

我国碳市场发展方向底定

本报讯（记者 于大勇）近日，中共中央办公厅、国务院办公厅发布《关于推进绿色低碳转型加强全国碳市场建设的意见》（以下简称《意见》），明确全国碳市场完善及扩围的路径和步骤，并进一步指明碳市场发展的方向。

《意见》明确，到2027年，全国碳排放权交易市场基本覆盖工业领域主要排放行业，全国温室气体自愿减排交易市场实现重点领域全覆盖。到2030年，基本建成以配额总量控制为基础、免费和有偿分配相结合的全国碳排放权交易市场，建成诚信透明、方法统一、参与广泛、与国际接轨的全国温室气体自愿减排交易市场，形成减排效果明显、

规则体系健全、价格水平合理的碳定价机制。

为达成上述目标，《意见》提出，加快建设全国碳排放权交易市场、积极发展全国温室气体自愿减排交易市场、着力提升碳市场活力、全面加强碳市场能力建设、加强组织实施保障等举措。

其中，为加快建设全国碳排放权交易市场，《意见》要求要扩大全国碳排放权交易市场覆盖范围。根据行业发展状况、降碳减污贡献、数据质量基础、碳排放特征等，有序扩大覆盖行业范围和温室气体种类。

同时，完善碳排放配额管理制度。建立预期明确、公开透明

的碳排放配额管理制度，保持政策稳定性和连续性。综合考虑经济社会发展、行业特点、低碳转型成本等，明确市场中长期碳排放配额控制目标。

根据国家温室气体排放控制目标及碳排放双控要求，处理好与能源安全、产业链供应链安全、民生保障的关系，科学设定配额总量，逐步由强度控制转向总量控制。到2027年，对碳排放总量相对稳定的行业优先实施配额总量控制。稳妥推行免费和有偿相结合的碳排放配额分配方式，有序提高有偿分配比例。建立配额储备和市场调节机制，平衡市场供需，增强市场稳定性和流动性。合理

确定用核证自愿减排量抵销碳排放配额清缴的比例。

此外，加强对碳排放权交易试点市场的指导和监督管理。统筹好全国碳排放权交易市场和有关地方试点开展的碳市场。现有碳排放权交易试点市场要按照有关要求规范建设运行，助力区域绿色低碳转型。鼓励碳排放权交易试点市场在扩大覆盖范围、完善市场调节机制、创新监管手段、健康有序发展碳金融等方面先行先试，为全国碳排放权交易市场建设探索经验。建立定期评估和退出机制，不再新建地方或区域碳排放权交易市场。

值得关注的是，为加强组织

实施保障，《意见》还明确强化政策法规支撑。研究完善相关法律法规，为碳市场建设提供法律支撑。开展温室气体自愿减排交易管理相关立法研究。健全行政执法与刑事司法衔接长效机制，依法开展相关领域检察公益诉讼，加大对碳市场违法犯罪行为的联合打击力度。完善裁判规则体系，依法支持行政机关履行碳市场行政监管职责。加强全国碳市场与绿电、绿证等市场化机制的政策协同、制度衔接。制定全国碳市场注册登记和交易收费规则。完善全国碳市场资金清算机制，提高资金清算效率。降低碳市场制度性交易成本。

《电动自行车安全技术规范》（以下简称“新国标”）9月1日正式实施。新国标以提高安全准入门槛为核心，将电池管理系统和唯一性编码等纳入核心要求，推动北斗定位、通信及动态安全检测等技术从“选配”转为“标配”，加速行业向智能化、高端化转型。

技术的升级与行业的洗牌也将推动市场向高质量产品集中，重塑市场竞争格局。

全环节提标 分阶段平稳过渡

从核心要求看，新国标重点强化三大维度突破：一是强化安全性能，除明确非金属材料防火阻燃标准外，进一步完善电池组、控制器、限速器的防篡改技术指标，规定锂电池需通过热失控、过充、短路等严苛测试并强制配备电池管理系统（BMS），同时限制电动自行车塑料使用量（不超过整车质量的5.5%），从材料选择到核心部件设计，全面降低火灾、非法改装风险；二是推动智能升级，首次将北斗定位、通信与动态安全监测功能纳入强制规范，落实“一车一池一充一码”管理，车主可实时掌握车辆状态，及时应对电池异常、车辆被盗等问题，从技术层面大幅度遏制非法改装行为；三是规范质量与使用，新增企业质量保证能力和产品一致性要求，明确生产企业需在铭牌、产品合格证上标注车辆建议使用年限，让消费者清晰了解产品生命周期，保障知情权。

在实施节奏上，新国标采取“分领域、分时间”的渐进式推进策略：生产端，2025年9月1日起，所有新生产的电动自行车必须符合新国标要求；销售端，2025年8月31日前按旧标准生产的车辆可享受3个月销售过渡期，允许销售至2025年11月30



