研究—积分政策运行—积分政策优化”数据应用闭环。这些措施的实施将有助于成都在交通运输减污降碳方面取得显著成效。

## 韩科：基于数智化监管的运渣车减排路径——以成都为例

成都的运渣车数智化监管体系通过数字化技术实现了对运渣车的实时定位和排放监管，为清洁管理提供了有力支撑。结合业务需求，监管体系通过挖掘车辆轨迹，提取停驻点位进行时空聚合，并实时推送扬尘点位信息。这些数据以日报和周报形式发布给成都各区和职能部门，为政策制定和执行提供支持。在新能源运渣车方面，成都已有402辆注册使用，具有低成本优势，可帮助核算新能源运渣车的置换成本。通过供需分析，可以更好地推广新能源运渣车的使用，促进绿色低碳转型。

移动源是成都大气污染的主要来源之一，其中重型柴油车占据了较高比例。推动重型柴油车脱碳是成都实现绿色低碳转型的关键。除了政策引导和技术支撑外，市场化手段也是重要的推动力量。政府可以补贴新能源运渣车企业、完善充电点基础设施建设等措施，促进新能源运渣车的推广使用。

## 谢海明：深圳跨境货运零排放通道探索与思考

粤港澳两地跨境货运发展表现出一些显著特点。在车辆类型方面，疫情前以私家车和货车为主，而疫情期间货车流量相对稳定，保障香港居民生活物资需求。深圳湾口岸成为货车主要通道，皇岗口岸排名第二。香港进口建材和石油制品，出口纤维状纤维素浆、纸、塑料、橡胶、贱金属及相关制品。内地的起讫点主要分布在珠江东岸城市，穗莞深三地占85%，跨境货运需求内地空间分布已初步形成延深圳东西两翼布局。

深港跨境运输货车电动化的试点线路可从深圳宝安区出发，经沿江高速或广深高速、深圳湾口岸、10号公路、9号公路，最终到达香港葵涌码头。由于香港的城市建筑密度高，选择了纯电动技术路线，补能方式优先选择换电站。然而，推广过程中存在障碍，如纯电动重卡成本高、两地车辆标准不一致、香港基础设施薄弱以及运输行业认知度低。

为克服这些障碍，可采取以下措施：先易后难开展试点，推动粤港澳标准统一，为实现新能源一体化做准备。同时，给予新能源货车优惠政策，推动货车电动化转型。最后，加强两地技术交流，形成行业发展共识。

# 沙龙现场

CCTP第二十五期沙龙：交通零排放转型下的多元化补能——一体化综合能源服务站的安全与创新

## 二十五期——交通零排放转型下的多元化补能 一体化综合能源服务站的安全与创新

### 主办方：

中国清洁交通伙伴关系（CCTP）

### 承办方：

能链

### 沙龙时间：

2023年11月13日

### 背景：

交通领域正面临着能源结构调整和减排的双重压力，推动着油电切换的加速。随着交通工具类型的多样化，传统的单一能源供应站已经无法满足市场需求。因此，一体化综合能源服务站应运而生，将石油、天然气、电力、氢能等多种能源供应方式融为一体，成为实现能源多元化和清洁化的重要途径。这也被视为解决未来多种能源共存供应压力、优化城市服务环境、提高土地利用率的 effective 方案。

11月13日下午，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）联合能链成功举办了CCTP第二十五期主题沙龙。30多位专家学者和行业从业者通过线下线上结合的方式共同探讨了不同交通能源的定位和发展趋势、综合能源服务站在道路交通零排放转型中的作用、充电基础设施发展面临的关键挑战及应对方法等议题。

# 二十五期——交通零排放转型下的多元化补能一体化综合能源服务站的安全与创新

## 主要参会机构：

成都机动车环保技术有限公司  
对外经贸大学  
哈尔滨工业大学  
华为  
交通运输部公路科学研究院  
交通运输部科学研究院  
能链  
能源基金会  
能源与交通创新中心

清华大学  
深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司  
深圳市协力新能源与智能网联汽车创新中心  
天津滨海环保咨询服务中心  
中国电力企业联合会  
中国能源研究会  
中国汽车工程研究院股份有限公司  
中国汽车工业协会  
中国石油化工股份有限公司

(按机构首字母顺序排列)

## 专家观点：

### 董秀成：一体化综合能源服务站政策和市场环境分析

为推动绿色低碳转型，交通领域的新能源汽车发展至关重要，而其快速普及需要新型电力系统的支持，以提供清洁高效的电力。因此，建立新型电力系统和促进新能源汽车的发展被视为推动交通领域绿色低碳转型的关键步骤。

