

行业观察

大众交通

经历了大规模普惠式补贴推动后，从今年起，国家对新能源汽车的补贴政策开始退坡。后补贴时代——

新能源公交如何可持续发展

□ 本报记者 高翔

工具。”曲阜市委书记、市长刘东波说。

补贴退坡实则是种激励

经历了大规模普惠式补贴推动后，从今年起，国家对新能源汽车的补贴政策开始退坡。《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》明确指出，2017-2018年的补贴在2016年基础上下降20%，2019-2020年在2016年基础上下降40%。政策红利减弱后，购置成本高、运行技术还不能完全适应公交线路运行等问题将凸显。

“新能源客车购置成本高于传统车，是在较长时期内无法改变的。但如果能在全生命周期总成本上低于或与传统车持平，则新能源客车真正市场化的时机将迅速到来。”中通客车品牌文化部部长李笃生说。

此外，目前市面上的新能源客车主要“移植”的是新能源家用小汽车领域的设计理念、技术路线、电池选型和充电方式。其中电池方面存在体积大、衰减快、续航里程不足等瓶颈。纯电动城市公交车续航里程一般在150公里以内，并会随着电池衰减逐年下降，与公交车平均日运行里程存在差距；纯电动公交车单车载客数仅

为普通公交车的70%到80%，这都是新能源公交替代传统公交需技术攻关的问题。

补贴退坡引发各方忧虑，但也有不少业内人士分析称，补贴政策的退坡，并不等于产业扶持政策的全面弱化，只是扶持方式发生了调整，带来更多的积极意义。财政部经济建设司副司长宋秋玲透露，未来的补贴政策将提高技术门槛，完善补贴标准，健全监管体系，并建立市场化的发展机制。这些改变，对促进技术进步、支持规范守信的企业会起到正向激励作用。中国电动汽车百人会理事长陈清泰指出，在购车补贴逐步递减的同时，政府在研发环节将加大支持力度，集中资源在动力电池、核心零部件等方面突破技术瓶颈。

建立可持续的市场培育机制

对于新能源客车生产厂家，技术创新是实现可持续发展的关键。整车制造方面，应充分考虑公交运营需求，在车辆轻量化、续航里程、能源补给效率、动力电池寿命等方面下功夫，鼓励多种技术并行，鼓励前沿技术试验，改变目前技术发展缓慢、存在技术壁垒的状况。

面对补贴退坡，中通客车除在技术上创新突破外，在降成本上下功夫成为重点。“电池是整车中价格最高的关键零部件，锂电不断攀升，中通将从全产业链上想办法降低最终产品价格。”李笃生说。此外，中通将联合公交企业、电池企业、充电设施企业以及银行业等创新投融资模式，通过低息贷款、发展基金、融资租赁等金融模式，让新能源城市公交车产业逐步摆脱对财政补贴的依赖，走上可持续发展道路。

对于公交企业而言，推广新能源公交既是挑战也是机遇。公交企业可以利用在新能源汽车领域先行先试的优势，在公交场站综合开发、充电网络商业化运营、动力电池梯级利用等领域延伸发展，形成自我造血机制，降低企业对财政补贴的依赖。

“新能源公交实现可持续发展不可能一蹴而就，需要政府部门、公交企业、生产厂家等主体的共同努力。”交通运输部科学研究院副研究员李振羽说，新能源公交发展各阶段要探索调整三主体的定位及职责。目前还是政府引导机制，后期政府引导会减弱，补贴力度会退坡，这期间建立健康稳定、可持续的市场培育机制对新能源公交发展很重要。



□ 通讯员 高玉霞 报道
 ▲近日，桓台公路分局对所管辖路段违法及不规范设置的立柱式非公路标志、仿公路标志及移动式非公路标志等难点问题进行了专项整治，同时采用先告知、说服教育，后下发《违法通知单》，最后强制执行的整治模式严格进行治理，确保整治效果。

乳山对道路平交路口实施安保升级

□ 杨盛 报道

本报乳山讯 道路交通安全关系千家万户，为进一步提升公路交通安全水平，乳山市近年来持续加大投资力度，在已投资2400万元实施农村公路安全生命防护工程的基础上，针对道路平交路口事故易发的实际，又创造性地投资3600万元对全市所有道路平交路口实施安保升级工程，并列人民生实事，这项工作走在了威海乃至

