

NEW ENERGY VEHICLE

新能源车
NEW ENERGY VEHICLES

www.moto139.com

新能源车 DM

ABOUT NEW ENERGY VEHICLES/TRICYCLE/CAR

2015.2

总第238期

工信部:

第三批免购置税新能源车型(乘用车)

河南降低
低速电动车生产企业准入门槛

中央财政奖励
新能源汽车充电设施建设

唐骏专题

山东国际电动车新能源汽车展
立体战略布局2015

中国电动汽车
百人会论坛



苏印广登字2014-034号

中国汽车会展界翘楚

中国汽车工业配件销售有限公司

雄踞中国汽车会展界翘楚地位

超强实力的央企背景，全面覆盖汽车、摩托车、电动车、新能源汽车及零部件大型国际国内展会，名牌展会：

- “北京国际汽车展览会” (AUTO CHINA)、
 - “上海国际汽车零配件、维修检测诊断设备及服务用品展览会” (automechanika SHANGHAI)、
 - “全国汽车配件交易会” (AUTO PARTS CHINA)、
 - “全国摩托车及配件展示交易会” (CHINA MOTORCECLE & PARTS FAIR)、
 - “全国电动车、三轮车、新能源汽车及零部件展示交易会” (China Electric Vehicle & Parts Fair)
- 1965年开启的“全国汽车配件交易会(CAPF)”是中国汽车行业最具影响力、历史最悠久名牌展会。
1981年开创的“全国摩托车及配件展示交易会(CMPF)”，是中国摩托车行业最具影响力、历史最悠久的名牌展会。

首个全国电动车、三轮车、新能源汽车巡展的缔造者

2014年西安首届推出的“全国电动车、三轮车、新能源汽车展示交易会 (CEVF)”
缔造了真正意义上的电动车、三轮车及新能源汽车交易会
广州、重庆两站的展览计划正在实施

中国汽车、电动车、摩托车及配件行业组织的领军者

中国汽车工业配件销售有限公司隶属于世界五百强企业——
中国机械工业集团有限公司，按照现代企业制度建设的国有汽车服务贸易企业。
在中国汽车工业协会、工程学会等专业组织发挥着“国家队”的坚实作用
“中国汽车后市场总会”、“中国电动车摩托车市场总会”等多个行业组织的会长单位
让我们共同见证又一个享誉世界的展览精品的成功与辉煌！



中国汽车工业配件销售有限公司

地址：北京市海淀区阜成路46号

电话：010-88130736

传真：010-88127413

网址：<http://www.qipeihui.com>

www.mopeihui.com

工信部：第三批免购置税新能源车型 • 乘用车

12月23日工信部于官网上正式公布了2014年《第三批免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》，这是2015年年前最后一批目录了。此前，2014年8月29日工信部网站发布了“免征车辆购置税的新能源汽车车型目录（第一批）”，2014年10月29日，工信部网站又公布了第二批新能源汽车免征车辆购置税目录。下面就是第三批《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》公告以及车型：

中华人民共和国工业和信息化部中华人民共和国国家税务总局

公告

2014年第81号

为促进我国交通能源战略转型、推进生态文明建设、支持新能源汽车产业发展，根据《财政部国家税务总局工业和信息化部关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》（公告2014年第53号）的要求，工业和信息化部会同国家税务总局等部门对企业提交的申请材料进行了审查。现将《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》（第三批）予以公告。

附件：

免征车辆购置税的新能源汽车车型目录（第三批）（乘用车）

一、纯电动汽车

序号	汽车生产企业名称	车辆型号	通用名称	纯电动续航里程（km）	整车整备质量（kg）	动力蓄电池组总质量（kg）	动力蓄电池组总能量（kWh）	备注
1	安徽江淮汽车股份有限公司	HFC7000AIEV	和悦iEV	155	1200	223	19	
2		HFC7001AIEV	和悦iEV	152	1260	240	19	
3		HFC7000AEV	和悦iEV	170	1260	230	23	
4	北汽汽车股份有限公司	BJ7002B3D2-BEV	EV200	200	1295	291	30	
5		BJ7000B3D6-BEV	E150EV	150	1370	305	26	
6		BJ7000B3D5-BEV	EV200-II	160	1295	285	26	
7	福建新龙马汽车股份有限公司	FJ6410BEVAI	纯电动多用途乘用车	171	1355/1375	310	32	
8	湖南江南汽车制造有限公司	JNJ7000EVX	众泰云100	155	968	174	18	
9		JNJ6408EV	V10EV	155	1400	360	29	
10	一汽海马汽车制造有限公司	HMC7001BMONEV	普力马纯电动	150	1490	290	25	
11	重庆长安汽车股份有限公司	SC7003AEV	EVDO	160	1610	340	25	
12	中国第一汽车集团公司	CA7008EV	欧朗EV	120	1265	195	21	

二、插电式混合动力汽车

序号	汽车生产企业名称	车辆型号	通用名称	纯电动续航里程（km）	燃料消耗量（L/100km）	发动机排量（ml）	整车整备质量（kg）	动力蓄电池组总质量（kg）	动力蓄电池组总能量（kWh）	备注
1	比亚迪汽车工业有限公司	BYD6480STHEV	比亚迪唐	85	2.0	1999	2220	250	19	
2		BYD6450VHEV	比亚迪M3	55	2.0	1497	1510	160	13	
3		BYD7150WT5HEV	比亚迪秦	70	1.6	1497	1720	165	13	
4	华晨宝马汽车有限公司	BMW720iAMHEV(BMW530Le)	宝马5系插电式混合动力	58	2.0	1997	2145	218	14	
5	中国第一汽车集团公司	CA7155PHEV	奔腾PHEV	70	3.2	1497	1634	200	11	

专家提醒

进了目录的车型确实有卖的好的，但并不是意味着就打开了市场，在工信部对进入目录的企业中发现，不少车企后期没有销量也没有产量，在促进新能源汽车推广中并没有实质性动作，因此各大车企在申报目录的同时也应重视新能源汽车的产品质量和推广。



目 录

CONTENTS

2015年2月 总第238期 **NEW ENERGY VEHICLES**

Http://www.moto189.com E-mail:moto188@163.com

新 能 源 车

NEW ENERGY VEHICLES

主 办：中国汽车工业配件销售有限公司
承 办：《新能源车》编辑部

广告代理：盐城市博杰传媒广告有限公司
通讯地址：江苏盐城市盐马路198号清华园1号楼
电话：0515-88436994 88438957 83279080

18068893360

邮政编码：224005

许可证号：苏印广登字 2014-034 号

主 编：王 建

编 委：顾昌贵 邢 达

特约记者：高云峰

广告总监：仓文燕

网络维护：周 赞 王宗浩

编 辑：陈红艳

市 场 部：汪 翔 刘 杰

新能源车部：沈 燕

摩托车部：童 彤

电动车部：施立青

设 计 部：孙 平

广州工作站：车冬梅

020-81795400 020-81797636

练 刚

013556142251

无锡工作站：邢 达 013003389999

侯耀文 013771090043

重庆工作站：罗小娟 015826193867

李春霞 013908345651

郑州工作站：王艳六 013939072890

沈阳工作站：单宏生 024-81607106

013194238598

常州工作站：王 生 018068893370

临沂工作站：汪 生 018961986782

丰县办事处：王成成 015722887919

《新能源车》首批邀请顾问团（排名不分先后）名单：

王笃洋 曹晨 陈清泰 付义武 吴志新 欧阳明高 周鹤良
刘刚 杨裕生 郭孔辉 黄永和 缪文泉 沈烈初 王秉刚
李昱君 殷承良 李书福 王传福 刘义发 李国欣 张立平
刘心文 鲍文光 刘国增 魏学勤 舒 欣 刘东坡 刘瑞瑞
薛锦林 胡贺源 胡晓明 张 磊 苑文学 王虹航 潘晓峰
宋正亚 王立新 关锋金 郑 刚 张风太 张海波 刘成强
陆付军 赵虎斌 张天任 王 刚 孔令忠 安继文 龚大兴
张世龙 张志勇 庞义成 孟宪伟

欢迎更多的新能源汽车行业的专家学者企业家加入

封面 丰田新普锐斯混合动力

封底 《新能源车》杂志

封二 中国汽车工业配件销售有限公司

封三 《电动车大数据·典藏版》

行业政策

INDUSTRY POLICY

内1 工信部：第三批免购置税新能源车型（乘用车）

内4 中央财政奖励新能源汽车充电设施建设

内7 电动汽车充电设施发展规划预计本月发布实施

行业论坛

INDUSTRY FORUM

内8 推广新能源车低速电动车最应该纳入管理

内10 “中国电动汽车百人会论坛”在北京钓鱼台国宾馆隆重召开

内12 河南降低低速电动车生产企业准入门槛

内13 郑州市人民政府关于支持新能源汽车产业发展的意见

内14 北汽新能源陈平：整车企业仍是主导

内15 特锐德郭永光：电动车引领汽车互联网化

内16 低速电动车的准生证无需政府颁发

内17 发展新能源汽车关键不在补贴

行业动态

INDUSTRY NEWS

内18 新能源汽车12月产量暴增至2.7万辆

内20 2014全球新能源汽车名企专区

内22 吉利新大洋合资公司拟成立将投产10万辆电动车

内24 乐视垂直整合大招杀向汽车首套汽车UI系统发布

内26 14家企业入围第三批铅蓄电池行业准入公示名单

内27 全球最大动力电池生产基地落户深圳 比亚迪开创新能源产业新纪元

内28 深度调查：近8成网友支持低速电动车转正

唐骏专题

TANGJUN PROJECT

内29 唐骏力争2015年5月获新能源牌照2014年售出11700辆电动车

内30 唐骏汽车2015年商务会胜利召开

内32 行业中的宝马 产业中的黑马

内33 建设二网 锦上添花

企业之窗

ENTERPRISE

内34 李岚清等领导参观时风电动车

内36 2014河北十大经济风云人物——御捷汽车董事长张立平

内38 对话力帆高层：缘何强势进军低速电动车市场？

内40 心存高远逐梦行——访道爵董事长薛锦林

内42 对标乘用车准入要求 宝雅新能源汽车工厂查探

内44 菏泽地区丽驰A01喜悦版29800上市推广全面启动

内45 江苏奥新新能源汽车有限公司

新车驾评

NEW CAR ASSESSMENT

- 内46 插电式是亮点 新普锐斯混合动力讲解(封面车型介绍)
内49 2014广州车展18款重磅新能源汽车前瞻(下)
内52 萌系新宠东风风神E30L

海外采风

OVERSEAS PRESENCE

- 内54 充电8分钟,行驶1000公里:电动车时代真的来了?!
内56 美国2014年电动汽车销量突破10万辆大关
内58 “无负极电池”问世 将颠覆电动车行业
内59 日本大力开发应用氢能源 氢燃料汽车脱胎而出

市场传真

MARKET FAX

- 内60 2014新能源汽车十大新闻
内64-71 信息汇总

会展介绍

EXHIBITION INTRODUCTION

- 内72、73 2015年全国电动车、新能源汽车及零部件(重庆)展示交易会
内74 2015中国(河南)国际节能与新能源汽车展览会
内75 2015中国新能源汽车电动车展览会
内76 第9届山东国际自行车电动车新能源汽车展览会
内77 2015年第十二届中国台州(黄岩)电动车及零部件展览会
内78 中国北方国际自行车电动车展览会
内79 三轮车及新能源汽车展览交易会
内80 2015中国(长沙)新能源汽车电动车展览会
内71 第九届中国(临沂)新能源汽车、电动车及零部件展览会
内82 2015年中国(南京)国际新能源汽车与电动车展览会
内83 第十届中国(安徽)国际电动车及新能源汽车展览会
内84 中国常州电动车及新能源汽车展览会
内85 2015中国国际城市新能源车辆运营发展论坛暨展览会
内86 第八届中国国际时尚电动汽车展览会
内87 2015中国国际新能源汽车电动车(西安)展览会
内88 第十一届北京国际电动车暨新能源汽车及充电设施展览会
内89 2015中国(杭州)国际新能源电动车及配套电池、设施展览会暨论坛

市场掠影

MARKET SILHOUETTE

- 内90 河南新能源汽车市场掠影

济南会宣传

JINAN WILL PUBLICIZE

- 内92 张军:规模化参展成新常态
山东国际电动车新能源汽车展立体战略布局2015

发行网络

DISTRIBUTION NETWORK

- 内94 《新能源车》杂志发行网点

后记

96 POSTSCRIPT

邯郸市众源汽车销售服务有限公司

邯郸市众源汽车销售有限公司集整车销售、零配件供应、维修服务、信息反馈四位一体的专业化汽车销售有限公司。经营面积达3000多平米。主营奇瑞新能源纯电动汽车、江淮新能源纯电动汽车、时风电动汽车、唐骏电动汽车和乾元太阳能电动汽车等。是天能、雷克电动汽车专用电池邯郸地区总代理。



公司地址:邯郸市渚河路与滏东南大街交叉口南行(邯大路)路东,
市内乘55路公交车至邯鄲摩托车城下
销售热线:0310-8137888/8139558 服务热线:0310-8139188
招商热线:13931001998

本刊广告宣传费用报价 (大度16K国际标准版)

版位	尺寸	报价(元)	版位	尺寸	报价(元)
封面内	216*291	2000	封二	216*291	4000
封底	216*291	6000	封三	216*291	3000
封面一(扉页)	216*291	4000	封底	205*205	10000

注:封面仅限整车生产企业,内增两版改产品的整车介绍,赠送100本杂志。做任一版广告,赠《电动车大数据》一套,不重复赠。

启 示

3月17日国内规模最大济南国际新能源汽车展会将正式召开,为配合行业的大型盛会宣传《新能源车》3月期杂志将以会议专刊形式出刊。

专刊以宣传报道行业企业为主,济南展会期间在室内外会场上共设有3个发行点,大家可凭名片免费领取;同时3月期专刊还将参加3月中旬至4月中旬的所有新能源车的行业会议上发行。

所有在专刊上做广告宣传的企业,还将获得《电动车大数据·典藏版》一套2卷(制造卷、流通卷)的电动车类工具书。(见封3)

中央财政奖励 新能源汽车充电设施建设



为加快新能源汽车充电设施建设，
推进新能源汽车产业稳步发展，
财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委
今天联合发布关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知。
中央财政拟安排资金，
对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励。

通知显示，京津冀、“长三角”和“珠三角”等大气污染治理重点区域中的城市或城市群，2013 年度新能源汽车推广数量不低于 2500 辆，2014 年度不低于 5000 辆，2015 年度不低于 10000 辆；其他地区的城市或城市群，2013 年度推广数量不低于 1500 辆，2014 年度不低于 3000 辆，2015 年度不低于 5000 辆。推广数量以纯电动乘用车为标准计算。



奖励对象是符合标准并经主管部门备案的：奖励突出且不存在地方保护的新能源汽车推广城市或城市群。中央财政对这些城市或城市群，按照新能源汽车推广数量给予充电设施建设奖励。对符合国家标准且日加氢能力不少于 200 公斤的新建燃料电池汽车加氢站，每站奖励 400 万元；对服务于钛酸锂纯电动等建设成本较高的快速充电设施，适当提高补助标准。

奖励资金与各城市新能源汽车年度推广数量挂钩。四部委每年组织对新能源汽车推广城市或城市群进行综合考核，考核结果作为依据，适当上浮奖励资金，考核结果较差的，相应扣减奖励资金。

同时，奖励资金由财政部等根据新能源汽车基础设施运营、建设补贴、充电基础设施运营补贴等政策统筹使用。

通知要求，除京津冀鲁中南东部等省份外，各省新能源汽车推广应用规模均要较前有明显提升。结合新能源汽车推广应用规模等因素确定奖励标准，对推广新能源汽车应用成效明显的适当加大奖励力度。此外，地方财政、科技、工业和信息化等部门应对本地区推广项目的真实性、推广成效、项目建设、运营使用状况的城市或城市群，开展全面跟踪调查，取消或城市或城市群新能源汽车推广应用资格。



以下为通知原文：
关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知
财建[2014]692号
各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅(局)、科技厅(局、科委)、工业和信息化主管部门、发展改革委：

为加快新能源汽车充电设施建设，推进新能源汽车产业稳步发展，按照《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》(国办发[2014]35号)等文件精神，中央财政拟安排资金对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励。现将有关事项通知如下：

一、奖励对象是经财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委(下称四部委)批复备案的、成效突出且不存在地方保护的新能源汽车推广城市或城市群；其他尚未备案但推广效果较好的城市或城市群，可按程序报经四部委备案后，比照本通知执行。

二、京津冀、长三角和珠三角地区等大气污染防治重点区域中的城市或城市群，2013年度新能源汽车推广数量不低于2500辆(标准车，下同)，2014年度不低于5000辆，2015年度不低于10000辆；其他地区的城市或城市群，2013年度推广数量不低于

1500辆，2014年度不低于3000辆，2015年度不低于5000辆。推广数量以纯电动乘用车为标准进行计算，其他类型新能源汽车按照相应比例进行折算。不同类型新能源汽车折算系数见附件1。

三、中央财政对符合上述条件的城市或城市群，根据新能源汽车推广数量分年度安排充电设施建设奖励资金，具体奖励标准见附件2；对符合国家技术标准且日加氢能力不少于200公斤的新建燃料电池汽车加氢站每个站奖励400万元；对服务于钛酸锂纯电动等建设成本较高的快速充电设施，适当提高补助标准。

四、奖励资金与各城市新能源汽车年度推广考核结果挂钩。四部委每年组织对新能源汽车推广城市或城市群进行综合考核，考核结果为优秀的，适当上浮奖励资金，考核结果较差的，相应扣减奖励资金。

五、奖励资金由地方政府统筹用于充电设施建设运营、改造升级、充换电服务网络运营监控系统建设等领域，不得用于新能源汽车购置补贴等。纳入奖励范围的充电设施应符合相应国家和行业标准，具体要求见附件3。

六、地方政府要加大支持力度，将中央财政奖励资金与地方投入统筹使用，结合本地新能源汽车推广应用情况研究制定具体落实办法；对快速充电等建设成本较高的设施适当加大奖励力度；鼓励创新投入方式，采取公私合营（PPP）等建设运营新能源汽车充电设施。

七、符合条件的城市或城市群，由当地财政、科技、工业和信息化、发展改革等部门，按照本通知要求对推广的新能源汽车进行统计折算，编制奖励资金申请报告，提交上年度新能源汽车车辆推广信息，经省级财政、科技、工业和信息化、发展改革部门审核后，联合上报四部委。四部委对各城市或城市群资金申请报告进行审核后按程序拨付奖励资金。