为实现碳中和目标，调整能源结构是构建新型能源体系的核心。必须持续减少化石能源使用，增加可再生能源比重，以实现碳中和目标。氢能作为清洁、高效能源在多领域具有广泛应用潜力，包括交通、储能和工业。随着国家对氢能战略地位提升，其发展步入快速期，将在能源绿色转型中发挥关键支撑作用。

通过新型电力系统建设、新能源汽车推广、能源结构调整和氢能发展，以及科学有效的碳“双控”政策制定和执行，我国将能够更好地实现碳中和目标，推动可持续发展。

### 翟宇博：一体化综合能源服务站建设的布局实践

能源与交通行业趋势显示，中国能源消耗和交通能耗占比较高，交通领域中化石能源消耗占比较大。国家政策正在推动综合能源港的建设，这是一个包含充换电、油、气、氢供给、风、光、储、微能网及多元化商业服务的综合场景。加油行业正面临多种挑战和压力，但通过“油转电+综合能源服务+品牌连锁”的转型策略，可以应对这些困难，实现可持续发展。

同时，加油站也需要进行数字化和品牌化转型，提高运营效率和服务质量。综合能源港的建设将为城市新能源汽车产业提供保障，同时也将推动清洁能源生态圈的发展。通过多元化商业服务，可以为车辆提供保养、检测洗车等服务，为车主提供休闲、娱乐、餐饮等商业服务。这将使加油站不再只是一个仅为汽车补能的站点，而是转变为能够为消费者提供消费和服务的综合场景。

### 吕旺：未来充电模式发展对基础设施的需求变化

随着新能源汽车市场的扩大，补能产业面临机遇和挑战。政策引导和车企充电网络建设推动了充电基础设施体系的高质量建设。然而，公共充电基础设施发展速度与车端需求仍有差距，尤其是在电压平台升级和功率利用率方面存在挑战。在关键场景和领域，如高速公路和农村地区，充电基础设施尚不完善，电网稳定性面临挑战。专注于乘用车的综合能源站对电动商用车服务不足，商用车电动化进程缓慢。

尽管面临挑战，随着电力供给稳定性提升、技术多样化、成本下降和汽车制造商利润率提高，新能源汽车补能产业具有广阔发展前景。有序充电模式的普及将提高功率利用率和优化充电体验。此外，氢能领域预计将降低车用氢能成本，推动燃料电池汽车拓展至高端乘用车领域，氢能加氢站数量将迅速增加。这些趋势将为新能源汽车补能产业提供有力支持。



# 会客厅第一期：“绿”动北京，MaaS如何助力城市绿色出行



## 会客厅

### 第一期话题：

“绿”动北京，MaaS如何助力城市绿色出行？



### 主持人：王贺武

清华大学碳中和研究院  
零碳交通研究中心主任，  
中国清洁交通伙伴关系执委会主任

### 内容预告：

1. 公众可从MaaS模式中获得怎样的便利和效益？如何让更多的人参与其中？
2. 如何通过MaaS模式有效减轻城市交通负担并支撑城市交通减排？
3. 不同的角色如何在MaaS模式中发挥作用？
4. 北京MaaS2.0较2019年发布的1.0有哪些更新升级？

……

### 主讲人：刘莹

北京交研都市交通科技有限公司常务副总经理，  
北京交通发展研究院特聘总工程师



会议时间：2023年8月15日

近年来，北京市一直致力于推动城市交通的可持续发展，并采取了一系列创新措施，其中之一就是推广绿色智慧出行服务。出行即服务（Mobility as a Service, MaaS）是一种综合性交通解决方案，通过整合各种交通工具和服务，提供“门到门”的出行服务。北京于2019年11月上线国内首个绿色出行一体化MaaS服务平台，经过3年的建设，北京MaaS平台用户超过3,000万人，每天服务绿色出行450万人次，减碳量已经超过46万吨，实现12万吨自愿碳减排的交易。北京迈向MaaS2.0阶段，力争到2025年，实现核心场景绿色出行一体化服务体验大幅提升。在此背景下，CCTP第一期会客厅围绕绿色智慧出行，邀请行业资深专家就MaaS如何助力城市绿色出行进行分享与问答。

