

## 2018年中国电动汽车百人会精彩看点：

## 把握全球变革趋势，实现高质量发展

1月20日下午召开的高层论坛上，国家发展和改革委员会、科学技术部、工业和信息化部、交通运输部、国家能源局等行业主管部门的相关领导以及中外车企高管等，分别就我国新能源汽车产业发展现状、政策以及未来产业发展方向等分别作主旨演讲、指导性分析和展望。

本次大会与会嘉宾围绕全球范围内新能源汽车产业政策走向，产业发展趋势，创新技术与商业模式，与绿色能源、信息技术协同发展、绿色交通等话题进行为期两天的深入讨论和交流。

来源：中国公交信息网

2018年1月20日，中国电动汽车百人会2018年论坛在北京钓鱼台举行，本次会议以“把握全球变革趋势，实现高质量发展”为主题，积极关注全球汽车产业技术创新与竞争格局变化、全球电动汽车政策演变与发展趋势、电动化智能化带来的挑战与机遇、汽车产业如何实现高质量发展、企业战略调整和政府政策走向。

本次大会与会嘉宾围绕全球范围内新能源汽车产业政策走向，产业发展趋势，创新技术与商业模式，与绿色能源、信息技术协同发展、绿色交通等话题进行为期两天的深入讨论和交流。

据悉，在1月20日下午召开的高层论坛上，国家发展和改革委员会、科学技术部、工业和信息化部、交通运输部、国家能源局等行业主管部门的相关领导以及中外车企高管等，分别就我国新能源汽车产业发展现状、政策以及未来产业发展方向等分别作主旨演讲、指导性分析和展望。以下内容为中国客车网编辑部从现场演讲嘉宾发言中摘录出的精彩看点，与读者朋友们分享。

## 科技部部长 万钢

2017年全世界的新能源汽车都取得了一个很大的发展，已经成为全球汽车产业转型升级的标志。2017年全球主要国家的新能源汽车销量超过了142万辆，中国达到77.7万辆，占新车销售比例的2.69%。全球新能源汽车累积销售已经突破了340万辆，其中在中国行驶的电动汽车超过了50%。

关键技术零部件的研发和产业化也取得了新进展。动力电池关键材料技术进步加快，动力电池的性能指标稳步提升，单体、电池包、管理系统等的低温性能、安全研究和全面推进三元材料的电池比能量都得到快速发展。产能达到了200G瓦时，基本上满足了跟上了产业化和市场的需求……纯电动发展的方向，智能化最合适的载体是新能源汽车，在智能化动力系统方面，我们要重心更多的放在算法、芯片等这些最基础的共性的关键技术方面。

我们应该实事求是地看到，内燃机在相当的时间当中，特别是对于我国大客运、大货运、大船运、大农业等领域，内燃机将会以独立驱动或以混合动力形式，还具有广泛的市场要求。我们要继续完善政策创新，保持政策的连续性。在财税方面，坚定2020年电动汽车财政补贴退出的同时，财政部、税务总局、工信部、科技部明确延长购车购置税优惠措施，同时汽车节能积分制和相应的奖励制度也已完成，加快碳交易制度、支持商业创新模式以及扩大新能源汽车的份额这个方面都还需要政策下力。在今后的国际合作和产业竞争中，我们更需要集产学研用各方面的力量，发挥创新的优势，加强国际合作，努力奋斗，发奋图强，实现我们国家汽车产业由大到强的目标。

## 工信部部长 苗圩

充电基础设施仍然是发展的短板。我国现在在充电桩只有3.5:1，2020年规划建设公共充电桩数量约50万个，如果按照2020年200万辆年产量和500万辆保有量来看，不但没有优化这个指标，还会进一步恶化这个指标。

另一方面，充电设施的布局也不够合理，公共充电桩的使用率还不到15%，可持续的商业发展模式还没有形成。存在着运营企业盈利困难和消费者充电价格偏高的双向矛盾。政策体系仍需要完善。在货币化支持政策逐步退出的情况下，使用通行便利等后续接替的政策需要提前研究，抓紧布局。

