



2019

中国清洁交通伙伴关系年度报告

目 录

执行委员会主任的信	2
关于 CCTP	3
组织架构.....	4
指导委员会	5
执行委员会	6
伙伴成员	7
研讨与沙龙	9
伙伴工作坊	16
2019 年简报	21
CCTP 秘书处团队成员	23



执行委员会主任的信

2018 年中国汽车销量同比下降了 3%，而新能源汽车销量却增长 62%；2019 年 1-2 月，情况类似，汽车销量同比下降 15%，而新能源汽车增长 99%。一升一降凸显了中国汽车市场正迎来一场前所未有的变革。与此同时，随着整合了气候变化职能的生态环境部的成立，二氧化碳排放达峰和空气质量达标（双达）将共同影响到国家层面管理和地方层面实践。交通结构调整上升为解决空气污染的四大结构调整之一、船舶排放控制区进一步升级到沿海全部 12 海里水域、海南省出台 2030 年禁售燃油车规划、双积分政策和国六排放标准开始实施都将对清洁交通产生深远的影响。

为了共同应对这些挑战，2018 年 2 月中国清洁交通伙伴关系（CCTP）正式启动，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，推动中国交通清洁化、低碳化、高效化发展。成立以来，在指导委员会的支持、伙伴关系成员和关心清洁交通发展机构的积极参与、秘书处的努力下，CCTP 在推进中国交通行业节能减排方面发挥了积极贡献。

在过去的一年中，CCTP 秉承着“独立、专业、共享、包容”的工作理念，结合行业重点和热点问题成功组织了一系列沙龙活动，包括大数据在交通节能减排中应用、柴油货车污染综合治理、新能源物流车发展、电动车安全监管等，定期编制和发布了多期中英文版《中国清洁交通工作简报》，并建立了专门的 CCTP 网站和微信公众号对相关内容进行传播。此外，在旧金山的全球气候变化行动峰会期间，CCTP 还举办了零排放出行研讨会。

展望 2019 年，期望 CCTP 能进一步发挥汽车、交通、能源、气候、环境、经济等跨领域的优势，拓展跨行业的交流，促进形成共识，推动开展合作，支持做好应对交通变革的技术及政策研究储备；同时服务于国家“一带一路”倡议，总结和宣传中国国家和地方及行业经验，促进国际交流与合作。

CCTP 执行委员会主任

龚慧明

2019 年 3 月



关于 CCTP

中国清洁交通伙伴关系（英文 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、自愿性的交流、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。

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，有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）；由执行秘书负责日常事务，iCET 团队全力支持。

指导委员会



傅志寰
中国工程院院士



贺克斌
清华大学环境学院院长
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



王金南
生态环境部环境规划院院长
中国工程院院士



丁焰
生态环境部机动车
排污监控中心主任



郭继孚
北京交通发展研究院
院长



王仲颖
国家发改委能源研究所
所长



吴志新
中国汽车技术研究中心
副主任



张进华
中国汽车工程学会常务副
理事长兼秘书长

执行委员会



龚慧明
CCTP 执行委员会主任
能源基金会
中国交通项目高级主任



安 铸
CCTP 执行主任
能源与交通创新中心
创始人兼执行主任



丁晚华
上海市新能源汽车
公共数据采集与监测
研究中心副主任



付 璐
亚洲清洁空气中心
中国区总监



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



刘 欢
清华大学副教授
博士生导师



刘 莹
北京交通发展研究院
节能减排中心主任



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



尹 航
生态环境部机动车排污
监控中心副主任



赵冬昶
中国汽车技术研究
中心数据资源中心
副总工程师



赵立金
中国汽车工程学会
技术标准部部长



伙伴成员

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、社会影响力的专业协会、政策及学术研究机构、社会团体、企事业单位的代表构成。2019年，CCTP迎来四位新伙伴。截至2020年9月，共有如下22家合作伙伴：



研讨与沙龙

2019 年，中国清洁交通伙伴关系（CCTP）共举办或联合举办 5 次主题沙龙和 1 次 CCTP 年会，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。