**主讲人：**刘莹——北京交研都市交通科技有限公司常务副总经理，北京交通发展研究院特聘总工程师，中国城市公共交通协会碳分会秘书长

**主持人：**王贺武——CCTP执行委员会主任、清华大学碳中和研究院零碳交通研究中心主任

### 对话问题：

- 1.对于公众而言，如何在MaaS一体化出行中获得更多便利和效益？有何措施鼓励更多人参与MaaS？
- 2.如何通过MaaS模式有效减轻城市交通负担并支撑城市交通减排？
- 3.不同的角色如何在MaaS模式中发挥作用？
- 4.北京MaaS2.0相较于MaaS1.0有何不同之处，特别关注哪些方面的改进？
- 5.如何评估一个城市是否适合引入MaaS模式？是否存在其他从需求侧推动绿色出行的激励模式？

# 会客厅第二期：“地沟油”也能起飞—— 可持续航空燃料的未来之路



## 会客厅

第二期话题：

“地沟油”也能起飞——  
可持续航空燃料的未来之路



主讲人：刘疏桐

道兰环能 (MotionECO)  
创始人

主持人：王雯雯

能源与交通创新中心、  
CCTP秘书处  
清洁交通项目主管



内容预告：

1. 如何看待欧盟近期在SAF方面的目标要求和法规制定？
2. 中国的SAF发展现状和推动计划如何？面对供应链挑战，有何解决方案？
3. 地沟油转化的市场需求有多大？其他技术前景和成本如何？有哪些关键创新推动了这一领域？
4. SAF在经济可持续性方面仍面临哪些挑战？
5. 除使用更清洁燃料外，航空业可以采取哪些措施推动可持续发展？

...

会议时间：2023年11月7日

当前航空业二氧化碳排放的严峻形势促使了欧洲议会通过新规，要求从欧盟机场起飞的航班使用可持续航空燃料（SAF）与煤油混合的燃料。这一法规的实施预示着对SAF的需求将进一步增加，而SAF作为关键解决方案备受关注。然而，尽管SAF在减轻航空业碳排放方面具有潜在优势，供给方面仍然面临一系列挑战。此外，SAF生产成本相对较高，供应链的建设需要耗费大量时间和资金。在全球航空业不景气的情况下，能源转型增加的成本是否能够为行业 and 消费者所接受，仍需观察。这一供需不平衡引发了对SAF未来发展的广泛讨论。

本次会客厅希望借助专家的深刻见解和丰富经验，深入研究SAF领域的技术、法规、市场和可持续性等问题，分享最佳实践，并为航空业的脱碳提供宝贵的建议。

主讲人：刘疏桐——道兰环能 (MotionECO)  
创始人

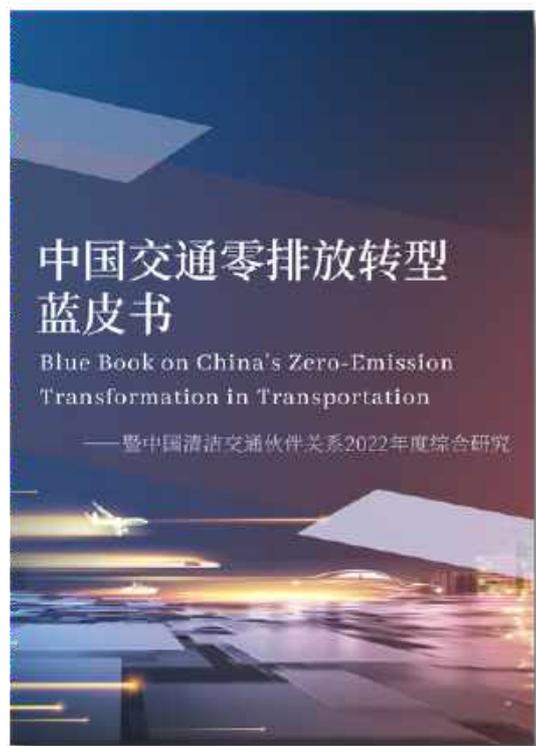
主持人：王雯雯——CCTP秘书处、能源与交通  
创新中心清洁交通项目主管

对话问题：

1. 如何看待欧盟近期在SAF方面的目标要求和法规制定？
2. 中国的SAF发展现状和推动计划如何？面对供应链挑战，有何解决方案？
3. 地沟油转化的市场需求有多大？其他技术前景和成本如何？有哪些关键创新推动了这一领域？
4. SAF在经济可持续性方面仍面临哪些挑战？
5. 除使用更清洁燃料外，航空业可以采取哪些措施推动可持续发展？

