



图片来源：摄图网

迎接后燃油车时代，中国准备好了吗？

在全球应对气候变化和降低化石能源消耗的努力中，各国相继宣布禁售燃油车的时间表。在这样的背景下，中国城市也应时而动。迎接后燃油车时代的到来，中国城市是否已经做好准备？运用绿色创新发展中心开发的“低碳政策库”（iGDP Policy Mapping），我们可以做个简单的梳理和评估。

城市迎接后燃油车时代面临压力不小

我国大多数城市在即将到来的后燃油车时代都面临着不小的压力。据公安部交管局统计数据显示，到2017年6月底，我国汽车的保有量达到了2.05亿辆。其中大部分仍然是燃油车。

有23个城市的汽车保有量超过了200万辆，依次分别为：北京、成都、重庆、上海、苏州、深圳、天津、郑州、西安、东莞、武汉、杭州、石家庄、广州、青岛、南京、宁波、佛山、保定、长沙、昆明、潍坊、临沂。其中前6座城市的汽车保有量超过了300万辆。由此可见，这些城市如何过渡到后燃油车时代将是一个不小的难题。

从“低碳政策库”看城市政策基础

通过观察五个汽车保有量高的城市，北京、重庆、上海、苏州和深圳，在低碳交通和城市规划方面的政策和发展状况，可以回答中国城市应对后燃油车时代的基础是否已经具备的问题。

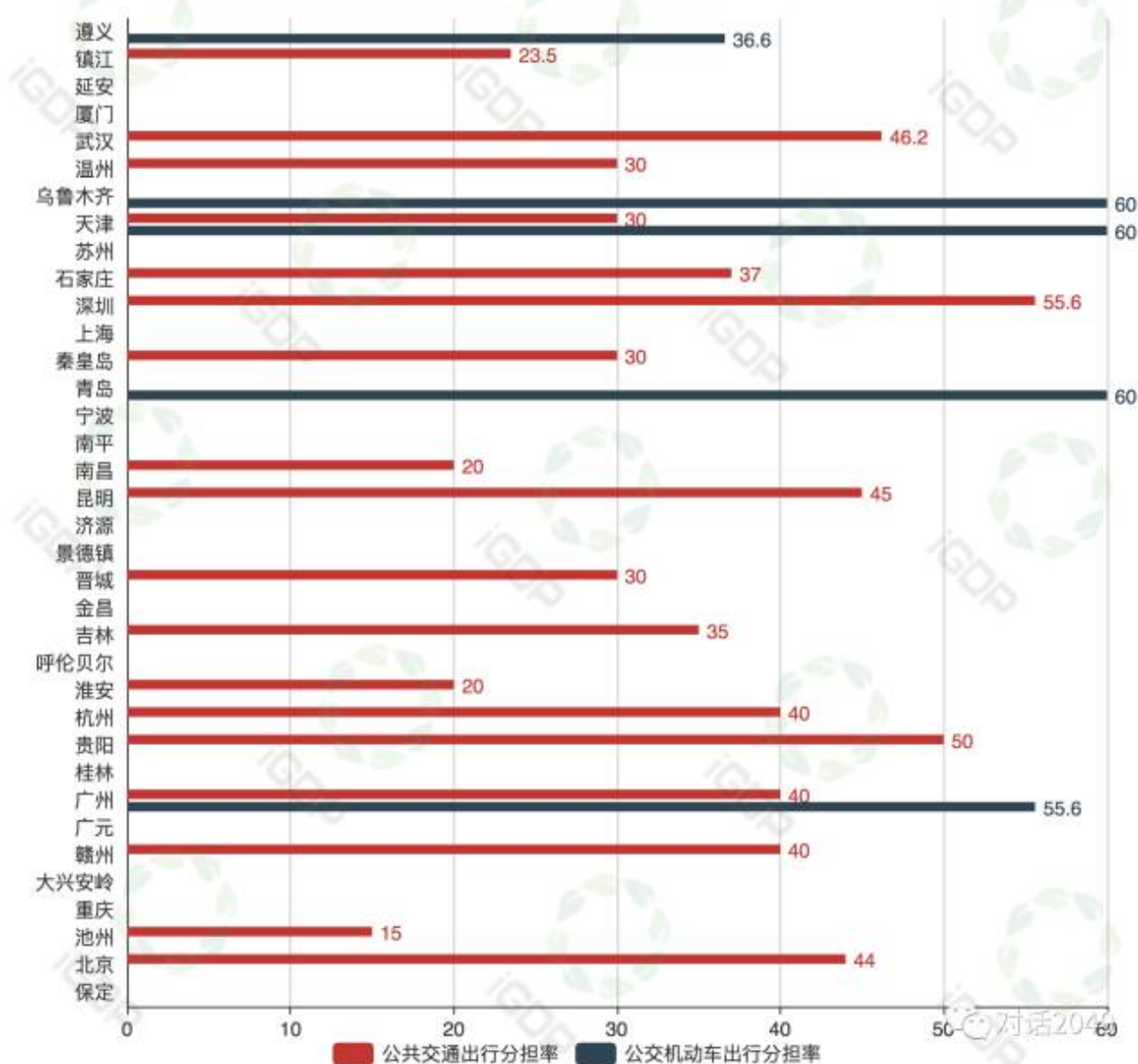
首先来看这五个城市在“低碳政策库”交通这项一级指标下反映的新能源汽车和公共交通发展的情况。

