

绿色交通驶入“快车道”

财经观察

交通运输领域是碳排放“大户”，占全国终端碳排放约15%。要实现“碳达峰、碳中和”的目标，交通运输行业承担着重要的任务。如何做好两者的衔接，在服务经济社会发展的同时推动低碳高效，是当前和今后一段时期交通运输行业必须面对并重点解决的问题。

碳排放总量仍在增长期

截至2020年，全国机动车保有量达3.72亿辆，其中汽车2.81亿辆。据测算，一辆汽车每燃烧一升燃料大约排放2.5千克二氧化碳。再加上航空、铁路、水运等，交通领域碳排放量非常大，减排的空间也很大。近年来的情况看，交通行业碳排放单位强度虽然有所下降，但总量仍然处在增长阶段。据统计，过去9年，我国交通运输领域碳排放年均增速保持在5%以上，已成为温室气体排放增长最快的领域之一。如何在不影响经济运行的情况下制定行之有效的减排方案尤为重要。专家表示，交通运输点多、线长、面广，推动减排必须上下游联动。

“汽车、交通、能源行业构成了紧密且完整的‘碳链条’。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟认为，三者相互关联、相互支撑、相互约束，各行业的“双碳”目标和策略的制定必须要实现全方位协同，才能保证每个领域的目标都能落地。

交通运输部科学研究院副院长兼总工程师王先进对此表示认同。他说，降低交通领域碳排放不仅在于交通领域本身，而是涉及交通行业的全产业链条，包括载运工具自身的能源经济性和能耗强度、运输能耗、能源供给等。

那么，应该如何制定交通“双碳”目标的发展路径？同济大学中国交通研究院院长李兴华认为，做好交

通规划是首要环节，要重点考虑交通布局与国土空间利用、城镇化模式的关系，以及交通供给与社会生产生活的关系，加强电力、能源与交通等领域的联动。

今年，交通运输部推出了绿色出行“续航工程”，推动在重要城市群、都市圈重点区域高速公路服务区、客运枢纽等交通运输服务场站建设充电桩、充电站，为群众较长距离绿色出行提供便利，体现了对上下游协同减碳的重视。

新技术助推行业减排

车辆行驶到高速收费站后减速，系统检测到ETC后自动抬杆收费，车辆随即驶出收费站。这样的场景，时时在全国各地上演。

ETC不仅方便了群众出行，对减碳的影响也不容小觑。据测算，不停车收费减少了车辆的制动和再起步，这个过程可以减少二氧化碳排放50%以上，结合我国庞大的汽车保有量，是一个不小的数目。

与发达国家相比，中国从承诺碳排放到实现碳中和的时间更短、任务更重，更需要发挥科技的力量。专家表示，实现“碳达峰、碳中和”目标，能源、交通、汽车制造产业等都需要进行充分的基础研究、科技研发、成果转化，整个创新链和产业链需要颠覆性重构。

从目前情况看，技术推动交通领域减排主要在两个方面。一个是电气化转型，推动天然气公交车、新能源汽车等广泛应用。以新能源汽车为例，近年来，我国新能源汽车行业发展十分迅速，新能源汽车比例快速提升，减少了

交通领域的碳排放。仅蔚来一家，自2018年6月交付第一辆新车到现在，用户已经累计行驶16.5亿公里，与行驶同样里程的汽油车相比，减少了10.9万吨的二氧化碳排放。

另一个是数字化升级。互联网新技术正在不断与智慧交通领域相互融合，让资源利用更高效。在智慧城市和智慧交通建设方面，新兴的数字孪生技术，可以构建起云端数字孪生城市，用于交通的整体规划调度、运营管理。在城际高速铁路、城际轨道交通、充电桩网络等新基建方面，通过AI、大数据、云计算等技术的综合应用，能够提高土地利用效率、运输效率，减少资源的消耗和碳排放。

王先进表示，未来，能源供给、超级计算、数字交通等都将纳入新业态、新模式、新技术的范畴，以“碳达峰、碳中和”为牵引，将激发交通各要素的迭代升级。

优化交通运输结构

今年2月，中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》提出，加快推进绿色低碳发展，交通领域二氧化碳排放尽早达峰。中央财经委第九次会议也明确要求“交通领域要加快形成绿色低碳运输方式”“鼓励绿色出行”。

众所周知，公路在我国交通运输中的占比超过七成。而铁路、水路运输等方式，虽然有着量大、低碳等优点，但存在“最后一公里”等问题，无法有效进行替代。我国综合交通体系的协同性也还不够。