# 知识产出

## 联合研究



### 《中国交通零排放转型蓝皮书》

在全球共同应对气候变化的背景下，交通运输部门作为温室气体的主要排放源之一，其零排放转型备受关注。同时，中国作为全球最大的温室气体排放国，交通运输迈向零排放，实现低碳转型更是具有深远的意义。但在现有基础上，一些困扰交通深入零排放转型的问题仍亟需回答，比如中国交通零排放转型还面临哪些挑战？交通行业排放核算体系建立需要怎样的准备工作？如何持续推动汽车节能减排与电动化转型？国际上有哪些先进经验可供中国借鉴？

为解答这些问题，《中国交通零排放转型蓝皮书》应运而生。本书是关于中国交通领域向零排放转型的综合性研究报告，由中国清洁交通伙伴关系（CCTP）发起，在多位交通、能源及相关行业资深专家的指导下，由中国清洁交通伙伴关系成员单位的多位专家和研究人员共同撰写完成。

本书共分为8个篇章，以50个问答将交通领域最前沿、最典型的话题进行了精彩呈现。在我国“30/60双碳”目标和政策框架的指导下，交通领域正在向零排放加速转型。本书系统梳理了国内外交通排放趋势与现状，指出我国交通零排放转型过程中的短板问题并加以分析论述，同时对重点细分领域加以关注。该书有利于交通监管部门、研究机构、上下游企业以及公众等群体了解交通零排放转型发展的最新动态，为管理部门出台政策法规、企业制定减排战略规划提供必要的借鉴和参考。

# 知识产出

## 联合研究



## 《中国商用车零排放转型发展研究》

全球商用车已有百余年发展历史，目前年产销规模突破2300万辆，生产格局进入稳定发展阶段。我国商用车从1956年起步至今，已经迈入结构调整期，行业保有量超过3300万辆。尽管商用车保有量仅占汽车整体的12%左右，但其对汽车碳排放量的贡献却超过55%。未来商用车保有量仍有望进一步增长，在实现“30/60双碳目标”的压力之下，商用车零碳转型刻不容缓。

为推动商用车零排放转型高质量发展，进一步凝聚行业内共识，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）组织编写了《中国商用车零排放转型发展研究》报告。本书从政策标准演变、技术路径、经济成本核算、基础设施发展等多个维度分析商用车零排放转型所面临的问题和未来发展趋势，并为商用车零排放发展提出针对性政策建议，以推进商用车领域碳减排进程。

作为上半年发布的《中国交通零排放转型蓝皮书》系列，本报告共通过5个篇章和30个问答，系统梳理了中国零排放商用车的发展现状与趋势，指出商用车零排放转型过程中面临的挑战与存在的问题，对不同的应用场景、车型及技术路线予以差异化论述与分析，有利于有关政府部门、研究机构、上下游企业、行业组织及公众等群体了解商用车零排放转型的最新动态与未来发展方向，为管理部门规划出台相关政策法规及企业制定减排战略规划提供借鉴与参考。

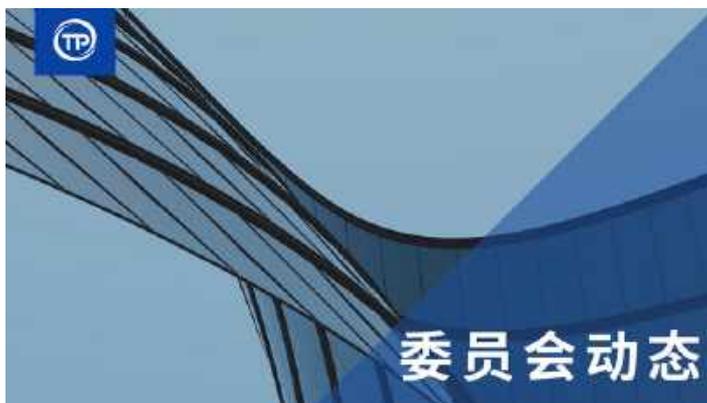
# 知识产出

## 微信推文

2023年，CCTP共发布推文289篇，创新推出更多栏目内容，形成一系列深入洞察和具有前瞻性的文章，全平台上获得了超过8.7万人次阅读量。通过这些文章，希望能够为读者提供权威的行业分析和专业见解，更好地把握清洁交通的发展趋势。

### 2023年度总结

(点击上方标题标题 查看更多推文栏目)



