

# China EV100

中国电动汽车百人会

双月刊  
BIMONTHLY

VOL.1

第 1 期

2020 年 7 月

◎ 课题研究    ◎ 大型论坛    ◎ 研讨座谈    ◎ 国际交流    ◎ 产业培训  
◎ 创业创新    ◎ 专业组织    ◎ 示范应用

第三方智库平台

chinaev100.com | ev100plus.com

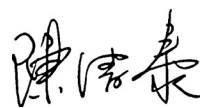


China EV100  
中国电动汽车百人会

卷首语

## 百人会 2020 年的工作重心 就是实现向智库角色转型

产业剧变时代中最重要的就是信息，信息是企业转型、遇到发展问题时不停滞发展、不走错路、可以做出正确决策的重要抓手。下半年百人会要继续搭建好平台，促进政企学研等各界人士开展新理念、新技术、新模式的交流，并以更具前瞻性、政策性、全局性的智库知识服务，提供汽车行业应对产业“五化”变革、正确决策转型发展所需要的信息。



中国电动汽车百人会理事长

# 目 录

## CONTENTS

---

p.1 – p.8

### 百人会动态

China EV100 Updates

- ◎ 会议活动
- ◎ 研究咨询
- ◎ 国际交流
- ◎ 产业交流
- ◎ 投融资委员会
- ◎ 自动驾驶联盟

---

p.9 – p.13

### 深度报道

In-Depth Reports

- ◎ 农村居民买得起汽车——百人会发布《农村电动化调查报告》

---

p.14 – p.19

### 专家观点

Expert View

- ◎ 陈清泰：汽车的“三大革命”造福未来世界
- ◎ 刘世锦：产业互联网的广阔前景与不确定性并存

---

p.20 – p.24

### 重磅政策

Major Policy

- ◎ 中央机关
- ◎ 地方政府
- ◎ 国际政策

---

p.25 – p.27

### 会员动态

Members' Updates

---

p.28 – p.41

### 企业动态

Corporates' Updates

---

p.42 – p.46

### 新增会员名单

New Members

---

# 未来出行学院

## Academy of Future Mobility

出行领域，全球具有影响力的知识赋能和人才培养平台

### 未来出行学院介绍

未来出行学院的前身是百人会产业培训，起始于2014年，随着汽车产业变革和出行生态蓬勃发展，于2018年正式成立“未来出行学院”。

未来出行学院以促进行业发展、打造人才交流与学习平台为原则，立足于新能源汽车大产业生态，围绕行业未来趋势与发展的关键问题，搭建教育、培训、交流与协同的平台，促进行业人才供应链建设，推动行业人才的能力提升、视野开阔、认知改变、技能成长、国内国际交流、产业生态协同创新。通过人才培养计划帮助企业融合新思想、把握新方向、探索新技术、连接新资源、开拓新局面，为行业走向未来奠定基础。

### 未来出行学院致力于成为



产业最受尊重的人才教育与交流平台



产业最受欢迎的学习与成长社区



企业家和创新者的赋能平台

# 百人会动态

## China EV100 Updates

### 会议活动

#### 汽车产业形势与政策高端研讨会

受宏观经济、政治环境、产业政策、技术变革等多重因素影响，全球汽车产业步入深度调整阶段。中国电动汽车百人会作为国家智库与产业服务平台，不定期召开汽车产业形势与政策高端研讨会，针对全球汽车产业发展中的重大问题，组织产业各相关决策群体展开深度研讨，根据研讨内容由百人会研究团队形成体系化报告，供国务院及各有关部门参考。

#### 第五期：新基建与汽车产业发展

“新基建”的推进，牵动着汽车产业整体政策、模式、格局的创新与改革，对汽车产业转型升级起到直接促进作用。为把握好“新基建”给汽车产业转型发展带来的新机遇，5月9日，百人会在线召开了“新基建与汽车产业发展”为主题的第五期“2020 汽车产业形势与政策高端研讨会”。

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张

永伟指出，以产业应用为导向，“新基建”在汽车产业中有两个主要作用方向：一是充电桩等新能源汽车充电基础设施的建设，二是与通信大数据相关联的车联网、车路协同、智能终端、大数据平台等智能汽车发展的数字基础设施。

国网电动汽车董事长、党委书记全生明指出，当前的充电难问题主要集中在社区。“未来80%的家庭乘用车都要在社区充电，公共充电桩只是一种应急和补充。”智能有序充电是推进社区充电的重要方式，国网在北京做过一个试点，在无序充电的情况下，社区按照配电容量能充25台车。当把智能有序充电加进来之后，在不增加任何投资的情况下，充电的车辆增加到100台。

中国移动研究院研究员王泉表示，“新基建”给汽车产业转型提供新动力。车联网或者智能网联汽车是新一代信息基础设施在汽车和交通领域的应用，新一代汽车基础设施给汽车产业提供了两大机遇：一是新一代信息基础设施将加速推进汽车产业与汽车交通业数字化的转型升级，二是新一代信息基础设施为汽车和交通信息数据的采集、汇聚、协同、共享提供了有力的技术保障。

## 汽车市场与消费联合圆桌会

中国电动汽车百人会作为国家智库与产业服务平台，联合主管部门、相关机构、企业、媒体等，共同策划选题，深入行业，洞悉市场变化和消费趋势，引导良好的汽车市场和消费环境。组织形式灵活多样，议题选择更加贴近市场和消费痛点，会议最大化程度开放，协同更多的参与主体，共同推动产业发展。

### “车网互动创新商业模式”线上研讨会

6月3日，中国电动汽车百人会(China EV100)与自然资源保护协会(NRDC)联合举办线上“车网互动创新商业模式”线上研讨会，并发布《电动汽车与电网互动的商业前景——上海市需求响应试点案例》报告。中国电动汽车充电基础设施促进联盟秘书长许艳华、国家发展和改革委员会能源研究所可再生能源中心副主任赵勇强、中国电力企业联合会标准化中心主任刘永东参会发言，并与南方电网、国网电动、上海电力、特来电、万帮、依威能源、蔚来汽车企业代表共同讨论。

《电动汽车与电网互动的商业前景——上海市需求响应试点案例》报告是国内第一份对电动汽车参与需求响应的研究报告。报告的研究数据来自于2019年下半年上海电动汽车参与电力需求响应的试点活动，这也是国内电网第一次对充电服务商和电动汽车制造商开放的需求响应试点。报告结合试点效果与经济性分析，对私人充电桩、专用充电桩、换电站三类充换电设施未来参与电力需求响应的前景进行了对比。从试点结果看，专用桩和换电站可实

现相对集中管理，对调度指令的响应率也较高。需求响应资源量方面，私桩和专用桩的规模潜力较大，应合理设计激励机制，加大对私桩和专用桩的资源潜力挖掘力度。

许艳华秘书长认为，未来，随着新能源汽车与互联网、能源网的深度融合，充电+的生态形成，充电运营商盈利水平和可持续发展能力会大幅提高。

赵勇强主任表示电动汽车作为高度灵活的移动储能单元，在调节电力负荷、改善电能质量、消纳可再生能源方面潜力巨大，新能源和电动汽车两者可以从供需两侧形成很好的互补关系。

此次研讨会从电动汽车和电网互动的市场、政策、技术、用户体验等角度进行探讨，大家一致认为此次V2G车桩互动试点的探讨和总结有助于车网互动顶层设计的提前规划。

---

## 研究咨询

---

### 《中国农村地区电动汽车出行研究》

随着城镇化进程加快、农业工业化水平提高和农民消费水平持续提升，农村居民远距离出行需求日益增多，农村道路交通配套设施逐步完善，机动化出行工具成为农村居民的重要选择，农村地区开始进入机动化出行阶段。在农村地区进入机动化出行这一时期，电动汽车已经在部分城市地区和领域推广普及，如何撬动农村地区电动汽车发展，使其直接跨域燃油车时代进入电动化出行时期，成为需要关注与研究的内容。

本课题重点从农村出行电动化条件、产品需求与供给、制约因素与问题等几个层面进行了调研分析。从基础条件来看，农村具备直接进入电动化的电力、道路、充电等条件。从产品需求来看，农村居民购买电动汽车的支出预期主要集中在5万元左右，且具有相对城市差异化的需求。从产品供给来看，企业比较关注农村市场，有产品储备和开发能力，未来将加大布局力度。但是目前，产品供给与需求在价格方面存在错位，且公共桩、售后等配套存在一定不足，是未来农村地区电动汽车推广需要重视的问题。本课题针对实际情况，提出了农村电动汽车发展的路径和保障措施。

### 《电动汽车与电网互动的商业前景——上海市需求响应试点案例》

电动汽车可作为高度灵活的移动储能单元，在调节电力负荷、消纳可再生能源、改善电能质量等方面应用潜力巨大。中国是全球最大的电动汽车市场，在电动汽车与电网互动领域具有得天独厚的条件。近年来，国内多个城市在开展电力需求响应的同时，尝试将电动汽车纳入试点，在车网互动方面做出了积极探索。

本课题是国内第一份对电动汽车参与需求响应的研究报告。报告的研究数据来自于2019年下半年上海电动汽车参与电力需求响应的试点活动，这也是国内电网第一次对充电服务商和电动汽车制造商开放的需求响应试点。报告结合试点效果与经济性分析，对私人充电桩、专用充电桩、换电站三类充换电设施未来参与电力需求响应的前景进行了对比。从试点结果看，专用桩和换电站可实现相对集中管理，对调度指令的响应率也较高。需求响应资源量方

面，私桩和专用桩的规模潜力较大，应合理设计激励机制，加大对私桩和专用桩的资源潜力挖掘力度。

最后，本研究提出了进一步推动车网互动发展的政策建议，包括：明确电动汽车参与电网互动的市场准入、建立车网互动的市场机制、加快推进车网互动能力建设等。

---

## 国际交流

---

### 刘小诗副秘书长参与“城市新基建驱动疫后经济的绿色复苏”研讨会并发表演讲

5月15日，世界资源研究所举办了线上研讨会《城市新基建驱动疫后经济的绿色复苏》，以城市为视角，探讨疫情后经济复苏为绿色发展带来的新机遇与新挑战。中国电动汽车百人会副秘书长刘小诗参与了本次研讨并发表了讲话。

中国电动汽车百人会副秘书长刘小诗认为，为支撑未来电动汽车的稳定发展，充电桩的建设需求仍将持续提升。根据《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（征求意见稿）设定的目标，中国新能源汽车新车销量占比，将从2019年的4.7%上升至2025年的25%左右。为支持新能源汽车的发展，充电桩的缺口仍较大。而发展充电桩的短板主要是社区的私人充电桩，特别是老旧小区的私人充电桩，其在政策与市场领域仍存在较大发力的空间。其次，充电桩市场也需要考虑不同车型需求，特别营运车辆如出租车的换电需求。第三，大力推广中小城市的充电网络，虽然新能源汽