八、地方财政、科技、工业和信息化、发展改革等部门须对本地申报材料的真实性、准确性负责，并加强资金使用的监督管理。对弄虚作假、违规使用资金的城市或城市群，将追缴扣回奖励资金，取消该城市或城市群新能源汽车推广应用资格。

九、本政策执行期限为2013-2015年；2016年以后，财政部等四部委将根据新能源汽车推广应用规模和充电设施建设运营成本等情况，对奖励政策进行适当调整。

财政部 科技部 工业和信息化部 发展改革委
2014年11月1日

附件1 各种类型新能源汽车折算关系表

附件1

车型		与纯电动乘用车 折算比例
插电式混合动力乘用车		1:1
纯电动客车		12:1
钛酸锂等纯电动快充客车		20:1
插电式混合动力客车		5:1
纯电动专用车	最大设计总质量 ≥ 3500kg	3:1
	最大设计总质量 <3500kg	1.5:1

附件2 新能源汽车充电设施奖励标准（2013 - 2015年） 单位：辆，万元

地区	2013年		2014年		2015年	
	推广数量（Q）	奖励标准	推广数量（Q）	奖励标准	推广数量（Q）	奖励标准
京津冀、长三角、珠三角地区城市或城市群	2500 ≤ Q < 5000	2000	5000 ≤ Q < 7000	2700	10000 ≤ Q < 15000	5000
	5000 ≤ Q < 7000	3000	7000 ≤ Q < 10000	3800	15000 ≤ Q < 20000	7000
	7000 ≤ Q < 10000	4500	10000 ≤ Q < 15000	5500	20000 ≤ Q < 25000	9000
	Q ≥ 10000	7500	Q ≥ 15000	9000	Q ≥ 25000	12000
其他地区城市或城市群	1500 ≤ Q < 2500	1000	3000 ≤ Q < 5000	1800	5000 ≤ Q < 7000	2400
	2500 ≤ Q < 5000	2000	5000 ≤ Q < 7000	2700	7000 ≤ Q < 10000	3400
	5000 ≤ Q < 7000	3000	7000 ≤ Q < 10000	3800	10000 ≤ Q < 15000	5000
	Q ≥ 7000	5000	Q ≥ 10000	6700	Q ≥ 15000	8000

注：1. 推广的车辆必须纳入工业和信息化部发布的《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》；
2. 各年度推广车辆是指已实际销售并当年在交管部门完成注册登记的新能源汽车。

附件3 充电设施标准目录

序号	标准号	标准名称
基础设施		
1	GB/T 29316-2012	电动汽车充电设施电能质量技术要求
2	NB/T 33001-2010	电动汽车非车载传导式充电机技术条件
3	NB/T 33002-2010	电动汽车交流充电桩技术条件
4	NB/T 33008.1-2013	电动汽车充电设备检验试验规范 第1部分：非车载充电机
5	NB/T 33008.2-2013	电动汽车充电设备检验试验规范 第2部分：交流充电桩
6	GB/T 29781-2013	电动汽车充电站通用要求
7	GB 50996-2014	电动汽车充电站设计规范
8	GB/T 29772-2013	电动汽车电池更换站通用技术要求
9	NB/T 33004-2013	电动汽车充电设施工程施工和竣工验收规范
10	GB/T 29318-2012	电动汽车非车载充电机电能计量
11	GB/T 28569-2012	电动汽车交流充电桩电能计量
接口与界面		
12	GB/T 20234.1-2011	电动汽车传导充电用连接装置 第1部分：通用要求
13	GB/T 20234.2-2011	电动汽车传导充电用连接装置 第2部分：交流充电接口
14	GB/T 20234.3-2011	电动汽车传导充电用连接装置 第3部分：直流充电接口
15	GB/T 27930-2011	电动汽车非车载传导式充电机与电池管理系统之间的通信协议

注：本目录将根据充电基础设施标准变化情况进行调整。

电动汽车充电设施 发展规划预计本月发布实施

近日，工信部组织召开节能与新能源汽车产业发展部际联席会议联络员会议，发改委、科技部、财政部等 18 个部际联席会议成员单位以及国管局、国土资源部代表参会。此次会议主要研究了如何推进充电设施建设问题，并由能源局介绍了牵头制定的电动汽车充电设施发展规划进展情况，据悉，该规划将于 2015 年 1 月发布实施。

新能源车公示制度将不断完善

记者了解到，本次会议上，工信部传达了国务院近期关于新能源汽车发展的重要指示精神，及对《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》的落实情况，要求建立关于落实《指导意见》情况的月度报告制度。据介绍，《指导意见》印发后，各相关部委高度重视，积极制定政策，贯彻落实，12 个部委计划出台政策措施 18 项，目前已出台 6 项。

会议指出，“一系列利好新能源汽车发展的政策措施的密集出台，给了市场明确的信号，坚定了汽车行业发展新能源汽车的信心和决心，推动新能源汽车市场快速发展。”

从工信部最新公布的数据显示来看，2014 年 9 至 11 月，全国新能源汽车产量为 2.55 万辆，同比增长 12 倍。根据机动车整车出厂合格证统计，仅 11 月，我国新能源汽车生产达约 9700 辆，其中纯电动乘用车生产 3500 余辆，插电式混合动力乘用车生产 2400 余

辆；纯电动商用车生产 1600 余辆，插电式混合动力商用车生产近 2000 辆。

加速建设充电设施

作为重点，本次会议专题研究了如何推进充电设施加快建设问题。其中，财政部介绍了新出台的新能源汽车充电设施建设奖励通知，并表示将尽快做好奖励政策的落实工作。能源局介绍了牵头制定的电动汽车充电设施发展规划（2015-2020 年）进展情况，预计 2015 年 1 月发布实施。

今年 7 月，国务院办公厅发布的《指导意见》中明确要求，制定实施新能源汽车充电设施发展规划，鼓励社会资本进入充电设施建设领域，推进充电设施项目建设，完善充电设施布局；以及进一步完善新能源汽车推广补贴政策。

对此，作为新能源汽车行业的领跑者，比亚迪方面表示，“目前公司已经成立了新能源推进子公司，专项负责充电设施领域的拓展。”

据行业相关人士介绍，“新能源

本次会议还议定，下一步将推进《指导意见》的分工落实，不仅要加快推进充电设施相关政策的沟通协调，力争按时间节点出台；同时要加强对推广应用示范城市（群）监管，研究建立推广应用示范城市（群）动态管理机制，以及进一步健全新能源汽车推广应用领导协调机制。

基础设施产业这块的建设，将会带动城市的发展，将汽车零部件研发、新能源汽车充电设施储能电站、新能源发电电站、新能源发电技术、新能源汽车服务等产业链接起来。充电网络建设将推动新能源汽车的普及，初期每个城市建 8 到 10 个充电站可提供 400 至 500 个充电桩，五年内实现大中城市充电网络的构建，推动新能源汽车的普及。”

推广新能源车 低速电动车最应该纳入管理

12月5日，国家发改委发布的《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定（征求意见稿）》

（以下简称《规定（征求意见稿）》）正式结束了意见征求，开始进入下一阶段的准备工作。

从新《规定》征求意见稿的具体内容来看，非汽车企业进入纯电动车生产明显降低了准入的难度。

从一定意义上来看，

这一份规定的推出基本就可以看作是确定了电动车准入政策的大致框架。

随着新能源车产业的发展，这一改变在未来将从本质上改变目前汽车产业的现状。

从目前汽车行业所呈现出来的整体发展态势来看，新能源和车辆智能化是两个大的发展方向。这两个原本看似没有交集的汽车业发展方向却随着近年来互联网汽车概念的兴起开始融合在一起。特别是当马斯克成功的打造了特斯拉 Model S 之后，新能源车的领跑似乎也已经不再是传统的汽车产业，互联网造车的概念也由此被推倒了巅峰。随着这一份《规定（征求意见稿）》的出台，在中国打造一个特斯拉成为了可能。随后，乐视 CEO 贾跃亭就在其个人微博上表示乐视将推出互联网智能电动汽车并形成一套互联网汽车的系统。很然，这些高科技企业所推出的互联网汽车定位高端，要满足《规定（征求意见稿）》的规定应该也可以通过合作的方式完成。对于此笔者并不打算再占用篇幅，接下来我们来说说低端的。

几乎和贾跃亭的微博一同发布的，还有一份来自于国外媒体的报道。在这份报道中这家国外媒体展示了一款和阿斯顿马丁 Cygnet 几乎拥有相同车头造型的山寨电动车。这款名为“道爵开拓者”的四轮电动车由江苏一家电动车生产企业生产，搭载一台 10 千瓦的电动机和铅酸电瓶作为动力来源，驱动形式为前置前驱。一次充电续航里程 120 千米，极速 60 千米每小时。没错，这就是我们在城乡结合部总能够见到的低速电动车，除了阿斯顿马丁版的之外，这些小车还有丰田 Aygo 版、大众 Polo 版、普锐斯版等等等等。凡是能够见

到的两厢车在这种低速电动车上都能够找到相应的版本。

如果把新能源车局限在电动动力的范畴内的话，那么这些个低速电动车有一辆是一辆都可以纳入到新能源车的阵营中来，虽然不是锂离子电池，但是铅酸的充电电瓶同样可以使用。但是如果按照国家的相关规定，只有在最高车速不低于每小时 80 公里的纯电动车，才可以归结为新能源车的范畴。也正是这个 80 公里，把电动车划分成了新能源车和低速电动车两种。

不属于传统汽车，也不属于新能源汽车，所以在很长一段时间以来，这种低速电动车都处于一个政策的灰色地带。虽然没有汽车的生产资质，但人家本身就没有把自己当做过汽车，虽然不能全国销售，但是在特定区域内却混得风生水起。根据相关统计，仅山东一省 2013 年低速电动车的销量就高达 17.5 万辆，市场容量真心不小。

但是我们也注意到，目前低速电动车市场是极其混乱的，多数的低速电动车都是手工打造未来，用不了几年就会变得破破烂烂。而且铅酸电池由于使用循环寿命较短，对于环境的污染不见得要低于内燃机车。在设计方面，低速电动车几乎都不会考虑安全性相关的结构，拼拼凑凑敲敲打打就能够打造出一款电动车，刹车与整车性能的不匹配，恶劣的操稳性能都使得这些小车的安全性备受质疑。从这一点来看，低速电动汽车就应该被取缔。

一方面是巨大的市场份额，另一方面则是混乱的产业格局。低速电动车在新能源汽车市场中地位就如同一块鸡肋，食之无味弃之不舍。那我们换个角度来看”



政策法规意义上的新能源车一直以来都纠结于如何普及，如何降低生产成本，如果加强基础设施建设，所以迟迟无法迎来大规模进入生活。而低速电动车则因为扎根广大乡村，且拥有不需要上牌照、驾驶不需要驾照、后期维护费用较低等优势，备受广大农村用户的青睐。就拿那款阿斯顿马丁版的道爵开拓者来说，售价高达4.2万元，已经接近甚至超过了大部分的A00级小车。低速电动车就是这样，虽然从各个方面来看都不满足我们常规意识下对于一辆车的定义，但就是凭借其独特的产品定位占据着广大的城乡市场。这就是既成事实，要全盘否定显然不现实，不过稍加引导低速电动车没准能够为新能源车的普及带来新的思路。

在这一点上，日本的K-Car恐怕能给我们带来一些启迪。K-car是轻型自动车的简称，是日本汽车市场特有的一类汽车分支。按照相关法规规定，K-car的三维尺寸必须在 $3400 \times 1480 \times 2000\text{mm}$ 的范围以内，发动机排量小于660cc。战后的日本为刺激轻工业的复苏，推出了一系列K-car的税费优惠政策，促使汽车企业推出低价的代步工具，鼓励民众购车。起初K-car是基于摩托车打造而来，随着技术的进步以及市场的放开，现在日本的K-car已经成为了一个具有丰富车型序列的完整体系，包括了卡车、轿车、MPV、越野车、跑车等等。驱动形式上也拥有前驱、后驱、四驱各种各样的配置，先进的汽车技术一样不少。可谓是麻雀虽小五脏俱全，而K-car的成功也促使战后的日本汽车工业开始走上正轨。



仔细想想，其实广大农村散布的低速电动车和早年间日本的K-car无论从定位和所处的市场环境是何其的相似。仅凭基数众多的受众群体这一条，低速电动车就有存在和普及的价值。不过不同于当年K-car有政策法规指导的是，目前国内的低速电动车无论是从产业上还是从市场上，都极度缺乏监管。整个产业都处于政策法规的灰色地带，这也就使得现在的低速电动车质量极为低劣、安全性能和行车质感极差、山寨现象频出、小厂林立。很显然，这并非是一条可持续发展的道路。

如果对低速电动车市场加以管理，规范产业结构，那么现有的低速电动车受众群体就有可能转化为新能源车的首批受益者。换句话说，如果能够从产业和政策层面鼓励并规范高品质低速电动车的发展，那么新能源车便可凭借这一庞大的市场中得到推广。比如出台相关的法律法规对低速电动车的车身安全性结构提出要求、对动力系统提出要求、对整车性能提出要求，抬高低速电动车生产企业的准入制度，对低速电动车产业进行整合等等。总而言之，像日本那样把低速电动车列为一个单独的类别管理起来。

试想一下，如果现在这些个破破烂烂的低速电动车全部摇身一变成为日本K-car那样的精品小车，无论是安全性还是驾乘质感方面都能够看齐世界先进水平，价格方面又不像特斯拉那样的高高在上，那么这样的新能源车是不是更容易向民众推广呢？

“中国电动汽车百人会论坛”

在北京钓鱼台国宾馆隆重召开

2015年1月12日-14日，“中国电动汽车百人会论坛”在北京钓鱼台国宾馆隆重召开。本次论坛的主题为“产业发展新生态”。这是中国电动汽车发展史上一次重要的会议，对促进我国电动汽车发展意义重大。本次会议有三个部分，第一部分，百人会年度工作会议及高层论坛；第二部分，参观展车；第三部分，专题论坛。

1月13日上午，陈清泰理事长主持召开了百人会年度工作会议（闭门会议），全体百人会成员参加。欧阳明高执行副理事长全面总结了2014年百人会成立以来的工作，研究的重要课题成果及2015年百人会的工作设想。成立了国际专家咨询委员会，由徐冠华主持。邀请大众中国CEO海兹曼，宝马集团大中华区总裁兼首席执行官安格，日产（中国）投资公司总经理西林隆等为国际专家咨询委员会专家。重点对国外电动汽车发展进行深入研究，借鉴国外技术及管理经验，促进中国电动汽车产业发展。



1月13日下午，陈清泰理事长主持召开了高层论坛。财政部经济建设司曾晓安司长、科技部万钢部长、著名经济学家吴敬琏先生、清华大学教授欧阳明高先生分别作了重要演讲。随后，工信部产业政策司司长冯飞主持对电动汽车产业发展趋势与百人会课题成果进行发布，欧阳明高、陈清泰等进行了演讲。

万钢说，截止2014年底，中国

已经生产各类新能源汽车11.9万辆，2014年的产



量快速增长。信息化、智能化、网络化是电动车发展的趋势，汽车智能化，使客户得到更智慧、节能、舒适的出行。互联网给人们一个很大的思维冲击，当坐到车里的时候，马上就可以知道周边的路况、目的地的天气、最适合的停车场等。信息化、智能化、网络化最容易实施的就是电动汽车。对于完善政策法规、构建有序市场，我个人的观点是：进一步完善标准，健全法规，严格监管破除体制的障碍，要建立一个开放的统一的有序的市场环境。各类电动汽车只要符合国家标准，能够保证用户安全，能够实现清洁环保，我们都应该给它以发展的空间，使它能进入市场。中国政府一定会支持一个开放创新的、推动新能源汽车的政策。相信中国新能源汽车产业化、商业化的进程一定是创新的、开放的，一定是集世界各国智慧共同推动的。

曾晓安说，新能源汽车产业发展的初期，需要财政政策的支持。由于投入大、消费高，制定优惠的税收政策非常必要。当前中央财政支持新能源汽车的政策框架基本形成，购置补贴普惠制、广泛开展推广应用等全方位支持的措施不变。未来将继续发挥财政政策引导作用，会同有关部门完善落实政策。将尽快发布下一阶段新能源汽车财政支持政策，2016-2020年新能源汽车财政支持政策正在公示，待收集的意见修改完善后尽快发布。深入推进新能源汽车产业技术创新，争取更多的产品投入市场。

吴敬琏说，目前中国经济形势的“新常态”具备两个特征：一是从高速增长转向中高速增长；二是从规模速度型粗放增长转向质量效益型集约增长。但两者速度有差异，前者已经成为现实，后者还是期望目标。提升效率的关键在于，能否建立一个合适的体制。消除体制性障碍，建立一个好体制的关键便是建立、优化、改善国家创新体系。改革开放以来，创新活动日益活跃，但是创造发明的产业化过程却很不理想。统一、开放、竞争、有序是市场开放的四要素，其中竞争是核心。目前在创新到产业化全过程中，市场缺乏竞争。最大的问题是对于政府当前所起到的作用，政府在资源配置、攻关目标、商品化产业化全过程都在起主导作用。新能源汽车的发展也存在这样的问题，技术创新要把握一个原则：主体一定要是企业。因为原始性创新成功的不确定性太大，只能发动企业千军万马去实验。只要参与开发的主体足够多，那么必然会有企业取得成功。而

选择发展何种产业、采取哪种技术路线并非政府所长，应当由企业自主决定，政府只能顺势而为和因势利导。近年来各级政府在支持科技创新和新兴产业发展上花钱不少，但效率不高，不仅造成了很多的浪费，并且抑制了很多小企业的创造性。政府不要制定产业发展方向和技术路线；不要搞“拉郎配”式的“产学研组织”，不要包销产品，避免“竞争后补贴”；资金支持要采取市场化方式运作。2014年以来，财政补贴从补供方转化为补需方，是一个进步。但目前仍有部分地方政府设置保护壁垒，所以需要有一个深入的改革方式。类似小企业信用担保，风险投资和私募基金等方式，补贴也可效仿加州的碳排放补贴。政府的职能是提供公共品，因势利导，在现有的发展趋势上，提供引导性，非指令性的产业规划。