全省前列。

为确保工程顺利实施，乳山市组织对全市村庄进出路、机耕路、学校进出路、厂企进出路等道路平交路口进行全面摸底统计，按国标专业设计，计划用两年时间，在全市6266个道路平交路口增设各类标志1.1万个、道口桩杆8332根、橡胶减速带2.8万米，维修改造路口面积14.9万平方米。

今年乳山市计划投资1820万元，主要涉及及村、住户、学校及幼儿园、厂企进出路等平交路口安保设施的增设以及平交路口的改造，工程已于8月初开工，计划11月底前完工；2017年计划投资1780万元，完成机耕路平交路口安保设施的增设及路口的改造。工程完工后，将进一步完善农村道路安保基础设施，有效减少道路交通事故的发生，切实保障群众出行安全。

济南长清黄河公路大桥正式合龙

□ 通讯员 赵玉红 报道

本报济南讯 9月3日上午，随着大桥两侧施工人员最后一斗混凝土浇筑及主桥钢梁末根纵梁到位，济南长清黄河公路大桥顺利实现合龙。济南南由此打通通往德州、聊城的“西南大门”，对完善我省道路网结构，促进省会城市群融合发展将起到积极的助推作用。

作为山东省城市群经济圈发展规划交通体系重点工程、“一圈一带”重要基础设施，济南长清黄河公路大桥由地方政府采用BOT模式，由投资人上海建通投资有限公司组建项目公司负责项目的投资建设、运营管理、资产移交。工程总投资15.2亿元，2014年9月开工建设，计划2017年7月投入运营。运营期满后，项目资产将无偿移交山东省地方交通主管部门。

据大桥工程项目总体设计单位山东省交通规划设计院项目技术负责人徐剑介绍，济南长清黄河公路大桥东起长清老城西北角护城河堤边，一路向西，在三龙庄西侧连续跨越济平干渠、黄河和黄河大堤，终点位于齐河县孔官庄西，是省道105的重要组成部分。桥梁总长6014米，设计速度为100公里/小时，桥梁宽度、平纵线形指标均等同于高速公路双向四车道标准。主桥采用钢桁梁与桥面板共同作用的设计理念，主跨168米，主桁宽27米的变高下承式钢桁梁主桥，在国内已建公路同类型钢桁梁桥中位居首位。

记者从省交通运输厅获悉，黄河流经济南市长清区52公里，目前河面有6座浮桥，年通车量达100万至150万辆。每年夏天的汛期和冬天的淌凌期，浮桥都要拆除，给两岸人民生活、生产带来了巨大影响，制约了区域经济发展。济南长清黄河公路大桥建成通车后，将极大地推动山东省会周边城市经济协调发展，长清西部城区将成为承接跨越黄河的人流、物流前沿阵地，黄河两岸城镇化建设水平、周边商业、房地产和旅游业等多个行业将得到快速发展。

桓台335个行政村实现道路街巷全硬化

□ 通讯员 王娜 报道

本报桓台讯 8月底，桓台县农村公路建设工作提前超额完成，年内总投资已达2.9亿元，全县335个行政村真正实现了村内主要道路、背街小巷全硬化。

为进一步补齐发展短板，提升全县城乡交通一体化水平，今年年初，桓台县实施农村公路硬化工作，交通运输部门负责全面完成与县级以上主干道路连接的农村公路提升改造工作，以镇、村为主体，镇、村内道路的硬化工作全面开展。

截至目前，县乡主干道路连接的村级道路提升改造工程已全部完工，共计56个项目，投资3100万元，约37公里。按照年初上报计划，全县建设村276个，累计投资约2.6亿元，目前已提前超额完成了建设任务。

威海香水河大桥实现合龙

□ 记者 陈明 通讯员 刘涛 报道

本报威海讯 8月26日凌晨，经过连续奋战，威海市香水河大桥主桥跨合龙段顺利完成混凝土浇筑，全桥实现合龙，标志着香水河大桥全桥贯通，大桥主体工程完工。

据了解，香水河大桥自2013年10月开工建设，桥梁总长1068米，按照双向四车道一级公路标准设计，设计时速为80公里，路基宽度24.5米。建成后的香水河大桥将成为继长合口跨海大桥之后威海第二大桥，成为威海市滨海旅游景观公路的一项标志性工程。

