



中国清洁交通伙伴关系

年度报告

2018

关于 CCTP



中国清洁交通伙伴关系（China Clean Transportation Partnership, 简称 CCTP）是由从事中国清洁交通创新机制研究与推动的机构共同发起成立的非政府、非营利、自愿性交流、合作及观点传递平台。秉承“独立、专业、共享、包容”的工作理念，通过跨部门、跨行业、跨机构、跨地域的交流与合作，聚焦政策和技术创新，总结、宣传并推广国际、中国和地方先进经验，加速交通清洁化转型。

CCTP 成立一年来，就推动清洁交通发展的热点及争议性话题，组织了一系列专业交流活动，超过 100 家机构近 300 位专家学者贡献了他们深刻且前瞻性的观点。

中国清洁交通伙伴关系联合了交通、能源、气候、环境、经济等多领域的一线研究机构及智库，旨在打破行业间、部门间、国家和地方之间、不同性质的机构之间的信息壁垒，推动交通领域温室气体排放尽早达峰。发起单位包括能源基金会、交通运输部科学研究院、交通运输部规划研究院、生态环境部机动车排污监控中心、国家发展改革委能源研究所、清华大学、北京理工大学、中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心、北京交通发展研究院、上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心、亚洲清洁空气中心、能源与交通创新中心等机构。



未来中国清洁交通伙伴关系将吸纳来自行业协会、学术机构、社会团体、企事业单位的众多具有影响力的机构。通过整合跨部门、跨行业资源，促进交通领域政策和技术创新，推动中国交通清洁化、低碳化、高效化发展。

组织架构



- 由能源、环境、交通、汽车等领域资深专家组成，总数不超过11人
- 由执行委员会提议，执行委员会主任邀请
- 三年一届，连任不超过三届
- 来自成员单位，由三名以上其他执行委员推荐，执行委员会投票通过
- 总数不超过13人
- 两年一届，连任不超过三届
- 目前秘书处办公室设于能源与交通创新中心（iCET）
- 由专职执行秘书负责日常事务，能源与交通创新中心（iCET）团队全力支持

指导委员会

(设计时人员照片换一种呈现方式, 不要这种虚化)



丁焰
生态环境部机动车排污监控中心副主任



王仲颖
国家发改委能源研究所副所长



贺克斌
清华大学环境学院院长、中国工程院院士



郭继孚
北京交通发展研究院院长



张进华
中国汽车工程学会常务副理事长
兼秘书长



王金南
生态环境部环境规划院院长、
中国工程院院士



欧阳明高
清华大学教授,
中国电动汽车百人会副理事长,
中国科学院院士



傅志寰
中国工程院院士



吴志新
中国汽车技术研究中心副主任

执行委员会

(设计时人员照片换一种呈现方式, 不要这种虚化)



龚慧明
CCTP 执行委员会主任、
能源基金会中国交通项目主任



安锋
CCTP 执行主任、
能源与交通创新中心创始人兼执行主任



付璐
亚洲清洁空气中心中国区总监



刘莹
北京交通发展研究院节能减排中心主任



刘好德
交通运输部科学研究院城市交通与
轨道交通研究中心副主任



王贺武
清华大学汽车工程系副教授、中美清洁汽车联盟副主任、
中国电动汽车百人会副秘书长



刘欢
清华大学副教授, 博士生导师



尹航
生态环境部机动车排污监控中心
法规政策研究部主任



赵冬昶
中汽中心数据资源中心副总工程师



丁晓华
上海市新能源汽车公共数据采集与
监测研究中心副主任



赵立金
中国汽车工程学会技术标准部部长

伙伴成员

CCTP 伙伴成员由清洁交通相关领域拥有较强政策研究、技术创新能力、社会影响力的行业协会、政策及学术研究机构、社会团体、企事业单位的代表构成。未来 CCTP 将吸纳更多拥有较强政策研究、技术创新能力、社会影响力的机构加入。截至 2018 年 12 月，共有如下 18 家合作伙伴。

(新图)