欧阳明高说，近年来，中国新能源汽车的研究、研发与推进得到了政府的大力支持，我国由汽车大国迈向汽车强国，政策发布的频度和力度是前所未有的。关于微型短途电动车的评估，微型电动汽车在驱动电动汽车占主体地位。未来新的微型电动汽车持续增长，形成新特色。微型车就是低速车的升级，今年总量可能在40万辆。习近平总书记在考察时说，认真研究新能源汽车市场开发适应各种需求的产品，使之成为一个强劲的增长点。微型短途电动车纯电驱动、四座以内、车速小于等于70Km/h或者80Km/h。低速电动车是一种常规的微型电动汽车，称之为333，成本3万左右，车长3米左右，车座3座左右，按四轮摩托车管理。中国交通发展状况点线面模式，大城市就是点，这些大城市相连就是线，广大中小农村和中小城市是面，这是中国独特的地理结构和交通结构。同时我们也应该看到中国的能源结构，我国是缺油的，中国交通电动化是中国交通能源必然选择。大家可能以为要耗很多电，我们计算，未来中国汽车全部电动化消耗的电能只占社会电能消耗的不到10%，如果轿车到2020年全部到电动车5%的

电能就够了。中国在融入世界新能源汽车发展主流中，可以创造适应中国交通体系的纯电技术特色和优势，形成中国电动汽车的中国梦。

陈清泰说，（一）做好政府智囊是百人会目标。百人会汇聚了电动车相关专家、学者和企业家，是一个非官方、非营利性的电动车相关技术和政府研究的智囊和论坛。百人会既有行业组织的替代，研究成果服务于企业，也为政府部门提供参考，使产业与政府起到有效的联系，力争做好电动汽车领域的第三方智库。（二）电动汽车已经上升到国家战略。电动车可以保证国家能源安全，降低大气污染和温室气体排放，是我国产业升级的一个突破口。但电动车产业化初期存在市场失灵的因素。（三）低速电动车具有非同寻常的外部性，而产业化初期又存在着一系列“先有鸡还是先有蛋”的困惑，此时政府的扶持是必不可少的。但政府这只看得见的手如何发挥作用，这是一个很巧妙的问题，还有很多值得研究的地方。（四）小型短途低速实用型的电动车在我国一些中小城市和城乡交界处异彩纷呈，去年市场规模估计要达到30到40万辆，如果政策得当，很快会发展百万辆级或者千万辆级的市场。如果有这样的市场托底可能为中国增加一条具有我国特色的纯电动车产业化的商业模式。（五）政府搭建好的市场平台，承担起守门人的角色。现在我国电动车的技术产业链、商业模式正在走向成熟的过程中，一方面需要加速创新和试错的过程，另一方面政府不能保证谁能成功，这时政府应该对进入者既不要去鼓动它，也不要去过分限制。电动车产业化发展应该注意

的问题，在技术达到一定成熟度的情况下，制定标准是必须的。如果过早的出台标准，把标准定死，就会限制创新，不利于行业发展。近几年我国电商发展的很快，主要是因为能够放开，才发展到了今天的电子商务。创新就是要突破，标准就是要规范，两者如何能巧妙的结合，这是需要认真研究的。

1月14日，分别组织了“电动汽车大规模进入家庭还远吗”、“动力电池的现状与发展”、“低速电动车何处去”、“新能源公交车如何从示范走向产业化”、“电动交通一体化与互联网”、“电动汽车基础设施”等六个专题论坛。其中“低速电动车何处去”专题论坛由欧阳明高主持。中国汽车工程学会理事长付于武作了主旨发言，中国工程院院士陈清泉、中国工程院院士杨裕生、时风集团总经理刘成强、中国汽车工业协会副会长董扬、山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤，同济大学汽车学院院长余卓平分别作了发言。

欧阳明高在最后总结时讲，今天，低速电动车的专题论坛气氛活跃，开得非常成功。一是用发展的思路看，低速电动车应称为小型电动车。小型电动车包括微型、超微型、低速等等，这样容易让人们接受，不认为是低档次，能更好地去争取政策的支持。二是看了两辆时风电动车，比五年前完全不一样，产品提升很快，并且做到双80、双100，说明时风在电动车方面做了大量的工作，完全可以达到国家的标准要求。三是用全球的视野看，中国还缺少“国民车”，百人会要把“制定国民车计划研究”作为今年的一个重要课题进行研究。



河南降低 低速电动车生产企业准入门槛

12月26日，河南省汽车行业协会低速电动车委员会成立大会暨《河南省低速电动车生产企业准入条件》发布会，在河南济源召开。会议发布了《河南省低速电动车生产企业试行准入条件》、《河南省低速电动车行业标准》以及《河南省低速电动车行业自律公约》。

河南是我国低速电动车行业生产制造大省，2014年河南省的低速电动车产量将突破三万辆，产能突破80万辆。这数字的背后，是近年来“低速电动汽车”由市场内生驱动而呈现的爆发式增长。

据悉，《河南省低速电动车生产企业试行准入条件》列出了十项条件，涉及生产设备、研发能力、投入规模、售后服务、电池回收、产品出口、技术方向等多方面要求。生产企业需符合其中八项以上，方可申请准入。《准入条件》第一条，即对低速电动车概念做出阐述：本条件所称的低速电动车，是指纯电驱动，具有四个车轮，最高车速小于80km/h，在限定区域路段内使用的电动车辆。

不知是特意安排，还是纯属巧合？就在一个月前的11月26日，国家发改委发布了《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定（征求意见稿）》（以下简称《征求意见稿》），对新建纯电动汽车投资项目申请企业的基本条件、基本要求、新建企业生产准入管理等做出了具体规定。其中对试制样车的技术要求，不仅没有因响应广大低速电动汽车企业的呼声而有所降低，反而做了提高。此前，纯电动车的国家标准为最高车速不低于每小时80公里，续航大于80公里，行业俗称“双80”。不少低速电动汽车企业为了达到这一目标，革新技术、紧追慢赶，终于能够达到国标。可国家发改委11月26日一纸文件出台，就将标准再次抬高到“双100”，这在行业内掀起了轩然大波，都要迷惑政府是否要抛弃“低速电动车”行业？

而此次，《河南省低速电动车生产企业试行准入条件》的各项条款，较之发改委《征求意见稿》要求明显降低，与6月12日山东省汽车行业协会发布的小型电动车行业标准、生产企业准入条件异曲同工。而且，河南省汽车行业协会在发改委《征求意见稿》发布一个月后这个时间节点，突然推出行业自律性质的《准入条件》，颇有点挑衅发改委的味道，其中深意耐人寻味。

近年来，政府陆续推出鼓励新能源汽车发展的优惠政策，从免除车辆购置税到鼓励城市充电桩建设，2014年甚至可以被成为中国汽车产业的“新能源年”。但政策强力推进之下的效果如何呢？事实证明，由于城市功能配套跟不上等问题，所谓“高速车”市场普及效果远不及政府预期。

其实，目前我国社会二元化结构明显，还有一大部分的老百姓对汽车的需求，仅仅是短途出行、遮风挡雨。对他们来讲，经济实用、环保省心的低速电动汽车，反而是最佳的选择。据不完全统计，我国高速电动汽车产销量，虽然在政府各项利好政策的大力推动下，也只达到2.7万辆；而政策上一直处于灰色地带的低速电动汽车，却达到了30万！这无疑是政策与市场的剥离，也是新能源汽车行业的一种悲哀。

对此，在摩托车、传统燃油车行业打拼多年，如今又强势进军到低速电动汽车行业的重庆力帆集团董事长尹明善曾认为，在国外电动汽车都没有高速、低速之分，中国低速电动汽车市场前景良好，他相信低速电动车的事业一定会取得成功。

窃以为，在市场经济这个大背景下，各项行业政策的制定，还应以尊重市场为主要前提。当然，作为一个新事物的发展，难免会遇到各种挫折，特别是像电动汽车这种交通工具，牵涉到城市管理、道路规划等多部门职能，还需政府有关部门多做研究工作，引导经济社会正向发展。

而此次发布会上，《河南省低速电动车行业自律公约》同时发布，河南省汽车行业协会低速电动车委员会可以说是代表全国低速电动汽车行业发出了自己的声音：低速电动汽车存在有其合理性，各大企业可以通过自律和自觉促进行业规范发展、提升行业整体水平。

郑州市人民政府关于支持 新能源汽车产业发展的意见

为加快我市新能源汽车产业发展，
提升新能源汽车的自主创新能力和综合竞争力，
推进新能源汽车的产业化进程，
努力建成国家重要的新能源汽车生产基地，提出如下意见。

一、发展目标

产业规模。到 2015 年，力争新能源汽车生产能力达到 10 万辆，销售收入达到 300 亿元以上，2—3 个车型市场份额居全国前列。

技术水平。到 2015 年，整车及主要零部件研发、生产和检测检验体系完备，掌握一批关键核心技术，整车及关键总成的开发能力达到国际先进水平。

二、促进产业规模化发展

1. 鼓励新能源汽车产业投资。对来本市投资新能源汽车及关键零部件研发、检测、试验的建设项目，按照郑州市技改补助的有关规定给予补贴。

2. 支持新能源汽车企业做大做强。对于新能源整车生产企业，各类新能源汽车年产量首次突破 1000 辆、5000 辆、10000 辆的，分别给予 30 万元、60 万元、100 万元的一次性奖励，用于支持新能源汽车产业的研发。

3. 鼓励重点新能源汽车企业通过外引内联、战略收购、兼并重组等方式，整合优势资源，优化产业布局，扩张产业规模。

4. 鼓励新能源汽车企业提高本地配套率，降低生产成本。新能源汽车整车企业采购本地生产的动力电池、电机及电控系统等关键零部件，本地年采购额在 1000 万元以上且本地配套率达到 20% 以上的，以上年为基数，本地采购额每提高 10%，由市财政给予 10 万元的奖励，最高奖励资金不超过 300 万元。

5. 鼓励有条件的县（市、区）建立新能源汽车及关键零部件产业基地，支持以新能源汽车及关键零部件为主导产业的特色园区建设，对符合条件的入驻企业和项目，在项目审批、资金、土地、人才和产业配套等方面按照相关规定予以支持。

三、加快新能源汽车推广使用

1. 推进新能源汽车示范运营。落实“十城千辆”节能与新能源汽车示范推广试点实施方案，支持新能源汽车生产企业探索新能源汽车示范运营模式，深化示范运营管理，巩固示范运营成果。

2. 扩大示范运营范围。鼓励在供电、公交、环卫、邮政、出租等公共服务领域推广使用新能源汽车，积极开展示范运营，并争取国家财政补助资金支持。

3. 设立新能源汽车展示园区，在园区内推行新能源汽车示范运营，开展试乘试驾活动等，宣传示范运营效应，扩大新能源汽车影响力。

4. 加大新能源汽车政府采购力度。将本地生产且符合国家标准的新能源汽车纳入政府采购目录，机关、事业单位和团体组织使用财政性资金进行汽车采购时，在同等条件下优先采购本地生产的新能源汽车。

5. 鼓励单位、个人购置新能源汽车。对于单位购买本地生产列入工业和信息化部《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》新能源汽车的，市财政按国家补贴标准给予 1:1 配套补贴。研究制定我市私人购买新能源汽车财政补助政策，并积极申请将我市列入“私人购买新能源汽车补贴试点”城市。

6. 划定新能源汽车示范区域，对在区域内行驶的新能源汽车，凭相关手续进行示范运营。

7. 鼓励新能源汽车生产企业与示范运营单位、大专院校共建信息化管理平台，采集新能源汽车示范运行的各种动态数据，为企业提供包括车辆实际工况试验、车辆性能改进、车辆性能评估在内的车辆研发、改进、制造的整体解决方案。



北汽新能源陈平： 整车企业仍是主导

在节能减排路线既定以及互联网浪潮的冲击下，“电动化”与“智能化”成为汽车业界公认的未来发展趋势。北汽新能源股份有限公司总工程师陈平表示，现在正是讨论“重新定义汽车”时候，但在产品本身的变革中，整车企业仍将起着至关重要的作用。

12月23日下午，2014全球新能源汽车大会新闻发布会在北京召开。发布会推出四位先锋从业人员，代言2014全球新能源汽车大会的主题——“重新定义汽车”。北汽新能源总工程师陈平作为代言者之一，在会上阐述了对未来汽车发展的思考与构想。



陈平认为，现在谈“重新定义汽车”的主题非常适时。根

根据汽车发展演进的一百多年历程来看，汽车由发明到普及，再到现今能源环境的要求，以及互联网智能化浪潮带来的冲击，已经到了对汽车进行重新思考的时刻。

在陈平看来，未来汽车发展有三大趋势：电动化、互联网化、智能化。基于能源环境的要求，电动化是汽车发展的必然方向，驱动系统电动化既要求汽车外部环境包括充电网络、商业模式、服务管理等全方面配套，汽车本身的底盘、车身、内饰等必须适应动力系统。另外，在互联网趋势下，人与车、车与车、车与平台之间的信息交互变得非常重要。在汽车智能化的属性里，自动驾驶也是首当其冲改变人们出行的方式。以上发展趋势都对整车厂提出了新的要求，在设计研发中去重新定义。

“无论是被定义成移动智能终端或是其他，汽车行走的第一属性不会改变，基于用车安全、品质保障等方面考虑，即使汽车行业出现重大变革，但整车厂的经验技术应该传承下去，主导推进汽车产品本身的发展。”陈平如是说。

尽管不断有新玩家加入，“互联网造车”、“3D打印”等概念冲击着传统汽车工业格局。像北汽这样的传统车企面临新的发展态势，仍努力把握机遇，主动迎接变革的浪潮。

今年是北汽新能源全面发力新能源车市场销售的起点，先后启动“卫·蓝先锋”和“十城千辆1元体验”活动，大力推进体验式营销。截至12月上旬，北汽新能源已获得6985辆电动汽车订单，其中北京市市场销售5100辆，天津等其他城市销售接近2000辆。由于目前产能紧张，北汽新能源预计今年电动汽车上牌5100辆，其中私人市场份额占一半以上，达2800辆。

从目前北汽新能源的产品推出来看，仅有纯电车型，而整个新能源汽车市场中插电式车型所占份额不可小觑。陈平向第一电动网记者表示，北汽新能源以纯电动为主攻方向，但插电式产品也属于新能源汽车范畴，很长时间内都会存在并活跃于市场，因此北汽新能源将根据市场需求

推出插电式车型。

在新能源车产业体系方面，北汽新能源做了充足的规划和准备，目前已拥有北京、青岛、广州、株洲、江苏、江西多个生产基地。除已上市的E150EV、EV200和绅宝EV，新能源乘用车方面还将推出高端车和微型车，覆盖全系列产品。并且，北汽新能源也在造车模式方面开始创新。北汽新能源副总经理张勇在日前的“首届新能源汽车消费高峰论坛”上介绍，北汽新能源将采取“轻资产+资源整合”的模式，“我们更加关注产品的研发，产品的营销和服务，在中间的生产制造环节，可以由北汽集团内部的一些工厂来代工。”他透露未来产能规划在2020年二三十万辆，北汽新能源自己制造的就是10万辆，剩下的10万—20万将交给兄弟企业来做。在“资源整合”方面，北汽新能源正与全球范围内的先进企业合资合作。比如与韩国的SK集团合资生产电池，目前已经投产，今年有八九百台车已经投入运营。和德国的西门子公司合资生产的驱动电机，合资公司已经成立了。工厂和产能，产品的规划在紧锣密鼓的推进。“另外，在美国硅谷有一家公司高科技纯电动汽车设计公司Alieva，我们是作为第一大股东。这样借用全球的研发资源，对我们的产品技术，质量和产品的品牌方面做更多的优化和提升。”

再来看近期备受瞩目的北汽与乐视跨界合作造车一事，被视为IT与汽车技术的融合。乐视发布的互联网造车计划也是北汽未来发展战略的重要组成部分。陈平也透露一切准备工作都在有序进行。

重新定义汽车的时代已经到来，2015年1月23日—25日，2014全球新能源汽车大会在天津正式召开，希望汇集全球数百位政府官员、企业高管和专家学者的智慧，为从业者贡献经验总结、前景预判和发展方略。



特锐德电动汽车充电解决方案图示

特锐德郭永光： 电动车引领汽车互联网化

电动汽车有互联网基因，
能够更早地应用车联网、云服务等创新，
引领汽车这一产品走向互联网化。



特锐德汽车充电有限公司副总裁郭永光
在 2014 全球新能源汽车大会上发表演讲

这是特锐德汽车充电有限公司副总裁郭永光日前发表的观点。他表示，充电网络将会成为电动汽车的互联网，在这个平台汽车将会演绎无限可能，未来的充电桩不仅是一个充电设施，它将会是一个与电动汽车交互信息的终端，能够在充电过程中上传车辆的电池管理系统状态、运行数据，甚至是胎压的变化。这些信息都会上传到云端，经过大数据分析，从而给用户维修、保养、车辆更换等建议，这是传统汽车所无法完成的。

2014 年 12 月 23 日下午，2014 全球新能源汽车大会新闻发布会在北京召开。发布会推出四位先锋从业人员，代言 2014 全球新能源汽车大会的主题——“重新定义汽车”。特锐德汽车充电有限公司副总裁郭永光作为代言者之一，在会上阐述了对未来汽车发展的思考与构想。

他指出，传统汽车当 4S 店的销售人员把车钥匙交到消费者手中，这辆车基本与车厂就失去了联系，它在哪里运行，运行状态好坏，运行了多少里程等

数据，车厂只能通过访问调查等手段获取，除非车辆坏了需要维修。但是电动汽车则不同，郭永光说，电动汽车需要经常充电，充电就会接入网络，消费者想何时充电、如何支付等需求都可以直接通过网络完成。在这个交互的过程中，客户的需求、车辆的信息等数据的交互都是非常便捷的，而获取这些数据对于整个汽车产业链都是非常重要的。而充电的同时，在充电网络平台将完成充电费用的电子支付，这又会形成另一个大型的支付平台，在这一平台会出现围绕汽车的各类电子商务，并最终孕育出一个互联网金融的生态圈。

正是意识到电动汽车充电设施市场的无限商机，特锐德推出“电动汽车充电群系统”解决方案，并以免费建桩的模式在青岛、北京、天津等地迅速占领市场。这样的商业模式在可行性验证后迅速向全国各大城市复制推广，郭永光提到，2014 年特锐德已经谈妥了 15 个城市的推广方案，2015 年计划完成 40 个重点城市的布局。届时特锐德将