迈向零排放交通论坛暨中国清洁交通伙伴关系（CCTP）2019年会

2019年4月25日，经过了精心的筹备，由中国清洁交通伙伴关系主办的“迈向零排放交通论坛暨中国清洁交通伙伴关系（CCTP）2019年会”在京成功举行。作为CCTP一年一度的盛会，能源基金会、能源与交通创新中心、中国环境科学研究院机动车排污监控中心、国家发展和改革委员会能源研究所、交通运输部规划研究院、交通运输部规划研究院、中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心、清华大学、北京理工大学、北京市交通发展研究院、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、自然资源保护协会、世界资源研究所、落基山研究所（美国）北京代表处、交通与发展战略研究所、深圳市城市交通规划设计研究中心有限公司等18家伙伴机构与100多位专家和行业从业者齐聚一堂，共同探讨降低运输能耗、节能减排以及有关电动汽车未来发展的可行性策略。

【主要专家列表】

- 傅志寰 中国工程院院士，原铁道部部长
龚慧明 能源基金会 交通项目主任
安 锋 能源与交通创新中心 创始人兼执行主任
尹 航 生态环境部机动车排污监控中心 总工程师
李 悅 交通运输部规划研究院 环境所主任
刘 斌 中国汽车技术研究中心首席专家、政策研究
中心主任
王 兆 中国汽车技术研究中心标准研究所 总工程师
王贺武 清华大学汽车系 副教授
凤振华 交通运输部科学研究院 副研究员
杨富强 自然资源保护协会 高级顾问
任焕焕 中国汽车技术研究中心数据资源中心 咨询本
部总监助理
刘 莹 北京交通发展研究院节能减排中心主任
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
吴 烨 清华大学环境学院副院长
张 帆 中国电动汽车充电基础设施促进联盟 综合部
主任
康利平 能源与交通创新中心 高级经理
杨子菲 国际清洁交通委员会 高级研究员
付 璐 亚洲清洁空气中心 中国区总监





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

【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。点击[此处](#)阅读完整观点速递

【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；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，明确安全方面各相关部门的行政责任，制定相应的管理处罚法规，严格执行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】

蔡国钦	中汽中心北京工作部 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
方建华	国家科技成果转化基金 新能源汽车创业投资基金 总裁
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
黄昊	应急管理部上海消防研究所 副研究员
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
卢兰光	清华大学安全与节能 国家重点实验室高级工程师
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
许宏伟	北京市经济和信息化局 汽车处
王秉刚	国家新能源汽车创新工程专家组组长
王雯雯	能源与交通创新中心 项目经理
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
王子冬	中国动力电池创新联盟 副秘书长 原国家863电动车动力电池测试中心主任
詹文章	原北汽新能源技术研究院 院长



2021-2025 双积分和油耗管理探讨

承办机构：中国汽车技术研究中心有限公司数据资源中心和标准研究所

【议题背景】

第五阶段（2021-2025）油耗标准正处于报批阶段，国家也正在对 2021 年后双积分政策进行修订。油耗标准和积分要求直接关系到国家汽车节能提升和新能源汽车发展，下阶段双积分政策及管理机制对国家节能目标和新能源汽车目标实现至关重要。燃油车节能该达到怎样的目标，又该如何促使提升燃油车节能技术？双积分政策如何能平衡好节能汽车与新能源汽车发展关系？双积分并行管理如何趋利避害？来自 14 家机构的 20 位专家就 2021-2025 双积分和油耗管理探讨。点击[此处](#)阅读完整观点速递。

【专家核心观点】

双积分政策的目的是为了实现新能源汽车规模的提升，促进新能源的发展，降低油耗，促进汽车技术进步。但在双积分政策实施的过程中也出现了不少问题，如油耗下降速度没有达到预期，积分比例失调，新能源汽车的产销规模无法预测。现行的双积分政策使得企业的诉求也相对明确。企业需要充分的灵活性和自主性，同时需要政策本身的稳定性确保对企业规划有利。

针对技术和政策下一步的发展，专家建议政策中涉及奖优机制，取消 NEV 倍数核算优惠。在实施双积分政策的同时，也应当深入研究双积分配套政策，保证政策的稳定性和延续性。政策未来的制定应当考虑发挥市场对资源的配置作用。同时也应当更加重视新能源汽车的质量，从规模拉动技术转变为质量和技术提升扩大规模。