研讨与沙龙

2018 年，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）组织了一次国际研讨会与 6 次主题沙龙，探讨交通清洁化发展趋势以及争议性热点话题。主题沙龙每个季度举办一次，秘书处及伙伴成员提案沙龙主题，执委会成员联合决策。沙龙每次邀请 20-30 位契合主题的研究者及从业者，深入探讨，客观表达决策谏言与建设性观点，推动多领域多维度交流与合作。

2018 全球气候峰会“未来零排放出行研讨会”

联合主办单位：能源基金会、能源与交通创新中心（iCET）

2018 年 9 月，面对气候变化的严峻形势，以及个人出行温室气体排放份额不断增长，“未来零排放出行研讨会”在美



国旧金山全球气候峰会期间举办，召集了 100 多位来自中国、美国和欧洲的众多专家、企业家和政策制定者，共同探讨科技与政策创新如何使零排放出行变为可能。燃料经济性标准仍然是提高汽车燃油效率，降低能耗、减少温室气体排放的最主要手段；而零排放汽车政策将成为全球各国推动汽车市场化发展的主要措施；电动汽车、共享出行和自动驾驶技术与模式创新，以及按需出行服务 Mobility-as-a-Service (MaaS) 在中国、美国及全球区域的应用将带来多方面的效益。

【主要专家列表】

段岳峰 比亚迪汽车运营副总裁

刘小诗 中国电动汽车百人会副秘书长

秦皓 国际政府事务总监/ 摩拜

叶青 Faraday Future 商务发展副总裁

张进华 中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长

Alejandro Zamorano 彭博新能源财经智能出行专员

Andrei Greenawalt Via 公共政策副总裁

Anthony Eggert 气候工作基金会交通项目主任

Austin Heyworth UBER 公共事务经理

Christoph Wolff 世界经济论坛出行领域主任

Daniel Sperling 加州大学戴维斯分校 (ITS-Davis) 交通研究所的创始主任

Debs Schrimmer Lyft 交通政策高级经理

Drew Cooper 旧金山交通管理局技术、数据与分析领域高级交通规划师

Giovanni Circella 加州大学戴维斯分校未来出行三大革命项目主任

Michael Nicholas 国际清洁交通委员会 电动车与燃油领域高级研究员

Regina Clewlow Populus.ai 联合创始人兼 CEO

Sandra Retzer 德国国际合作机构可持续城镇化、交通运输与能源领域主任

2018 年主题沙龙

第一期：新能源汽车发展背景下传统燃油车节能减排的潜力和意义

承办单位：能源与交通创新中心（iCET）



【议题背景】

为实现汽车产业转型，并降低污染物排放、改善空气质量，中国大力推动发展新能源汽车。尤其是《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》发布后，车企由传统燃油车的节能技术转

向发展新能源汽车以求合规。在新能源汽车快速发展的背景下，来自 16 家单位的 28 位专家学者就传统燃油车的节能减排能不能放松，节能技术提升的意义何在，进行了探讨。

【专家核心观点】

电动汽车相对于传统汽车在节能减排潜力要用发展的思路来看待，中短期内传统汽车节能减排的优势及效益更大；长期来看，随着电网清洁程度的增加，电动汽车达到一定量级，情况会发生变化。现阶段，传统燃油车节能与新能源汽车发展必须两条腿走路，都不能放弃，尤其 2025 年之前，电动车在技术及成本上与传统燃油车对比，很难具有竞争力，市场结构仍以传统车为主，传统车还具有很大的节能潜力可以挖掘。

专家们建议政策设计需考节能与新能源的均衡性，不能顾此失彼，不能够减缓我国传统燃油车节能技术升级的步伐，导致大量的节油损失，降低传统燃油车国际竞争力。

【主要专家列表】

洪 涛 国务院发展研究中心资源与环境研究所 研究员
姜克隽 国家发改委能源研究所 研究员
黄永和 中国汽车技术研究中心 总工程师
安 锋 能源与交通创新中心 创始人兼执行主任
任焕焕 中国汽车技术研究中心 节能部部长
王贺武 清华大学汽车系副教授、中国电动汽车百人会副秘书长
欧训民 清华大学车用能源研究中心 副主任
王聘玺 北京交通发展研究院 新能源汽车部部长
保 翔 中国汽车技术研究中心 汽车标准化研究所 工程师
崔洪阳 国际清洁交通委员会 研究员