中央政府各部门之间，中央政府与地方政府之间，支持政策的衔接还不够充分。不同形

式的地方保护主义仍然存在，部分城市设置地方目录，导致消费者选择车型空间大大的压缩，造成了市场的割裂，抑制了发展的活力。核心技术还需要进一步突破。从整车来看，我们真正意义上新一代纯电动驱动的平台大多还没有纳入企业的研发计划，已有的平台大多是利用原来燃油车进行的改装性平台。燃料电池汽车与国际先进水平的差距还在拉大，以企业为主体，产学研用相结合的创新体系还亟待完善。

补贴政策调整势在必行。如果我们推迟到2020年底一次性调整，还不如分段释放调整的压力，使大家能够平稳渡过退坡的影响。同时要进一步完善新能源汽车的金融信贷、保险、租赁、二手车交易等营销和服务体系，加快建立市场化的积分交易平台，提供多种交易方式功能，还要研究制定积分经济管理的措施，激活积分交易市场。提前研究发布2020年后新能源汽车积分比例的要求，加快建立商用车积分管理制度。

## 国家发改委副主任 林念修

开展新能源汽车企业的清理规范，修订《新建纯电动乘用车企业管理规定》，优化产业布局和组织结构，进一步完善新能源汽车投资项目，探索在全国碳排放市场开展新能源汽车碳配额交易，建立市场化、法治化的长效激励机制。

完善支持新能源汽车消费使用的政策体系，鼓励有条件的地方探索实施“零排放行驶区域”等措施。

完善制度供给，着力优化发展环境。推进智能汽车测试生产、销售使用等领域的立法进程，营造保障安全、促进发展的法治环境，推动智能汽车网络服务、信息安全、共享出行、金融保险等领域管理政策制定出台，为智能汽车商业化应用积极创造条件。

## 交通运输部副部长 刘小明

万钢部长讲交通运输部在城市公交、出租汽车、物流配送过程中优先推广新能源汽车，2020年要达到30万辆水平。

我非常高兴地告诉大家，2017年底这个目标已经实现。交通运输部将进一步扩大领域，除港口和机场服务外，在城市公交、出租汽车、物流配送这三个传统区域，再加上汽车租赁和邮政快递，我们提出新目标是，到2020年交通运输领域应用新能源汽车将达到60万辆。

## 国家能源局副局长 刘宝华

充电行业面临基础不牢固，发展不均衡不充分等问题。一是充电设施平均利用率相对较低，行业盈利能力低，商业模式尚未成熟。二是充电设施运营企业在整体产业链中处于弱势地位，车企参与度相对较低，动力电池充电技术升级难以协调。三是充电设施总量虽然较大，但技术水平偏低。各类充电设施只能实现单向充电，难以实现电网互动，私人充电设施提供智能共享服务。四是充电运营企业众多，手机应用程序较多，运营商平台数据“互联互通”水平有待提升。

中国电动汽车百人会执行副理事长、中国科学院院士 欧阳明高

一年来，以无机硫化物固体电解质为核心的固态锂离子电池取得重要进展，但受到固界面稳定性和金属锂负极可充问题的制约，真正的全固态锂离子电池技术还远未成熟。

我们认为固态电池的发展技术路线，从电解质的角度会从液态、半固态、固液混合，到固态，最后到全固态；负极会从石墨负极、硅碳负极，最后有可能到达金属锂负极，但目前无法确认。

我们认为，面向未来的是新能源智能化电动汽车，即电动汽车+驾驶智能化+充电智能化。驾驶智能化已经快成红海了，但是充电智能化还是蓝海一片，我认为它比驾驶智能化可能难度要更低一些，推广起来反而更容易一些，我们需要开辟另外一个能源智能化的大空间。

而且中国的电动汽车有先发优势，互联网有技术优势，光伏技术有产业优势，三个优势进行整合，我相信我们的换道超车一定能实现。

我们希望个人充电桩力争1:1配套并成为充电主体的情景下，电动乘用车公共快充补电站发展大概分为三个阶段：从目前到2020年，从小于60千瓦的快充到小于150千瓦的快充，我们推广自用桩，同时研究以大功率快充为代表的各类充电技术；2020年-2025年，示范新一代充电技术，大规模的V2G示范应用；2025年之后，推广新一代充电技术、大规模的基础设施改造，实现新能源智能化，满足乘用车的快速补电需求，同时带来整个能源交通系统的革命。