图 / 中国汽车百人会副秘书长刘小诗

车推广仍以限购的大城市为主，但未来新能源汽车数量的增长仍依靠众多中小城市，而这些城市的新能源推广也需要便利的充电网络支撑。

此外，5G、人工智能与大数据也同时推动了交通领域无人驾驶的前景。2020年2月，11部委联合印发《智能汽车创新发展战略》，将发展智能汽车上升为国家战略，明确到2025年实现L4级自动驾驶在特定环境下市场化应用。自动驾驶仍然是新生事物，仍面临众多法律制度的壁垒，包括目前法律不允许L3级车辆上路，而为迎接自动驾驶城市道路基础设施需要增加感知设备与通讯设备，自动驾驶的商业模式与应用场景也有待探索。

### 自然资源保护协会会见交流

2020年5月14日，自然资源保护协会（NRDC）能源、环境与气候变化高级顾问杨

富强博士一行莅临中国电动汽车百人会，与中国电动汽车百人会副理事长兼首席专家张永伟等就《“一带一路”绿色产能合作电动汽车行业五年规划研究》课题合作开展讨论交流，希望未来与百人会开展更多的合作，共同推动行业绿色转型、节能低碳发展。

---

## 产业交流

---

### 山东省工业和信息化厅副厅长靖士宽到访百人会

2020年5月27日下午，山东省工业和信息化厅副厅长靖士宽，山东省工业和信息化厅装备处处长赵明一行到访中国电动汽车百人会，中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟、投融资委员会主任张真接待了来访客人。





图 / 从左到右：张天华、张真、靖士宽、张永伟、赵明、苗乃乾

山东省拥有丰富的工业副产氢资源和成熟的商用车产业基础，双方就山东省氢能燃料电池产业的发展优势和产业化路径进行了交流，对开展城市级氢能示范以实现新旧动能转换展开了深入探讨。

### 张永伟秘书长一行前往福建进行调研

2020年6月2日-4日，中国电动汽车百人会张永伟秘书长一行就共享电动自行车、智能汽车与智慧城市协同发展情况，赴福建省莆田、泉州、福州三市进行调研，了解共享电动自行车、智能汽车与智慧城市推广情况，探讨城市在车路、车城协同发展方面存在的问题，并就相关试点工作开展现场调研与座谈交流。

### 张永伟秘书长赴奥动新能源调研

6月12日上午，中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟、常务副秘书长刘小诗与广州市工信局赴奥动新能源进行调研，就奥动换电技术研发与换电服务网络运营情况、未来新能源汽车行业发展趋势、换电模式与能源互联网等相关议题展开探讨。

目前，奥动新能源已在包括北京、广州、厦门、昆明、三亚、海口等15座城市建设263座换电站，并积极与车企合作开发换电版新能源车型。2019年与北汽集团建立战略合作关系，合力开创换电运营新模式。预计到2025年，奥动换电网络将在全国100座城市布局，总体建设及运营换电站5000座以上。



图 / 奥动换电站实地考察

## 投融资委员会

### “创投家”活动

“创投家”是投融资委员会定期举办的系列活动，邀请专家、企业高管围绕新能源与智能汽车围绕产业形势、热点问题及投资机会进行深入访谈，共同推动新能源汽车与互联网、信息通信、能源、交通、地产等领域的加速融合与生态发展。

5月12日，百度 Apollo 战略运营总经理尚国斌作为“创投家”的第五期访谈嘉宾，围绕“跨界 - 新能源汽车产业投资新趋势”进行了交流。访谈中，尚国斌先生系统介绍了“百度 Apollo 计划”自动驾驶、智能车联、智能交通三重开放平台的进展情况、百度自动驾驶和车联网安全问题的布局，并就百度 Apollo

Robotaxi 4月在长沙向公众开放并进行大规模试运营的经验等进行了分享。

尚国斌表示，目前国内在车路协同上走在了世界前列，因为我们有着国外无法比拟的制度优势，国外很多国家也对车路协同技术方向都有需求，但往往基础设施建设无法快速响应，这是国内在车路协同方向能弯道超车的机会。单车智能要发展到一定阶段，车路协同才能带来价值，它的价值体现在：

- 1、为自动驾驶提供安全冗余；
- 2、减少车端的传感器，降低成本，加快规模化和商业化落地；
- 3、车路协同的感知能力能对城市环境进行深度检测，不仅可以用于自动驾驶，更可以用于交通优化、道路预警等一系列其他社会管理应用；
- 4、拉动 GDP，降低为实现自动驾驶的整体社会成本，同时可进行更多民生方面的应用。

## 投融资夜话

“投融资夜话”是投融资委员会打造的高端会议论坛，邀请行业投资机构与产业公司共同分享投资机遇与投资经验，判断未来新能源汽车市场的投资机会。以促进政策、产业与资本的互动循环，并为其搭建融合发展的桥梁，引导资本参与到中国新能源汽车的产业发展。

5月8日，中国电动汽车百人会投融资委员会第二期“投融资夜话”活动在线上召开。会议主题聚焦疫情后新能源汽车产业资本态势，通过圆桌研讨的形式，讨论在疫情过后政府、金融机构、投资机构、产业公司等通过哪些举措缓解企业资金压力、加快资源的重新配置，让企业尽快走出资金困境，共同推动中国新能源汽车资本态势的健康发展。会议由投融资委员会主任张真主持，峰瑞资本创始合伙人李丰、蔚来资本管理合伙人余宁、光大控股董事总经理李金峰和法国液化空气集团大中华区董事会主席路跃兵进行了分享。

目前，汽车市场已逐步从疫情中恢复，此次疫情将促进变革，加快汽车行业的马太效应，且对国际宏观经济形势会产生持续性影响。国内主机厂对于新能源汽车先进技术升级有着迫切的需求，企业更要注重创新和增加产品力，通过不断优化产品并开拓新的应用场景，对抗疫情影响，提升产品竞争力，实现业务稳定发展。大家一致认为，新能源汽车的发展目前离不开国家政策的支持，如果想使得产业稳定持续的发展，中央政府制定的政策一定要持续稳定，做好政策的顶层设计和路径规划，注

重市场规律，重点关注成长前景较好、但短期受疫情影响的企业。

## 自动驾驶联盟

### 无人配送联合创新中心成立，持续推动产业规范、有序发展

联盟近期在对企业和政府单位进行调研沟通后，成立“无人配送联合创新中心”，联合国家标准化相关部门、高校科研机构作为战略伙伴，邀请国内外有意向在无人配送场景推动标准制定、探索路权政策、加快商业落地的优秀企业加入，共同研究探讨无人配送场景的测试与准入标准、认证体系、交通管理体系等问题，以实现无人配送的先行先试，促进自动驾驶应用的商业化进程和产业发展。我们欢迎联盟各位成员的关注和参与。

创新中心的工作致力于推动无人配送产品被纳入法定交通工具，建立配套管理体系。包括交通管理与行政管理两方面，近期重点推动交通管理体系建立，包括上路测试、路权、牌照、保险等。在技术进一步成熟、市场进一步接受过程中，逐步建立行政管理体系，包括对产品的定义、技术标准、生产许可、产品认证等。近期重点任务有以下三点：

- 1、推动无人配送车辆的标准制定，率先启动测试标准制定，建立准入体系；
- 2、探索无人配送车辆的路权政策，率先启动课题研究，形成建议报送部委；
- 3、加快无人配送车辆的商业示范，结合准入与政策建议，在各地推动试点。

## 自动驾驶商业应用场景高端研讨会

5月12日下午，中国电动汽车百人会线上召开“自动驾驶商业应用场景高端研讨会”，并正式发布了由中国电动汽车百人会智能网联研究院联合“自动驾驶城市示范与产业协同创新联盟”成员企业共同推出的七大应用场景研究成果《[自动驾驶应用场景与商业化路径系列研究报告](#)》。

**【Robotaxi】**自动驾驶技术经过数年发展，在成本、安全、环保方面展示出来的优势，有望解决传统出行服务的痛点。

◎报告链接：[【智库研报】Robo-taxi商业化的现状、挑战及建议](#)

**【干线物流】**自动驾驶将对卡车及干线物流产业的发展带来正向激励，国外已进入商业试运营阶段，国内则处于技术验证关键期，急需开放高速公路测试。

◎报告链接：[【智库研报】自动驾驶在干线物流的商业化现状、挑战及建议](#)

**【无人配送】**6月20日，由中国电动汽车百人会牵头，自动驾驶城市示范与产业协同创新联盟成员发起组建“无人配送联合创新中心”（以



下简称创新中心)，并召开了无人配送应用示范研讨会暨无人配送联合创新中心第一次工作会议。创新中心包括阿里巴巴达摩院、百度、白犀牛、东风汽车、华为、京东X事业部、镭神智能、美团无人配送、莱茵、行深智能、希迪智驾、新石器、一清创新、易咖智车、中云智车、智行者、中通快递、中国电动汽车百人会等18家企业，将合力共同推动无人配送场景的测试标准、准入认证体系、交通管理体系等问题的解决，开展无人配送的先行先试与商业化落地，促进产业规范、有序的发展。

◎报告链接：[【研报发布】因疫情而加速发展的无人配送，该如何进行监管？](#)

**【无人巴士】**目前自动驾驶公交产品成本较高，自动驾驶技术在公交场景的成熟商业模式还未显现，未来可能出现自动驾驶公司和公交车生产企业合作。

◎报告链接：[【研报发布】“无人巴士”何时到站](#)

**【自主代客泊车】**我国自主代客泊车技术进入商业化导入期，面临诸多法律难题：自动驾驶车辆可在指定道路开展测试，尚未涉及产品使用行为；不同AVP应用场景车面临不同程度的法律障碍。

◎报告链接：[【智库研报】量产在即，自主代客泊车还缺一个合法身份](#)

**【园区物流】**目前的自动驾驶技术已经能够满足封闭园区物流场景下的相关物流需求，有望2~3年收回人力成本，自动驾驶公司与相关企业正在加速布局。

◎报告链接：[【智库研报】封闭园区物流场景下的自动驾驶应用进程](#)

## 深度报道

# 农村居民买得起汽车 ——百人会发布《农村电动化调查报告》

百人会信息部

据《中国统计年鉴 2019》数据，2019 年末，我国乡村人口为 72135 万人，城镇化水平为 45.68%，第一产业就业者 30654 万人，占全部就业人口 39.6%。该年鉴认为，中国城镇化水平低于同类型发展中国家水平，就业结构与产业结构与城市化进程相比明显滞后。中国电动汽车百人会今年 5 月发布的《农村电动化调查报告》（以下简称《报告》）也印证了这一观点。

为研究新能源汽车在农村市场的应用前景，了解农村消费者的用车需求与出行特征，百人会从消费者与车企两方面着手进行了此次调研。

在消费者方面，调研采用了线上、线下双管齐下的方式进行。线上调研通过“汽车之家”网站发放问卷，共收到有效样本 1634 份，其中包括新能源乘用车样本 1099 份，新能源农用运输车样本 535 份；线下调查以走访方式进行，调查集中在陕西、山东两大农业省，共收到样本 220 份。线上调研样本中，村、乡镇和城乡结合处农村居民问卷占比分别为 35.0%、