第二期：新能源汽车大数据在交通、节能减排中的应用

承办单位：上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心



【议题背景】

随着互联网和信息技术的发展，交通领域越来越多的工作依赖数据作为支撑。大数据的发展推动着政策制定、行业观察、学术研究向更科学、更精准的方向进步。然而，由于交通行业覆盖范围广、涉及部门多，各区域、各部门之间仍存在较高的数据信息壁垒。新能源汽车运行数据在企业、地方、国家三级平台进行收集监管，自18家单位的30位专家学者针对新能源汽车大数据在交通、节能减排的利用场景进行深入探讨。

【专家核心观点】

新能源汽车数据在城市运营状态识别和交通需求管理方面的应用更具优势，包括充电桩选址、运营配置优化、运行质量监测、调度安排等。此外，还能服务于政策研究与制定，包括城市交通规划、公交应用评价、车辆技术性能的评估等等。也可与其他的数据结合，特别是商业化的数据相结合，更好的发挥价值。目前，新能源汽车大数据在在交通状态的识别上还不成熟。

新能源汽车大数据利用也存在很多问题，包括多平台数据无法对标、信息不互通、无法实现统一监管，目前杭州已有成功案例，实现了数据互通，统一监管，值得借鉴。专家们建议不仅大城市的新能源车运行数据分析和研究工作应加以重视，中小城市的出行数据也应该得到关注。

【主要专家列表】

戴剑军 深圳市城市交通规划设计研究中心、未来交通实验室

丁晓华 上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心 副主任

葛 鹏 中国汽车技术研究中心数据资源中心 高级经理

龚慧明 能源基金会 交通项目主任

刘好德 交通运输部科学研究院 城市交通与轨道交通研究中心副主任

史青戈 杭州交通卫星定位有限公司 总经理

王贺武 清华大学汽车系 副教授

吴小员 同济大学汽车学院 教授

杨 洁 东南大学法学院 副研究员

叶建红 同济大学交通运输工程学院交通工程系 副教授

张成斌 中国电动汽车百人会 研究部部长



【议题背景】

随着新能源汽车产业的崛起，电动汽车的环境影响及其与传统汽油车的对比成为业界和公众经久不衰的话题。由于电动车涉及汽车、环境、电力、交通等多个领域，影响因素快速变化，再加上中国电力结构以煤电为主，因此其环境效益的结论也不是一成不变的。当这一话题再次成为热点。为了厘清业界对这个问题争议的原因和争议点，中国清洁交通伙伴关系从多个

角度采访了 6 位专家的观点。

【专家核心观点】

电动汽车环境效益的影响因素是不断变化的，最重要的是三点：电力系统的清洁化程度、电动车百公里电耗、汽油车百公里油耗，此外，电池的制造和回收也是电动车环境效益需考量的重要部分，电池正负极材料制造过程中的能耗与排放均较高，目前对电池环境影响评价仍然不成熟，不确定性大。电动汽车的环境效益考察不仅对污染物和温室气体，其他环境影响如水污染也需要考量。

专家建议设计有效的价格机制来引导错峰充电、接入可再生电力强化电动汽车用电的清洁程度。电动汽车在电力体系清洁化进程中有望实现零排放。

【主要专家列表】

- 刘 坚 国家发展改革委能源研究所 副研究员
- 陆一川 能源基金会 电力项目主任
- 欧训民 清华大学车用能源研究中心 副教授
- 孙 锌 中国汽车技术研究中心 绿色发展部经理
- 王全录 美国能源部阿岗国家实验室 研究室主任
- 吴 焜 清华大学环境学院 副院长

第四期：柴油货车的综合治理与天然气车的发展机遇

承办单位：交通运输部规划研究院



【议题背景】

当前，机动车排放与燃煤、工业排放已成为中国大气污染最主要的“三大污染源”，机动车中以柴油货车排放问题最为突出。党中央国务院及全国生态环境保护大会都强调，坚决打赢蓝天保卫战，贯彻落实“空气质量明显改善的刚性要求”，柴油货车的综合治理势在必行。与此同时，天然气车作为清洁燃料车，一直受到广泛关注，但是在发展过程中也遇到气价和排放等诸多难题，天然气车的未来发展之路该何去何从，15家单位25位专家参与了沙龙讨论。