日照岚山公共自行车投入一年运营良好

□ 通讯员 路宝锋 报道

本报日照讯 岚山城市公共自行车投入使用一年来，系统运营状况良好，截至目前累计借车达34.5万人次，已成为许多市民日常出行的首选方式。

2015年，为完善岚山城市公共交通体系，解决城市公共交通“最后一公里”的难题，岚山区投资469万元，在城区建设公共自行车系统，设置了46个公共自行车租赁服务站点，投放公共自行车815辆，还为其中150辆安装了宝座座椅，站点设置基本覆盖城区行政、商业、生活区域，为市民提供了更加环保、便利的出行方式。

滨州“智慧国检”助力外经贸发展

□ 李剑桥 王超 魏纪滨 报道

本报滨州讯 近年来，滨州检验检疫局全面打造“互联网+”在检验检疫中的应用，实施“智慧国检”，提升通关便利，助力滨州外经贸发展，取得良好成效。

该局在全面实施检验检疫通关无纸化的基础上，适应经济发展新常态，大力推进无纸化报检。由原来外贸公司业务员携带报检单据到报检大厅现场办理的传统方法，升级为将报检资料以电子数据的形式传输到检验检疫局办公系统，实现了低报检和绿色通关。新模式既减轻了企业负担，也减轻了检验检疫人员工作压力，做到了“放得开、管得住”。目前辖区178家企业进行了无纸化备案，其中出口商品已全部实现了无纸化报检，无纸化报检率和检验检疫放行效率均排名全省前列。今年1月-5月，该局共检验检疫出入境货物6543批，货值4.3亿美元。

蓬长客港与齐鲁交发签署战略合作协议

□ 记者 陈明 报道

本报烟台讯 近日，烟台蓬长客港公司与齐鲁交通发展集团正式签署战略合作协议。

根据协议，蓬长客港公司将借助齐鲁交通发展集团交通项目建设经验和国有资本投资运营优势，在港口建设、运营方面开展全面合作，共同参与港区运营管理及服务功能开发，合作延伸现有产业链，实现互利共赢。

探索发展多式联运、“互联网+”、“政社产学研”五位一体基本合作机制 创新成交通运输发展第一动力

□ 本报记者 高翔 尹琛

据介绍，我省五种运输方式齐全，布局比较合理，集装箱铁水联运、大宗干散货物联运网络得到较快发展。其中，采用滚装运输的陆海联运取得了突出成绩。

“我们要以推进多式联运为突破口和着眼点，推动运输新技术、新业态、新模式、新产品的加快发展，推动与相关产业的联动发展，带动现代物流产业发展，培育新的经济增长动能，支撑交通真正成为经济社会发展先行官。”省交通运输厅巡视员高洪涛在会上指出。

“互联网+”推动运输服务创新

通过车载视频监控实现实时动态管理；综合考虑距离最短、避免拥堵等信息，规划最优路径；调配最近的车辆，实现智能调配；通过智能测油降低成本，危险路况提前预警……“利用大数据平台大数据分析，现在这些运输服务我们都能提供。”山东航天九通车联网有限公司相关负责人在会上分享到，“我们还可以为运输企业的客户直接提供服务，比如班车运行到站实时查询、查看孩子在校车上的动态等。”

不断创新优化自身所能提供的运输服

务，是航天九通占据车联网巨大市场份额的重要原因。许多行业专家、企业在会上也发出同样的感叹，交通运输及物流产业作为传统服务业，在这场技术进步的大潮中，如果不转型、不调整、不推动运输服务不断创新，势必会沦落到服务产业的最低层。

“如果今后只是以出卖运力、仓储、站务服务来立足于市场，满足于挣个辛苦钱，最终将会被新兴的运输服务业平台型公司所整合。”省交通运输厅相关负责人说，鼓励运输企业发展标准化、个性化、无痕化服务，充分借助互联网，推动“互联网+”公众出行及“互联网+”现代物流等，都是引导我省运输企业实现运输服务创新的重要方面。

“政社产学研”五位一体

现场有专家表示，随着时代的发展和进步，企业的竞争逐渐从企业间的竞争上升到供应链的竞争，进而进化到目前的企业平台、企业生态圈的竞争。交通运输企业要做做大做强，今后会不得不加入到建立自己的发展平台或者经营生态圈，强力推进建立“政社产学研”五位一体的基本合作机制显得尤为重要。