【主要专家列表】

赵冬昶	中国汽车技术研究中心数据资源中心副总工程师
王兆	中国汽车技术研究中心标准所总工程师
李孟良	中国汽车技术研究中心试验所副总工程师
刘斌	中国汽车技术研究中心情报所政研室主任
谭旭	中国汽车工业协会 技术部副主任
马冬	生态环境部机动车排污监控中心 重点项目办公室项目主管
赵立金	中国汽车工程学会 标准技术部部长
孙善勇	中国汽车工程研究院 北京分院创新发展部部长
杨子菲	国际清洁交通委员会 高级研究员
贾贝贝	北汽新能源部长
蒋仁才	戴姆勒总监
保翔	中国汽车技术研究中心 标准所 高级工程师
任焕焕	中国汽车技术研究中心 数据资源中心 总监助理

优化电动公交推广运营与区域协同发展

承办机构：世界资源研究所

【议题背景】

在政府补贴政策和城市公交行业自身购车需求的双重加持下，中国新能源公交保有量快速增长。截至2018年底，中国节能和新能源公交车总保有量超过34万辆，占运营公交车辆总数的50.7%，超额完成“十三五”目标。在节能和新能源公交车队中，纯电动公交车规模占比最大，是新能源公交推广中的主力。尽管如此，中国新能源公交车推广仍呈现较大分化。部分大城市已率先全部实现电动化；然而，也不乏中心城市如兰州、重庆等，纯电动公交渗透率不到10%，处于初期“摸索”阶段。另外，三四线城市、地方县市以及西北、东北、西南地区对于购车成本较敏感，纯电动公交车推广到这些城市仍待时日。来自20个机构约40位专家、学者和行业从业者们参与了本次会议，并对电动公交与区域协同发展存在的问题和解决方案展开讨论。[点击此处](#)阅读完整观点速递。

【专家核心观点】

中国近几年新能源公交车发展取得的成果是显著的。迅速的发展仍伴随着车辆性能不足、电池衰减较快、充电桩不足等问题，此外在推广的均衡性方面存在较大差异。纯电动公交车推广应用的障碍主要存在于技术、财政和制度三个方面。新能源汽车作为补贴退坡最早的车型，对市场不同主体将会产生不同的影响。

针对纯电公交车发展过程中逐渐显露出来的问题，专家建议注重电池无害化处理，尽快完善新能源车辆的技术标准，简历新能源公交运营评价系统，利用汽车检测数据进行高效的充电调度方案设计，提高充电桩的利用率。来自各地的专家也在会议中介绍了国内外各城市，如圣地亚哥、伦敦、北京、上海、贵州、济南和重庆等市纯电动公交车推广运营的案例，从实地运营中找寻问题和解决方案。



【主要专家列表】

王昊	北京交通委员会 公交处处长
刘荣先	交通运输部科学研究院 工程师
刘鹏	北京理工大学机械与车辆学院副教授
方海峰	中国汽车技术研究中心 政策研究室 副主任
张帆	中国电动汽车充电基础设施促进联盟 综合部主任
周为民	世界银行 高级交通专家
刘雪杰	北京交通发展院交通规划所副所长
杨杰	上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心数据研究部 项目经理
张清伟	宇通集团有限公司整体解决方案规划经理
李彪	北汽特来电新能源科技有限公司 董事长
牟其勇	普天新能源北京公司 总经理
廖涛	重庆公交集团科技环保部 副经理
秦静	济南公交集团
唐震	贵阳公交集团 技术信息部部长
刘岱宗	世界资源研究所 可持续城市项目主任
薛露露	世界资源研究所 研究员
李相宜	世界资源研究所 研究员

交通排放模型培训及国际交流沙龙活动

联合举办机构：

深圳市城市交通规划设计研究中心、德国国际合作机构（GIZ）、未来交通实验室联盟、中国清洁交通伙伴关系（CCTP）

在由交通中心专业总师吴岳主持的交流沙龙上，参会嘉宾作了精彩的分享。德国GIZ技术顾问吴英杰分享了中德低碳合作项目发展，Benedikt Notter针对交通排放模型的应用场景以及欧洲的典型应用案例进行了分析与讨论，CCTP伙伴机构生态环境部机动车排污监控中心重点项目办公室项目主管马冬先生发表了新能源汽车生命周期低碳发展政策建议的观点与展望，暨南大学郑君瑜教授、中山大学刘永红教授分别就多尺度机动车动态排放、基于城市大脑的车辆精细化排放研究进展作前沿分享，深圳市环境监测中心站古添发、深圳环境科学研究院梁永贤、香港科技大学姚腾博士分别针对道路交通污染排放特征、港口船舶排放核算及空气污染影响、交通污染排放的监测与模拟展开讨论和分析。