注，但是在发展过程中也遇到气价和排放等诸多难题，天然气车的未来发展之路该何去何从，15家单位25位专家参与了沙龙讨论。

【专家核心观点】

柴油货车是交通污染治理的重中之重。打好柴油货车污染治理攻坚战需要“油路车”统筹，既有油品质量的管控，又有交通运输结构的调整，还有机动车的污染治理。柴油货车将面临四大挑战：新车和在用车环节监管加严、新能源汽车的竞争、重型车国六排放标准的实施、运输结构调整。除了道路柴油货车，非道路柴油机的排放也非常高，尤其是氮氧化物的排放。柴油货车的治理技术是重中之重，而监管是对技术的支撑。

柴油货车的治理给天然气汽车带来发展的新机遇，但在用天然气汽车氮氧化物排放超标比较严重，其原因比较复杂，有技术问题，但更多的是监管问题。实施新的国六排放标准，鼓励使用当量燃烧技术，加强车辆维修保养，可以从技术层面上有效控制私自修改发动机参数的违法行为，明显提升天然气汽车排放水平，有利于天然气汽车的发展应用。

【主要专家列表】

- 韦洪莲 生态环境部大气环境管理司 处长
- 尹航 生态环境部机动车排污监控中心 法规政策研究部 主任
- 徐洪磊 交通运输部规划研究院 环境资源所所长
- 龚巍巍 交通运输部规划研究院 主任工程师
- 刘坚 国家发改委能源研究所 副研究员
- 吴焜 清华大学环境学院 院长
- 潘伟 中国汽车技术研究中心 工程师
- 王计广 中国环境保护产业协会 机动车污染防治委员会 副秘书长
- 吴胜男 中国汽车工程学会 高级研究员

第五期：新形势下新能源物流车如何健康发展？

承办单位：北京交通发展研究院



【议题背景】

国家提出了以货运车辆为重点，积极调整运输结构，加快推进城市物流配送车辆使用新能源车的要求。随着“互联网+”计划深入实施，也涌现出一批以“线上资源互联、线下资源共享”为特征的“平台型”物流企业，新能源物流车的推广应用随之诞生了一些新模式。在国家政策推动和市场新业态推进的双重趋势下，对未来新能源物流车如何健康可持续发展，

17家单位24位专家对“什么是创新型的新能源物流车可持续运营鼓励政策”和“促进新能源物流车高效可持续发展的最优模式”进行研讨。

【专家核心观点】

新能源车产品、成本、服务及应用场景等方面与物流企业的需求有很大差异，没有政策的扶持，企业新增或置换新能源物流车的动力不足。此外，充电资源和城市路权开放也受限制。目前大部分城市主要以购置补贴的方式从供给端去推动，导致运力过剩、闲置率高，市场充斥不成熟产品，电池容量根据补贴额度设计而不基于需求端来设计，深圳运营补贴从需求端出发进行引导，情况有所改观。

专家建议地方政府应该尽快调整补贴政策思路，采取运营补贴代替现有的购置补贴，运营补贴应与车型和运营里程数挂钩，用得越多补贴越高，减少车辆闲置率。运营补贴应向物流运输企业倾斜，而不是流向租赁企业。补贴额度应充分考虑有效实现企业降本增效的目的，新能源物流车辆过程中综合成本不能高于燃油车。