加快形成绿色低碳的运输方式就需

要改变这一局面，增强绿色低碳运输方式的占比，加大综合交通体系的协同性。

交通运输部总规划师兼综合规划司司长汪洋此前在回答记者提问时表示，交通运输部积极推动交通运输碳达峰相关工作，促进交通运输全面绿色低碳转型。其中，重要一点就是优化调整交通运输结构，加快推进大宗货物和中长距离运输的“公转铁”“公转水”，大力发展多式联运，提升集装箱铁水联运和水水中转比例，开展绿色出行创建行动，提高绿色出行比例。

近年来，中国国家铁路集团有限公司采取了不少行动，提升铁路运力、加快和其他交通方式的融合发展，铁路运输的占比有了提升。据了解，今年铁路部门将对标中央“碳达峰、碳中和”的目标要求，全面优化铁路货运布局，推进铁路专用线进港口、进矿区、进物流园，助力打赢污染防治攻坚战。

此外，绿色出行也是推动减碳的重要手段。相较于私家车出行，公共交通能够有效减少人均交通碳排放。近年来，各地交通部门纷纷落实“公交优先”发展战略，加大供给，优化线路，智能调度，同时，通过大数据提供更精准的公交查询，鼓励和吸引公众更多地选择绿色出行方式。

专家预测，在“碳达峰、碳中和”目标推动下，公共交通将得到进一步发展，地铁、轻轨、城轨、公交的智慧化程度将越来越高，“最后一公里”问题也将得到进一步解决。

(据新华网)

央行一季度问卷调查显示——居民投资意愿上升

居民偏爱的投资方式前三名



中国人民银行近日发布的2021年第一季度城镇储户问卷调查报告显示，居民收入感受、就业感受以及投资意愿均环比上升，居民消费意愿和储蓄意愿小幅下降。

具体来看，本季收入感受指数为51.7%，比上季上升1.1个百分点。收入信心指数为51.0%，比上季下降0.2个百分点。本季就业感受指数为43.9%，比上季上升2.4个百分点。就业预期指数为53.1%，比上季上升1.9个百分点。

倾向于“更多消费”的居民占22.3%，比上季下降1.0个百分点；倾向于“更多储蓄”的居民占49.1%，比上季下降2.3个百分点；倾向于“更多投资”的居民占28.6%，比上季上升3.3个百分点。

央行同时发布的2021年第一季度企业家问卷调查报告显示，企业家宏观经济热度指数为38.9%，比上季提高4.5个百分点，比去年

同期提高26.5个百分点。出口订单指数为41.8%，比上季下降4.6个百分点，比去年同期提高22.7个百分点。国内订单指数为45.8%，比上季下降9.3个百分点，比去年同期提高28.3个百分点。经营景气指数为56.3%，比上季提高0.5个百分点，比去年同期提高26.0个百分点。盈利指数为53.1%，比上季下降6.7个百分点，比去年同期提高30.8个百分点。

此外，央行还发布了2021年第一季度银行家问卷调查报告。报告显示，银行家宏观经济热度指数为42.4%，比上季上升8.8个百分点。对下季度，银行家宏观经济热度预期指数为48.3%，高于本季5.9个百分点。

值得注意的是，贷款总体需求指数为77.5%，比上季提高5.9个百分点，比上年同期提高11.6个百分点。(据新华网)

我国拟细化系统重要性银行监管要求

防范“大而不能倒”风险

新华社北京4月4日电 为完善我国系统重要性金融机构监管框架，加强宏观审慎管理，中国人民银行、银保监会日前公布了《系统重要性银行附加监管规定（试行）（征求意见稿）》，通过明确相关要求，鼓励银行降低系统性风险，提高自救能力，防范“大而不能倒”风险。

去年12月，人民银行、银保监会联合发布了《系统重要性银行评估办法》。为平稳启动系统重要性银行名单评估与后续监管工作，两部部门拟出台附加监管规定，建立附加资本、附加杠杆率、流动性、大额风险暴露等附加监管指标体

系，明确审慎监管要求等，并向社会公开征求意见。

值得一提的是，征求意见稿还明确了系统重要性银行的恢复与处置计划要求。恢复与处置计划又被称为金融机构的“生前遗嘱”，是系统重要性银行附加监管的一项重要工具。

人民银行相关人士表示，在制定计划时，系统重要性银行要全面梳理重要实体、关键业务和自救资源，增加总损失吸收能力的要求，保障机构拥有充足的自救资源。通过恢复与处置计划的制定和审查，系统重要性银行要全面梳理风险领域和薄弱环节，提高透明度、降低复杂性，提高自救能力，防范“大而不能倒”风险。