17.3% 和 47.7%。

在车企方面，百人会对 10 家新能源乘用车企业与 6 家新能源货车企业围绕当前布局与未来规划两方面进行了问卷调查。

问卷的主要结论如下：

- 1、农村居民愿意购买电动汽车，预算 5 万元
- 2、农村居民个人出行需求与小型电动汽车里程匹配度高
- 3、农村具备良好的私桩建设条件
- 4、农村用户对电动运输车还不太了解
- 5、农村居民购买电动乘用车考虑因素较多，大多要求经济性好、更时髦、省去加油的不方便和环保节能
- 6、部分消费者希望电动汽车能兼顾农用或经商等多用途
- 7、农村居民对电动货车的价格、维修便利性、车辆可靠性都有较高期许

## 一、电动汽车进入农村前景光明

《报告》认为，电动汽车在我国农村地区有光明的前景。

改革开放以来，我国农村居民出行工具发生了很大变化，经历了自行车、手扶拖拉机、农用车几个阶段，开始迈入汽车时代。《报告》显示，目前我国农村居民家庭拥有的交通工具种类较多，呈高中低三档排列，其中轿车、低速车和摩托（包括电动）车占比 85%，其余的车辆主要用于农产品运输。

而在农村居民的首选出行方式中，小轿车占比 55.6%，摩托车 / 电动自行车占比 29.7%。这种以小轿车、摩托车 / 电动自行车为主体的出行方式，一方面表明我国农村居民的出行已经实现了升级换代，但仍然处于低端水平；另一方面表明，农村居民继续提升出行水平的愿望很高，并且已经具有了一定的消费水平，而且愿意尝试使用电动汽车，这个市场潜力巨大。

## 01、农村居民愿意购买电动汽车，预算 5 万元

调研发现，从消费水平来看，年收入超过 5 万元的家庭占比近七成（线下调研中此数据为 6 成），农村居民购车预算集中在 7 万元以内，主要在 5 万元左右。农村居民普遍具备了购买经济型汽车的消费水平，未来向乘用车消费升级的空间广阔。

## 02、农村居民个人出行需求与小型电动汽车里程匹配度高

从出行特征来看，农村居民日均出行里程多在 30km 以内，中远途出行次数较低，每年单次里程超过 150 公里的出行次数大多在 10 次以内，出行特征与小型电动汽车里程匹配度高。

（图 1、2）

图 1：农村居民日出行里程  
（左：线上调研，右：线下调研）

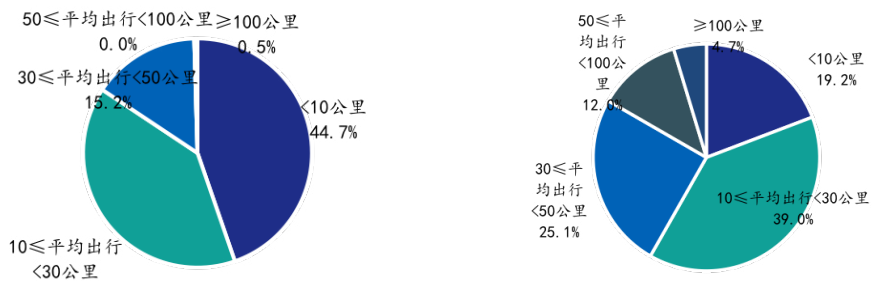
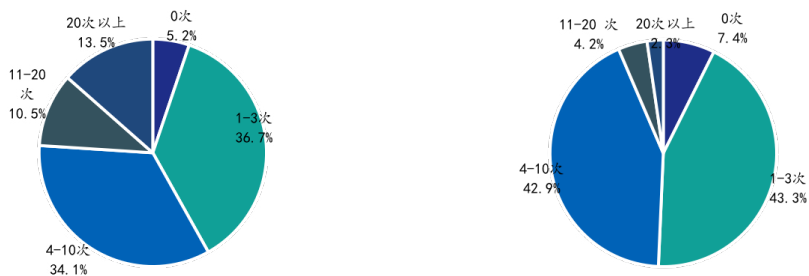


图 2：农村居民每年远途出行（单程超过 150km）次数  
（左：线上调研，右：线下调研）



### 03、农村具备良好的私桩建设条件

《报告》调查了有意愿购买电动汽车的农村居民对车辆的要求，我国农村大多具备良好的私有充电桩建设条件，自家院内、住宅就近和自有停车棚停车的家庭占比高达 80%，这与城市居民购车对充电基础设施、停车位有高要求形成较大反差。

## 二、新能源乘用车需求：线上线下调查有差异

也许因为线上调查的对象较为分散（全国范围内），线下调查的对象较为集中（陕西与山东），也许因为线上答题较为随意，线下答题较为认真，因而在具体选项上，线上线下的调查结果出现了一些差异，不过这也为行业、企业全面了解市场需求提供了更有价值的参考。

### 01、购买预算有差异

线上调查数据中，有 48.6% 的消费者愿意以 10 万元以上的价格购买电动汽车。

但线下调查显示，超过 95% 的人只接受 10 万元以内的电动汽车，71.9% 的人购买电动汽车的预算低于 7 万元。而车企提供的调研数据，大多数人的购车预算集中在 5 万元左右。（图 3）

### 02、续驶里程有不同

线上调研中，几乎一半农村居民认为，想购买的电动汽车续驶里程应超过 400km，要求在 1 小时内充满电者占比 35.1%。

线下调研中，续驶里程需求集中在 200km-300km，占比 56.2%，超过 400km 者仅占比 6.9%，83% 的人能接受 5 小时以内充满电。车企提供的调研数据是，续驶里程需

图 3：农村居民电动汽车价格接受程度  
(左：线上调研，右：线下调研)

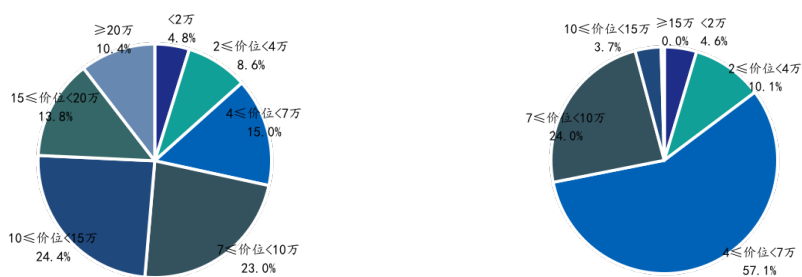
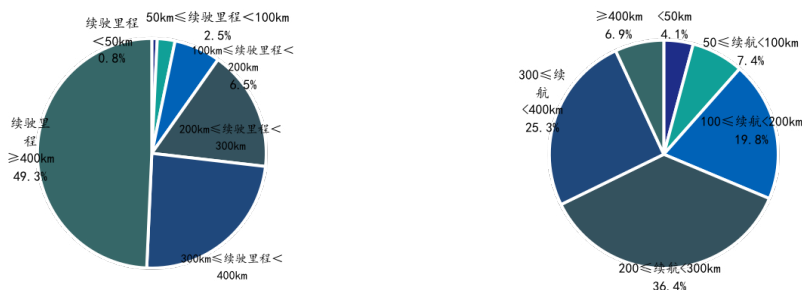


图 4：农村居民对电动汽车续驶里程期望  
(左：线上调研，右：线下调研)



求在 200km 以上者占多数。(图 4)

### 三、农用电动运输车市场还是空白

《报告》显示，在农村居民家庭用车中，客货两用四轮车占比 7.8%，运输车/面包车占比 7.15%，运输农产品依然是农用运输车的主要用途。

从调研结果来看，目前正在使用的农用运输车载货重量多在 2 吨以下，占比超过 75%；普遍来看，里程需求分布较为均匀，用车频次相对较低，但也存在单次运输里程较高的情况大量高频用车的情况。

有农用运输车的家庭中，拥有三轮车的家庭占 58%，拥有四轮车的家庭占 42%，购车成本在 5 万元以下者占比超过 80%。当前，农用运输车的运力基本可以满足旺季运输需求，当运力不足的时候，农户倾向于通过租借车辆的方式临时补充运力需求。(图 5)

当前，农村用户对电动运输车的情况总体上处于不太了解的状态，但半数以上受调查者有购买意愿。

而这些潜在消费者最关注的是电动运输车的续驶里程和产品质量。不愿意购买电动运输车的人群，疑虑的主要是续驶里程短、性价比不高、充电不方便、动力不强、维修不方便等问题。

这些潜在农村消费者的购车预算大多在 5 万元以下，占比 76%；对电动运输车续驶里程的要求分布较为均匀，在各段里程区间内都有；但对充电的要求都较高，希望 5 小时内充满者占比 70%。(图 6)

图 5：电动运输车了解程度反馈情况

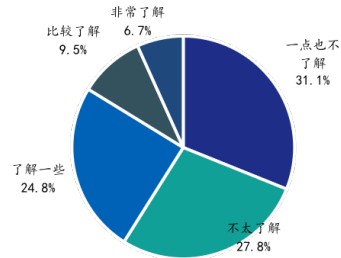


图 6-1：电动运输车预期购车价格区间的反馈情况

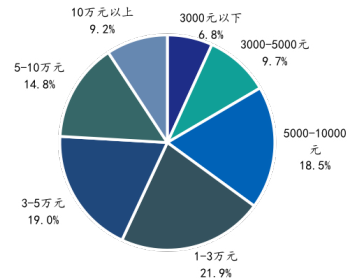


图 6-2：电动运输车满电续驶里程需求的反馈情况

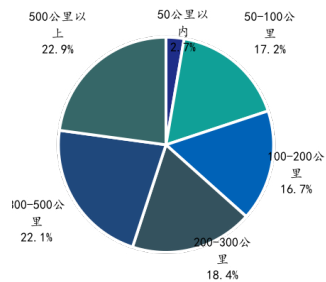
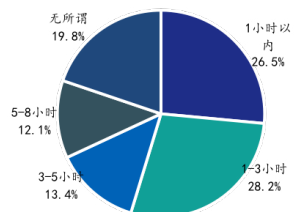


图 6-3：电动运输车充电时间期望的反馈情况





#### 四、农村居民要什么样的电动汽车

在乘用车方面，农村居民购买电动汽车考虑因素较多，大多数消费者要求经济性好、更时髦、省去加油的不方便和环保节能。

部分消费者希望电动汽车能兼顾农用或经商等多用途，在线上调研中这部分人群占比22.2%，而线下调研中为41.0%。在充电基础设施方面安全性被视为最重要因素，其次是充电速度和价格。（图7）

在货车方面，调研显示，由于收入水平不高、汽车销售维修网点不足、使用环境复杂等原因影响，农村居民对车辆的价格、维修便利性、车辆可靠性都有较高期许。（图8）

图 7：农村居民购买电动汽车时主要考虑因素  
(上：线上调研，下：线下调研)