## 国家电网公司董事长、党组书记 舒印彪

据统计2016年全球交通领域终端能源消费比重达到29%，取代工业成为第一大能源消费部门，但在交通用能中电力消费仅占1.5%左右。

2006年以来，国家电网公司累计投资280亿元，建成充换电站5000多座、充电桩5.6万个。在国家电网的智慧车联网服务平台上，目前接入充电桩17万个，注册用户80万位。

2017年，车联网平台充电车辆3.9亿千瓦时，其中低谷充电1亿千瓦时，比重26%，同比提高了5.8个百分点。

## 北汽集团党委书记、董事长 徐和建

在电动化、智能化、网联化为特征的技术革命推动下，以共享化、服务化、平台化为特征的模式创新作用下，整个汽车产业格局出现四个变革。即消费需求变革、产品属性的变革、生产方式的变革、产业链变革。

为此，北汽提出以全面新能源化为主要特征的“引领2025战略”，通过发展主体的全面新能源化、产品技术的全面新能源化、产业链布局的全面新能源化、服务生态的全面新能源化实现市场引领、技术引领和模式引领。

## 长安汽车董事长 张宝林

2017年，长安汽车销售287.2万辆，排名中国汽车集团第四。其中自主品牌汽车销售166.3万辆，排名中国品牌第一。长安新能源汽车销售6.1万辆，同比增长180.9%，实现了又快又好发展。

汽车产业已经进入了变革时期，产业价值和竞争格局将发生重构，在资本、政府和企业的推动下涌入新能源汽车行业，创新的模式及理念正在冲击和重构新能源汽车产业。未来谁掌握关键核心技术、谁掌握关键的价值点，谁将赢得下一轮的竞争。

阿波罗平台正在高速地实现产品化、产业化。真正有活力的平台是可以实现产品体验的延伸，不仅仅是一系列技术、能力的迭代。好的平台，有生命力的平台，可以帮助企业进行产品的延伸。阿波罗能够高速推进智能驾驶产品的商业化、场景化，提供一系列端到端解决方案，软硬结合。

## 比亚迪董事长 王传福

比亚迪做的产品比较早，我们纯电动加插电式混动新能源乘用车加在一起差不多11万

辆，再加14000多台的电动大巴，还有2000多台的电动卡车，加在一起大概13万辆左右，这是比亚迪2017年做的。

在国家体制的巨大推动下，我国的新能源汽车发展正沿着节能与新能源汽车发展规划的路线前进，以目前产销50%的增速，到2020年纯电动汽车和插电式混合动力汽车产能达到200万辆，累计产量超过500万辆，有望提前实现。

我们研究的数据表明，插电式混合动力车仍然是全球私家车发展的主流。

我们认为PHEV既可以满足双积分的要求，同时可以解决市场对续航里程的期望值，可以化解补贴退坡对新能源汽车产业产生的负面效应，因此，我们建议国家给予插电式混合动力车有更多的政策支持。

一、提高对插电式混合动力车型的购置税补贴。

二、进一步落实国家对新能源汽车不限行不限购的政策要求。

三、免除插电式混合动力汽车的消费税。

## 中国中车总裁 孙永才

未来两年，我们将通过资源整合，打造两大业务。

一是打造以商用车为主的支柱产业。通过并购，完成相关产业布局，以及形成东南西北中六个主要客车及物流车基地，形成3万辆客车、10万辆专用车的制造能力。

二是打造以“三电”为核心的支撑产业。紧密围绕自主开发的IGBT及车用复合传感器，进一步完善适用于新能源商用车及乘用车的“三电”核心能力，逐步形成百万套级的电驱动系统与储能总成的制造能力。

2025年形成销售30万辆整车、100万套电驱动系统、20G瓦时储能总成的产业规模。

## 百度集团总裁兼首席运营官 陆奇

智能汽车、无人驾驶是百度非常关注的一个核心业务。我们的战略布局是平台化、生态化，这是基于人工智能技术创新的原则，产品创新和商业化创新的最佳途径是开放的平台与合作生态。