央行优化债券交易流通机制安排

提高债券交易流通效率

新华社北京4月5日电 为进一步提高债券市场服务实体经济能力、便利债券市场主体，中国人民银行日前发布公告，对相关条款进行了修改，进一步优化债券交易流通机制安排，提高债券交易流通效率。

在银行间市场债券交易流通相关服务方面，公告明确了基础设施机构之间通过建立系统直连的方式，落实电子化传输的要求。不再

要求发行人或主承销商向同业拆借中心提供初始持有人名单及持有量。强化基础设施机构的中介服务能力。

人民银行相关人士表示，公告的发布有利于提高债券交易流通效率，增强债券市场服务实体经济能力。下一步，人民银行将继续完善银行间债券市场交易制度，指导基础设施机构做好服务工作，促进市场持续高质量发展。

新华时评

借机哄抬“国货”价格是自断门路

近日，在微信、朋友圈和以虎扑为代表的一些网络论坛上，出现了国产品牌球鞋涨价和缺货的消息。一些网民发现，李宁、安踏等国产品牌的有些“限量款”球鞋价格飙升，其中某品牌一款球鞋的价格涨幅达31倍。

知名国产品牌的限量球鞋在二手市场上存在一定溢价并不新鲜。然而，这一波价格上涨明显超出溢价范畴，远离价值规律。一件商品短短几天涨价数十倍，显然不是市场运行的正常现象。

近年来，国产品牌在科技研发和外包装设计等方面都有了长足进步，的确有了迈向中高端市场的底气。加之当前一些洋品牌球鞋因其恶意“封杀”“新疆棉”行为受到中国消费者冷落，消费者纷纷用脚投票支持国货，国产品牌遇到良好发展契机。

然而，如果因为“炒鞋”导致球鞋爱好者买不到想要的球鞋，进而让国产品牌失去消费者的信任，无异于因噎废食，自断国产品牌升级之路。

值得注意的是，当前，少数互联网平台打着“真假鉴定”等旗号，在“炒鞋”问题上借机推波助澜，还有一些平台为“炒鞋”“囤鞋”的年轻消费者提供信贷支持，扮演不光彩的角色。

诚信经营重义无欺始终是企业应当遵循的发展正道，借机偷奸耍滑坑蒙拐骗终究只会害人害己。对当前一些网络平台借机哄抬价格的行为，品牌方应当尽快行动起来，维护品牌形象。监管部门也应积极作为加强监管和引导，维护市场秩序，为“国货”发展创造良好环境。(新华社广州4月5日电)

市场动态

生猪产能显著恢复，市场供应充足——

肉价连续九周回落

近来，这两年表现坚挺的猪价持续下跌，成为今年各地城乡菜市场一大显著趋势。当前，猪肉价格是否又进入了新一轮下跌周期？如何才能避免“猪周期”一再上演？记者采访了有关专家。



同比下跌超两成

3月30日，北京新发地农产品批发市场白条猪批发平均价为29.5元/公斤，比3月1日的32.25元/公斤显著下降8.53%。

“全国生猪和猪肉价格已经连续9周回落，3月份猪肉价格跌幅呈扩大趋势。”中国农业科学院北京畜牧兽医研究所副研究员朱增勇在接受记者采访时说。

从周价看，在农业农村重点监测的500个集贸市场，生猪价格2021年1月第3周为36.01元/公斤，1月第4周开始回落，3月第4周跌至27.46元/公斤，环比下跌3.7%，同比下跌24.1%，累计下跌23.7%。

商务部监测的白条猪批发价格在1月第3周上涨至47.47元/公斤后，连续8周小幅回落，3月第3周（3月19日）为36.80元/公斤，环比下跌2.3%，同比下跌24.2%，累计下跌22.5%。

农业农村重点监测的500个集贸市场数据显示，猪肉价格自2021年1月第3周涨至54.22元/公斤后，连续9周回落，3月第4周为44.09元/公斤，环比下跌2.6%，同比下跌22.5%，累计下跌18.7%。