占据中国一半左右的城市充电桩市场，这一巨大的充电网络将为未来汽车发展带来很多想象空间。

在汽车被重新定义的过程中，特锐德企业本身也在发生着巨大变化，郭永光谈到，他们公司的研发团队人员数量已经占到公司总人数的 1/3 以上，大部分来自微软亚太研究院、苹果、谷歌等科技公司，未来他们可能就不再是一家制造业公司，而可能是一家科技公司，或者是汽车销售、租赁公司等。

» 重新定义汽车的时代已经到来，2015 年 1 月 23 日-25 日，2014 全球新能源汽车大会在天津正式召开。这是全球新能源汽车大会第五次召开，大会汇集全球数百位政府官员、企业高管和专家学者的智慧，为从业者贡献经验总结、前景预判和发展方略。

低速电动车的准生证

无需政府颁发



如果没有“准生证制度”，或许吉利目前的年销量已经突破了150万辆。

“准生证制度”称得上车市里的一道亮丽风景，时不时出来显摆下。过去的2013年，据不完全统计，我国低速电动车销售了50多万辆，远远多于所谓“正规军”的高速电动车销量，后者不及2万辆。

近一年来，不仅传闻我国相关政府部门可能授予部分低速电动车“准生证”，而且相关政策也表现出了对低速电动车企的重视。去年四月，清华大学教授欧阳明高在参加一个论坛时表示，有关部门对低速电动车的态度正在由全面封堵转向逐步管理，并计划将其纳入“正规军”。近日，第二批新能源城市名单公布，全国唯一对低速电动车解禁的山东赫然在列。

笔者纳闷的是，年销量都超过50万辆了，按目前发展势头，再接再厉没准也能超过100万辆。为什么政府现在才准备给“准生证”呢？因势利导，让其自由发展不是更好吗？

在市场经济中，“准生证”是个挺奇葩的概念，看似是政府对市场的恩赐，倒不如说是政府对市场的干涉。如果干涉得当，或许是锦上添花；如果干涉不当，很可能会适得其反。

就像十年前，我国掀起了一股空前的造车热潮，一大批资本蜂拥而至。虽然当时吉利、奇瑞等企业没有“准生证”，但在市场自由竞争中也是快速崛起。凭借“豪情”，吉利当时的市场占有率甚至一度达到过5%，也间接对夏利、捷达、富康等有政府背景的大型车企构成了严重威胁，价格战越演越烈，捷达等售价一路下滑。

2003年之后，政府招安了吉利、奇瑞等少数草根车企，但死掉了奥克斯、美的等一大帮草根车企：2004年奥克斯高调宣布进入汽车业，但是在13个月后，黯然离场；2004年三季度，已和南汽合作生产出“西雅途”轿车的波导公司从南汽撤资；2005年1月18日，夏新电子决定撤出对汽车行业的投资，距宣布斥巨资1.75亿元与南汽合资成立公司不到一年时间；2006年6月上海万丰汽车工厂全线停工……

但孕育吉利、奇瑞等少数被招安车企活力的，恰恰是由奥克斯、美的、波导等一大堆被逐出车市企业所创造的自由

市场，这种自由性恰恰是这些草根车企的灵魂，也是吉利等之所以敢提出让中国车走遍全世界，2013年冲击150万辆等目标的力量之源。非常可惜，2013年吉利只销售了48万辆。

20年前，也有一波车企受制于“准生证”。如1994年长城汽车因“准生证”被轿车市场拒之门外，一直到2007年才获得轿车制造资质，这一等就等了十三个春夏秋冬，三十而立的魏建军也步入到四十不惑的行列。错过了黄金岁月，时至今日，长城在轿车领域的表现远不如在SUV车市。

如今低速电动车销量不错，政府又准备招安，给几个“准生证”。那其它车企何去何从？据《21世纪经济报道》，“现在全国大约有300多个生产低速电动车的厂家，其中仅山东省内就有200多家。”新大洋集团董事长鲍文光说。这家生产电动自行车模具和电动车用无刷电机的企业，早在半年前在没有拿到准生证的情况下，宣布自行研发生产的微行电动车“知豆”上市。

对于一个竞争激烈的市场而言，其实用不着政府的“准生证”，因为市场竞争的本身就是“准生证”。竞争越激烈，进入门槛越高，市场自然而然就会给实力型企业“准生证”，让它们进入并占据一定的市场份额。如果非得在中国车市这样一个竞争激烈的市场推行“准生证制度”，其阻隔的并非企业的实力展现，而是各方利益的分配。利益集团话语权较弱的一方，更有可能被阻挡在门外。

2002年，没“准生证”的吉利全年销售汽车近5万辆，市场占有率近5%。2013年，有准生证的吉利虽然销售了48万辆，但市场占有率下降到了2.46%。目前没“准生证”的草根车企低速电动销量达到了50万辆，近乎占据了市场100%的份额，以后几年有“准生证”的草根车企低速电动车销量又能卖几辆？又能占据多少市场份额？

发展新能源汽车 关键不在补贴



2014年12月30日，财政部、科技部、工信部、国家发改委联合发布《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知（征求意见稿）》指出，为保持政策连续性，促进新能源汽车产业加快发展，将在2016-2020年继续实施新能源汽车推广应用补助政策。



2013年补贴政策是纯电动乘用车行驶里程80-150公里以下补贴3.5万元；150-250公里以下补贴5万元；250公里以上补贴6万元，插电式（50公里以上）补贴3.5万元。此次补贴标准有所改动（考虑到2014年和2015年的退坡机制），纯电行驶里程最低要求有所提高，100-150公里以下补贴3.2万元，150-250公里以下补贴4.5万元，250公里以上补贴5.5万元，插电式（50公里以上）补贴3.2万元。

征求意见稿指出：“为加快产业化进程，鼓励优势企业规模化生产降低成本，2016-2020年除燃料电池汽车外其他车型补助标准适当退坡，其中：2017

年纯电动汽车、插电式混合动力汽车补助标准在2016年基础上下降10%，2019年补助标准在2017年基础上再下降10%。”“在2013年9月的相关通知中也有类似规定：“2014年和2015年，纯电动乘用车、插电式混合动力（含增程式）乘用车、纯电动专用车、燃料电池汽车补助标准在2013年标准基础上分别下降10%和20%。”

2013年相关通知及多项鼓励政策出台以后，新能源汽车发展出现加快势头，销量成倍增长，但是距离中央原定指标还有较大差距。

科技部电动汽车专家组组长王秉刚曾表示，2015年内推广33.6万辆的任务很可能完不成，所以新的补贴办法是对新能源汽车重要的政策支持。另一方面，不同厂家在新能源汽车发展方面的表现也参差不齐，很多企业销量不佳，新的补贴政策等于又给了他们一次机会，对所有的汽车企业来说都是机不可失，因为政府不可能长期实行补贴。企业必须利用好政府补贴政策，尽快形

成规模化生产，降低单车成本，跨过市场化的门槛。

近年来政府对新能源汽车的支持力度不断升级，除了财政补贴，还有免购置税、消费税等，但新能源汽车的市场规模与国际水平仍有很大差距，其主要原因并不是财政补贴力度低，而是充电设施严重匮乏。据报道，目前国内仅建成600座充换电站、2.6万个充电桩，远远不能满足新能源汽车发展的需求。

国务院《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》要求：“落实充电设施建设责任。地方政府要把充电设施及配套电网建设与改造纳入城市建设规划，因地制宜制定充电设施专项建设规划，在用地等方面给予政策支持，对建设运营给予必要补贴。电网企业要配合政府做好充电设施建设规划。”“同时还应该吸引社会资本投资充电设施，为了弥补私人部门动力不足问题，政府可以给予投入此类企业以贷款、税收、电价等方面的优惠政策。汽车制造企业也应该努力帮助消费者解决充电桩的问题。

新能源汽车 12月产量暴增

全年 8.39 万辆

工信部网站 1 月 9 日发布 12 月份新能源汽车产量。

根据机动车整车出厂合格证统计，2014 年 12 月，我国新能源汽车生产 2.72 万辆，同比增长近 3 倍。

这是中国单月新能源汽车产量最高纪录。

其中，纯电动乘用车生产 1.20 万辆，

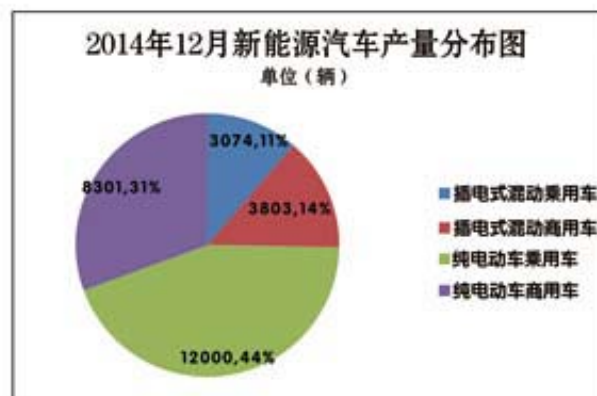
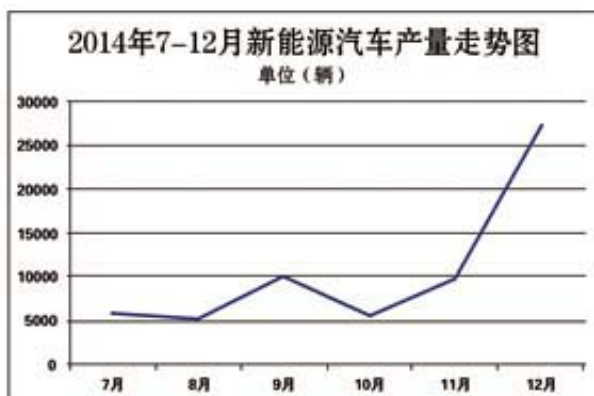
插电式混合动力乘用车生产 3074 辆，同比增长近 14 倍；

纯电动商用车生产 8301 辆，同比增长 9 倍，

插电式混合动力商用车生产 3803 辆，同比增长 2 倍。

列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》

前三批的新能源汽车生产 2.21 万辆，占 12 月产量的 81%。



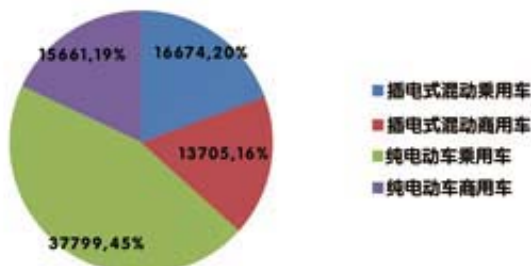
至2.7万辆



2014年新能源汽车累计生产8.39万辆，同比增长近4倍。其中，纯电动乘用车生产3.78万辆，同比增长3倍，插电式混合动力乘用车生产1.67万辆，同比增长近22倍；纯电动商用车生产1.57万辆，同比增长近4倍，插电式混合动力商用车生产1.38万辆，同比增长2倍。



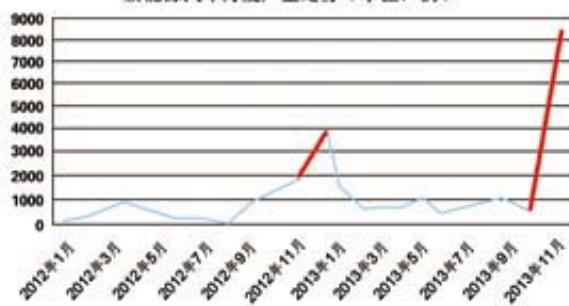
2014年新能源汽车产量分布图
单位(辆)



2014年12月的走势重复了往年的“年底效应”。2011至2013年，每一年的12月都是当年产销最高点。一方面，年底时试点城市推广新能源汽车的压力和进度都会增大，大量新能源订单在此期间集中交付。另一方面，2015年补贴进一步退坡，企业或将在本年度结束前抢出部分订单。

年底效应

新能源汽车月度产量走势(单位:辆)



今年以来新能源汽车产量走势受免购置税政策影响很大。上半年，各地推广政策落地，各车企开始推广，产量逐月上行。7月、8月，市场流传购置税即将免征，消费者持币待购。直到9月政策实施，产量创出历史最高纪录。10月因为9月的需求集中释放，归于沉寂。10月底，第二批免购置税目录发布，刺激效应再现。从享受到免税的车型数量也可可见一斑，9月-11月，享受到免购置税的车辆数分别是5691辆、4748辆和7932辆。12月19日，第三批免征车辆购置税的新能源汽车车型目录发布。这比前两批都是在月底发布稍有提前，非常有助于第三批名单上的产品冲量。列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》前三批的新能源汽车生产2.21万辆，占12月产量的81%，助推12月新能源汽车产量突破2.7万辆。

2014 全球新能源汽车名企专区

在1月21日举行的2015中国新能源汽车年会上，赛迪智库装备工业研究所所长左世全发布了2015新能源汽车十大趋势。

之一，销量持续爆发增长，充电桩依旧困扰。

2015年随着政策推广的深入、产品市场定位的明确，市场自身正在爆发出巨大的力量。2015年是奠定中国新能源汽车市场地位的一年，产销量将达到20万辆还是30万辆，不可限量。

然而，在这一年，尽管充电设施缺乏的问题将得到缓解，但是仍就难以满足新能源汽车发展的需求。就如同当年传统燃油汽车的发展一样，人们依旧受困于先有汽车还是先有基础设施的悖论之中，只等待来自市场的答案。

之二，市场壁垒将被打破，倒逼机制已经形成。

2015年充电基础设施建设社会化参与将加速放开、工信部把在全国范围内推行《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》作为工作重点。充电设施缺乏和地方保护新能源汽车发

展的关键问题将在2015年得到较大程度缓解。同时，2015年还将有更多城市出于环保和交通压力，加入机动车限购行列，政府对于汽车生产企业各车型的油耗标准也将大幅提高，企业发展新能源汽车、启动新能源汽车市场的愿望变得更加迫切和现实。

之三，插电式混合动力引领市场，微型车或将逆袭。

在短时间内充电设施难以满足需求、人们驾乘习惯难以改变的情况下，2015年插电式混合动力汽车依然是经济实用的新能源汽车产品。同时，随着知豆、奇

瑞eQ等微型新能源汽车上市，微型新能源汽车不仅突破了“双100”的技术门槛，并在首次全成本核算上远远低于传统燃油汽车使整个中国汽车消费格局形成逆袭，开启新能源汽车大众消费时代。

之四，高端市场呈现激烈竞争，新品倍出。

继2014年特斯拉[微博]独领风骚之后，2015年高端市场将呈现群雄并起的态势。宝马[微博]i8、奥迪R8 e-tron以及自主品牌的比亚迪“汉”将陆续上市。2015年，整个中国新能源汽车高端车型市场也将呈现越加激烈的竞争态势。在激烈竞争中新能源汽车品牌效应有望逐步形成，其

中消费者对自主品牌的信心或将得到确立。



之五，中级别纯电动车型难挑市场大梁，出现分化。

中级别纯电动车型难挑市场大梁，出现分化。2015年，中级别纯电动汽车将略显尴尬较高的价格、较短的续航里程、中庸的性能，以及对充电设施的依赖，

均难以改观。由于原先政策预定的突破路径，中级别纯电动集聚了太多品牌和车型。技术升级、产业链整合将成为2015年中级别纯电动汽车市场成败的关键。现有的品牌和产品也将在这一年发生分化。

之六，新型电池等技术加速产品化，但难以形成颠覆。

新型锂离子电池、超级电容器、金属空气电池，以及碳纤维车身、新型高效电机等技术2015年在研发和产业化方面将进一步

取得重大进展。然而，概念炒作不能代替科学的严谨。2015年，仍没有能够带来产业变革的颠覆性技术。更多技术仅呈现出渐进式发展特点。真正颠覆性产品的产业化和工业化尚需再等几年。

之七，产业链整合加速，新能源汽车成本有望继续降低。

2015年是新能源汽车加速产业链整合的一年。建立涵盖新能源汽车整车完整的产业链，不仅是有效推动新能源汽车快速发展的模式，也是整体提升中国产业竞争力的必经之路。目前，我国

部分新能源汽车相关产业，已经出现低端重复建设的问题。2015年新能源汽车相关产业加速产业链整合，将促进产业优胜劣汰的进程，相关设备、材料成本或将出现一定幅度的下降，新能源汽车成本有望继续降低。

之八，非汽车企业进入，车网结合形成鲑鱼效应。

2015年，新能源汽车产业和产品将与互联网思维和互联网技术结合得更加紧密，为实现智能生产和智能汽车打下基础。同时，

一些零部件生产商、低速电动车厂商，甚至是互联网企业进入电动车生产领域，无疑将打破部分传统汽车企业的市场格局。市场呈现鲑鱼效应，或将推动我国电动车产业快速发展。

之九，新能源汽车后市场逐渐成熟，电池回收机制亟待建立。

2015年，随着新能源汽车销量激增，新能源汽车的金融、租赁、保险、维修等后市场服务将逐步形成。一些新能源汽车在质量、维修方面暴露出的诸多问题也将成为大

众焦点和产业危机导火索。同时，随着新能源汽车数量的增加和时间的推延，建立有效可行的新能源汽车电池回收再利用机制势在必行，政府和各类车企必须共同协作共同探索新型商业模式。



之十，自主品牌寻求国际合作，海外市场拓展加速进行。

2015年，中国新能源汽车竞争优势将逐渐突显，并打开海外市场。同时，外资企业来中国合资生产新能源汽车及其核心部件的步伐也将加快。这一方面有利于中国新能源汽车的产业化和市场推广，另一方面也激起了人们对于中国新能源汽车是否将落入传统燃油汽车发展窠臼的担心。2015年，我国新能源汽车产业的规划和发展路线的顶层设计将更加完善，科研机制改革和产业链整合将成为自主品牌发展的根基。



中国电子信息产业发展研究院副院长王鹏在发言中表示，在刚刚过去的2014年，中国共生产新能源汽车8.4万辆，同比增长近4倍。2014年9月—12月新能源汽车月均产量超过了1.3万辆，12月更是创造了2.7万辆前所未有的“峰值”。中国已经成为全球新能源汽车增长最为迅速的市场。

吉利新大洋 合资公司拟成立 将投产 10 万辆电动车

微型电动车的销量年年看涨，目前已有接近百万的总保有量，不容忽视的产业规模吸引了诸多传统车企的加入，其中吉利汽车不久前便与康迪科技合资成立了浙江康迪电动汽车有限公司。为了进一步扩大电动车产品覆盖面以及继续研发更符合城市交通的产品，吉利也开始寻求与更多企业联手进行电动车的生产。近日，记者从有关部门获悉，吉利汽车将与另两家公司共同斥资 60 亿元建造一个新的公司——吉利新大洋合资公司，旨在 2018 年前投产 10 万辆城市微型纯电动车。