圆桌讨论环节，嘉宾及参会人员关于新能源汽车发展、交通部门排放核算、交通污染监测与控制等展开了交流和讨论。在新能源汽车与传统汽车发展的讨论中，多位嘉宾提出要站在全生命周期的角度评估新能源汽车对环境的影响，绿色发展不应该只考虑“电动化”，而是以可持续和“零排放”为目标。在交通排放监测、核算及排放模型构建方面，一方面交通排放监测手段和力度需要加强，另一方面模型作为全面把握交通排放状况的工具也必不可少。同时，建立各部门之间的数据共享机制，形成产业链的合作联盟是推动交通低碳发展的强大助力。





充电基础设施及充电服务如何助力电动汽车与电网融合发展？

承办机构：自然资源保护协会

【议题背景】

近年来，中国电动汽车保有量快速增长，充电需求对整个电力系统的节能减排将起到关键性的作用。得益于政策和市场的双重刺激，中国成为了全球充电基础设施发展最快的国家。尽管中国电动汽车充电基础设施产业有一定的先发优势，但基础仍不牢固。因此，设计能够支持车网互联、可持续的商业模式及高效政策至关重要。20家机构24位专家对“充电基础设施和运营商助力电网融合”和“充电设施布局优化”进行研讨。点击[此处](#)阅读完整观点速递



【主要专家列表】

- 刘 坚 国家发展和改革委员会能源研究所 副研究员
- 杨 军 北京交通发展研究院 规划二所所长
- 张 帆 中国电动汽车充电基础设施促进联盟综合部主任
- 杨 杰 上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心数据研究部 项目经理
- 刘 隽 蔚来汽车 高级产品经理
- 韩 飞 小鹏汽车华北区充电部负责人
- 李 彪 北汽特来电新能源科技有限公司 董事长
- 朱建忠 星星充电北京公司 总经理
- 宋宝宁 依威能源 BD 经理
- 张思冬 云快充 商务总监
- 毛和兵 江苏省新能源汽车智慧能源装备创新中心 总经理助理
- 邵浙海 普天新能源 首席专家
- 游梦娜 自然资源保护协会 清洁电力项目主任、中国项目副主任
- 金亨美 自然资源保护协会 高级政策专家

【专家核心观点】

电网融合发展的进程中，运营商面临着成本和技术的挑战。平台、接口不一对手机、汇总和整合数据产生了一定困难。车和桩的增长是螺旋上升的过程，充电站运营商面临的核心问题之一是充电站精细化运营的问题。需要分客群、分场景、分地域区块和分时间段提供不同的运营解决方案。当下行业更多关心车的充电需求，未来在车辆规模上升的基础上，电网能否满足电动车多种场所的供配电，降低建设和用电成本也会是未来关注的问题。对于聚合商来说，如何获取电网信息，如何衔接客户侧将是未来提升竞争力需要侧重的方向。而优化充电设施布局需要政府的基础保障机制和市场的调解机制相结合以满足充电用户的差异化需求。充电基础设施市场规模、是技术储备能力、是资源如何整合、政策支撑和标准、打破数据壁垒都是促进电网融合的重要环节。

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。2019 年，伙伴工作坊共发布伙伴研究报告 6 篇。





可持续交通：行人优先 or 车辆优先？

研究机构：交通与发展政策研究所

ITDP（交通与发展政策研究所）自创立起 35 年来一直致力于推广城市可持续交通发展及出行，2018 年推出了《行人优先-步行城市评价工具》一书，旨在为改善城市的步行环境提供规划及设计依据。《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。[点击此处阅读全文](#)

2018 年度中国乘用车双积分研究报告

研究机构：能源与交通创新中心

本报告重点介绍中国乘用车双积分管理机制、油耗与新能源 积分及合规分析、传统汽车油耗发展趋势以及新能源汽车对核算油耗的影响、油耗与新能源 汽车积分目标实现分析，并基于研究成果给予政策建议。本报告通过对油耗与新能源积分进行达标及合规分析，得出以下结论：1) 油耗总体下降但降幅趋缓，企业节能技术应用动力正在下降；2) NEV 优惠核算降低了行业 CAFC 值，再加上积分单向抵偿，放松了节能要求；3) 新能源汽车企业在 CAFC 合规中受益，但在积分收益较低；4) 2019–2020 年企业 CAFC 达标难度增大，但合规成本仍然不高。5) 2019–2020 年将有大量的 NEV 积分剩余，等等。并提出了完善下阶段双积分的政策建议。[点击此处阅读全文](#)