大，分别累计下跌9.79元/公斤和9.66元/公斤，西北地区跌幅最小，下跌幅度为7.14元/公斤。

从不同省份来看，辽宁、吉林、黑龙江、福建、江西、山东、河南、湖北、湖南、陕西、海南等地生猪价格跌幅较大，累计下跌均超过9元/公斤。

供给充裕是主因

今年猪价为何持续下跌？业内专家一致认为，供给充裕是主要原因。在成功防控非洲猪瘟疫情后，我国生猪产能显著恢复，市场供应充足。朱增勇告诉记者，从生猪存栏来看，2020年底全国生猪存栏恢复至4.07亿头，已经达到2017年水平的92%以上。农业农村部监测显示，今年2月全国能繁母猪存栏量环比增长1.0%，连续17个月增长；同比增长34.1%，连续9个月增长。

相应地，全国生猪出栏量持续显著增长。以北京地区为例，上周白条猪日均上市量为1227头，比上上周的1163.14头增长5.49%，与去年同期的980.86头相比，更是飙升了25.09%。

“最近几周，北京市场白条猪上市量同比增加幅度都在20%以上，价格同比下降的幅度也都超过20%，呈现量增价降的态势。”刘通认为，这种猪肉价格走势是趋势性的，也预示着后期随着生猪产能稳步恢复，价格会继续呈现缓慢下降的走势。

公斤左右生猪。生猪供给增加，加上压栏大猪以及小型白条猪集中入市，共同导致生猪和猪肉供给显著增加。”朱增勇说。

此外，猪肉进口增加和国家持续大量投放储备冻猪肉，也确保了市场始终有充足的猪肉供应。今年1月份以来，国家累计投放了21万吨储备冻猪肉。1月至2月，我国进口猪肉70万吨，同比增长26.2%。市场供给充裕，加上节后消费需求回落，共同推动猪肉价格逐步走低。

产业升级须加力

今年猪肉市场上有一个现象值得警惕，就是小体型白条猪较多。一般来讲，单重在80公斤/头至90公斤/头的白条猪肥瘦适中，比较受消费者欢迎，价格也是最高的。白条猪单重超大或者偏小，价格就会低一些，小体型的白条猪价格最低。刘通告诉记者，今年春节过后，北京市场上销售的白条猪一度以小体型白条猪居多，导致整体价格下跌较快。

业内资深人士表示，市场上小体型白条猪增多，是因为一些地区零星发生非洲猪瘟疫情，导致部分养殖户恐慌性提前出栏。

我国生猪产量和消费量均居世界第一位，但行业规模化、集约化程度不足。美国生猪养殖排名首位的龙头企业Smithfield市场份额达15%，排名第二位的Triumph foods市场份额达6%。我国排名前10位的生猪养殖头部企业市场份额只有12%，年出栏50头以下小养殖户的生猪出栏量占比高达21.6%。规模化、集约化程度偏低带来的直接弊端就是企业抗疫病、抗风险能

力不足，容易导致生猪养殖行业出现剧烈波动，行业产能大起大落之下，形成了每隔两三年一轮的“猪周期”。

非洲猪瘟疫情发生后，全国生猪存栏由2017年的4.42亿头快速降至2019年的3.10亿头，降幅高达29.7%。从生猪年出栏量看，以往全国稳定在6.9亿头以上，到2020年锐减至5.27亿头，较2017年下降1.75亿头，降幅高达22.5%。

“受生物安全水平、资金、技术、管理等因素影响，中小散户补栏扩产速度、时间和规模，慢于规模企业和大型养殖户。”朱增勇说。

牧原股份总裁助理袁会宾告诉记者，非洲猪瘟疫情发生后，牧原集团立即投入资金，对集团各地养殖场全部实施防疫升级改造，依靠技术和规模优势，实现了对疫情的有效控制。业内专家表示，当前生猪养殖业已整体进入高门槛、高成本时代，产业亟待进一步升级。

对于今年猪价走势，朱增勇认为，国内生猪供给将持续恢复性增长，政府储备猪肉将继续投放，市场供应充裕，猪肉价格在节日效应下可能短期止跌回升，但回落的总体趋势不变。今年三季度猪价或将出现季节性回升，但回升空间和时间有限，之后仍会继续回落。鉴于玉米等饲料成本、管理成本和防疫成本明显提升，生猪自繁自养平均成本已经提高到每公斤16元以上，外购仔猪成本在每公斤28元上下，后期投机性育肥机会不多。

朱增勇建议，养殖户应及时淘汰落后产能的母猪，将养殖管理的重心转移到生物安全防控和养殖成本竞争力的提升上。(据新华网)