# 知识产出

## 工作简报

CCTP通过工作简报向伙伴成员、关联机构宣传平台发布的“主题沙龙”、“专家观点”、“政策速递”以及“热点研究”等栏目，展现形式为中英双语电子半年刊。



# 伙伴动态

## 伙伴成员

伙伴成员由清洁交通相关领域拥有较强政策研究、技术创新能力、社会影响力的行业协会、政策及学术研究机构、社会团体、企事业单位的代表构成。

截至2023年12月，共有如下32家合作伙伴：



# 伙伴动态

## 研究报告

这部分内容旨在突出CCTP伙伴在2023年发布的重要研究报告，向读者介绍CCTP伙伴在过去一年中所做的重要贡献。由于篇幅限制，只选择了其中几个作为呈现，这些报告涵盖了清洁交通和空气治理领域的关键主题，展示了伙伴们在可持续交通发展方面的研究成果。未来希望能够进一步扩大这一板块的覆盖面，以更全面地展示伙伴们在清洁交通领域的深度研究和创新工作。

伙伴动态栏目也实时更新伙伴机构招聘信息，公布伙伴机构发布会及主题论坛预告，了解更多内容请点击右侧链接。 [CCTP伙伴动态](#)



# 伙伴动态

## 研究报告



### 报告名称：

《商用车应用场景电动化评估报告》

### 研究机构：

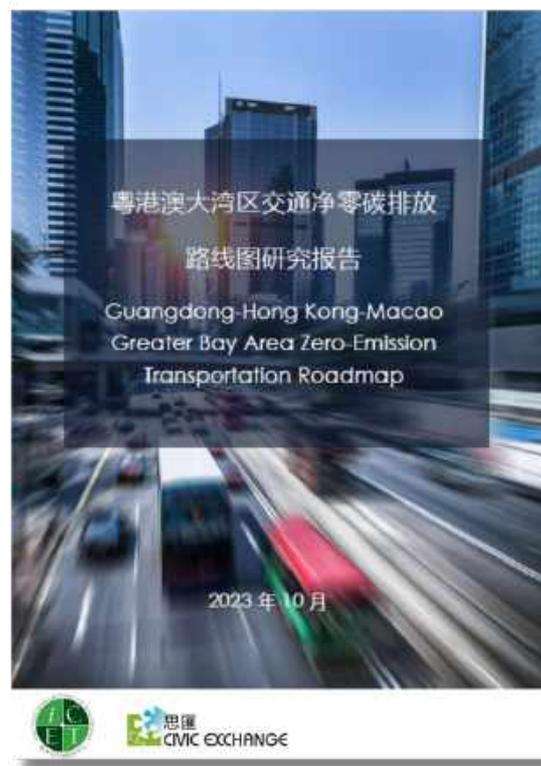
能源与交通创新中心（iCET）

为更好推进商用车电动化，iCET发起了BestECV项目。2023年12月，iCET发布《商用车应用场景电动化评估报告》。本报告为BestECV项目成果之一，主要介绍基于德尔菲法确立的商用车应用场景电动化评价体系，以及15个货车应用场景的电动化优先级评估结果。报告指出商用车应用场景多元，政策和市场发展统筹兼顾难度很大，分析和评估不同应用场景的电动化转型优先级，有助于配套政策的制定，使车企和市场在不同阶段有所侧重，更好更快地推动商用车电动化转型。

iCET同期还发布了一份针对电动货车的电动化调研报告，覆盖了深圳、成都等城市的物流运输、环卫、工程专用、港口等多个货车应用场景。相关研究明确了商用车电动化的下一步推进路径，基于丰富的指标体系，形成一套需求侧和供给侧相结合的可靠方法学体系，为政府决策和市场行动提供了有利且明确的参考。

# 伙伴动态

## 研究报告



### 报告名称：

《粤港澳大湾区交通净零碳排放路线图》

### 研究机构：

能源与交通创新中心（iCET）

iCET自2020年以来持续在大湾区开展交通零碳转型研究，旨在通过设定更有雄心的目标，推动大湾区交通碳排放尽早净零。在为期两年的项目研究中，iCET联合中科院广州能源研究所和中山大学智能系统工程学院等专家团队共同展开了广东省道路交通净零排放路线图研究；联合香港思匯政策研究所（Civic Exchange）进一步深入研究香港和澳门地区；并联合各细分领域专家团队开展综合研究，覆盖公路、铁路、水路以及航空等全交通领域，最终制定一个整体的“粤港澳大湾区交通净零碳排放路线图”。通过设定更积极的目标、开展试点示范项目以及制定可实施的路线图和行动计划，引领中国实现碳达峰和净零排放目标。本研究覆盖粤港澳大湾区11座城市，聚焦公、铁、水、航全交通领域，以数据分析为基础，结合港珠澳三地实际，提出大湾区交通净零碳排放路径和政策建议。