AI制图：于大勇

日，2025年12月1日后，所有在售车辆须全部符合新国标；使用端，已购买的非合规车辆不强制淘汰，各地政府可结合实际情况，通过以旧换新等政策引导消费者更新换代。此外，为保障消费者权益，新规明确出厂销售的电动自行车需获得CCC认证并标注认证标志，确保产品符合强制性标准。

为推动新国标落地，相关部门已出台多项配套措施：工业和信息化部分别于2024年8月和12月发布两批《符合〈电动自行车行业规范条件〉企业名单》。此外，工业和信息化部、公安部等部门还联合印发相关举措，从生产、认证、销售、登记等全产业链环节强化监管。工业和信息化部消费品工业司司长何亚琼在7月24日举行的新闻发布会上披露，当前中国电动自行车社会保有量约3.8亿辆，锂电池电动自行车总量和占比逐步提高。今年3月，工业和信息化部已部署全国专项行动，推进锂电池

健康评估及报废回收，进一步压减存量安全隐患。

头部企业抢先转型 中小企业面临双重压力

面对新国标的技术要求与合规压力，不同规模企业的应对能力与转型节奏差异显著。

头部企业凭借供应链整合能力与技术储备，充分利用新国标发布后的过渡期提前布局，快速完成生产与产品切换。

例如，新日股份通过“预生产、缓释放”的节奏控制模式，合理规划新车型的生产与市场投放；爱玛采用“以销定产”模式，依据渠道订单灵活排产，并从9月1日起全面停产旧车型；绿源集团围绕防火阻燃、塑料使用比例及防篡改等新要求，全面升级产品线并推进技术革新，目前已有两款车型首批通过新国标CCC认证，多款正在认证中，生产线改造也基本完成，预计可按时达标。

与之相对，中小企业则面临

合规成本高、技术门槛提升的双重压力，多数仍处于等待新国标认证阶段。

国际注册创新管理师、鹿客岛科技创始人兼首席执行官卢克林介绍说，实施新国标后，单车成本增加约600-700元，且认证周期长、技术门槛高，部分企业因资金不足已停产等待认证。“这种转型能力的差距，将进一步推动行业集中度提升，行业CR5（前五名品牌份额）预计从目前的60%向70%迈进。”

北京市社会科学院副研究员王鹏表示，头部企业凭借技术储备、规模化生产能力，能更快消化合规成本，巩固市场地位；而中小企业若缺乏资金与技术支撑，可能因成本压力退出主流市场，或转向代工、细分场景等领域，形成“头部主导、长尾分化”的格局。

短期波动后趋稳 高质量发展成主流

新国标实施对电动自行车行业的影响贯穿短期与长期。

“短期看，行业或出现波动。”王鹏认为，新国标强化安全标准的短期效应是加速行业洗牌，而新车成本上升也可能暂时影响消费者购买意愿，导致市场规模起伏。“但长期看，随着消费者对安全、智能需求的提升，以及以旧换新、分期付款等政策与促销方式的推动，市场将逐步回归稳定增长。”

艾瑞咨询此前发布的调研报告显示，当前电动两轮车智能化功能已成为车主购车关注的第三大因素，仅次于电池及续航、车辆耐用性，行业智能化趋势显著。

据了解，早在2020年7月份，相关企业就已推动北斗应用赋能

电动自行车。雅迪、爱玛等企业在2021年就宣布在2022年实现千万级智联电动车标配北斗，率先形成北斗数据应用产业生态。

九号公司发布的上半年报告显示，该企业深耕智能化研发，今年上半年研发投入同比增长49.5%达5.22亿元，研发人员增至1786人；截至2025年7月18日，其智能电动两轮车在中国市场累计出货量突破800万台，从700万台增量到800万台仅用64天。

“从产业链发展看，新国标将推动行业从‘单一硬件生产’向‘硬件+数据服务’转型。”王鹏表示，上游环节，北斗定位模块和智能传感器等硬件需求激增，将倒逼零部件企业技术迭代，推动电池和控制器等核心部件向高安全性和智能化方向升级；中游环节，整车制造需整合车联网技术，通过骑行数据优化产品设计与售后服务，催生订阅制、换电模式等新业态；下游环节，动态安全监测功能支持的远程故障诊断、保险定制等运营服务将成为竞争焦点，推动行业从产品竞争转向全生命周期管理。

“但从发展方向看，‘平衡安全升级与成本控制’或将成为企业长期攻关的课题。企业可通过分层产品策略、以旧换新补贴、服务增值模式提升市场接受度。”卢克林说。

专家表示，新国标不仅是安全与技术的“升级令”，更是行业高质量发展的“导航图”。未来，随着政策监管持续完善、企业技术不断突破、市场需求稳步释放，电动自行车行业将彻底告别“低质低价”的粗放模式，迈入“安全为基、智能为翼、服务为核”的全新发展阶段。