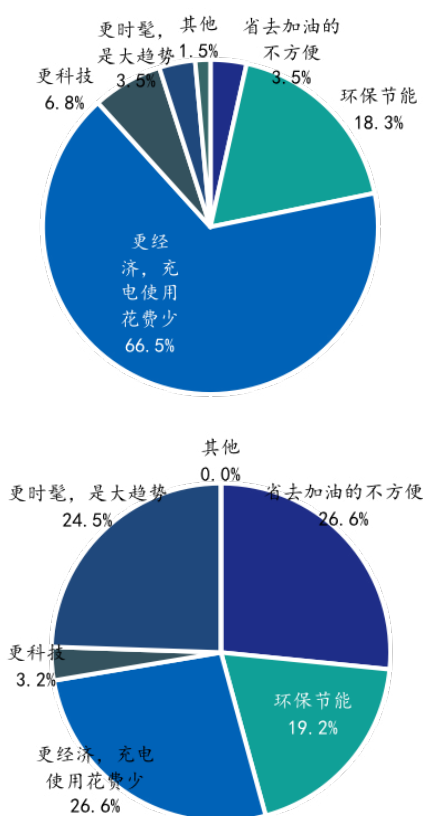
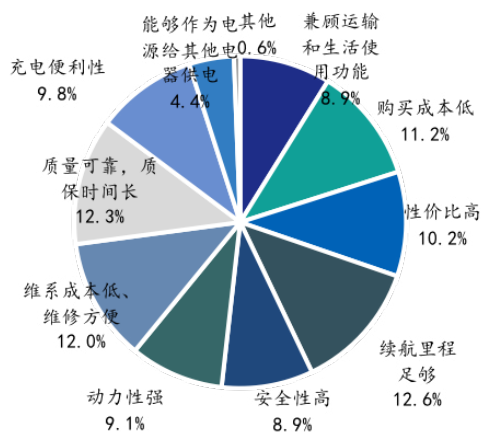


图 8：潜在消费者关注因素



(以上所有图表数据来源：车百智库调研整理)

## 专家观点

## 陈清泰： 汽车的“三大革命”造福未来世界



今天，三大革命所塑造的未来汽车，因为它联接着未来，能很好地衔接分布式清洁能源、新一代移动通信、移动互联网、智能交通、智慧城市，并拉动产业结构升级、提升人们出行和生活的感受，而正再次改变世界。

### 一、历史进程中的三次汽车革命

在汽车诞生一百三十多年的历史长河里，汽车产业大体经历过三次重大的历史性变革，而每一次变革都深刻地改变了人类的生产、生活，改变了城市及乡村的面貌，对人类文明进程产生了广泛而深远的影响。

第一次革命可追溯至1908年福特T型车的问世，它彻底颠覆了源自欧洲的作坊式手工

制作方式，使工业文明跨进了标准化大规模流水线生产的时代；让汽车这个高高在上的奢侈品走入了千家万户。

第二次重大变革来自于上世纪七十年代丰田生产方式，以及此后盛行全球的平台化模块化产品、精益生产、集成开发、及时供应、零库存管理、流程再造等等。这些理念很快成为全球制造业经理人的圣经，汽车再次改变全球



图 / 小鹏汽车

制造业。

近年来，新能源、新材料和人工智能、5G、大数据、物联网、区域链等一大批颠覆性新技术逐渐成熟、步入商业化应用。在这种背景下，汽车产业的发展史正翻开新的篇章。基于新能源动力、移动互联网、人工智能、大数据、云计算、高精度导航等新技术，以及共享经济、移动支付等商业模式创新，汽车产业迎来了电动化、智能化和共享化的“三大革命”时代。

## 二、汽车产业“三大革命”的颠覆性影响

无论从技术角度还是从商业模式角度来看，新能源汽车正在成为新一轮产业革命的领头羊。未来汽车与未来出行领域的电动化、智能化和共享化这“三大革命”都是颠覆性的集成创新，影响将是广泛而深远的：

### 其一，三大革命将颠覆人们的传统出行观念和出行方式。

在人们的传统观念中，购买、拥有和使用私家车是机动化的出行最优方案。即使某些场景下乘坐出租车和公交也是一种替代，自驾私家车才是首选出行方式。

当三大革命悄然来袭时，人们发现放弃拥有和驾驶私家车，转而选择“按需响应”（on-demand）的分时租赁（car-sharing）或拼车出行（pooling）能够实现更便捷、更经济、更自如的出行。

在自动驾驶技术尚未大规模普及的今天，利用手机 app 选择一种合意的共享出行方式（独乘或合乘）是非常实用而合理的出行选择。当自动驾驶车辆成为一种时尚时，人们不用再花费大量时间去停车和取车，他们可以从紧张而

枯燥的驾车行为中解放出来，进入一种意识、时间和空间的自由王国。

### **其二，三大革命终于可以使城市管理者从纠结无解的行车难和停车难的人 - 车 - 路困境中解脱出来。**

在未来城市交通图景中，三大革命、特别是共享化出行将提高现有车辆的使用效率，从而大大减少上路的车辆数量，同时又能有效地满足人们的日常出行需求。城市管理者可以走出“拥堵—修路—再拥堵—再修路”的怪圈，也不用再为数量庞大的私家车投资兴建大量公共停车设施而煞费苦心。一些停车场地可以改造成绿地、公园和公共文体设施，提高人们生活的品质。智能车辆与智能基础设施相匹配，将可构建城市智能交通体系。随着三大革命的日益盛行，人、车、路、自然与城市和谐共融的图景不再是遥远的梦想。

### **其三，三大革命将助推机动出行普遍服务能力和社会效益的提高。**

在传统的以私家车为主的出行方式下，穷人、孩子、老人、身体不适和残障人士等人群，无疑成了被机动出行边缘的群体。依靠政府补贴来为他们提供出行服务，成了可行的途径。但由于车辆使用率不高、运行费用不菲、车队维护成本高昂等原因，增加了政府的财政负担。如何满足弱势群体的出行需求，成为城市管理者面前的一道难题。

在三大革命时代，基于智能化技术和共享出行理念组建的商业化运营车辆，可以将服务触角延伸到每一个偏远的社区和出行困难的群体，大大提高车辆的使用效率、降低运营成本，实现经济效益与社会效益的结合。这种创新的出行方式在一些国家正在变成现实。

### **其四，三大革命将大大提升城市的可持续发展水平，使城市变得更加绿色、安全和宜居。**

中国的大城市正面临化石能源消费带来的污染难题，其中机动车 CO2 和污染物排放是最大的污染源之一，已经成为兑现巴黎协定承诺必须解决的一个问题。另外，在意外事故伤亡中，车祸居首位，占意外死亡总数的 50% 以上。不仅增加了社会的经济负担，更给无数家庭带来了深深的伤害。中外城市管理者意识到了问题所在，却难以根治，面临窘境。无奈之举就是牺牲很多居民的机动出行选择权，对机动车实行限购限行。

但如果我们放眼三大革命的未来，电动化可使用清洁可再生能源；共享出行将提高在用车辆的使用效率，城市管理者就可以不再以车辆而是以人为核心来设计和改造城市道路交通体系；车辆的智能化将大大减少交通事故的发生率和死亡率，增强居民出行的幸福感。

### **其五，三大革命的突破，正在使传统汽车由功能型移动机械，发展为由人、车、路、云数据连接的网络化移动智能平台。**

车辆的移动功能仍是基础，但传统车企主导的汽车驱动单元、行走单元和车体的附加值增长受限。未来汽车产品和服务增值的部分将逐步向网络化，智能化的部件、软件和服务构成的新价值链转移。这种变化已经在微妙地进行。

从较长周期看，随着共享出行的发展，汽车产品新增销量将放缓，甚至会停滞和萎缩。一些传统车企已开始未雨绸缪，力图改变多年形成的以制造和销售产品、提供高利润率的融资、维修和保养服务等为主体的盈利模式。车企为保持较强的控制力和盈利能力，他们更加



注重构建开放、多元和扁平化的全新价值网络；更加注重提供一种开放的、标准化、可接入的移动出行平台；更加注重出行市场的数据挖掘与处理业务；更加注重与出行服务商结成战略伙伴关系。

随着基于 5G 技术的移动互联网的大量商用，人工智能、区块链、大数据、云服务、位置信息、高精度导航等新一代信息通信技术的发展，巨型汽车公司赢者通吃的局面将被打破。越来越多的出行平台运营商、出行服务提供商、交通大数据挖掘与服务商、位置信息服务商，以及社交娱乐内容服务商等，将大举向汽车产业生态系统渗透，成为搅动汽车产业生态的鲶鱼。而共生、伴生、寄生的新型服务将繁衍蔓延。这就不难理解，为什么近年来各大跨国汽车公

司高管们纷纷表态要向出行服务提供商转型。

汽车和内燃机在第二次工业革命中由于其改变了能源结构、对关联产业有无比强大的拉动力、重塑了世界的基础设施，并改变了人们的生活而被称作“改变世界的机器”。

今天，三大革命所塑造的未来汽车，因为它联接着未来，能很好地衔接分布式清洁能源、新一代移动通信、移动互联网、智能交通、智慧城市，并拉动产业结构升级、提升人们出行和生活的感受，而正再次改变世界。

要充分发挥这场汽车革命造福世界的潜能，就必须未雨绸缪，从能源、基础设施、交通模式、城市规划、产业链转型、政府监管和法规调整等多方面有序地做好准备。

## 专家观点

## 刘世锦： 产业互联网的广阔前景与不确定性并存



新基建，包括产业互联网，前程远大，把它真正搞好，一定要营造一个正常的发展环境，基本的一条是企业自主决策，市场起决定性作用。

前段时间发改委已经发了一个文件，对新基建本身也做了一个界定，今天讨论产业互联网的问题也很有意义，我想谈三个问题。

### 第一，产业互联网目前正处在一个起步阶段。

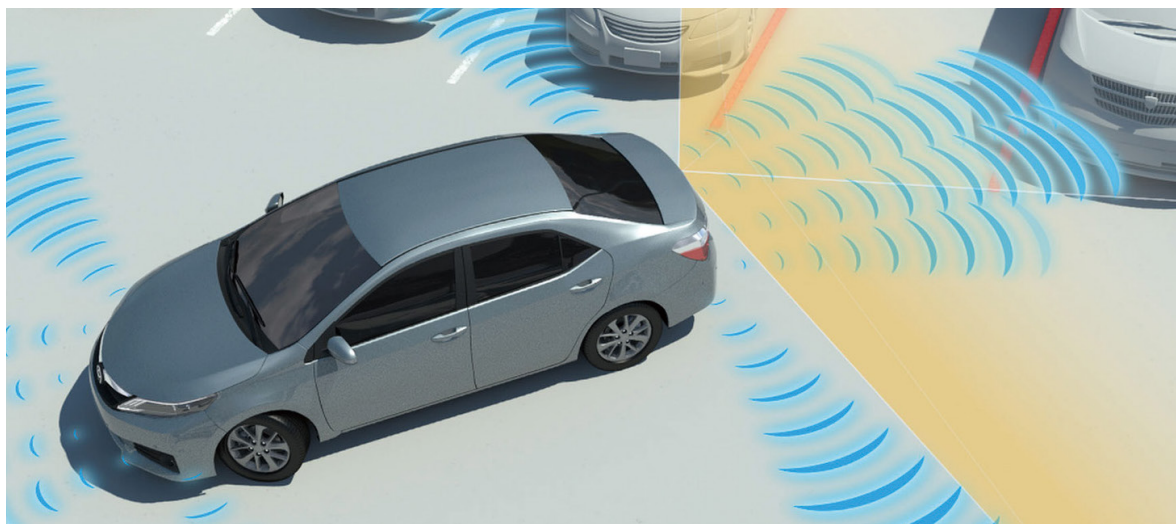
我感觉我们下一步面临的大趋势是实体经济要数字化，或者数字经济要实体化。这是一个大的趋势。过去我们讲实体经济是物理层面的，下一步它会有一个数字镜像，与实体经济相对应。