未来之路——大数据与深圳市电动物流车的推广应用

研究机构：落基山研究所（美国）北京代表处

报告指出，要进一步提升电动物流车基础设施的效率，城市需要协调充电桩运营商、电网公司和政府在电价和充电设施建设规划方面相互协作，从而建立优化的“车-桩-网”一体化综合规划系统。传统的电动物流车基础设施规划往往只局限于对于电动物流车保有量数量增长的鼓励，而缺乏对其使用量的关注。只有电动物流车的保有量和使用量都实现稳定增长，才能保证城市的进一步节能减排。而推动电动物流车使用量的增长需要通过大数据，对其现有基础设施、政策和电网进行分析，才能得出进一步优化的运行方案。[点击此处](#)阅读原文



移动的蓝天“拦路虎”——中国在用柴油货车尾气排放分析报告

研究机构：亚洲清洁空气中心

根据《中国机动车环境管理年报 2018》，2017 年，仅占汽车保有量 7.8% 的柴油货车，其氮氧化物和颗粒物排放量分别占汽车排放总量的 57.3% 和 77.8%。

为了了解中国在用柴油货车的尾气排放情况，亚洲清洁空气中心分析了 57 万辆在用柴油货车 2018 年的环保年检结果。《移动的蓝天“拦路虎”——中国在用柴油货车尾气排放分析报告》以年检初检通过率为主要衡量指标，参照柴油车攻坚战中到 2020 年在用柴油车抽测排放合格率需达到 90% 和 95% 的一般及重点地区要求，从生产企业等多个角度进行了比较和分析，并基于研究成果给予建议。[点击此处](#)阅读全文



2018 年度中国新能源公交车推广应用研究报告

研究单位：交通运输部科学研究院

2018 年度中国新能源公交车推广应用研究报告由公交电动化与智能化创新团队制作完成。成果基于研究团队专项调研资料分析、公交都市发展监测与考核评价系统、新能源公交车运营系统数据分析结论以及其它科研成果整理而成。本报告显示截至 2018 年底，全国公交车总量 67 万辆，新能源车占比为 51%。2018 年新增及更换 8 万余辆公交车，其中 94% 为新能源公交车。各省均完成了 2019 年度推广应用目标。在推广成效及社会效益方面，以投入运营的 25 万余辆纯电动公交车推算，节省柴油 190 多万吨，节省二氧化碳排放 720 万余吨。

点击[此处](#)阅读全文



2019 年度中国乘用车双积分研究报告

研究机构：能源与交通创新中心

双积分政策两大核心目标为推动新能源汽车发展和促进传统车节能降耗。自实施以来，对促进新能源汽车产业的发展起到了重大推动作用，目前新能源汽车产业已进入快速发展期。但同时，由于新能源汽车优惠核算、新能源汽车单向积分抵偿等措施也导致了传统车油耗整体下降滞缓。

本报告得出以下结论：1) 新能源汽车优惠核算仍为 CAFC 核算值下降的重要贡献因素，并导致 CAFC 核算值与传统车油耗整体差异逐年增大，松懈了传统车节能动力；2) 油耗管理奖惩机制缺位，企业油耗达标比率创新低，且由于积分大量过剩导致油耗合规成本低，易形成“不达标-合规成本低-不达标”恶性循环；3) 现阶段新能源汽车正积分单向抵偿 CAFC 负积分对传统车油耗的影响有限，但预计 2022-2023 年影响较大；4) 依靠新能源汽车实现 2020 国家油耗目标压力大，传统车节能步伐需加快；5) 行业水平上实现 2020 和 2023 新能源汽车积分总体目标基本无压力，但积分主要集中于少数企业，多数大型传统车制造商将面临巨大合规压力。

点击[此处](#)阅读全文



未来之路——大数据与深圳市电动物流车的推广应用

研究机构：落基山研究所（美国）北京代表处

报告指出，要进一步提升电动物流车基础设施的效率，城市需要协调充电桩运营商、电网公司和政府在电价和充电设施建设规划方面相互协作，从而建立优化的“车-桩-网”一体化综合规划系统。传统的电动物流车基础设施规划往往只局限于对于电动物流车保有量数量增长的鼓励，而缺乏对其使用量的关注。只有电动物流车的保有量和使用量都实现稳定增长，才能保证城市的进一步节能减排。而推动电动物流车使用量的增长需要通过大数据，对其现有基础设施、政策和电网进行分析，才能得出进一步优化的运行方案。