【主要专家列表】

刘莹 北京交通发展研究院节能减排中心 主任

谢海明 深圳市新能源车辆应用推广中心 主任

窦刚 北京市新能源汽车发展促进中心

纪雪洪 北方工业大学汽车产业创新研究中心

李庆升 中国汽车技术研究中心北京工作部 总监

王喆 落基山研究所 研究员

王春风 北汽新能源物流车总监

徐宏琦 中城新能源 常务副总

赵海彬 顺丰速递 政府高级经理

第六期：如何利用政策及监管提升电动汽车的安全性？

承办单位：中国汽车技术研究中心有限公司北京工作部



沙龙现场 | 如何利用政策及监管提升电动汽车的安全性？

【议题背景】

新能源汽车在国家倡导与支持下，市场持续快速增长，2018年累计保有接近300万辆。但近期陆续出现电动汽车“起火、燃烧”等安全事件，引起了社会的广泛关注。电动汽车安全问题的关键到底技术还是监管，责任归属到底如何界定？如何通过政策设计来推动发展电动汽车的安全技术，提升安全监管，有效利用远程监控的数据辅以决策？20家单位30位专家针对这一系列问题进行了深度探讨。

【专家核心观点】

电动汽车安全反应了产品质量问题，包括产品设计缺陷，在制造、验证及使用过程中没有严格遵守技术标准与规范，尤其是电池产品的测试验证周期不足，测试手段不完善，一般动力电池材料改进开发周期需要24-28个月，实际情况下为了获得补贴而盲目追求高比能量，忽略了客观物理现象；此外，车辆使用过程中可靠性恶化及维护保养年检制度不完善，充电安全管理技术低下。

但电动汽车安全问题并不是技术层面上的难题，目前的安全标准体系在逐步完善，但监管落实严重不到位。专家建议加强监管，明确安全方面各部门的行政责任，制定相应的管理处罚法规，严格执法有利于对行业起到警示作用。同时，还建议加强消费者的安全意识培育，比如进行强制性的消费者安全培训机制。充分利用新能源汽车数据平台进行安全预警，建立相应的检测方法，基于大数据进行电池的年检。

【主要专家列表】

- 王秉刚 国家新能源汽车创新工程专家组组长
- 王子冬 中国北方车辆研究所 主任、研究员
- 方建华 国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资子基金 总裁
- 黄 昊 应急管理部上海消防研究所 副研究员
- 王震坡 北京理工大学教授、新能源汽车国家大数据联盟秘书长
- 卢兰光 清华大学安全与节能国家重点实验室 高级工程师
- 丁晓华 上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心 副主任
- 詹文章 原北汽新能源技术研究院 院长
- 许宏伟 北京市经济和信息化局 汽车处
- 方凯正 中汽中心 新能源汽车动力电池产业发展研究室 总监
- 胡芳芳 国家汽车质量监督检验中心 副主任
- 李宏庆 星星充电云安装业务中心总经理
- 刘 鹏 新能源汽车国家大数据联盟 副秘书长
- 邱宝昌 中国汽车流通协会专家委员会专家，北京市消费者协会法律顾问
- 邱锴俊 电动汽车观察家 创始人
- 王雯雯 能源与交通创新中心 项目经理

伙伴工作坊

CCTP 希望打破行业间、部门间、国家和地方之间、不同性质的机构之间的信息壁垒，鼓励伙伴成员的成果在平台上进行总结、归纳、分享，扩大影响力。2018 年伙伴工作坊共发布伙伴研究报告 12 篇。

基于链状行为的道路移动源 VOCs 全过程排放模拟研究



研究单位：清华大学环境学院

近十年以来，车辆排放 VOCs 逐渐得到越来越多的关注，一个明显的变化就是 VOCs 排放途径发生了转换。相对于尾管排放，蒸发排放对环境 VOCs 的贡献同样不可忽视。如果 VOCs 排放清单的建立能够考虑蒸发排放这一部分，会更有助于解决汽油车排放 VOCs 的低估导致城市 SOA 模拟存在数量级低估的问题。基于以上情况，清华大学对车辆尾管排放和蒸发排放 VOCs 情况进行还原，并计算分析蒸发排放对总 VOCs 排放清单的影响，通过实验说明了蒸发排放对于 VOCs 排放清单的建立和未来 VOCs 规划管理的重要性。

京津冀区域货物运输发展问题分析



研究单位：北京交通发展研究院

受城市发展阶段和定位等因素影响，京津冀货运需求呈现显著的差异性和聚集性特征。目前，京津冀货物运输在运输结构、网络布局、政策协调等方面均存在不同程度的问题，具体体现在：区域货物运输结构较为粗放，铁路优势