互联网和消费端的融合，只是互联网和实

体经济融合的一个起步阶段或者是一个序幕，真正的重头戏在这个产品怎么能生产出来。这是一台更大的戏，是互联网和产业相互融合的主战场，这幕戏现在刚刚开始。

### 第二，数字经济在中国发展，我想主要有三方面的优势。

一是我们市场容量大，中国有 14 亿多人口，现在这些人口正处在收入增长比较快，消费能力相对比较强的阶段，容易形成商业模式。比如某个数字经济方面的项目，如果有 1% 的



人用它、接受它，市场规模就有 1400 多万人，就能形成规模经济。这在其它国家往往是做不到的。

二是在数字经济领域，我们差距和发达国家的差距相对较小。过去历次技术革命，我们的差距比较大，有时候我们连先行者的背影都看不见。过去主要是跟跑，最近两年我们在一些领域开始并跑甚至领跑。

三是中国的产业配套能力强。因为现在搞数字经济，数字技术和实体经济的融合，需要很多产业配套的能力，这是我们的强项。中国在数字经济方面已经形成了一批世界级的企业，下一步在产业互联网阶段，中国的企业仍然可以大有作为。

### **第三，我想强调，所谓新基建和过去老基建在技术途径、投资方式和运行机制上一些重要的区别。**

首先，它们大部分不是公共产品，而是企业经营的产品或者经济学上说的私人产品。这个东西是要买卖的，不是免费就能拿到的。

其次，这些数字技术的基础设施，包括产业互联网，它们是由企业投资而非政府投资建设。企业投资会有一个硬的得预算约束，投资要有回报的。

再次，这类投资大多数是一些新技术，而且是成长中的新技术，技术路线和市场前景不确定强，投资风险更大。一旦选择失误，大量投资就可能打了水漂，所以较多采取风险投资方式。这类投资政府最好不要直接插手，交给企业和市场选择，才是明智之举。

新基建，包括产业互联网，前程远大，把它真正搞好，一定要营造一个正常的发展环境，基本的一条是企业自主决策，市场起决定性作用。与政府直接相关的项目，可多采取市场采购的办法；重点要做的是促进和维护公平竞争，提高监管水平，提供有效信息服务，提升人力资本，营造有利于数字经济发展的要素条件和政策环境。

（摘自刘世锦在百人会“新基建与汽车产业发展”研讨会的讲话）

# 重磅政策

## Major Policy

### 中央机关

#### 十一部门发布《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》

4月28日，为稳定和扩大汽车消费，国家发展改革委、科技部、工信部等十一部委颁发《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》。

◎原文链接：[【重磅政策】工信部发布《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》](#)

#### 工信部发布电动汽车三项强制性国家标准

5月12日，国家工业和信息化部正式发布GB 18384-2020《电动汽车安全要求》、GB 38032-2020《电动客车安全要求》和GB 30381-2020《电动汽车用动力蓄电池安全要求》三项强制性国家标准（下文简称“三项强标”）。

◎原文链接：[【重磅政策】工信部发布电动汽车三项强制性国家标准](#)

#### 四部委：7月1日起全国范围内禁止生产“国

#### 五”排放标准的轻型汽车

日前，中华人民共和国生态环境部、工业和信息化部、商务部、海关总署联合发布公告：自2020年7月1日起，全国范围实施轻型汽车国六排放标准，禁止生产国五排放标准轻型汽车，进口轻型汽车应符合国六排放标准。

来源：新浪汽车

#### 国家能源局：推进柔性直流、智能电网建设，鼓励建设新一代电网友好型新能源电站

国家能源局就《关于建立健全清洁能源消纳长效机制的指导意见》征求意见。意见提出，持续完善电网主网架，补强电网建设短板，推进柔性直流、智能电网建设，充分发挥电网消纳平台作用。

来源：新浪汽车

#### 国务院：加强新型基础设施建设，建设充电桩，推广新能源汽车

5月22日，国务院总理李克强代表国务院向十三届全国人大三次会议作政府工作报告。



其中涉及新能源汽车领域政府工作报告指出：今年拟安排地方政府专项债券 3.75 万亿元，比去年增加 1.6 万亿元，提高专项债券可用作项目资本金的比例，中央预算内投资安排 6000 亿元。

来源：新华社

### 装备工业一司组织召开加强新能源汽车安全监管工作会议

6 月 2 日，工业和信息化部装备工业一司以视频会议方式组织召开加强新能源汽车安全监管工作会议。会议要求，有关各方要各负其责、综合施策、抓实抓好新能源汽车安全工作。

◎原文链接：[【热点速递】工信部召开加强新能源汽车安全监管工作会议](#)



## 地方政府

### 北京丰台出台购车补贴政策，补贴资金共计 1000 万元

据悉，根据《丰台区进一步支持中小微企业应对疫情影响保持平稳发展若干措施（暂行）》要求，丰台区商务局将对在丰台区汽车

4S 店购置新车的消费者进行购车补贴。

来源：新京报

### 上海出台八大举措促进汽车消费：增指标 / 给补贴 / 建充电站

5 月 20 日，上海市发改委等六部委联合印发《关于促进本市汽车消费若干措施》的通知，包括促进新能源汽车消费、加大公共领域燃油车置换、完善充（换）电基础设施配套以及推进燃料电池汽车应用等八项措施。

来源：第一电动网

### 上海 7 月 1 日起实施国六排放标准，城市车辆率先执行

上海市生态环境局、上海市公安局、上海市市场监督管理局发布关于城市车辆、重型燃气车辆实施第六阶段排放标准的通告。自 2020 年 7 月 1 日起，在上海销售和注册登记（含外省市转入）的城市车辆应符合国六 a 阶段排放标准要求。

◎原文链接：[【重磅政策】上海自 7 月 1 日起正式实施重型车国六排放标准](#)

### 广东省财政厅：17.8 亿元补贴资金支持汽车和家电下乡

4 月 27 日，从广东省财政厅获悉，广东将统筹安排 17.8 亿元补贴资金支持汽车和家电下乡，促进农村消费提质升级，预计可分别拉动汽车、家电消费 320 亿元、90 亿元。

来源：新浪汽车

### 《广东省新能源产业集群行动计划》征求意见

广东省能源局发布关于征求《广东省培育新能源产业集群行动计划（2021-2025年）（征求意见稿）》意见的通告。该《行动计划》包括核电、风电、太阳能、生物质能、氢能、天然气水合物、地热能、海洋能、储能、智能电网等领域。

来源：广东省发展和改革委员会、能链

### 目标 7000 亿元！广州出台 18 条举措打造汽车贸易新高地

广州正式印发《广州市建设汽车国际贸易中心工作方案》。《方案》对未来五年发展汽车贸易作出规划，力争到 2025 年，全市汽车国内外贸易规模超 7000 亿元，初步建成“一中心二平台三园区五大体系”汽车贸易格局，引领粤港澳大湾区 9+2 城市群集聚完善全球汽车贸易链，为全面增强国际商贸中心功能注入活力。

来源：南方 PLUS

### 广州发布充电基础设施补贴管理办法征求意见稿，最高补贴 2000 元 / 千瓦

广州市工信局对《广州市电动汽车充电基础设施补贴资金管理办法》进行了修订。《办法》进一步明确了补贴标准，充电设施建设补贴将按照充电设施额定输出功率给予一次性建设补贴。

来源：第一电动网

### 深圳出台新政支持智能网联汽车发展，最高可资助 2 亿

《深圳市关于支持智能网联汽车发展的若干措施》发布，其中指出，围绕智能网联汽车产业链核心领域和重要环节，聚焦制约产业发

展的技术短板，面向全球悬赏任务承接团队，重点解决前沿技术工程化和关键零部件研制等瓶颈问题，按项目总投资 40% 予以资助，最高不超过 2 亿元。

来源：证券时报

### 河南：到 2025 年氢燃料电池汽车相关产业年产值要突破 1000 亿元

《河南省氢燃料电池汽车产业发展行动方案》近日印发，《方案》提出，以客车为牵引，促进物流等商用车产业发展，以重点城市群辐射带动全省范围开展氢燃料电池汽车示范应用。

来源：新浪汽车

### 今年河北推广应用新能源汽车最低 3 万辆

河北省新能源汽车发展和推广应用工作领导小组办公室印发《2020 年河北省新能源汽车发展和推广应用工作要点》，推动全省新能源汽车产业实现高质量发展。

来源：河北日报

### 重庆出台鼓励汽车消费政策，每辆补贴 2000 元

重庆市商务委员会、重庆市财政局、重庆市公安局以及国家税务总局重庆市税务局下发了《关于鼓励汽车更新换代消费的通知》，对补助适用时间、对象条件及标准方式等作出明确规定。

来源：新浪汽车

### 湖北：组织开展汽车“以旧换新”“下乡惠农”活动

湖北省政府印发提振消费“30 条”。提出措施包括：落实新能源汽车购置补贴、免征车

辆购置税政策延长 2 年和二手车销售增值税减免等优惠政策。组织开展汽车“以旧换新”“下乡惠农”活动。

来源：证券时报

### 武汉：购买新能源车将补贴 1 万元

武汉市发布促进汽车消费的实施细则，对从细则发布之日起至 12 月 31 日期间，购买武汉市企业生产且在武汉市销售、上牌落户的乘用车，由武汉市政府给予一定比例的补贴。

来源：格隆汇

### 宁夏银川市出新规降低网约车市场准入门槛

宁夏银川市重新修订网约车经营服务管理实施细则，降低市场准入门槛，解决网约车车辆标准过高、车型覆盖面窄、注册年限太短等问题。

来源：新浪汽车

### 海南发布新政：购买新能源车每辆奖励 1 万元

海南省工信厅等三部门联合印发关于实施海南省新能源车促销临时政策的通知。海南新能源汽车综合奖励实行总额控制，奖励资金总额不超过人民币 1.5 亿元，奖励标准为每辆新能源汽车奖励人民币 1 万元，新能源汽车奖励总量不超过 1.5 万辆。

来源：第一电动网

### 海南 12 项措施促商业发展扩消费

据悉，海南省商务厅近日出台了《关于促进商业发展推动消费扩容提质的措施》，通过 12 项措施促进商业发展，推动消费扩容提质，12 项措施中包括释放汽车消费潜力。

来源：海南日报

### 三亚：每年 1 亿元扶持 5G 基站、人工智能、新能源充电桩等“新基建”

三亚近日出台《三亚市加快新型基础设施建设若干措施》，计划每年安排资金 1 亿元用于扶持新型基础设施建设。

来源：海南日报

### 合肥印发新能源汽车奖励政策，给予消费者 2000 元充电补贴

合肥市人民政府发布了《关于印发推动新能源汽车高质量发展助力打赢蓝天保卫战若干政策的通知》，通知指出对整车生产企业新销售的新能源汽车，依据车辆年度实际运行碳减排情况给予一次性减排奖励。