吉利斥60亿建新公司 将投产10万辆电动车



微型纯电动车项目将落户宁海县





据了解,吉利新大洋公司是由吉利汽车集团、新大洋机电集团、金沙江创业投资公司三方合资组建,同时也是吉利汽车旗下的第二家合资电动车公司。而该公司与宁波南部滨海新区在吉利集团杭州总部签订的合作意向,也标志着城市微型纯电动车项目将落户宁海,该地也有望被打造成电动汽车总部基地。

吉利新大洋公司将以研发、生产、销售以及运营电动车服务平台为主要业务。公司的管理总部、销售总公司、纯电动汽车研发中心、城市微行电动汽车租赁公司以及年产 30 万台的生产基地全部将设在宁海,在以城市微型纯电动车为主要产品的基础上,继续研发更高技术含量的产品。

生产基地总投资达 60 亿元,占地面积约为 2000 亩,其中纯电动汽车生产基地与后续预留电池等配套企业用地各占 1000 亩左右,建设期限为 2016-2020 年,其中一期用地面积 1000 亩,将在 2018 年前建成投产年产 10 万台城市微型纯电动汽车。

日前,记者在第 266 期工信部新车目录中查到了吉利的一款新电动车,该车的整体设计与众泰知豆电动车保持了极高的相似度,不同的是,车尾部分标有显著的“吉利”字样。网通社从相关人士口中获悉,这很有可能是吉利汽车为保证 SMA 标号不被遗弃而特别申请的。

从此次曝光的数据来看,这款吉利新电动车与“知豆”在车身尺寸上几乎完全一致,长宽高同为 2765/1540/1555mm,轴距也是相同的 1765mm。动力系统方面该车搭载的是永磁直流无刷电机,其最大输出功率为 24 马力,峰值扭矩为 82 牛·米,续航里程大约在 120 千米左右。

吉利汽车曾给很多微型电动车企业提供过车身支持,对微型电动车市场的火爆热销也早已心知肚明,在加上吉利汽车有着完整且成熟的生产经验和销售渠道,此次进军微型电动车市场也是必然之事。对于未来的汽车业,吉利集团董事长李书福先生表示,小型化、轻量化是未来汽车发展的方向,城市微型纯电动车项目就是朝着这一目标努力。推动电动汽车的普及发展,为经济发展、环境治理提供样本,作出贡献。

吉利新大洋合资公司主要业务内容

吉利新大洋合资公司

吉利新大洋合资公司

吉利新大洋合资公司将以研发、生产、销售以及运营电动车服务平台为主要业务。

研发

生产

销售

服务平台

宁波南部滨海新区生产基地

基地总投资达 60 亿元

纯电动汽车生产基地

预留电池等企业用地

占地2000亩的生产基地将平分给纯电动汽车的生产以及后续预留电池生产等

吉利新款电动车车型信息

吉利新款电动车

级别: 微型纯电动车

动力: 永磁直流无刷电机

续航里程: 约120公里

上市时间: 2015年

吉利新电动车与众泰知豆电动车外观高度相似

吉利新电动车

众泰知豆电动车



乐视垂直整合大招杀向汽车 首套汽车 UI 系统发布

乐视以其颠覆电视行业的大招——垂直整合模式杀进汽车行业，准备打造完整的汽车互联网生态系统。智能汽车 UI 只是开门一小步。

在以垂直整合模式颠覆了电视之后，乐视又将这一大招对准了汽车，准备以同样的“平台+内容+终端+应用”的方式，打造完整的汽车互联网生态系统。最近，乐视 CEO 贾跃亭以“SEE 计划”命名的超级汽车计划又往前走了一步。

1月20日，乐视控股集团举行发布会，透露了“SEE 计划”的最新进展，包括乐视超级汽车（中国）公司成立，重量级高管加盟，以及首套智能汽车 UI (User Interface, 用户界面) 系统——LeUI Auto 版发布，并将开始接受“乐迷”（乐视粉丝）的测试和公众测试。

车联网+超级汽车

乐视集团副董事长刘弘在发布会上宣布，由乐视控股投资的乐视超级汽车（中国）公司已经成立，该公司将负责乐视汽车在中国区相关业务，它与乐视网、乐视影业一样，均是乐视控股旗下的兄弟公司。

刘弘还透露，吕征宇正式加盟乐视，担任乐视超级汽车（中国）公司副总裁，直接向乐视董事长兼 CEO 贾跃亭汇报。吕征宇 1968 年 8 月生，1990 年毕业于武汉理工大学汽车工程系，获得工学学士学位，在汽车行业拥有 25 年的资深从业经验。

至此，乐视在汽车业务上建立了两个公司，除了乐视超级汽车（中国）公司，乐视还成立了乐视车联网公司。其 CEO 正是来自搜狐汽车的何毅。何毅于 2002 年 12 月加盟搜狐网，历任汽车频道主编、汽车事业部总经理、搜狐网副总编等职位。

何毅还透露，目前其全球超级汽车研发团队的规模已经达到 260 多人。团队分为四类人才：传统汽车专家、智能电动汽车专家（电池、电机、电控）、互联网人才和智能硬件专家。近日，有多位来自美国、英国、德国的顶级专家在北京乐视总部参加了多次闭门会议，就超级汽车相关技术、运营和供应链等关键问题进行了深层次的交流。

UI 率先出台

乐视造车的新闻流传已久，实际的动作不多。如果是传统车企，推出一个原型设计图似乎是顺理成章的。但是，互联网企业乐视先做的，是公布智能汽车 UI 系统。

LeUI 系统研发高级总监黄滔介绍了智能汽车 UI 系统——LeUI Auto 版，首先亮相的是 LeUI Auto Lite 版。黄滔首先强调，LeUI Auto 版不是一个孤立的 UI 系统。LeUI 系统覆盖汽车、手机、TV 等，给用户完整统一的 UI 操作体验，希望实现的是无缝连接，





一云多屏。

其次这位总监开始展示“中国第一套智能汽车 UI 系统”。突出的一些功能包括：

- 1、侧边栏设计，匆匆一撇轻易操控
- 2、多点触控、体感识别，驾驶时盲操作
- 3、天气，导航，音乐，电话，智能语音控制。
- 4、深度整合在线地图导航功能，独创群组社交功能。

5、全面打通手机、汽车、电视等终端，可以随时随地了解车况，实时违章查询、车况监测、维修保养、人工服务等。

6、通过云服务，可以在手机或是超级电视上显示车辆状态，并且远程控制车辆，真正让汽车融入智能家庭生活。

7、搭配了超强娱乐功能，可以收听在线音乐、网络电台，并与乐视网海量正版影视资源链连接，为停车休闲、后座途中增添乐趣。

从目前来看，LeUI Auto 版基于中控屏或



者后座显示屏，着重于非驾驶功能的界面。黄滔透露，涉及到汽车驾驶的功能，将在超级汽车的操作系统中实现，当前的 UI 系统确实尚未体现。

乐视当天发布的 LeUI Auto 版的 Lite 版本，分为平板电脑 ROM 版和手机 APP 版。最先发布的将是 ROM 版，在当天发布会后，将在乐迷论坛 (bbs.letv.com) 招募内测，于 2 月 3 日开放下载。乐视还在 1 月 20 日当天上线了车载系统官方网站 car.letv.com。

垂直整合魔力能否重现

乐视进军电视之后，以“两倍性能，一半价格”使智能电视行业迅速变革。乐视能否在汽车界重演这一幕？

乐视车联网 CEO 何毅在发布会演讲中表示，乐视超级电视运用的营销模式，超级汽车同样可能采用。“比如说‘两倍性能一半价格’，我只是一个描述，也许是 1/3 价格。”说到这里，乐视邀请至发布会的“乐迷”们部分大声叫好。

“为什么会这样？因为是生态模式。”何毅称，不排除采取成

本定价的方式，极大地降低用户的购买成本。“但是，我们会对产品的全生命周期进行生态价值链的延伸，长期的服务，公司的理念是谋求长期的回报。所以，从某种意义上，这种生态在目前的汽车产业格局里是具有重大竞争力的。”

要再次上演垂直整合的好戏，乐视需要在各个层面都有整合的能力。这意味着乐视要在多个层面发力。何毅说，超级汽车在硬件、物理形态层面要实现智能化、互联网化、纯电动化。“这就意味着我们要对汽车的大脑结构和神经系统进行重新的架构和创新开发。”同时，超级汽车不仅仅是一台电动汽车，还是一个完整的生态系统。“这意味着我们不仅仅拥有整个平台，还有内容，还有汽车终端，还有上面一系列的应用。”

说到根本，乐视必须自己造车。但汽车生产面临准入限制。何毅透露，乐视非常积极与跟政府互动，希望能够按照相关的法规规定成为第一批拿到资质的新能源汽车制造企业。“这个工作目前已经开始了，进展很顺畅。”

14 家企业入围第三批铅蓄电池行业准入公示名单

12月29日,工信部办公厅、环保部办公厅公示了第三批符合《铅蓄电池行业准入条件》的企业名单,风帆股份、天能电池、永达电源、亿能电源等14家企业入选此次名单。

入围企业是依据《铅蓄电池行业准入条件》和《铅蓄电池行业准入公告管理暂行办法》,经企业申报、有关省工业和信息化主管部门核实推荐、行业协会和专家组现场审核而确定的。该名单公示期为10个工作日,工业和信息化部消费品工业司和环境保护部污染防治司于2015年1月13日前接受反馈的意见和建议。

此前的两批铅蓄电池行业准入企业共13家。

附件1:第二批铅蓄电池准入企业名单;附件2:第一批铅蓄电池准入企业名单

第三批符合《铅蓄电池行业准入条件》企业名单

序号	企业名称	省份	地址	邮编
1	风帆股份有限公司清苑分公司	河北省	保定市清苑县保衡公路东侧(原棉纺厂)	071100
2	唐山风帆宏文蓄电池有限公司	河北省	唐山古冶区唐林北路西侧	063100
3	阳煤集团山西吉天利科技有限公司	山西省	山西省阳泉市孟县裴池镇芝角村	045100
4	连云港市云海电源有限公司	江苏省	赣榆县海头镇海州湾生物科技园	222111
5	江苏永达电源股份有限公司	江苏省	江苏省泗洪经济开发区香江路	223900
6	浙江天能电池(江苏)有限公司	江苏省	沐阳开发区天能工业园	223600
7	浙江天能电池江苏新能源有限公司	江苏省	江苏省沐阳经济开发区天能路3号	223600
8	天能电池集团有限公司	浙江省	浙江省长兴县煤山镇工业园区	313117
9	浙江天能动力能源有限公司	浙江省	长兴县经济开发区城南工业功能区(吴山乡)	313100
10	天能电池(芜湖)有限公司	安徽省	芜湖经济技术开发区西凯湖工业园	241006
11	山东亿能电源有限公司	山东省	曲阜市书院街道方家村西	273125
12	河南豫光金铅集团铅盐有限责任公司(矿灯厂)	河南省	济源新济大道亚桥东100米	459003
13	河南豫光金铅集团铅盐有限责任公司(蓄电池厂)	河南省	济源新济大道亚桥东100米	459003
14	荷贝克电源系统(武汉)有限公司	湖北省	武汉市东西湖区新城十三路3号	430040

附件1:第二批铅蓄电池准入企业名单

序号	企业名称	省份	地址	邮编
1	双登集团股份有限公司	江苏省	江苏省姜堰经济开发区天目西路999号	225500
2	江苏金长兴电源有限公司	江苏省	江苏省盱眙县经济开发区工十路北侧	211700
3	杭州南都能源科技有限公司	浙江省	浙江省临安经济开发区景观大道72号	311305
4	湖北雄韬电源科技有限公司	湖北省	湖北省京山县工业园区	431800
5	广州丰江实业有限公司	广东省	广东省广州市南沙区大岗镇北凌潭州私营工业区3排1号	511470
6	深圳雄韬实业有限公司	广东省	广东省深圳沛沛龙岗区大鹏镇雄韬科技园	518120
7	深圳市雄韬电源科技股份有限公司	广东省	广东省深圳市大鹏新区同富工业区雄韬科技园	518120

附件2:第一批铅蓄电池准入企业名单

为推动铅蓄电池行业可持续发展,工信部和环保部10日公布第一批符合《铅蓄电池行业准入条件》企业名单,

无锡市普发电源有限公司、
江苏威盛电源有限公司、
江苏苏中电池科技发展有限公司、
东宾国际(吴江)电池有限公司、
江西新威动力能源科技有限公司
骆驼集团襄阳蓄电池有限公司入围。



全球最大动力电池生产基地落户深圳 比亚迪开创新能源产业新纪元

随着节能与新能源汽车产业在我国的迅速发展，进一步加快新能源汽车推广应用，是中央做出的重大战略决策，也是深圳坚持绿色低碳发展道路的必由之路。

12月30日，深圳坪山新区坑梓工业园，全球最大动力电池生产基地暨比亚迪铁电池深圳基地落成典礼在此隆重举行，深圳市副市长唐杰、坪山新区党工委书记杨绪松等领导盛情出席，在场嘉宾百余人共同见证这一全球盛典。

比亚迪铁电池坑梓基地规划总占地面积约10万平米，主要用于动力电池的研发、生产和销售。该项目建成后，将形成年产铁电池8GWh的总生产规模（可为约2万5千台大巴或超60万台混合动力轿车提供电池），计划在2015年建成，建成后将成为全球最大的铁电池生产基地。届时，比亚迪铁电池产能将达到10GWh/年。

“比亚迪铁电池于2006年研发成功，以安全、环保、高效的领先优势在全球率先实现商业化，并广泛应用于新能源交通、储能电站、太阳能路灯等领域，此次坑梓动力电池基地的落成，将助力比亚迪新能源产业二次腾飞，为公司三大绿色梦想添砖加瓦，同时也为深圳市和广东省的绿色新能源事业发展贡献自己的微薄力量”，比亚迪股份有限公司总裁王传福说道。



比亚迪董事长王传福致辞

深圳市副市长唐杰更是在落成典礼上发表了励志感人的讲话，他说，比亚



现场参加全球最大动力电池生产基地落成典礼的嘉宾



唐杰副市长、王传福总裁及主要领导
为全球最大动力电池生产基地落成剪彩祝贺

迪有一股精神，那是一种从小到大、不断成长，不断超越竞争对手、直奔高峰的精神！很多人不相信深圳是一个创新的城市，但深圳做到了；很多人不相信比亚迪这样一家新能源企业，但你们也做到了！



深圳市副市长唐杰致辞

今年我国新能源汽车市场发展强劲，一方面得益于政府对新能源汽车产业的大力扶持，另一方面从消费市场来看需求也进一步增加，对动力电池生产企业来说，来自新能源汽车领域的订单将成为企业最强劲的增长动力。有分

析认为，随着包括动力电池补贴政策在内的多项利好政策的酝酿和出台，以及国内、国际汽车制造商加码中国新能源汽车市场，2015年很可能成为我国新能源汽车市场发展的一个关键节点。

比亚迪坑梓动力电池项目采用最先进的全自动化生产线，具有高精度、高速度、高智能化等特点，确保电池生产过程中智能化的精密控制，保证电池生产的一致性要求。整条生产线的关键性工序装配了业内最先进的生产设备，同时也配置了由比亚迪自主研发的自动装配线，代表了比亚迪当前装备技术的最高水平。

项目全部投产后，对整个行业将产生巨大的社会效益和经济效益，并将有效缓解目前国内新能源行业动力电池产能严重不足的情况，为深圳新能源汽车产业添砖加瓦，开创了我国新能源发展的新纪元，必将为我国新能源产业的发展注入新的力量。

深度调查：近 8 成网友支持 低速电动车转正

低速电动车究竟该不该被“转正”，这一直是业内争论不休的焦点话题。现实情况是，作为中国汽车领域的“黑户”，目前已具备一定市场规模的低速电动车却始终难获政府层面的“准生证”，既无法上牌，也无权上路。



反对的声音认为，中国低速电动车的安全性能差、技术含量低，只走“价低质次”的路线，根本不值得被鼓励，甚至应该被取缔。赞成的声音则认为，低端切入应该是中国电动汽车市场的发展方向。中国汽车工程学会理事长、中国电动汽车百人会低速电动车课题召集人付于武表示：“对于低速电动车产业，我们应该顺势而为，只要政府积极引导，低速电动车可以成为一个潜力巨大的新经济增长点。”

分析认为，未来的中国汽车市场，市区城乡结合部将占据全部需求的 2/3，市场规模或超过 9000 万辆。而在其中，售价 3-5 万元、车速在 50-60 公里/小时，充一次电可行驶 80-100 公里，总使用成本不到传统燃油汽车 1/4 的低速电动车则无疑具备了强大的生命力以及广阔的市场前景。

搜狐汽车的调查数据可以证明，在参与网络投票的人群中，有 50.87% 的网友表示对于低速电动车“大概了解”，另有 22.83% 的网友选择“非常了解”，占比超过 70%，说明低速电动车这类产品在市场上确拥有很高的关注度，选择“完全不了解”这一选项的网友仅占全部调查人群的 6.65%。

而由于现在低速电动车尚处于政府无政策法规监管的“灰色地带”，所以有 55.2% 的网友也表示“会因为不需要牌照和驾照从而考虑购买低速电动车”，比选择不会的要高出近 20 个百分点。

但低速电动车之所以能够形成千

亿的市场规模，“打擦边球”的购车心理只能算是三大主动驱动力之一，有 20.09% 的网友认为“使用便利，无需驾驶证即可购买”是低速电动车被市场认可的主要原因。而对于这类产品来说，“物美价廉”恐怕才是它们受到中小城市、乡镇农村普遍欢迎的核心竞争力。

调查数据显示，有 26.17% 的网友认为低速电动车普遍受到市场欢迎主要是因为在使用过程中可以“节省成本，并作为短距离代步工具”，这同时也是消费者对于低速电动车最基本的诉求。其次，有 25.3% 的网友选择了“价格低廉，主流产品低于 5 万元”这一选项，这基本上也符合低速电动车这一细分市场定位。

但就像那些反对的声音所说的：“虽然低速电动车具有省油、便宜等优点，但其缺点也不容小觑。特别是在功能、结构、安全系数等方面，低速电动车与现行推广的新能源汽车也着实相差太远。”