发挥不足；网络布局与实际需求存在偏差，区域货物运输网络布局亟待优化；面向区域层面的统筹谋划和政策协调联动仍有待进一步加强等。对此，一是加强宏、中、微观层面顶层设计，形成区域合力。二是优化运输结构，引导运输结构向绿色集约发展。三是基于供需分布与功能层次，优化区域货物运输网络布局。

新能源乘用车市场开放指数报告



研究单位：能源与交通创新中心（iCET）

基于 2015-2017 年中国各城市新能源乘用车推广情况及市场表现，利用“新能源汽车市场开放指数”表征全国各城市新能源乘用车市场品牌多样性及市场覆盖率，并划分为四个梯队，天津、北京、杭州表现最好。新能源汽车市场的开放程度在逐年提高，但新能源汽车产业链分布具有地域集群特性，为保护地方相关产业，部分城市或地区在制定和执行新能源汽车推广政策上有一定品牌偏见性。需要在政策制定、执行监督以及市场落实等方面来破除地方保护主义。

ZEV、CAFE、ETS 比较研究及对中国新能源汽车激励政策方案建议



研究单位：中国汽车技术研究中心有限公司

中国乘用车燃料消耗量发展现状表现为：我国实际 CAFE 并未达到预期值、合资品牌 CAFC 下降速度高于自主品牌、新能源汽车过度优惠核算对 CAFC 的影响。积分政策存在的问题为：数据真实性难以保证、节能与新能源汽车发展平衡问题顾此失彼、监管难度增加。对中国的启示是首先需要建立独立、封闭的管理体系；其次油耗与新能源应兼顾平衡，还需要法律法规依据应充足；惩罚性经济措施要及时出台等。

“蓝天保卫战”移动源任务解析



研究单位：生态环境部机动车排污监控中心

打赢蓝天保卫战，是党的十九大作出的重大决策部署，其目标指标包括：运输结构调整、标准实施推进、老旧车辆淘汰、油品质量提升、非道路移动机械、船舶与港口、信息化平台建设。对此，打好柴油货车污染治理攻坚战、完善法律法规标准体系、构建全国机动车超标排放信息数据库等措施将有助于改善此现状。同呼吸、共奋斗、齐行动，坚决打赢蓝天保卫战。

新能源公交车辆性能与运营效果评估研究



研究单位：交通运输部科学研究院、北京理工大学、北京交通发展研究院、中国汽车技术研究中心

新能源公交爆发式增长的同时，也出现车辆技术水平良莠不齐、部分无法满足公交运营要求的产品混入行业，运营效率明显低于传统车辆，运输企业普遍缺乏新能源车运营经验等问题。本项目力求利用新能源公交车在实际运营过程中产生的大量真实数据，通过建立客观易懂的评估指标和科学的评估方法，实现对新能源车辆实际技术性能和运输企业实际运营效果的全面评估，从而把经过实践检验的好的产品推荐给运输企业，把好的运营组织经验在行业内推广。

电动汽车发展对配电网的影响及效益评估

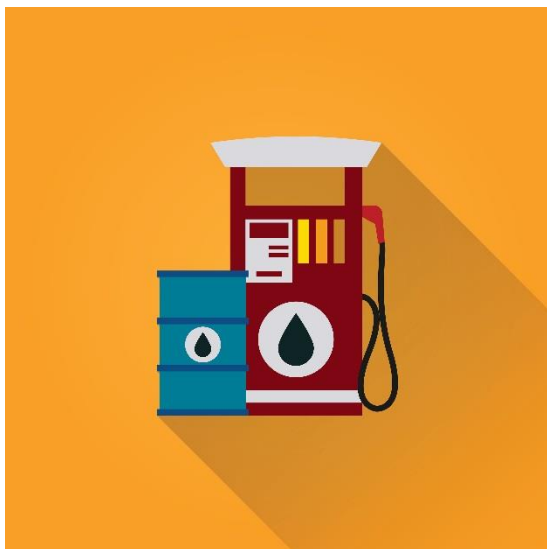


研究单位：自然资源保护协会

首先，报告对比分析了电动汽车无序充电行为和“车-桩-网”互动对配电网运行的影响，着重分析了有序充

电对电网的影响。其次，报告建立了“车-桩-网”互动对配电网综合效益影响的评价体系，评价指标分别为经济性指标、安全稳定指标和环境友好指标。最后，报告建议为了推动“车-桩-网”互动模式的发展，还需要激励电动汽车用户的政策以及市场机制，通过提高基础设施智能化水平实现精细化控制，优化整个电网系统以及配电网的规划。