来源：第一电动网

### 北京新基建：到 2022 年新建不少于 5 万个充电桩，三年内铺设网联道路 300 公里

《北京市加快新型基础设施建设行动方案（2020-2022 年）》于 6 月 10 日正式对外发布，其中涉及 5G 基站、车联网、智慧城市、充电桩、氢燃料电池等内容。《方案》指出，北京三年内将铺设网联道路 300 公里，建设超过 300 平方公里示范区。到 2022 年新建不少于 5 万个电动汽车充电桩，建设 100 个左右换电站。

来源：北京市人民政府

### 重庆发布扩大汽车消费征求意见稿加大新能源汽车推广

重庆市发改委发布了关于公开征求《关于稳定和扩大汽车消费的若干措施（征求意见稿）》意见的通知，主要内容包括调整国六排放标准实施有关要求、加大新能源汽车推广应

用、加快淘汰报废老旧柴油车、优化机动车注册服务、畅通二手车流通交易、加大汽车消费金融服务力度等六项；政策预计于6月开始施行，2023年12月31日截止。

来源：中国经济网

### 深圳加大新能源汽车推广力度，允许持有居住证申请指标

深圳发布应对新冠肺炎疫情影响促进新能源汽车推广应用若干措施，包括：放宽个人新能源小汽车增量指标申请条件，允许持有居住证来申请新能源小汽车增量指标；扩大个人增购新能源小汽车车型范围；新购新能源小汽车的个人消费者给予综合使用财政补贴。

来源：证券时报

### 海南 2030 年将不再销售燃油汽车

在6月8日上午举行的国务院新闻办公室新闻发布会上，海南省委书记刘赐贵表示，大气质量方面，海南设定的目标是到2030年PM 2.5个位数，为实现这一目标已经采取了一系列措施，比如采用清洁能源，届时全岛将使用清洁能源；2030年将不再销售燃油汽车；从今年底开始，海南将“禁塑”，实现禁止使用不可降解塑料制品。

来源：证券时报

---

## 国际政策

---

### 德国拟发放 50 亿欧元汽车购买补贴，补贴政策年底到期

为促进汽车销售，德国经济部已提议发放

50亿欧元的购车补贴。德国经济部提议，单价低于77350欧元的电动汽车和燃油汽车均可享受购车补贴，补贴期限截止到今年年底。

来源：德国《商报》、36氪

### 英国推出新车报废计划，改用电动车可获 6000 英镑补贴

据外媒报道，英国首相鲍里斯·约翰逊(Boris Johnson)拟于7月6日发表重振经济的重要演讲，其中包括重振英国电动汽车制造业和整个汽车行业的举措，此前该行业曾因新冠疫情而遭受重创。约翰逊演讲中最引人注目的想法之一是推出所谓的新车报废计划，该计划的灵感来自戈登·布朗(Gordon Brown)力推汽油汽车的柴油车报废运动，但这次的重点是鼓励电动汽车采用。为了鼓励司机将汽油或柴油车换成电动汽车，英国政府考虑为司机提供高达6000英镑(约合7609美元)的补贴。

来源：网易科技

### 希腊将为电动汽车提供高达车价 15% 的补贴

据外媒报道，希腊政府宣布了购车补贴项目，希望提高电动汽车销量。据了解，在第一阶段中，希腊计划在18个月的时间里为电动汽车消费者提供1亿欧元的补贴。具体来说，电动汽车和电动轻型商用车消费者可以获得车价15%的补贴。而购买电动出租车的消费者，可以获得车价25%的补贴。再加上税收减免，购买电动汽车的消费者最多可以节省1万欧元。

来源：盖世汽车

## 会员动态

### Members' Updates

#### 徐留平

##### 中国第一汽车集团公司董事长、党委书记

在 2020 年全国两会之际，中国第一汽车集团有限公司董事长徐留平，作为全国人大代表，提交了《加快破除汽车消费限制，落实促进汽车消费和发展的相关政策》的建议。

建议中称，当前有些地方仍然有“不尽人情”、“不尽合理”的限行限购要求，需要适当放开，以进一步提振汽车消费。另外，在税收领域，建议指出，当前汽车消费税和购置税主要是中央税。建议此税由中央和地方共享，这样更有利于调动地方积极性，也便于地方政府用此资金建设基础设施，提高服务水平和能力。

来源：新浪汽车

#### 竺延风

##### 东风汽车集团有限公司董事长、党委书记

当前，国家正在大力推进 5G 网络、大数据中心等“新基建”，为无人配送车辆发展创造

了重大机遇。为此，全国政协委员、东风公司董事长、党委书记竺延风在本次两会上从政策、管理、标准、应用四个方面，提出了鼓励发展无人配送车辆、构建行之有效的管理体系、建立无人配送车技术标准体系、积极推进无人配送车示范运营的提案。

1. 在政策上，鼓励发展无人配送车辆。把无人配送车辆纳入“新基建”政策范畴，鼓励企业等各主体积极研发和推广无人配送车辆。

2. 在管理上，构建行之有效的管理体系。将无人配送车列入法定交通参与者，实施归类管理，明确投资、准入、路权、牌照等管理要求，并完善相关管理规范。

3. 在标准上，建立无人配送车技术标准体系。坚持安全第一原则，构建无人配送车的功能测试、安全测试、车一路一云通信等行业标准，建立无人配送车的产品标准、技术标准等体系。

4. 在应用上，积极推进无人配送车示范运营。选择部分基础条件较好的地区，在产业园区和机关、学校、医院以及商超等区域，导入无人配送车，总结经验，逐步扩大应用。

## 徐和谊

### 北京汽车集团有限公司党委书记、董事长

在《以产融结合新模式推进新能源汽车产业行稳致远》提案中指出，新能源汽车行业面临技术成本拐点尚未到来、市场驱动暂且乏力、产业链风险持续攀升等客观形势。我国新能源汽车产业发展已进入攻坚克难的关键阶段，亟待创新引导方式。

## 曾庆洪

### 广汽集团董事长

为了加快粤港澳大湾区新能源汽车产业集群建设，全国人大代表、广汽集团董事长曾庆洪提出了三点建议：

1. 做好科学规划布局，构建粤港澳大湾区新能源汽车产业集群；
2. 加大技术投入，加强我国汽车产业协同，提高新能源汽车整体行业竞争力；
3. 加强新能源汽车配套建设，抓住新能源汽车发展和粤港澳大湾区发展优势的机遇，带动新能源汽车产业高效发展。

## 尹同跃

### 奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长

5月18日，奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃基于对汽车产业的深度实践和调研，公开了四项议案建议。建议重点关注

新能源汽车产业发展、商用车积分政策、汽车新标准建设等议题，以解决中国汽车产业协调发展与中国汽车产业全球化发展过程中所遇到的突出问题，以推动中国汽车产业创新与高效发展。

1. 取消NEV正积分结转限制，推动新能源汽车加速发展；
2. 新能源汽车核心零部件再制造再利用，促进绿色循环经济发展；
3. 制定商用车积分管理办法，促进汽车产业协调发展；
4. 加强中国汽车新标准建设，推动汽车产业全球化发展。

## 朱华荣

### 长安汽车董事长

为促进中国新能源汽车可持续、高质量发展，全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣建议：

1. 应审视新能源产业发展战略，重新制定新能源汽车的计划量，研究新能源汽车产业链宏观调控机制，规范新能源发展；完善双积分政策可操作性，促进行业健康发展。制定公共领域的新能源汽车占比。
2. 要改善新能源汽车使用环境，激发消费动力。减免私人新能源乘用车低谷充电费以及充电停车费和服务费，鼓励私人充电桩对外共享；开放政府机关涉外单位自用停车场；给予纯电动物流车开放全天候路权；进一步破除影响新能源汽车发展的地方保护政策。
3. 要继续加大对使用新能源车的鼓励，

大力推动新能源汽车下乡；强力推动公共用车、公务用车全面新能源化，构建公务用车出行平台。

### 曾毓群

#### 宁德时代新能源科技有限公司董事长兼首席运营官

2020年两会，全国政协委员、宁德时代新能源科技有限公司董事长兼首席运营官曾毓群带来了两份提案，其中一项便是全力推进工程机械和重卡等公共服务领域车辆电动化。曾毓群委员认为，总体来看，国内企业虽然在工程机械和重卡电动化产业链上有优势，但初期发展信心不足，因此提案建议：

1. 开展示范工程加速推广应用；
2. 建立相关标准法规引导技术发展；
3. 巩固我国核心零部件的领先地位；
4. 制定政策鼓励商业模式创新，从而引导产业快速发展，抢占国际竞争制高点。

### 方运舟

#### 浙江合众新能源汽车有限公司董事长

基于行业现状和发展趋势，结合今年疫情影响。全国人大代表、浙江合众新能源汽车有限公司董事长方运舟建议国家研究出台政策，以支持新能源汽车稳定健康发展，主要建议如下：

1. 大力推进对公市场使用新能源汽车；

2. 放开城市新能源汽车限购指标；
3. 支持新能源汽车下乡，拓展农村市场；
4. 积极推进路权、电价、停车、高速收费等方面给予新能源汽车优惠；
5. 延长国补政策退坡时间，加快资金结算；
6. 给予金融、税费及资金支持；
7. 给予新能源汽车企业专项研发资金支持，助力技术升级。

### 张天任

#### 天能集团董事长

全国人大代表、天能集团董事长张天任认为，低速四轮电动车具有“绿色环保、节能减排、经济实惠”的显著优势，填补低线市场新能源交通出行工具的空白，在农村将成为电动汽车进入家庭的主力车型，也将成为真正意义上的“国民车”。于是他今年的提案为《关于增强新能源交通工具多层次多样化供给，更好的满足百姓绿色出行的建议》，主要建议如下：

1. 严格落实国务院“三个一批”决策，鼓励地方政府因地制宜制订低速四轮电动车产业发展政策，规范低速电动车产业的发展；
2. 将低速车纳入政府采购，用于公安、交通、环卫、安监等部门；
3. 广泛听取企业及行业协会意见，科学制定产品标准；
4. 鼓励企业开展技术创新，提高产品的品质，特别是智能化、网联化技术在低速电动车上的率先应用。

## 企业动态

### Corporates' Updates



#### 长城汽车联合宝马集团推进光束汽车工厂建设

6月20日，长城汽车和宝马集团合资的光束汽车工厂在江苏省张家港市开始打桩施工，整体项目按计划顺利推进。

光束汽车是长城汽车和宝马集团设立的全新合资企业，总投资51亿元人民币，年标准产能为16万台。2018年7月，双方正式签署合资经营合同，确定以50:50的合资形式成立光束汽车。

“联合研发，面向全球”成为这一合资项目的主要特点。立足于各自的资源和研发能力，双方将进行纯电动汽车的联合研发和生产，包括未来的MINI纯电动汽车以及长城汽车旗下新产品。将来，不同产品将按品牌分别进入各自的销售和服务网络。