搜狐汽车调查结果证明，在低速电动车存在的诸多问题当中，有 24.39% 的网友将“续航里程短”作为了自己的第一选择，说明眼下主要以铅酸电池为主的低速电动车的确需要迫切地向锂电池转型，完成相应的产业升级。另外，分别有 22.54% 和 22.44% 的网友将“质量不可靠”和“安全性能弱”视为低速电动车的主要弊端，这同时也是很多专家唱衰低速电动车的主要原因。

其中，作为新能源汽车领域的学界泰斗，清华大学汽车研究所所长、汽车安全与节能国家重点实验室副主任陈全

世就也表达过这样的观点：“在国外，低速电动车的质量绝不会像中国这么差。只是由于价格与利润的单薄，中国的低速电动车企业才会选择向消费者提供价低质次的产品，一味追求短期效益，简直是谋财害命。”

可是，尽管有种种的问题存在，但低速电动车在某些省份的蓬勃发展还是让业内不得不重新审视这类车型的重要性。特别是在今年，中国电动汽车百人会也首先对低速电动车产业进行了深入探索和研究，并已经将有关课题上报给了相关部门，使得低速电动车“转正”的呼声再度升温。

对于这一争议话题，参与调查的 77.17% 的网友都对于低速电动车“转正”表示了支持，其中 53.76% 的网友更是认为应该在全国范围内将低速电动车“扶正”，充分满足市场的需求。

而对于低速电动车未来的发展前景，选择“非常看好”和“比较看好”的则占到了 35.26% 和 27.75%，证明广大潜在消费者还是对于这类车型充满了期待。

正如国务院发展研究中心原党组书记、副主任，中国电动汽车百人会理事会理事长陈清泰所说：“对低速电动车的管理既是一个现实问题，也是一个理念问题。所谓创新，又叫做创造性破坏，它破坏的不仅是原有的技术，还有原有的规则，我们要向创新型国家转变，那么游戏规则就必须适应新的需要，并同时保持对低速电动车保持宽容的态度。”

唐骏力争 2015 年 5 月获新能源牌照

2014 年售出 11700 辆电动车



山东唐骏欧铃汽车制造有限公司董事长薛兴震

“唐骏王子、唐骏天使电动汽车计划在明年 5 月获得国家新能源汽车补贴，明年我们电动汽车的销售目标要达到 2 万辆。”12 月 21 日，唐骏电动车销售公司总经理刘国增在唐骏电动汽车 2015 年商务大会上如是表示。截至目前，唐骏今年已累计售出 11700 辆微型电动车。

据工信部及中汽协数据统计，2014 年 1-11 月我国共生产新能源汽车 57208 辆，销售 52944 辆。从销售车型构成来看，新能源轿车销售占 72%，客车占 26%，其他车型占 2%。唐骏对新能源汽车的使用群体做了大致统计：50% 新能源汽车订单由政府买单，30% 由接近新能源汽车行业的圈内人消化，只有 20% 是真正卖给喜欢和需要电动汽车的消费者。而目前的推广数量离 2015 年 50 万辆的总目标仍相差甚远。

再来看“草根阶级”微型电动车的发展情况，前 11 月国内主要品牌累计生产 15.8 万辆，预计全年突破 20 万辆。尽管微型电动车行业在 2014 年经历了央视“315”曝光、山东整治违规代步车等一系列风波，仍实现产量同比增长 40%，整体产销量是目前享受巨额补贴新能源乘用车的 10 倍。

正是基于这样强劲的市场需求表现，山东唐骏欧铃汽车制造有限公司董事长薛兴震对行业未来发展趋势作出判断：“我们坚信微型电动车市场的发展不可阻挡，尽管行业一直在争议中发展，过去一年中面临多次打压，但始终没有垮掉，反而在不断规范升级。2015 年将是电动汽车跨越式发展的一年，微型电动

车也将迎来春天。”

据了解，唐骏从 2010 年发展电动汽车至今，销量一直保持快速稳健的增长。2014 年唐骏售出 11700 辆电动汽车，同比增长 50%。到 2015 年唐骏计划实现 2 万辆电动汽车的销售目标。

刘国增指出，以往微型电动车市场竞争以价格为导向，1-2 万元价格区间内的产品所占市场份额最大，达 43%；2-3.5 万元的中端产品占 36%，3.5-5 万元高端产品占 21%。然而，随着消费者对微型电动车的了解程度和使用体会加深，需求也在不断提高，市场产品发展由低端向中高端转换。

本次会议上，唐骏推出新款电动汽车唐骏天使舒适版，续航里程达 130km。唐骏天使舒适版被定位为扩大市场份额的一款战略车型，售价 29800 元。价格区间在 3 万元以内的产品在目前微型电动车市场销售占比最大，新车的上市有望快速拉动唐骏微型电动车销量增长。

电动商用车也是唐骏电动汽车业务发展的重头戏，并形成载重 0.5t、1t、2t 多款电动产品体系，主要定位物流领域。以 2t 电动物流车为例，搭载 30kW 交流异步电机和 75kWh 锂电池，最高时速 90km/h，续航里程可达 130km-150km。唐骏是国内最早生产卡车、专用车的企业之一，具有生产资质，旗下锂电版物流车均可享受国家新能源汽车补贴。刘国增介绍，唐骏电动物流车在深圳、长沙、武汉等地均有销售投放，市场情况较好。

目前唐骏已形成“乘商并举”的电动发展战略，然而乘用车生产资质仍是唐骏需要跨越的一道坎。近日出台的《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定》意见稿，有望进一步放宽新能源汽车生产资质，唐骏也意欲借此机会突破生产电动乘用车的限制。刘国增强调：“唐骏电动轿车一定要争取在明年 5 月获得新能源汽车身份认可，我们发展电动汽车的决心不会改变。”

电动汽车的决心不会改变。”



2014年12月21日，以“筑梦想 转模式 赢未来”为主题的2015年唐骏汽车商务年会在淄博齐盛国际宾馆胜利召开，会议由公司总经理王金珂主持，公司董事长薛兴震出席大会并致辞，公司副总张艳红、武登习、司涛、高永光出席，来自全国各地的经销商、服务商、供应商代表近800人参加了本次盛会。

唐骏汽车

2015年商务会胜利召开



主题大会于上午8:28分在雄壮嘹亮的《唐骏汽车之歌》中正式拉开序幕，公司董事长薛兴震出席大会并致辞。

他首先对经销商、供应商朋友们的到来表示热烈的欢迎，对大家多年来给予唐骏汽车的鼎力支持表示衷心地感谢，着重就2014年国内汽车行业状况及唐骏汽车市场表现作了阐述。他表示，2014年卡车行业经历了前所未有的振荡和洗礼，特别是国四风暴的骤然突起，对整个行业造成了巨大的冲击。唐骏汽车面对前所未有的压力，和各位同仁一起，冷静应对，不慌不乱，战术有力，战略正确，较好的实现了向国四产品的全面过渡，实现了国四产品的全面覆盖。唐骏汽车率先从国四风暴中顺利突围，在提升产品品质、提升企业整体实力上做了很多努力，



强化产品质量控制，突出了产品、品牌定位战略，新能源汽车发展战略，专用汽车发展战略以及高端产品研发等战略规划，从而实现了产品结构升级，市场网络升级，产品质量升级，走在了行业前列，为今后规模扩张奠定了坚实基础。面对 2015 年的市场环境，他希望广大经销商转变营销观念，不打价格战，实现由“价格导向型”向“价值导向型”升级，同时提升营销队伍素质和综合实力，加强沟通，坚定信念，鼎力合作，共同创造新的佳绩。董事长的致辞高屋建瓴，总揽全局，对 2015 年工作具有重要指导意义。

随后公司副总经理、卡车销售

公司总经理张艳红做了《筑梦想 转模式 赢未来》的营销工作报告，在报告中张副总对 2014 年的营销工作从产品品质、产品结构、网络布局、营销策略等方面进行了认真总结，突出了唐骏汽车在 2014 年风云变幻的背景下取得的辉煌成绩。同时她结合国内经济形势和行业总体走向等宏观因素，从产品、服务、品牌、网络渠道、政策支持等几个方面提出了 2015 年具体营销工作发展新思路，让与会人员充分看到了未来合作的美好前景。最后张副总讲到，大家都是与唐骏集团公司风雨共担、肝胆相照的真诚朋友，让我们进一步团结起来面对崭新的市场，面对激烈的竞争，共担风雨，努力拼搏，实现双赢。



作为“专心、专业、专一”致力于卡车行业的制造厂家，经过了 50 多年历史沉淀的唐骏汽车，也有能力和大家一起创造出更加辉煌的市场业绩，让我们坚定信心，把握机遇，鼎力协作，共赢未来。

会上，部分优秀经销商、供应商代表做了典型发言，表明了与唐骏公司共同发展的决心。

大会对在 2014 年合作发展的过程中，作出杰出贡献的经销商、服务商、供应商进行了隆重表彰，并鼓励他们再接再厉，共同取得 2015 年更加辉煌的业绩。会后，公司聘请中旭商学院高级讲师、中国企业实战派营销高手、海尔营销执行与研究专家庄志敏老师为与会代表奉上了一堂题为《工商结盟，合作共赢》的营销培训课程。晚间时候，举办了 2015 年度商务年会答谢晚宴。

本次大会在公司领导的亲切指导下以及全体工作人员的共同努力下取得了圆满成功，乘商务会胜利召开之东风，让我们在 2015 年携手共赢，再创佳绩，实现唐骏汽车历史性跨越，共创美好未来！





行业中的宝马 产业中的黑马

尊敬的各位领导、各位同仁：
大家上午好！

很高兴和大家相聚在著名的齐国故里淄博市，共同参加唐骏汽车集团 2015 年商务年会。首先，我谨代表菏泽万华新能源汽车销售公司向一直以来支持、关心我公司发展的各位领导、同仁们表示衷心的感谢！

2014 年是新能源汽车不寻常的一年！是我们一直在争议和拼搏中前行的一年！面对 315、520 事件，我们没有气馁，而选择了拼搏和进取。

2014 年度我公司完成了 517 台唐骏电动汽车进货计划，实销 511 台，同比增长 117%，远远的超越了对手，让唐骏电动汽车成为了菏泽地区第一电动品牌，能取得今天这个成绩，我觉得不外乎以下几个方面原因：

一、品质高、车型全，这一点唐骏电动汽车优势相当明显。

天使系列、王子系列、电动面包车、电动微卡等车型一应俱全。同时又有舒适版、豪华版、钻石版等不同配置，价格在 3 万至 5 万元左右，其性价比完全可以满足不同阶层的人群，是家庭的第二辆车，同时又是现代家庭的第一选择！

唐骏天使车型为拳头产品，做工精良、性能优越，是目前其它竞品无法相比的。唐骏王子是天使车型的最佳搭档，它同样具备做工精良、性能优越的显著特点。这两款车型给我公司带来了丰厚利润，更是坚定了我们做好唐骏电动汽车的信心和决心！

二、高层重视，厂商联手共赢。

唐骏公司领导对我公司的发展更是非常负责，集团董事长薛总曾经两次亲临菏泽市场指导工作。这两次意义非凡的指导，分别是 3.15 和 5.20 事件报道以后，在市场最为困难和萧条的时候，

客户的购买欲望一时间给封杀了，员工和我本人对电动汽车未来的发展都感到了困惑、迷惘！在这个关键时刻，薛总、宋总、刘总等领导为我们分析形势，做出了正确的指示，从而使我公司销售迅速上量。所以唐骏集团的领导，从薛总、宋总到刘总等，他们一心为我们经销商出谋划策，帮助发展，让我感受颇深，受益匪浅。

在各位领导的帮助下，我公司少走了很多弯路，面对自身不足，我们全面贯彻总公司要求的“销售服务一体化”思想，在现场、培训、服务等方面进行了严格要求整顿，从而为销量的迅速提升打下了坚实基础。

俗话说得好“打铁还需自身硬”，能取得今天这个成绩，更离不开全体员工共同努力及兄弟网点的大力支持。为了提升销量，我们长年始终坚持宣传，如巡展、车展等，学校旁边、大型市场门口及高档小区附近，都是我们宣传的重点。通过宣传活动，从而把更多的客户吸引到了店内，我们

又在店面布置造势及现场导购方面下了较大的功夫。对店面形象进一步更新，现场环境治理整顿，从而营造了较好的购车氛围。

培训方面，我们首先要做的就是找准自己的对手。通过分析，认真总结唐骏的优缺点，竞争对手的优缺点。只有吃透竞争对手，才能找到制胜的法宝。

导购解说本着“一看、二试、三沟通”的原则，围绕“唐骏电动、安全好用”的中心，本着“宁买唐骏贵 1 万，不买杂牌用半年”的信心宣传介绍。在这里要强调的是，唐骏的产品很多优越性能只有试驾的时候才能体现出来。客户来看车，一定邀请其试驾，最好是邀请客户中懂车的、会开车的去试乘试驾，在试车的过程中以各种性能来引导、说服客户。

为做好服务工作，公司建立了专业的售后服务站，并购置了 24 小时救援服务车，特殊问题上门服务。对购车客户进行至少半小时培训，同时去客户家中查看充电现场，确保万无一失。对所有购车客户定期回访，提醒客户及时保养。设立服务专线，随时解答客户提出的问题。和用户交朋友，老客户给我们宣传带动新客户，销量占比将近 30%。

正是有了这么多的良好条件，让我信心倍增！展望 2015 年，坚信我公司将始终专营唐骏，挑战 700 台的目标，我们始终坚信唐骏电动汽车必将成为新能源汽车行业中的宝马，产业中的黑马！

最后，祝各位朋友合家幸福、万事顺利！谢谢大家

郅伦涛



建设二网 锦上添花

尊敬的各位领导、各位优秀的经销商：

我是商丘经销商张丽。2014年我公司实现进车428台，销售420台，今天我主要谈的是店面位置的改变给我销量带来的影响，以及开发二级网点带动区域整体销量的上升。

12年我刚踏入电动汽车行业，选择了唐骏品牌。当时我的店面位置是现在的售后门面。远离现在店面位置，确切的说是远离主要的销售市场。那会我确实不会卖车，原因很多。一、我不懂车，二、我的位置很偏，在当时我们是一个新品牌，消费者不接受，总之经营初期车辆卖不出去。当宋总、刘总第一次到我这个地方来的时候发现我不卖车的问题，提出我现在经营的位置有点偏，建议我到当时销售最好的时风周围寻找合适的房子。

2013年4月份我迁至现在的位置，当时转让费加房租10万元，对我来讲不是个小数目。但是我考虑既然做了，那我就再拼一次，现在看来当时我赌一把现在是对的。位置变了，也不用特意去做宣传了，也不用担心没有客户了，成交率比之前上升的更快。

虽然销量上升了，但是我对一个月各位数的销量不满意，所以我们聘请销售人员，再加不断培训，在员工精通专业知识的前提下，提高团队的意识，现在我的店长就处理的很好，当然他也是商丘这条街上收入最高的。我一直相信高投入高回报，连投入都不做就想高回报，总是感觉不太现实。相信大家也会赞同我的观点。

做到适当放权，当大环境没有影响我们，店面位置很好，又有优秀的员工，我们怎么能不卖车呢？怎么会不挣钱呢？

二级网点的开发对我今年400多台的销量起了很大的帮助，占全年销量的40%，二级网点从培养到健康发展确实需要一定的过程。比如商丘夏邑，拓城，虞城这几个县级经销商我们从店面、销售、售后三个方面入手，耐心的培训，针对具体问题一个一个的去解决。当他们开始卖车了，我们和他们一起也就健康的向前发展。最终我们和二网完成了428台销量。成为商丘所有品牌销售最好的。

2015年，我们信心满怀，向600台销量发起挑战，最后感谢公司领导的支持，祝大家工作顺利，家庭和睦。

张丽

李岚清等领导 参观时风电动车



1月12日早6时36分，时风D102、D101电动车缓缓驶入钓鱼台国宾馆，是我国低速电动车发展史上的新里程碑，开创了低速电动车发展的新纪元。整个展场分四大展区。国产客车区、国产乘用车区、外资乘用车区和零部件区。时风电动车展区在整个展场的最显要位置，一侧是宝马、奔驰、特斯拉等国外高速电动车，一侧是东风、比亚迪、长城等国产高速电动车。11时20分，在万钢部长、董扬秘书长等领导的陪同下，中央政治局原常委、国务院原副总理李岚清徐徐步入展场，依次参观零部件、外资乘用车、国产客车以及国产乘用车。

11时38分，李岚清走到时风展位参观时风电动车。刘总向李岚清汇报说，“时风是进入低速电动车行业最早的企业，建设了电动车冲压、焊装、涂装、总装四大工艺，达到了轻型汽车水平，形成了20万辆电动车的产能，实现了

产业化生产。”李岚清很关切地问刘总：

“时风这种车是锂电的价格多少？最低的价格能达到多少？”刘总回答说：“时风锂电电动车约7~8万元，铅酸电动车4.58万元。时风电动车都通过了‘双80’检测，达到了相关标准要求。时风电动车主要针对的是广大消费者的需求，是满足中国13亿老百姓的‘国民车’。时风电动车的产业化发展势头强劲。目前最大的阻力就是缺少电动车资质。”李岚清微笑着说，“时风电动车是适合我国国情的‘国民车’，国家应该予以支持。”

欧阳明高来到时风展区前，看到D102电动车非常激动地说，“时风电动车很漂亮呀！比2009年开发的漂亮多了。”欧阳明高跟刘总说：“低速电动车其实应该叫小型电动车，也就是‘国

民车’，因为小型的概念可以有高中低端。如果叫低速电动车，给人的感觉是低端的。叫小型电动车，一是有市场，二是有优势，三是可升级。如果做高端，那就与汽车厂竞争，难度非常大，时风的优势就很难发挥出来。时风要发挥优势，就要在小型上做文章，搞好产品设计，价格不要太高，扎扎实实做好‘国民车’，为新能源汽车发展做出贡献。高端电动车如没补贴，马上就死，依靠补贴发展不是长远之计。时风电动车定位非常好，一定要发挥好自身优势，做出特色，争取把小型电动车做强做大。”

杨裕生看了时风电动车后激



动地说，“时风电动车提升很快，是低速电动车行业的领跑者。时风这两辆电动车设计新颖，非常时尚。低速电动车产业要发展，最好的途径是用铅酸电池。近几年，铅酸电池产业发展很快，技术越来越成熟，成本越来越低，性能越来越好。尤其是酸炭电池，比能量等各项性能有了很大的提高。时风电动车使用铅酸电池，才能满足巨大的市场需求。如果使用锂电池，需求量肯定会大幅减少，因为目前锂电池成本太高、技术还不够成熟。一定要抓住市场需求大这个能支持产业发展的优势，做强做大低速电动车产业。”