# 伙伴动态

## 研究报告



### 报告名称：

《上海市新能源汽车大数据研究报告（2023年）》

### 研究机构：

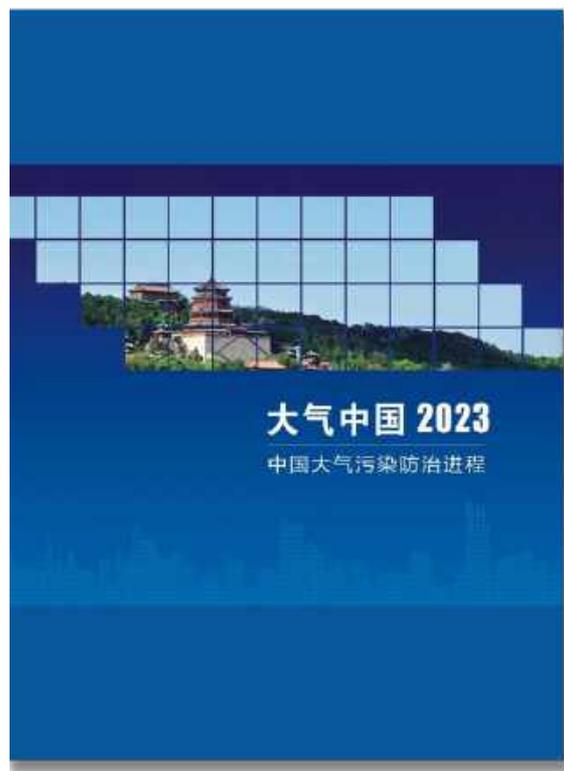
上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心（EVDATA）

2023年11月，由CCTP伙伴成员单位EVDATA编制的《上海市新能源汽车大数据研究报告（2023年）》正式发布。研究报告分为概述、乘用车、商用车三大篇章：概述部分自上而下总结了2022年全球、中国、上海新能源汽车的发展情况；乘用车部分从乘用车总体情况、纯电动乘用车和乘用车重点出行场景三个角度进行分析；商用车部分分别分析了客车、物流车和燃料电池车的运行特征。

报告对新能源汽车运行情况的分析总体围绕出行和充电两大特征展开，同时结合行业特色（如公交、燃料电池车）和重点场景（如节假日）做差异化分析。该报告以数据中心平台实时运行的新能源汽车数据为支撑，通过对上海新能源汽车的充电量、充电次数和充电功率等关键指标，进行持续性的月度监测，从而反映上海充电市场的持续性发展特征、结构性变化趋势和突发性事件影响等内容。该研究报告旨在成为洞察新能源汽车产业发展趋势和车辆运行规律的重要工具书，为推动新能源汽车产业高质量可持续发展发挥数据价值。

# 伙伴动态

## 研究报告



### 报告名称：

《大气中国2023：中国大气污染防治进程》

### 研究机构：

亚洲清洁空气中心（CAA）

10月26日，亚洲清洁空气中心在“2023中国蓝天观察论坛”上发布《大气中国2023：中国大气污染防治进程》报告（以下简称《报告》）。《报告》显示，2022年，全国339个地级及以上城市六项常规污染物年评价浓度的均值都能达到我国《环境空气质量标准》要求，同时也呼吁进一步提升标准，引领和驱动空气质量持续改善。该报告记录了2022年全国339个地级及以上城市的空气质量数据，并回顾了该年中国在大气污染防治方面的政策措施和实际进展。报告还对168个重点城市的空气质量进行了综合评估和排名。

成效背后的经验更值得关注。《报告》指出，针对重点污染源治理，能源、产业、交通三大领域的结构调整起到重要作用。在交通结构方面，政策组合拳推进多式联运，多方面支持新能源汽车推广应用。以货运“公转铁、公转水”为例，2022年铁路、水路货运量较2020年分别增长9.5%、12.3%；全国港口集装箱铁水联运量达到875万标箱，同比增长16%。新能源汽车销量占汽车的比重从2020年的5.4%增至2022年的25.6%，纯电动开始成为内河船舶脱碳的关键路径。



微信公众号



微信视频号

官方网站: [www.cctp.org.cn](http://www.cctp.org.cn)

官方微博: 清洁交通伙伴关系\_CCTP

LinkedIn: China Clean Transportation Partnership (CCTP)