在推动新能源汽车的发展上，上海和北京推广力度都很大，而深圳，重庆和苏州也在积极推进，几个城市设定的新能源汽车发展目标如下：



- 上海提出到 2020 年，新能源汽车发展规模到 26.5 万辆的目标；
- 深圳和重庆也分别提出在 2020 年底达到 12 万辆和 10 万辆的目标；
- 北京提出了在 2017 年底将新能源汽车达到 20 万辆的目标；
- 苏州则争取在 2017 年底达到 7200 辆。

优先发展城市公交



在城市的公交发展上，上述城市现阶段公共交通出行率在 30%到 65%之间，其中深圳的公共交通出行率达到了 65%，而苏州的公交出行率则在 32%左右。除此以外，这些城市也设定了在未来几年提高公交出行率比重的目标。

从上面的数据可以看出，通过推广新能源汽车和发展更完善的公共交通系统，中国城市在低碳交通的发展上有很大的进步空间。

其次，来看“低碳政策库”城市规划这个一级指标下反映的城市在公共交通为导向的土地利用开发模式 (TOD)和城市步行和非机动车慢行系统上的发展情况。

这五座城市已经在不同程度上开始了对 TOD 模式的尝试，例如上海的莘庄站体复合城天荟 TODTOWN，正在建设的北京苹果园交通枢纽和深圳的 TOD 全能综合体塘朗城。在现有城市步行和非机动车慢行系统中，这五座城市也各自发展了公共自行车租赁服务和慢行网络建设。通过增加自行车道，步行道和公共自行车服务来鼓励绿色出行。

应对挑战还需更强有力政策助推

总之，中国城市正在逐步增加对新能源汽车的鼓励，

并逐步尝试改进公共交通系统，增加绿色出行。这一系列措施不仅可以降低城市温室气体的排放，同时也可以帮助城市逐步过渡到后燃油车时代。

当然，有效的迎接后燃油车时代的到来仍然面临很多挑战，例如新能源汽车保有量虽然增加但在汽车总保有量中比重较低，绝大多数城市未来交通和规划发展存在诸多不确定性等。因此，如何进一步推广新能源汽车和完善相关基础设施，如何加强公共交通网络建设，如何形成以公交为导向的城市规划，如何鼓励更多的城市参与，将是我们迎接后燃油车时代所需要考虑的问题。

绿色创新发展中心“低碳政策库”将会持续关注全国城市的低碳发展并继续完善现有数据，为城市低碳转型和迎接后燃油车时代的到来提供最佳实践案例。

(本文作者陈美安女士是绿色创新发展中心的高级分析师。她对全球气候变化政策和中国环境治理有超过六年的研究经验。在加入绿色创新发展中心之前，她曾在俄勒冈大学担任讲师一职。陈女士拥有俄勒冈大学政治学的博士学位和俄勒冈州立大学公共政策分析的硕士学位。)

绿色创新发展中心 是专注绿色低碳发展的战略咨询机构，关注宏观气候政策、城市绿色低碳转型、绿色经济政策、行为减排领域的研究、咨询和交流。致力于通过跨学科、系统性、实证性的政策研究、梳理、比较和评估，推动低碳环境政策的精细化、可实施度。
联系我们: igdpooffice@igdp.cn / (86)10-85323096 | 北京市朝阳区建外外交公寓 7151