专家观点

CCTP 根据沙龙会议及近期热点话题，邀请行业内资深专家分享前沿观点，追踪热点话题的发展现状，对现存问题提出政策建议。

2019 年，CCTP 共邀请 3 位专家发表 2 篇专家观点，话题涉及电动公交、国六标准、电网融合和换电模式。

Traffic Sources Overview

Visitors Overview





专家观点

薛露露、李相宜：新能源公交国际经验、中国机遇及运营现状分析

机构：世界资源研究所

在政府补贴政策和城市公交行业自身购车需求的双重加持下，中国新能源公交保有量快速增长。截至 2018 年底，中国节能和新能源公交车总保有量超过 34 万辆，占运营公交车辆总数的 50.7%，超额完成“十三五”目标。尽管如此，中国新能源公交车推广仍呈现较大分化。部分大城市已率先全部实现电动化；然而，也不乏中心城市如兰州、重庆等，纯电动公交渗透率不到 10%，处于初期“摸索”阶段。另外，三四线城市、地方县市以及西北、东北、西南地区对于购车成本较敏感，纯电动公交车推广到这些城市仍待时日。[点击此处](#)阅读原文

专家观点

刘隽：电动汽车参与电网互动的机遇、实践及挑战——以蔚来为例

机构：蔚来汽车

逐步提高新能源发电比例是行业发展趋势，也是国家的能源战略指标，届时将有高比例的电力电子设备接入电网，亦急需固定或灵活分布的储能来平抑相关的冲击，而与日俱增的电动汽车电池资源，作为一种柔性可控负荷，可以满足负荷侧的柔性用电需求，因此可以预计电动汽车动力电池将有很大的市场发展空间。随着电动汽车的保有量逐日增多，各个省市电力公司都将逐步把电动汽车负荷作为电网的灵活调节手段。从 2014 年电动汽车真正快速发展开始，在用户体验方面，家充安装难、公共充电使用体验差、电池成本高以及安全管理差等一直是电动汽车用户使用体验中的痛点，经过近 5 年的发展，电动汽车和充电设施的规模都已翻了数倍，但这些痛点依旧存在，而且可以预估很长一段时间内还将继续存在。作者以蔚来有序充电的实践为例，介绍了电动汽车参与电网互动所面临的问题和挑战，并提出建议。[点击此处](#)阅读原文

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可在官网及微信公众号查看全部内容。



观点速递

聚焦“十四五”：运输结构调整现状分析与解决方案探讨



沙龙现场

2021-2025双积分和油耗管理探讨



沙龙现场

充电基础设施及充电服务如何助力电动汽车与电网融合发展？



观点速递

换电模式在私人和公共出行领域前景之探讨



沙龙现场

优化电动公交推广运营与区域协同发展



CCTP 的 2019
我们搞了这些事

ANNUAL SUMMARY

中国清洁交通工作简报	内容	推送时间
第六期	<p>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：</p> <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 1 月
第七期	<p>CCTP2018 年度总结</p>	2019 年 4 月
第八期	<p>观点速递：2021-2025 双积分和油耗管理探讨 伙伴工作坊：</p> <ul style="list-style-type: none">2018 年度中国乘用车双积分研究报告	2019 年 6 月
第九期	<p>观点速递：优化电动公交推广运营与区域协同发展 专家观点：薛露露、李相宜：新能源公交国际经验、中国机遇及运营现状分析 伙伴工作坊：</p> <ul style="list-style-type: none">未来之路——大数据与深圳市电动物流车的推广应用移动的蓝天“拦路虎”——中国在用柴油货车尾气排放分析报告2018 年度中国新能源公交车推广应用研究报告	2019 年 8 月
第十期	<p>观点速递：充电基础设施及充电服务如何助力电动汽车与电网融合发展？ 专家观点：刘隽：电动汽车参与电网互动的机遇、实践及挑战——以蔚来为例</p>	2020 月 1 月
第十一期	<p>CCTP2019 年度总结</p>	2020 年 1 月



CCTP 秘书处团队成员



王雯雯
CCTP 秘书处



康利平
CCTP 秘书处（前）



贾佳美子
CCTP 秘书处



张冉
CCTP 秘书处

我们的公众号



我们的官网

www.cctp.org.cn