阿波罗是全球第一个，也是最大的开放的无人驾驶平台，可以把它简单想象成类似安卓的无人驾驶系统，但是比安卓系统更开放，能力更强大。

阿波罗自2017年4月19日宣布成立至今只有9个月的时间，已经经过了三次平台更新，从1.0的封闭场地，到1.5的固定车道，再到2.0的简单城市路况。

目前，无论是夜间还是白天，可以完全实现自动驾驶功能。虽然很多企业也有类似的能力，但是开放生态，并建立一个每个人都可以用的平台，二者完全不是一码事。

在全世界范围内，百度已经有8000多个开发者，90多个合作伙伴，50多个共同开发的合作计划。在美国，已经有开发者通过使用阿波罗2.0的技术，在一周之内组装完成一辆可以实现自动驾驶的车辆，并完成简单的城市路况自动驾驶。

阿波罗平台正在高速地实现产品化、产业化。真正有活力的平台是可以实现产品体验的延伸，不仅仅是一系列技术、能力的迭代。

好的平台，有生命力的平台，可以帮助企业进行产品的延伸。阿波罗能够高速推进智能驾驶产品的商业化、场景化，提供一系列端到端解决方案，软硬结合。

## 小鹏汽车董事长 何小鹏

从硬件PC、桌面互联网、移动互联网，未来应该是一个AI+互联网的时代。每个时代

都有非常多的创业公司从小走到大，我相信在未来的10年到20年里面，AI+互联网领域会产生非常多的大型企业。在这个领域里面，智能网联加上汽车制造，会成为一个关键点。

一家全新基因的公司要在电动汽车领域成功，我认为肯定是硬件加上软件整体化解决方案。做好一台电动汽车，把品质做好，把规模做好，我相信是根本。

一个面向未来的造车公司的四个核心要素：第一，需要有互联网基因。第二，一定不能仅仅以利润为导向。第三，用户参与，要思考在设计领域，用户的数据是什么样的，谁是核心用户。第四，要心存敬畏，跨界融合，汽车比互联网难做很多倍。

两点建议：一是开放资质，前期开放竞争，后期引导管理；二是取消新能源补贴，让产品回归市场竞争。

作为造车企业的代表，我们更期望让市场充满竞争，让产品回归本质，这才有可能去逼迫我们创新，在未来做出一个更不一样的公司。

## 宝马集团大中华区总裁兼首席执行官 高乐(Jochen Goller)

我们相信在这个市场上政策的连续性、稳定性对于行业健康发展非常重要。EV行业需要投入大量的研发投资，我们需要知道这个钱要怎么花出去才是最合理的，还需要了解顾客，同时顾客也需要对整个生态环境对EV的使用有信心。

到2025年我们将在全球市场上推出25款电动车型，其中有12款是纯电动汽车。

我们相信在中国我们的生态系统发展会非常快，这是基于充电网络普及的前提。在中国我们也推出了私人充电桩的安装服务，在100个城市推出了65000个公共充电桩，并于2017年年底保证了65000个公共充电桩的顺利运营。

## 现代汽车集团副会长 梁雄哲

现代不断在各方面进行投入，促进各种环保以及环境友好型汽车的发展，我们已经努力了20年，在去年成为全球的第二大环保汽车制造商。

在2025年我们将会推出38种环保型车辆，包括13个混合动力车型、9个插电式混合动力车型、14种纯电动车型以及2个燃料电池车型。

我们已经成功地建立了一个全面的电动车平台，就是IONIQ，混合动力车、插电式混合动力车，它将成为一个游戏规则的改变者，它也证明了混合动力车和纯电动车可以在同一个平台上呈现出来，不仅仅能够使得传统汽车节省燃料，也可能进行各种行驶性能的实验。

作为氢燃料电池车发展的技术先驱，现代在2013年推出了全球第一款途胜的氢燃料电池电动车，现在这款车已经在全球18个国家和地区进行销售。

此前在拉斯维加斯CES2018，现代自豪地推出了第二代氢燃料电池车，名字叫做NEXO，它是所有尖端技术的一个集合体。

## 中国电动汽车百人会理事长 陈清泰

我们正在经历一场伟大的汽车革命。支撑汽车革命的是新能源和信息技术的快速进步，倒逼汽车革命的是拯救地球减少碳排放和保护环境的紧迫性。我们必须跳出电动汽车，来评估它对未来经济社会的影响。

汽车企业要像上汽、长安那样把互联网合作伙伴请进来；而互联网企业要像阿里、百度、腾讯那样把手和脚要伸进去，协同创造我国未来汽车更加美好的前景。