百人会其他成员及国外汽车生产企业，对时风电动车非常感兴趣。无论是外观设计，还是内部结构，以及整车性能，都认为时风电动车绝不是简单意义上的“低速车”，而是智能化、信息化、数据化的高度集成。时风电动车真正的很接地气，价格优势明显，是中国老百姓真正需求的好产品，是我国的“国民车”，能够完全实现大批量生产。而高速高端电动车，虽然目标很宏伟，要想真正实现产业化，任务非常艰巨。时风电动车是整个展场的焦点和亮点，对巩固时风电动车在行业第一的地位意义重大。

时风电动车

“御捷”

2014 河北十大经济风云人物 ——御捷汽车董事长 张立平

■ 御捷汽车制造有限公司董事长

■ 邢台市工商联副主席，邢台市新能源汽车产业

联盟理事长，第十二届河北省人大代表。曾荣获中国新能源产业发展先锋人物、河北省创业功臣等荣誉称号

他创建的河北御捷汽车制造有限公司，经过6年的努力，由一家小微型电动车企业，成功转型升级为具有整车生产资质和新能源汽车生产资质的汽车制造企业。御捷汽车现在是邢台市汽车制造的骨干企业和新能源汽车的龙头企业，已经成为全国小微型电动汽车行业的标杆和龙头企业。目前，御捷电动汽车的销量稳居全国小微型电动汽车行业细分市场第一，今年可实现5万台的销量。

他具有敏锐的产业眼光和洞察力，咬定新能源汽车发展方向不放松，引领企业不断转型升级。在2012年兼并河北燕兴机械厂乘用车项目和江西宜春客车厂的基础上，御捷汽车今年在全国小微型电动车行业率先获得乘用车生产资质和新能源汽车生产资质，继续占据行业制高点，在国家 and 地方新能源汽车推广鼓励政策集中释放的背景下，御捷依靠雄厚的研发实力和技术储备，推出一系列适应市场需求的新能源汽车，产销量将进入一个新的爆发式增长周期。



入选理由

他创建的河北御捷汽车制造有限公司，经过6年的努力，由一家小微型电动车企业，成功转型升级为具有整车生产资质和新能源汽车生产资质的汽车制造企业。御捷汽车现在是邢台市汽车制造的骨干企业和新能源汽车的龙头企业，已经成为全国小微型电动汽车行业的标杆和龙头企业。目前，御捷电动汽车的销量稳居全国小微型电动汽车行业细分市场第一，今年可实现5万台的销量。

他具有敏锐的产业眼光和洞察力，咬定新能源汽车发展方向不放松，引领企业不断转型升级。在2012年兼并河北燕兴机械厂乘用车项目和江西宜春客车厂的基础上，御捷汽车今年在全国小微型电动车行业率先获得乘用车生产资质和新能源汽车生产资质，继续占据行业制高点，在国家 and 地方新能源汽车推广鼓励政策集中释放的背景下，御捷依靠雄厚的研发实力和技术储备，推出一系列适应市场需求的新能源汽车，产销量将进入一个新的

爆发式增长周期。

积蓄了6年能量的河北御捷车业，在今年实现了华丽转身。在全国低速电动车行业中，御捷车业再度脱颖而出，11月2日，御捷汽车成功获得其他乘用车整车生产资质，有两款产品进入工信部颁发的《车辆生产企业及产品公告》，12月24日，御捷又有9款新能源汽车进入公告。

对于很多车企来说，轿车准入证这一道坎儿实在是难以逾越，由于国家不再发放新的轿车生产资质，大量低速电动车企业被拦在乘用车生产这道“门”之外，而御捷则上演了一出“逆袭”的戏码，借助跨界车型来涉足乘用车市场，通过迂回路线成功取得了“入门证”。

打开了这扇“门”，张立平的造车梦想终于有了大加施展的空间。

咬定新能源汽车不放松

提及“御捷”这个汽车品牌，很多人会在脑海中闪出一个问号：御捷是造车的？

张立平的造车之梦，始于2008年。当时张立平在重庆办企业，为摩托车、汽车整车厂供应零部件，通过十多年打拼，已经有了一家独资企业、两家合资企业，一年稳赚5000万元。可张立平并没有满足，在多次到美国考察后，他瞅准了低速电动汽车这个新产品。

2009年5月，他回到故乡清河县，成立了河北御捷车业有限公司，投资5亿元，按轿车生产工艺要求，建成冲压、焊装、涂装、总装四大车间，一起步，就是国内首个集开发、制造、销售、服务四位一体并具备大批量电动车生产能力的专业企业。

2010年，张立平经历了小微型电动车市场投放失败的挫折，具有前景洞察力的他不但没有气馁，反而加大了资金投入搞研发。为了迎接微型电动车市场爆发式增长，他选择组建二厂三厂扩大产能。

“当年，我跟人家说造整车，大家会觉得我是个疯子，一个造摩托车、汽车零件的人，怎么能有这种非分之想。”张立平认准了“整车”和“电动”两个方向，觉得中国市场需要小巧化、智能化的电动汽车产品，为此，2012年他接连做出了几个大动作，成功兼并了河北燕兴机械厂乘用车项目和江西宜春客车厂，为整车和新能源汽车生产资质铺平道路。

稳居小微型电动车行业龙头

今年11月初，位于清河县的御捷电动汽车登上了工信部“多用途乘用车”产品目录，年销量有望达到50000台，在低速电动汽车行业稳居全国第一。董事长张立平说，“我们离‘全球小微型电动汽车行业领导者’的梦想越来越近了！”

御捷新能源电动汽车销量已经超过全国小微型电动汽车行业细分市场排位前二、三名销量的总和，占我国“十二五规划”中列入国家目录的主流车企新能

在张立平看来，如今在**能源和环保**的压力下，**新能源汽车**无疑将成为**未来汽车的发展方向**，因此，御捷汽车未来将通过**产品、技术、模式**三大创新驱动，**努力发展新能源**，争取将御捷汽车打造成为**全球小型电动汽车和其他乘用车行业中的标杆**。

源汽车销售总量的半壁江山。

自张立平创立公司以来，御捷在短短6年内已累计向市场成功投放新能源汽车超过13万台，成为小微型电动汽车行业的标杆和龙头企业。御捷有效推动了新能源汽车的研发制造，加快了本地汽车制造行业体系的建设步伐。2013年10月份，公司确立了企业的远景目标：“致力于做全球小微型电动车这一细分市场的最优秀的制造商”

在张立平的带领下，御捷已经成为邢台市汽车制造的骨干企业，新能源汽车的龙头企业，取得了一系列的瞩目成就：

2009年运用轻量化设计理念，成功设计出全世界第一款整车总重量小于700公斤的微型电动车；

2011年成为河北省第一家通过欧洲EEC认证的企业；

2011年3月份开始成功向市场投放小微型电动车1万余台；

2012年在工信部组织的由16家公司参加的“短途微型纯电动乘用车”测试中，御捷电动汽车是唯一的一次性通过强检测试和安全碰撞合格的产品；

2012年公司被认定为河北省高新技术企业；

2012年向市场投放小微型电动车2.5万台；

2013年列入河北省战略性新兴产业；

2013年成功兼并一家其他乘用车企业的资质并获得工信部批准；

2014年在中国新能源产业经济发展年会上被评为“2014年中国新能源产业最具影响力企业”。

拥有核心技术，助力产业转型

从成立之初至今，河北御捷仅用了5年时间就拥有了河北、山东两个生产基地、三个整车工厂，具备整车年产32万台的产能。

到2020年，御捷将实现整车100万台、电机电控60万台，增程式和插电式混合动力系统50万台的产能和300亿元的销售总额。

张立平带领的研发团队创造出了领导行业的核心技术，这也成为企业转型升级的关键。公司瞄准“安全、节能、环保”的发展方向，与高等院校合作，走产、学、研结合之路，并组建了由美国归来的著名汽车电子专家、汽车设计专家及国内知名的电机专家等组成的电动汽车电机及控制器研发团队，在微型电动汽车的研发中取得瞩目成绩。

御捷是国内第一家拥有完全知识产权专利最多的微型电动车整车生产企业，研发的微型电动轿车获得了100多项专利。其自主研发的电力驱动系统、悬挂系统、NVH系统等核心系统，先后取得DOT、EEC等多项国际认证；自主研发的插电式混合动力和增程式混合动力系统以及控制器与电控系统均处于国内领先地位。

2014年10月9日，省委书记周本顺、省长张庆伟第二次到河北御捷视察指导，观摩了御捷新能源汽车核心零部件的生产，参加了首台新能源汽车的下线仪式，对御捷汽车的发展给予了充分肯定和高度评价，并勉励张立平加快建设，将企业做大做强，助推冀南经济发展，助力河北绿色崛起。

YOGOMO® 御捷
品质构筑未来

对话力帆高层： 缘何强势进军 低速电动车市场？



12月27日，首辆河南济源产力帆320E的下线，标志着全国首家既拥有轿车生产资质又拥有新能源汽车生产资质的企业——力帆河南新能源汽车工厂，正式开售低速电动车。

众所周知，随着消费层次的升级、生活水平的提高、城乡道路交通的改善，居民对交通便捷和体验驾驶等诉求日益提高，而传统汽车，存在着购置和使用成本高、驾照考取难等劣势，这使得物美价廉、节能环保的新能源电动汽车必将迎来爆发式增长。

那么，力帆强势进入低速电动车市场的原因是什么？其将如何在激烈的市场竞争中占得一席之地？带着这些疑问，本网记者分别采访了力帆副总裁关峰金和力帆电动车总经理林清华。

力帆副总裁关峰金：寻找新能源做替代能源，是国家能源发展的必由之路。

“首先，国家支持的高速电动车，是政策热、市场冷，老百姓不认可。老

百姓为什么不认可呢？我想是因为不划算：一来，蓄航里程短；二来，电池的费用高。虽然国家补贴到2020年，但是国家只补贴一次。我们知道，电动车的使用寿命，大概是四年左右。四年之后，就没有了补贴，所以说这个政策不接地气。其次，当今世界面临着三大难题：一是粮食；二是能源；三是环境。三大难题中，有两个是和电动车行业密切相关的。有资料显示，我国对能源的依赖程度达到了60%。这已经不仅仅是经济问题，政府应该提升到国家的高度加以重视了。所以说，寻找新能源做替代能源，是国家能源发展的必由之路。还有一点就是，目前我国有两千二百万的电摩用户，这些用户很可能成为低速电动车的潜在客户群。”力帆副总裁关峰金对中国电动汽车网记者如是说。





力帆电动车总经理林清华：力帆低速电动汽车是严格按照乘用车的标准来制造的。

力帆电动车总经理林清华告诉记者：“力帆低速电动汽车是严格按照乘用车的标准来制造的。不可否认，在电动汽车蓬勃发展的今天，确实存在着个别不规范、不严格按照行业标准操作的企业，即所谓的‘一锤子买卖’。作为一家负责任的企业，力帆对生产的每辆低速电动车都有着极其严格的要求，其严格程度甚至超过了行业标准。还有就是力帆电动车有一整套完善的服务体系：从产品的设计到交付给用户，再到电池的报废回收。单就这一点而言，力帆就与同行业有着本质上的差别。我认为大家一直以来对低速电动车的理解存在着误区：大家普遍认为低速电动车在技术上的要求并不是特别高。其实，低速并不代表着低水平、低科技。比如，低速电动车的整车集成技术的难度，甚至超过传统汽车。”



当记者问到目前阻碍中国低速电动汽车行业发展的瓶颈有哪些？林清华认为有三点：1. 整体的行业水准还有待提高；2. 国家对低速电动车还存在着误解；3. 国家还对其存在着政策上的歧视。

有业内人士称：“力帆此次强势进入低速电动车行业，无形中提高了行业门槛，对一些实力不强的企业定会产生不小的冲击，然而，于消费者而言无疑是个“福音”。希望今后有更多像力帆这样的企业加入到低速电动汽车行业，共同做大、做强电动汽车这块蛋糕。”

访道爵董事长 薛筛林



2014 年的低速电动汽车行业发展也呈现多样化的态势，消费者关注的不再仅仅是价格，产品空间、舒适性以及产品驾乘体验等成为今年消费者选购低速电动车的重要关键词。2014 年低速电动汽车产销量相比去年增幅约在 60% 左右，然而 3 万以上的中高端低速电动车今年销量增幅高达 230%，3 万以上中高端车型成为 2014 年消费者选购低速电动车的首选。引领这场消费变革的是一家来自江苏的企业：江苏道爵实业有限公司。据悉，江苏道爵 2014 年在市场大力推广更符合中国中高端消费者需求的产品，在引领低速电动车消费变革的同时，也成就了道爵。据悉，江苏道爵经销网络从 2013 年的 200 余家发展到 600 多家，2014 年产销量突破 3.5 万台，成为中高端车型市场销量和市场占有率第一的双冠王。

心存高远逐梦行



当看到这些数据的时候，我对江苏道爵产生了深深的好奇，是什么让道爵一跃成为 3 万以上中高端车型销售的王者？

通过对道爵企业的实地考察和对薛董本人的采访，我终于明白了道爵是如何取得成功。

理念先人一步措施高人一筹

1) 专业研发，技术领先

在江苏道爵创立不久，正是需要大量资金建设四大工艺车间的时候，薛董力排众议毅然拿出 8000 万元建立了行业领先的技术与产品研发中心，高薪聘请多位顶尖汽车研发人才，以汽车工程

研究技术为依托，建立了一支拥有 200 余人的专业研发团队。

事实证明，薛董的战略眼光是多么的敏锐，在建立研发中心不到半年的时间里，江苏道爵就得了高能动力系统、专用变速系统、轻量化车身技术等方面的专利技术 40 余项，特别是电控系统集成技术成熟先进，自主研发的电动汽车产品获得了七项实用新型专利。

江苏道爵通过和上海、北京、重庆等多家专业汽车技术研发中心合作，不断提升道爵的研发水准和实力，并将更多的新技术应用于产品制造，不断提升产品品质。

2) 精心制造，产品领先

江苏道爵现已建成占地面积具备乘用车生产工艺的冲压、焊装、涂装、总装四大工艺；作为电动汽车专业制造服务企业，道爵自主研发生产的多款车型均代表了行业最高水准，其品质与驾乘体验完全可以与 A0 级汽车媲美。同时，道爵从合资乘用车企业高薪聘请了多位生产管理人才和技术人才，并将他们带来的先进经验和理念应用到生产中去，严格管控产品设计、技术研发、生产工艺、机电设备安装、整车装配、整车测试等多个环节，确保产品一致性领先。

3) 市场导向，服务领先

江苏道爵在创立之初就提出了一切

以市场需求为导向的理念，对产品设计、技术研发、整车制造、机电设备安装、整车测试等多个环节加入了消费者测试环节，每款产品或技术改进都需要经过数十位消费者试用并改进之后方能推出市场，确保道爵的产品符合消费者的审美和使用需求。

心存高远逐梦前行

对于生产、研发中的技术部分，薛董一直讳莫如深，但是谈到营销，薛董再次娓娓而谈。

道爵的营销，并不是随着道爵公司创立就开始的，而是从2013年中旬开始的，在此前，道爵有销售却并未有专业的营销。“2013年，我们的第一款产品已经成熟起来，我们找消费者和业内人士试用了一段时间之后，反馈都比较好，但是我们的产品销售的却不是很理想，当时我就不断反思，我们的产品非常棒，但是销量不佳，肯定有原因的。经过几天的思考，我发现了一个最重要的原因，我将自己大部分的精力都投入到生产和研发中去了，对于营销有点忽视了，当时，我就想到了引入职业经理人负责销售的想法。恰巧，我们与当时低速电动车内冠军营销团队的负责人建立了联系，在几次交流之后，我就决定让这个专业的团队来负责我们产品的营销……”

“从2013年下半年，我们开始在营销上下功夫，从产品、盈利方式、经销渠道、品牌推广等方面同步展开；第一步就是调整产品配置与结构，通过丰富产品配置，以满足市场多样化需求；第二步就是建设专业营销团队，通过不断吸纳人才，建设了一支专业的能打仗能打胜仗的营销队伍；第三步是完善渠道建设，根据市场区域不同，建立了以县为基本单位的经销网络，目前已经发展到600多家；第四步是建设专卖店，对渠道结构进行升级，支持经销商建设道爵专卖店；第五步是利用展会扩大影响力；2013年广交会、2014年北京车展、2014年济南新能源车展、2014年南京新能源车展，行业内影响力最大的展会，道爵一场都不错过；第六步，是利用网络扩大影响力；通过对网站升级、开通官网微博、微信等新媒体，让我们的信息更快的传递到市场；第七步联合行业媒体，不定期进行产品推广与宣传，提高道爵品牌知名度和影响力……”

在采访即将结束的时候，问了薛董，2015年的你们的目标是什么？薛董轻轻笑了笑说，2015年，我们量化的战略目标主要有2个，第一是基本完成道爵三期项目建设，将道爵产能提升至20万台；第二是终端渠道覆盖达到900家，实现产销9万台。

采访后记：

一群敢为人先的江苏道爵人，不断创造着行业奇迹，从默默无闻的配套企业开始做起，一步一个脚印，创立了道爵品牌；三年苦练内功、励精图治，终于在2014年成为业界最瞩目的新星，取得了令人艳羡的终端销售3.5万台的、行业增长率第一的佳绩，让道爵成为行业中高端领域的当之无愧第一品牌。

作为新能源汽车这个新兴产业中最年轻的企业掌舵人，也是伴随行业一起成长的逐梦人，我们有理由相信：未来，必将属于这个心存高远，敢为人先的年轻人和他的企业，当然还有那许多与江苏道爵一样朝气蓬勃的企业……

江苏道爵实业有限公司

JIANGSU DAO JUE INDUSTRIAL CO., LTD

对标乘用车准入要求 宝雅新能源汽车工厂查探

» 山东宝雅新能源汽车股份有限公司，山东微型电动车企业中一支劲旅。2009年4月注册成立至今，宝雅已经在快速发展中走过了五年。五年中，新能源汽车行业发展日新月异，每天都有新的产品和新的技术在刷新。面对这样一个竞争激烈而又充满机遇的市场，宝雅站稳了脚跟。目前公司旗下的主力车型宝雅雅贝稳定年产能可达5-8万辆，新车型宝雅童年凭借其小巧的车身和时尚的外观将宝雅新能源汽车公司的市场热度又提升了一个层次。