来源：[经济参考网](#)

#### 长城汽车发布生命体征监测技术避免儿童被困车内危及生命

6月8日，长城汽车发布了生命体征监测技术，以避免儿童被困车内导致的安全事故。该技术主要使用了毫米波雷达。相较于普通厘米波雷达，毫米波雷达探测技术具有穿透能力强、分辨率高、抗干扰能力强、探测精度高优势，可以全天时全天候保持高精度度监测。当车辆熄火后，所有车门均关闭、车锁上锁时，毫米波雷达会进入正常监测状态。若监测到生命体征，则会在30s内进行报警提示，同时持续循环监测。据了解，生命体征监测技术将在2021款WEY VV6车型中搭载。

来源：凤凰网科技





## 广汽新能源搭载石墨烯电池 8分钟就可以将电池充电至85%

基于广汽三维结构石墨烯（3DG）材料而研发的“超级快充电池”已经完成电芯、模组、电池包样件的测试工作，并在整车进行了装车大功率充电测试，电池寿命和安全性均已达到使用标准。据测试，“超级快充电池”仅需8分钟就可以将电池充电至85%，充电时间与传统燃油车的加油时间相当。

除了在电池领域的应用，石墨烯在复合材料、热管理、电子信息等领域也有大展身手的空间。未来，广汽将依托全球研发网，进一步推动相关技术研发，促进石墨烯材料在轻量化车身、能源技术、智能汽车等领域的应用，打造科技领先、性能卓越的智能纯电动车，为产业发展注入新活力，持续带来先人一步的科技享受。

来源：[广汽新能源](#)

## 千寻位置携手广汽新能源推出首款北斗高精度定位智能汽车

6月17日，千寻位置与广汽新能源联合宣布，全球首款北斗高精度定位5G V2X智能车发布并正式上市。依托千寻位置提供的北斗高精度时空智能服务，广汽新能源埃安V的定位精度达到厘米级，可以实时知道自己开在哪一个车道，行驶更加安全、可靠。

来源：[澎湃新闻](#)



## 蔚来中国总部落户合肥项目协议正式签署获 70 亿元战略投资

据悉，蔚来与合肥市建设投资控股(集团)有限公司、国投招商投资管理有限公司以及安徽省高新技术产业投资有限公司等战略投资者签署关于投资蔚来中国的最终协议，并与合肥经济技术开发区就蔚来中国总部入驻达成协议。

根据投资协议，战略投资者将向蔚来中国投资 70 亿元人民币。蔚来将向蔚来中国的法律主体蔚来(安徽)控股有限公司注入中国范围内包括整车研发、供应链与制造、销售与服务、能源服务等核心业务与相关资产，以上业务与资产根据 2020 年 4 月 21 日前 30 个公开交易日蔚来市值平均值的 85% 估值 177.7 亿元人民币。此外，蔚来将向蔚来中国投资 42.6 亿元人民币。

来源：蔚来

## 蔚来计划再融资 3.582 亿美元主要为投资中国总部

6 月 10 日，蔚来发布公告称开始发行 6000 万股美国存托股票(ADS)，发行价为 5.97 美元/ADS。蔚来还计划授予承销商 30 天的额外配售权，额外购买最多 900 万股 ADS。如果 6900 万股 ADS 全部发行，蔚来最多筹集资金 4.12 亿美元，约合人民币 29.15 亿元，从而为蔚来中国总部的注资做好资金准备。

来源：盖世汽车

## 蔚来发布新版车机系统全自动泊车系统得到优化

据媒体报道，蔚来于近日正式向车主推送版本代号为 NIO OS 2.6.5 车机系统。此次更新的车机系统，包括了新增 NIO OS 浅色模式，全自动泊车系统优化等功能。

据了解，全自动泊车系统优化之后，自动泊车将更精准。包括提升垂直车位识别率及泊车成功率；增加车位概览界面，可显示所识别车位位置、编号等信息。此外，在选中车位后，车主挂入 R 挡并点击中控的“开始泊车”按钮，即可松开刹车和方向盘，车辆将自动泊入车位。

来源：中国网

## 蔚来 ES6 斩获工业设计权威奖项 2020 德国汽车品牌大赛最佳设计大奖

全球化的智能电动汽车公司蔚来凭借其第二款量产车型 ES6 的设计，在由德国品牌设计委员会主办的 2020 年德国汽车品牌大赛（Automotive Brand Contest）中脱颖而出，在外观设计中荣获最佳设计大奖（Best of Best）。

来源：[汽车评网](#)





### 小鹏汽车成立汽车销售服务新公司

天眼查数据显示，5月26日，上海智鹏汽车销售服务有限公司成立，注册资本1000万人民币，法定代表人为朱艳华，小鹏汽车联合创始人何涛出任监事。公司经营范围包括保险代理业务新能源汽车整车、汽车新车、电动自行车（按本市产品目录经营）等。该公司由小鹏汽车销售有限公司全资持股，后者是广州橙行智动汽车科技有限公司的全资子公司。

来源：36氪

### 小鹏热失控防护方法专利曝光

日前，小鹏电动汽车及其热失控防护方法的专利信息曝光。当车辆发生热失控时，灭火装置启动可对动力电池总成进行灭火。

具体来说，该发明专利提供一种电动汽车及其热失控防护方法。该系统由储液罐、内部灭火材料储藏装置、泄压阀、动力装置、激活控制单元和传感器集成装置等各个部分组成。该系统的大体工作流程为，传感器集成装置用于侦测获取动力电池总成的热失控侦测信号，控制模块依据热失控侦测信号判断动力电池总成是否发生热失控并输出判断结果，若判断结果为发生热失控，则控制灭火装置启动对动力电池总成进行灭火。

来源：电车汇



### 小鹏汽车生产资质落定 P7 将在肇庆工厂自主制造

5月19日，工业和信息化部（工信部）发布了第332批《道路机动车辆生产企业及产品公告》（以下简称公告），小鹏汽车作为被许可的整车生产企业在该批公告中予以发布。这意味着，小鹏汽车的自建工厂生产资质最终落定，小鹏汽车也成为了新势力中为数不多拥有生产资质、自建工厂制造生产能力的企业。

来源：第一电动网



## 宁德时代与特斯拉开发新电池 160 万公里续航有望中国首发

据悉，特斯拉和宁德时代将共同开发新电池，其设计目标是终生续航里程达到 100 万英里（折合 160 公里），且让电动汽车成本与燃油车持平或是更低。宁德时代还计划在明年向特斯拉供应一种改进版的长寿命镍锰钴电池。

来源：路透

## 宁德时代将推寿命可达 200 万公里的电池

近日，中国电池制造商宁德时代董事长曾毓群在接受媒体采访时表示，该公司准备生产可持续运行 16 年、可使电动车持续行驶 200 万公里的电池。根据彭博新能源财经的数据，目前电动车电池的保修期约为 15 万英里，或者 8 年。因此，宁德时代新电池将具有里程碑意义。

来源：Autolab

## 东风汽车与宁德时代签署战略合作协议

6 月 16 日，据东风汽车官微，东风汽车集团有限公司与宁德时代新能源科技股份有限公司签署深化战略合作框架协议。东风公司旗下智新科技、东风畅行、东风鸿泰分别与宁德时代以及宁德时代旗下广东邦普签署《智新科技与宁德时代合作备忘录》、《东风畅行与宁德时代合作协议》、《东风鸿泰与广东邦普合作框架协议》等子协议。

来源：未来汽车日报



## 华为携手首批 18 家车企成立“5G 汽车生态圈”

近日,华为联合一汽集团(一汽红旗、一汽奔腾、一汽解放)、长安汽车、东风集团(东风乘用车、东风小康)、上汽集团(上汽乘用车、上汽通用五菱)、广汽集团(广汽新能源)、北汽集团(北汽新能源)、比亚迪、长城汽车、奇瑞控股、江淮汽车、宇通(客车)、赛力斯、南京依维柯、T3 出行等首批 18 家车企(排名不分先后),正式发布成立“5G 汽车生态圈”,加速 5G 技术在汽车产业的商用进程,共同打造消费者感知的 5G 汽车。

来源: [华为](#)

## 华为麒麟芯片探索独立上车已和比亚迪签订合作

从多位接近华为消费者 BG 和比亚迪高层的知情人士处获悉,华为麒麟芯片正独立探索在汽车数字座舱领域的应用落地,首款产品是麒麟 710A,目前已经与比亚迪签订合作协议。不过这样来看,结合此前比亚迪官方宣布的比亚迪汉是“全球首款”搭载华为 5G 技术的量产车来看,不排除有进一步深度合作的可能。

来源: 36 氪



## 滴滴在北京成立新公司注册资本 1000 万元人民币

天眼查数据显示，近日，北京沃芽科技有限公司成立，公司注册资本 1000 万元人民币，法定代表人为滴滴自动驾驶公司 CTO 韦峻青，公司经营范围包括技术开发、汽车租赁、销售日用品等。该公司由上海滴滴沃芽科技有限公司全资控股，后者最大股东为程维，持股 90%，第二大股东为滴滴自动驾驶 CEO 张博，持股 10%。

来源：36 氪

## 持续推动全球交通技术变革滴滴获软银愿景基金超 5 亿美元自动驾驶融资

滴滴出行宣布旗下自动驾驶公司完成首轮超 5 亿美元融资，以加大研发测试投入，加深产业合作，推进在国内外特定区域开展自动驾驶载人应用，进一步提升出行安全和效率。

获得资金支持后，滴滴将加大自动驾驶、车路协同及相关 AI 技术投入，探索区域落地，助力当地“新基建”发展。与此同时，滴滴也将进一步加深与汽车上下游产业合作，加快自动驾驶量产进程，推动全球汽车与交通产业的变革。

来源：[滴滴](#)

## 国家预警信息发布中心与滴滴出行开启战略合作向交通行业精准推送预警信息

5 月 20 日，国家预警信息发布中心与滴滴出行开启战略合作，共同推进交通运输和预警信息数据在城市信息化进程下融合升级。通过合作，双方将推进数据融合共享，建立预警信息传播共享通道，实现预警信息在公众出行中的应用，更准确更快送达需要人群。

来源：中国日报网





## 大众汽车集团（中国）电动化进程 迎来历史性时刻

2020年5月29日,大众汽车集团中国业务和电动化战略开启新篇章。大众汽车将投资 10 亿欧元, 获得安徽江淮汽车集团股份有限公司母公司 - 安徽江淮汽车集团控股有限公司 50% 的股份, 同时增持电动汽车合资企业江淮大众股份至 75%, 获得合资公司管理权, 实现企业管理模式变革。除提升在华电动产品数量和发展充电基础设施外, 大众汽车集团还将在电动汽车生产价值链领域加强投入。公司将投资约 11 亿欧元获得国内电池生产企业国轩高科动力能源有限公司 26% 的股份并成为其大股东。