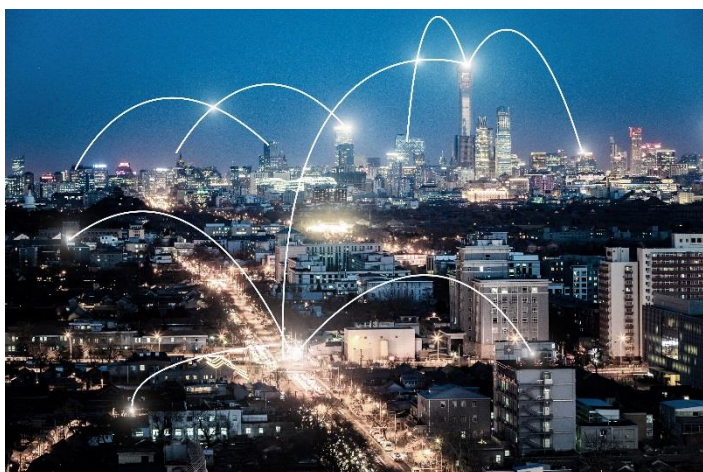
2018 美国可再生燃料标准实施与市场发展



研究单位：能源与交通创新中心

对 2018 美国可再生燃料标准（RFS）实施与市场发展进行了梳理，并认为美国 RFS 管理机制，特别是基于可再生燃料身份码（RINs）进行溯源管理，一方面可进行原料、生产、流通及混配多环节监管，另一方面，通过信息与数据的收集，可有效进行总量控制、管理手段及应对措施调节，值得借鉴到中国生物燃料推广应用中来。

北京市高效城市物流：打造低碳城市货运战略



研究单位：落基山研究所

基于对国内国际货运评价体系详尽的文献综述，建立了一套适用于评价城市货运系统效率的指标体系，然后针对每个指标通过统计年鉴和其他研究报告等公开渠道获取北京市和国际对标城市的数据，并逐一进行深入对标分析，梳理出北京市与国际先进城市在各指标水平上的差异。在此基础上，报告选取了 15 位北京市城市货运行业的最主要利益相关方专家，从行业不同角度了解北京市货运系统的痛点和主要影响因素，最终结合纽约、东京、巴黎和其他对标城市物流效率提升的最佳实践案例，为北京市制定低碳城市物流战略提供了可供参考的建议。

EV-TEST 性能评测：揭秘电动汽车续航与辐射真相



研究单位：中国汽车技术研究中心有限公司

EV-TEST 于 2018 年 11 月发布了第一批 9 辆车的性能画像，在总分和星级的基础上，首次全面公开客观测评体系的测评成绩，成为全国首个电动汽车整车性能对标数据库。基于 EV-TEST 测评的电动汽车性能评价中，首先，温度+空调是影响电动汽车续航的关键因素；其次，与传统车不同，高速工况下电动车续航会更短；最后，电动汽车不必“谈辐色变”。

可持续交通：行人优先 or 车辆优先？



研究单位：交通与发展政策研究所

行人优先（Pedestrians First）是 ITDP 为向全球推广步行城市而发行的一本关于如何在城市规划与设计的多个层面上促进步行可行性（Walkability）的工具书，旨在帮助人们更好地理解步行的重要性。本书通过 ITDP 所更新、收集并分析的大量数据及案例，为城市规划师、城市设计师、政策倡导者等相关人员提供理解、促进及优化城市步行的评价标准和政策建议等。