来源: 大众汽车

## 灵活储能快充桩将于中国市场推出

2020年4月8日，大众汽车集团零部件公司与初创企业——上海度普新能源科技有限公司展开合作，计划在中国生产灵活储能快充桩。双方代表此前在中国苏州签订了合作协议。根据目前规划，灵活储能快充桩的量产工作将于2020年下半年启动。与本土企业合作生产充电桩，是大众汽车集团在快速发展的中国电动汽车市场中迈出的坚实一步。

来源：[大众汽车](#)

## 大众完成对自动驾驶初创公司 Argo AI 的 26 亿美元注资

美国自动驾驶技术初创公司 Argo AI 周二披露，德国大众集团已完成了对其 26 亿美元的注资。该公司现在将由大众和福特汽车共同控制，福特在 Argo AI 创办后不久就向其注资 10 亿美元。此项交易是去年 7 月宣布达成的，大众的注资包括从福特手中收购价值 5 亿美元的 Argo AI 股份。根据协议，大众将把其在慕尼黑的自动智能驾驶部门并入 Argo AI，这将使该公司的员工数量增至 1000 以上。

来源：新浪财经



## 宝马与国网电动汽车公司正式签署战略合作协议

6月3日，宝马与国网电动汽车公司在北京正式签署合作协议，双方将开启战略合作，内容涵盖充电技术研究和创新、充电服务产品合作和推广、推动新能源车用新能源电力三大方面。到2023年，宝马集团将在全球提供25款纯电动或插电式混合动力车型。目前，宝马集团在全球已经完成交付超过50万辆新能源汽车；到明年年底，预计将增至100万。其中，宝马目前已在中国交付6万辆新能源汽车。

来源：澎湃社



### 工会呼吁打造电动车专属平台 宝马电动化战略生变？

日前，宝马公司职工委员会负责人曼弗雷德－绍奇（Manfred Schoch）表示，“宝马应该转变方向，打造一个纯电动汽车的专属平台，并停止开发既可以安装电动发动机又可以安装内燃机的汽车。”

早在今年2月，宝马的新管理团队就曾经表示，公司将继续使用宝马的“集成”平台，该平台既可以用来生产电动汽车，又可以用来生产内燃机车辆。宝马方面曾经预计，2021年，电动车的需求将比2019年翻一番；2025年前，全球新能源汽车销量曲线将出现明显上升趋势，平均每年增幅超过30%。

对此，宝马计划在2023年之前推出25款新能源车型，其中超过一半为纯电车型。而实现这一目标的关键是高度灵活的生产系统——一个兼容纯电动、插电式混合动力和内燃机等各种动力总成的“集成”平台。

然而，绍奇却有不同观点：“只有拥有自己的电动架构，我们才能充分发挥电动汽车的优势。”他对德国《明镜周刊》表示，“如果宝马不想被来自加利福尼亚州的竞争对手（如特斯拉）或来自中国的竞争对手超越，就必须打造一个电动汽车专属平台。”

来源：[中国经济网](#)



## 特斯拉“百万英里”电池

6月22日消息，特斯拉CEO埃隆·马斯克在社交媒体上宣布，暂定于9月15日召开特斯拉年度股东大会和电池日活动，活动将包含参观电池生产系统。

据悉，特斯拉预计将在“电池日”活动上公布其“百万英里”电池的细节。

结合此前曝光的专利来看，这种电池是一种锂离子电池，采用新一代“单晶”NMC 532阴极和一种新的先进电解质，可以使电动汽车持续行驶100万英里（约合161万公里）。

这也就意味着，如果该电池装车实用之后，就算整车报废了，电池还能够继续使用。传统的生产工艺有时会导致锂基板杂质的形成，而降低电池中锂含量虽然可以减少杂质污染，但也会导致电池电化学性能不佳。

来源：环球网官方帐号

## 特斯拉新汽车工厂拟落户美国德州，生产电动皮卡

6月19日消息，据国外媒体报道，公开提交的文件和相关信息显示，美国电动汽车制造商特斯拉准备在德克萨斯州奥斯汀东南部的一个地区建立公司在美国的第二家汽车厂，这也是第一家电动皮卡厂。

文件显示，特斯拉已向特拉维斯县所在的奥斯汀学区提交申请，寻求税收方面的减免政策。特斯拉首席执行官埃隆·马斯克(Elon Musk)今年3月曾宣布，特斯拉已开始物色新的工厂厂址，主要用于生产交付给美国东海岸客户的Model Y以及当时还在研发当中的Cybertruck电动皮卡。

来源：网易科技

## 新增会员名单

New Members



### 安铁成

**中国汽车技术研究中心有限公司党委书记、董事长、总经理**

积极落实国家新能源汽车发展战略，推动中汽中心以“政府支撑、行业服务、消费引导”为目标，开展新能源汽车相关的标准政策、检测认证、前瞻技术等业务体系完善，为行业提供创新、开放、共享的技术发展平台；积极打造并优化新能源汽车测试评价体系，引导汽车市场消费合理升级和健康发展。



### 童国华

**中国信息通信科技集团有限公司董事长、党委书记**

**博士、教授级高级工程师**

在信息通信领域耕耘 40 载，见证、亲历了我国信息通信从小到大，从弱到强的快速发展。第十一届、十二届全国人大代表，第十三届全国政协委员。1974 年 8 月参加工作，1997 年，任武汉邮电科学研究院副院长，2004 年 11 月任武汉邮电科学研究院院长、党委书记。2016 年 7 月任电信科学技术研究院院长、党组书记及大唐电信科技产业控股有限公司总裁兼执行董事。2018 年 7 月任中国信息通信科技集团有限公司董事长、党委书记。



## 蔡蔚

哈尔滨理工大学“头雁”教授

教育部汽车电子驱动控制和系统集成工程研究中心博导

在亚欧美从事电机系统学术研究和产品制造近 40 年。本世纪初发明了“发卡式”绕组电机并最早应用于通用、宝马和戴姆勒 - 克莱斯勒混合动力汽车，助推美国雷米公司在纳斯达克上市。2008 年合伙在北京创立精进电动，产销和出口电驱动产品名列前茅，率先将中国驱动电机搭载欧美新能源汽车。他是国家电动车电机系统安全指南和 2020-2035 电驱动技术路线图等的专家组长。



## 魏建军

现任长城汽车股份有限公司董事长、执行董事

河北省第九届、第十届人大代表及中共十八大党代表

毕业于中共河北省党校企业管理专业，现任长城汽车股份有限公司董事长、执行董事。河北省第九届、第十届人大代表及中共十八大党代表  
1990 年加入保定长城汽车工业公司。

2001 年 6 月至今，任长城汽车股份有限公司董事长，负责集团整体战略规划及业务发展。

2018 年，在改革开放 40 周年之际，魏建军入选中央统战部、全国工商联“改革开放 40 年百名杰出民营企业家”，并连续第八年入选《财富》“中国最具影响力的 50 位商界领袖”。



## 李想

### 理想汽车创始人、董事长兼 CEO

1981 年出生，中国年轻的连续创业者，先后创办泡泡网、汽车之家、理想汽车。

2015 年 7 月至今，理想汽车创始人、董事长兼 CEO。

理想汽车成立于 2015 年 7 月，致力于实现理想中的车和家。

2018 年 10 月，理想汽车首款产品理想 ONE 发布。理想 ONE 定位于豪华大型 SUV，它搭载领先的增程电动技术首创四屏与全车语音结合的交互方式，带来更便捷的用车体验。同时标配 L2 级别辅助驾驶系统，让行车更安全、更便捷。理想 ONE 全国统一零售价为 32.8 万元。2020 年 6 月 16 日，理想 ONE 累计交付用户突破 10000 台。



## 邹大中

### 南方电网电动汽车服务有限公司董事长

### 中国电力企业联合会理事

### 中电联电动汽与储能分会副会长

邹大中，研究生学历，硕士学位，1990 年 11 月加入中国共产党，高级工程师，现任南方电网电动汽车服务有限公司董事长，中国电力企业联合会理事，中电联电动汽与储能分会副会长。





## Stanislaw Zurkiewicz (曾牧)

### DEKRA 德凯集团东亚及南亚区总裁、集团执行副总裁

DEKRA 德凯集团为全球最大的机动车检验检测认证机构。在曾牧先生的带领下，DEKRA 德凯东亚南亚区在物联网、电动汽车、车联网、自动驾驶等一系列战略领域发展迅速。

曾牧先生并将于 2021 年 1 月 1 日起担任 DEKRA 德凯集团的董事会成员和全球首席运营官。



## Francois Marion (马法龙)

### 法雷奥集团中国区总裁

法雷奥集团是全球领先的汽车零部件供应商，聚焦视觉驾驶和二氧化碳减排技术。

他于 2012 年加入法雷奥，担任法雷奥集团战略副总裁，负责集团战略规划 and 对外关系。同时也是法雷奥运营委员会成员；

在马法龙先生的带领下，法雷奥中国在汽车电气化、自动驾驶与互联汽车、数字化移动出行等技术领域都处于核心地位。



## Marcos Turini (马科斯·特理尼)

### 淡水河谷公司亚洲区基本金属营销和销售副总裁

2016年1月被任命为淡水河谷公司亚洲区基本金属营销和销售副总裁。他在新加坡领导日本和亚太地区的镍钴销售团队。在此之前，他曾担任淡水河谷在日本(2010年至2015年)、欧洲(2003年至2007年)的铁矿石销售高级执行董事及其他领导职务。

特里尼先生在大宗商品营销、综合规划和运营方面拥有27年的专业经验，在南美、欧洲、亚洲和中东地区不同的文化和语言背景下成功地开拓了新的市场和商业机会。他热衷于于战略制定、技术、可持续发展和人才培养，业余时间喜好打网球和弹钢琴。

特里尼先生拥有巴西米纳斯吉拉斯州天主教大学 - 电气工程学士学位和巴西UNA外贸管理硕士学位，他还在麻省理工学院、欧洲工商管理学院、瑞士国际管理发展学院学习了有关商业管理、领导力、高级工业营销、创新及供应链管理方面的专业拓展课程。



## 中国电动汽车百人会出品

中国·北京·海淀区清华科技园科技大厦 A 座 17 层

电话: +86 10 8215 9419/20/21/22

传真: +86 10 8215 9419/20/21/22-820

- **百人会会员相关, 联系综合协调部任女士:**  
renhao@chinaev100.org
- **活动相关, 联系发展运营部张先生:**  
zhangyiwei@chinaev100.org
- **研究咨询相关, 联系研究咨询部朱博士:**  
zhujin@chinaev100.org
- **媒体及传播相关, 联系品牌传播部丛女士:**  
congfeifei@chinaev100.org
- **国际业务相关, 联系国际交流部王女士:**  
wangrui@chinaev100.org
- **合作相关, 联系战略合作部袁先生:**  
yuanhao@chinaev100.org
- **自动驾驶城市示范与协同创新产业联盟, 联系陈女士:**  
chenyunong@chinaev100.org
- **投融资委员会, 联系梁女士:**  
ifc@chinaev100.org
- **动力电池全生命周期联合创新中心, 联系孙先生:**  
sunjishen@chinaev100.org
- **氢能委员会, 联系苗先生:**  
miaonaiqian@chinaev100.org

会刊相关事宜, 请联系郝女士:

haofengfu@chinaev100.org