工作简报

CCTP 通过工作简报向伙伴成员、关联机构来宣传平台组织的活动、专家观点、政策谏言以及研究成果，为中、英双月刊，每期简报均有主题。

| 中国清洁交通工作简报 | 内容 | 推送时间 |
|------------|---|----------|
| 第一期 | 观点速递：新能源车与传统车节能减排 伙伴工作坊： <ul style="list-style-type: none"> 中国乘用车燃料消耗量发展年度报告2017 京津冀地区电动汽车电耗季节性变化与污染物减排 电动车全生命周期能耗与温室气体排放分析模型发展与应用 | 2018年2月 |
| 第二期 | 观点速递：NEV大数据应用 伙伴工作坊： <ul style="list-style-type: none"> 京津冀区域货物运输发展问题分析 基于链状行为的道路移动源VOCs全过程排放模拟研究 新能源乘用车市场开放指数报告（部分） | 2018年4月 |
| 第三期 | 观点速递：电动车环境效益之争 伙伴工作坊： <ul style="list-style-type: none"> ZEV、CAFE、ETS比较研究及对中国新能源汽车激励政策方案建议 中国新能源汽车市场开放指数报告（全文） | 2018年6月 |
| 第四期 | 观点速递：柴油货车的综合治理与天然气车的发展机遇 伙伴工作坊： <ul style="list-style-type: none"> “蓝天保卫战”移动源任务解析 新能源公交车性能与运营效果评估研究 电动汽车发展对配电网的影响及效益评估 | 2018年8月 |
| 第五期 | 观点速递：高效的新能源物流车政策该如何设计？ 伙伴工作坊： <ul style="list-style-type: none"> 北京市高效城市物流：打造低碳城市货运战略 2018美国可再生燃料标准实施与市场发展 | 2018年10月 |
| 第六期 | 观点速递（上）：电动汽车安全问题原因与责任 观点速递（下）：电动汽车安全—监管不能缺位，政策要给技术沉淀留出时间 伙伴工作坊： <ul style="list-style-type: none"> EV-TEST性能评测：揭秘电动汽车续航与辐射真相 可持续交通：行人优先 or 车辆优先？ | 2019年2月 |

中文版：



2018 年第一期

2018 年第二期

2018 年第三期



2018 年第四期



2018 年第五期



2018 年第六期

我们的团队

(设计时人员照片换一种呈现方式, 不要这种虚化)



CCTP 执行主任

iCET 创始人兼执行主任

安锋



CCTP 执行秘书

iCET 清洁交通 项目官员

王宇捷



CCTP 项目支持

iCET 清洁交通 项目经理

王雯雯



CCTP 项目负责人

iCET 清洁交通 高级经理

康利平



CCTP 项目支持

iCET 传播与市场 项目官员

张冉



CCTP 项目支持

iCET 清洁交通 分析师

毛世越



CCTP 项目支持

ICET 清洁交通 高级分析师

秦兰芝



CCTP 项目支持

ICET 清洁交通 项目主管

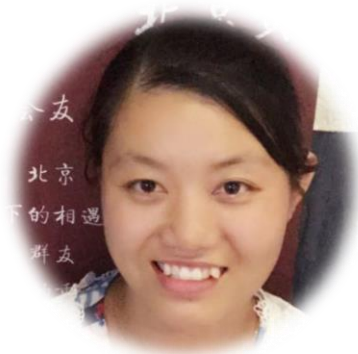
Maya Ben Dror



CCTP 项目支持

清洁技术发展 项目经理

鲍润凝



CCTP 项目支持

ICET 行政与财务 官员

陈丽

联系我们



中国清洁交通伙伴关系
CHINA CLEAN TRANSPORTATION PARTNERSHIP

中文 / EN

首页

关于我们

合作伙伴

工作简报

沙龙活动

资料库

联系方式

中国清洁交通伙伴关系

CHINA CLEAN TRANSPORTATION
PARTNERSHIP

一个非政府、非营利、自愿性的交流、合作及观点传递平台

秉承“独立、开放、共享、包容”的理念

聚焦政策和技术创新，总结、宣传和推广国际、中国和地方先进经验

加速交通清洁化转型

CCTP 官方网站: www.cctp.org.cn



CCTP 官方微信