在微型电动汽车领域耕耘多年之后，宝雅要向何处去？

2014年11月26日，国家发改委和工信部联合发布了《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定（征求意见稿）》（下称《规定》），对新建纯电动乘用车生产企业投资项目、生产准入条件做出了相关规定。准入大门重启，门外诸强群情激昂，都想第一个抢得资质，宝雅也不例外。但对照《规定》要求，符合标准的有几家？按照《规定》的要求，记者近日逐一查看了宝雅新能源的生产基地。

德州工厂是宝雅新能源汽车公司最畅销车型宝雅雅贝的生产基地，总占地面积700亩，拥有包括冲压、焊接、涂装、总装在内的四大生产线。二期项目投入使用后，德州工厂的年产能预计可达25万辆。四大工艺齐全，已经达到了《规定》所要求的“车身成型、涂装、总装等整车生产工艺和装备”的要求。

宝雅雅贝是宝雅新能源汽车公司的研发团队在1年时间内，从无到有，攻克无数难题而研发出的一款美观实用的微型电动汽车。从车身制造、电池电机的集成和整车装配，均由宝雅德州工厂完成，并在2012年12月通过“短途纯电动乘用车摸底试验”的全部测试项



目（包含正碰和侧碰试验），同时期全国同类产品中有三款车型通过了这一测试。



目前在新能源汽车产品中，包括高速车在内，以传统车型为基础改装为电动汽车是普遍做法。发改委此次发出的《规定》特别要求，准入企业要有具备纯电动乘用车整车正向开发能力的研发机构。宝雅雅贝和新推出的童年，都是



宝雅自身研制，表明宝雅已经具备了纯电动乘用车整车开发的基础。

车身冲压件的生产线上正在进行紧张忙碌的工作。选用的优质钢材经过冲压成型，厚度保持在0.5-0.8mm，之后经过激光切割和焊接将车身构件连接在一起。为了保证产品的工艺水平和精确度，宝雅选用了世界顶尖的激光切割设备和三坐标测量仪。





焊接完成之后的宝雅雅贝车身。特殊的 3H 结构很好的增加了车身强度，使宝雅雅贝成为国内首批通过国家汽车技术中心碰撞安全基准测试的微型电动汽车。

正在进行电泳涂装的车身。阴极双组份电泳涂料作为一类新型的低污染、省能源和防腐性的涂料，具有涂膜平整，

耐久性和耐化学性好等特点，可实现完全机械化、自动化，不仅减轻了劳动强度，而且还大幅度提高了生产效率。

在外观灯光检查线上，操作工人会对涂装完成后的车身进行仔细检查，保证每一辆宝雅雅贝的漆面靓丽整洁。



正在进行电器部件装配的宝雅雅贝。所有电器设备在车辆下线后会有专人进行统一调试，保障灯光、音响、空调等设备均可以正常运行。

电动汽车与传统汽车不同在于核心部件的重新研发和装配。《规定》也要求企业对动力蓄电池系统集成等关键部

件的生产能力和一致性保证能力。因此记者也对宝雅的核心部件的供应和装配做了“刺探”。

宝雅雅贝可以选择 4-5kW 的直流电机，也可以选择 6kW 的交流异步电机。目前，宝雅新能源汽车公司正在与加拿大 ASI 进行合作，共同研发新的电机和电机控制单元。据工作人员透露，该合作项目的样品已经试制成功，将来经过测试后，将会第一时间投入到宝雅的新产品中使用。



电池方面，宝雅雅贝除了传统的铅酸电池外，还可以选择磷酸铁锂电池，而宝雅也在酝酿将自行研发生产的锂电池项目装配到雅贝等车型上。

为了取得更好的动力性和经济性，宝雅正在研发自己的两档自动变速器来取代目前的单速变速器。一经配备，即可实现节电超过 20%。

装配完成的下线车辆，还需要进行包括制动、转向、灯光、淋雨和外观在内的一系列出厂前检测，以保证每辆交到用户手中的宝雅雅贝都是毫无瑕疵的。同时，宝雅新能源汽车公司还为购车用户提供了完善的售后服务保障，使消费者亲身感受到购车无忧与用车无忧。



汽车是载人交通工具，品质和安全是第一要求。尽管有国家质量检验监督部门“看守”，但决定产品品质的无疑还是企业自身。宝雅的生产 and 检测流程，已经覆盖了安全性、可靠性、动力性、整车轻量化、经济性等方面。依靠精致管理和严格内控，达到国家认定检测机构要求的技术要求，并非难事。

总结：

宝雅是微型电动车行业这一品类市场强劲需求的早期收获者。在迅速和强力的扩张整合下，济南、德州、齐河三大研发生产基地齐发。包括在建产能，规模不逊于一些乘用车生产企业。济南基地负责集团的产品研发及对外合作项目，规划、建立完善电动技术研究院（包括汽车研究院、电子电器研究院、专用车研究院等）和锂电动力研究院，德州和齐河基地则分别生产雅贝和童年。各基地定位和分工明确，研发和生产能力突出。

较早专注于电动汽车的定位，也使得企业有了足够的纯电动乘用车的研发基础，特别是与电动汽车相关的整车控制系统、动力电池系统、整车集成和整车轻量化方面的核心技术储备。此外宝雅还与国外整车设计、核心部件研发企业的联手，继续提升产品性能和品质。

品牌方面，该公司比较早地寻求差异化定位，试图提高品牌、产品的附加值。雅贝和童年，都呈现出与市场竞品不一样的精准定位和精准营销的诉求。

在这样的研发生产和营销布局的基础上，目前宝雅新能源汽车公司的市场表现不俗，销量可观。另外，宝雅雅贝和宝雅童年的二代车型已经进入研发阶段，在外观设计和续航里程上都有很大的提升。

对比《规定》的要求可见，宝雅已经具备了纯电动乘用车的研发、生产、品牌和营销基础。在准入资质放开和微型电动车分类管理两大政策出口上，宝雅都有机会。

菏泽地区 丽驰 A01 喜悦版 29800 上市推广全面启动



图 1、图 2、2014 年 12 月 9 日，丽驰电动 A01 喜悦版 29800 上市推广发布会，在美丽的牡丹之乡菏泽正式启动。

图 3、此次发布会周边各市场的经销商依次到场，与菏泽经销商赵总一起分享和沟通销售之道与售后经验。

图 4、同时还举办大型文艺活动，吸引潜在消费者。

图 5、附带后备箱的 A01 喜悦版 29800，吸引众多目光。



江苏奥新新能源汽车有限公司

江苏奥新新能源汽车有限公司是在国家级盐城经济技术开发区的一家专门从事纯电驱动新能源汽车研发、制造和销售的高新科技企业，成立于2009年7月，注册资本金5000万元，已投资5亿元，是盐城市国有资产投资集团有限公司全资子公司。

奥新公司是工信部公告内新能源汽车生产企业，国家“高新技术企业”和“江苏省民营科技型企业”，是“江苏省新能源汽车重点产业链骨干企业”、“江苏省技术创新方法试点企业”和“江苏新能源汽车产业创新国际合作联盟”授权发起单位，是中国汽车工程学会“汽车轻量化技术创新战略联盟伙伴单位”。

奥新公司专注于纯电驱动车辆的研发和生产，核心理念是轻量化。并在产品结构、工艺技术、新材料应用和新商业模式进行系统创新、自主研发，具有核心技术自主知识产权。我司在电动汽车行业内率先提出了“四新”（新驱动技术、新底盘平台、新材料应用、新制造工艺）和“四化”（轻量化、小型化、智能化、经济化）的电动汽车技术路线和产业化思路，现已具备年产三万辆新能源汽车的能力，正筹建十五万辆纯电驱动整车及



关键零部件产业化基地。

奥新公司核心团队具有十五年的电动汽车研发经验，自主研发的轻量化纯电动轻型货车获国家重点新产品项目称号；新能源汽车轻量化乘用车的综合技术达到国际先进水平，已获得授权和受理的专利73项，其中发明专利12项。

奥新公司按照“四新”、“四化”的理念研发试制成功三大系列十多个品种的纯电动和部分增程式电动车辆，有十多款电动专用车列入国家产品公告和“节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型”目录，是国内电动车专用行业公告、目录最多的企业之一。

奥新公司的纯电驱动乘用车、纯电动厢式可卸式垃圾车、自卸式垃圾车、扫路车、纯电动厢式运输车、纯电动篷式运输车、纯电动仓栅式运输车、纯电动售货车、纯电动宣传车等产品，主要用于公务、商务、个人、租赁、物流运输、快递速运、货物转运、城市环卫专用、固定或流动式货物销售等领域。





与老款车型相比，这一代普锐斯在造型方面没有变化，仅针对一些细节设计进行了修改



前脸变化相对较大，大灯更加犀利，雾灯和进气格栅经过重新设计，配合蓝色标识，很富有未来感

“插电式” 是亮点

新普锐斯混合动力讲解

随着环境的日趋恶化，能源的日益紧缺，低能耗的环保型汽车必将是未来汽车的发展趋势。如今越来越多的厂家也将重心转移至混合动力领域，作为早期投放市场的混合动力车型——丰田普锐斯，目前已经推出了第三代产品，并且新车所采用的插电式混合动力系统是一大技术亮点，虽然该车在中国市场的上市时间目前还是遥遥无期，但在中国国内的测试已经开始，近日我们有幸接触到了这款新产品，并对这套混合动力系统进行了体验。

本次活动试驾环节时间较短，且车速被要求不得超过 50km/h，所以本文主要针对新普锐斯宣传的插电式混合动力系统工作状态进行讲解。



尾部变化不大，左侧增加了外接充电插口



轮毂尺寸和老款车型一致，样式采用了全新设计的五幅造型，不过样式看起来只是普普通通，并无亮点

195/65 R15

● 外观：造型没变，细节有改动

在外观造型方面，第三代普锐斯与老款相比没有什么变化，只是细节设计进行了改动。前脸的变化相对较大，大灯变的更加犀利，示宽灯与雾灯并行组成长方形造型，细长的进气格栅配合代表丰田混合动力的蓝色标识，很具有一种未来感。

车身依旧维持老款造型，左侧后视镜下方新增了一个充电插口，可以通过外接电源进行充电。轮毂采用了全新五幅设计，尺寸仍然维持 15 寸。与老款车型相同，蓄电池依旧放置在尾箱下方，所以尾部造型没有变化，细节改动也很小。



● 内饰：科技感十足，做工不错，用料一般

内饰的变化应该算是彻底的，相比老款普锐斯有些老气的中控设计，新车型运用了极富科技感的设计元素。一体式的中控面板从中控台上端一直延伸至扶手箱，流线型的斜面不仅视觉上很有科技感，而且面板下方恰好构成了一个空间较大且非常实用的储物空间。

中控台采用了不规则的配色形式，多功能方向盘两侧的按键集中在一个圆形区域中，一键启动按键和换挡杆采用了代表混合动力的蓝色，这一切融合在一起让人感觉风格有些跳跃但并不别扭。



内饰用焕然一新相比应该不为过
整体感觉很富有科技感

虽然中控台全部采用了仿拉丝的设计，但从用料上看普锐斯的表现比较一般，中控和门板部分区域均为较硬的材质，座椅和门板肘靠等部位均为绒布材料，不过整体的做工还是值得肯定的。



中控台的一体式斜面设计极具科技感
并且镂空的设计使得中控下放有宽敞的储物空间



中控面板及中控台使用了仿拉丝的设计
不过用料一般，材质很硬，但整体做工还不错



丰田在新普锐斯上使用了插电式混合动力技术，在介绍新车混合动力系统之前，让我们先来了解一下什么是插电式混合动力系统

传统的混合动力车充电方式主要来依靠两个方面，行驶时发动机产生的能量和制动时回收的能量，这种能量将转化为电能为车辆蓄电池进行充电；作为插电式混合动力系统在传统充电方式的基础上增加了更为直接的外接电源充电。

● 第三代普锐斯与上代车型相比动力变化

1：发动机排量：从老款车型的1.5L 提高至1.8L

2：蓄电池类型：从老款车型的镍电池变为更加稳定耐用的锂电池

3：新增充电方式：最大的变化莫过于充电方式增加了外插电的形式

● 动力靠谁输出：油、电配合使用 / 优先使用电能

既然是混合动力，日常使用时发电机和汽油机肯定是配合工作的，车内同时装有汽油发动机和电动机两套系统。当车速低于 100km/h 时，通过中控显示屏的示意图可以看见一串代表电能的绿色箭头从电池流入车轮，这说明此时动力完全由电动机提供；



车内同时装有汽油发动机和电动机两套系统
任何情况下电能都将被优先使用。

● 优先使用电能

在车速不超过100km/h，不急加速的情况下
此时电能成为驱动能，图中绿色箭头代表电能



● 急加速时汽油机介入

当急加速时，汽油机会介入工作
棕色箭头代表汽油机产生的动力流向



而当车速高于 100km/h 或急加速时，示意图中会有新增一串棕色箭头指向车内，代表汽油机介入并与电动机配合工作。在日常使用时行车电脑会遵循电能优先的原则进行动力分配，无需人为控制。

● 电量如何回收：三种方式可以充电

方式一：汽油机工作的同时为蓄电池充电

除了急加速或上坡等状态下需要汽油机和电动机配合工作以外，通常情况下汽油机工作时电动机会停止工作，并且汽油机会为电池进行充电，此时从示意图中可以看出，代表汽油机的棕色箭头会出现，同时代表电能的绿色箭头会反向流入蓄电池，充电就这样开始进行了。

● 汽油机工作时可为电池充电

当棕色箭头代表的汽油机完全工作后
绿色箭头反向指向电池方向，
此时发动机正在为电池充电。



● 制动时可为蓄电池充电

无论什么状态下，只要踩下制动踏板，都会反向为电池充电



方式二：制动力充电

与所有混合动力车型相同，制动时能量会被逆向存入蓄电池，无论哪种动力系统工作时，只要踩下制动踏板，代表电能的绿色箭头都会反向进入电池中为蓄电池充电。

● 新增两种驾驶模式

在普瑞斯的中控面板中设置有两个模式选择按键，分别为环保模式和动力模式。前者汽油机的介入会尽可能的滞后，此时我们踩下油门踏板至三分之二左右的深度，屏幕中才会显示汽油机介入工作。而后者只需踩下三分之一左右汽油机便会非常灵敏的进入工作状态，动力输出也会更为直接和充沛一些。



如左上角箭头所示，电能优先使用，电能格填满后代表电能不足以带动车辆，才会汽油机才会介入。
驾驶员可以通过模式按钮选择相应模式，动力模式中汽油机介入更加灵敏。

方式三：外接电源充电

这也是插电式混合动力不同于传统混合动力车型的最大特点，可以通过生活中的电源插头进行蓄电池充电，不过由于电池不方便拆卸和携带，所以提供充电的场所有一定的要求。



外接电源充电

在外部条件允许的情况下，
可随时通过外接电源为车辆进行充电

2014 广州车展 (下)

18 款重磅新能源汽车前瞻 (下)

宝马 i3 >>

9月21日, 宝马 i3 电动车正式在国内上市, 推出纯电动豪华版和增程版两款车型, 售价分别为 44.98 万元和 51.68 万元。

宝马 i3 采用对开门的设计, 车身尺寸长 3999mm、宽 1775mm、高 1578mm, 轴距为 2570mm, 还采用了高强度碳纤维车身, 在降低车身重量的同时, 保证了车身在取消 B 柱后的刚性。

宝马 i3 的内饰设计风格简约, 并且采用了更有质感的木纹装饰, 配备独立的中控液晶屏。虽然车身尺寸不大, 但方形的车身以及优化的设计使得车内的空间最大化。

采用碳纤维车身的宝马 i3 整车重 1255 千克, 可在 3.7 秒内从 0 加速至 60 公里/小时, 在 7.2 秒内从 0 加速至 100 公里/小时。续航里程设计为最远可达 160 公里, 基本满足城市通勤的需求。如果以节能模式驾驶 (ECO PRO 模式或 ECO PRO 模式), 其续航里程最远可达 185 公里。搭载了增程装置的 BMW i3 则能将日常续航里程增加至 320 公里。宝马 i3 在常规家用插座充电需要 8 个小时将电量充满, 快充条件下可以在 30 分钟内为车辆充满约 80% 的电量。



<< 宝马 i8

宝马集团 i 品牌的第二款车型为 i8 插电式混合动力跑车, 9月21日, 宝马 i8 正式在国内上市, 售价为 198.8 万元。

全新宝马 i8 双门超级跑车给人留下了深刻的印象, 开眼角式的前大灯组与宝马经典的双肾型进气格栅相连, 前保险杠进气口采用蜂窝状设计。全新的尾灯配合运动的保险杠设计使车尾造型非常动感。宝马 i8 车身尺寸长宽高分别为 4689mm/1942mm/1299mm, 轴距为 2800mm, 采用剪刀门开启方式, 值得一提的是, 宝马 i8 还是世界上首款搭载激光大灯的量产车型。

宝马 i8 采用了黑白双色构造出来的多区域内饰, 折让其内饰和它的外形一样充满了层次感, 且整体效果又不显得凌乱。宝马 i8 采用了全液晶仪表盘, 中控台也配备了独立的 10.2 寸液晶显示屏, 另外新车还搭载了第三代 iDrive 人机交互系统。

宝马插电式混合动力跑车 i8 将一台 TwinPower Turbo 三缸汽油发动机和一台宝马制造的驱动电机融合在一起, 实现 4.4 秒的 0-100 公里/小时加速能力, 而综合百公里油耗 2.1 升, 低于一部紧凑型内燃机车型。纯电续航里程 37 公里。使用 3.7kW 墙盒充电, 16 安电流强度, 2 小时可以给 i8 充满电。



《《 保时捷 Panamera S E-hybrid

具有划时代意义的新款 Panamera S E-Hybrid，是保时捷首款配备插电式混合动力系统的豪华级车型，昭示着跑车的未来发展方向。2013 年 7 月 12 日，保时捷 Panamera S E-hybrid 在中国上市，售价 156.80 万元。

作为保时捷拥有的一项先锋技术，并联式重混合动力在 Panamera S E-Hybrid 的身上实现了系统化的深入研发。因为具备了 416 hp(306 kW) 的系统功力，该新款车型从静止加速至 100 km/h 仅需 5.5 秒，最高时速可达 270 km/h，无愧于对保时捷 GT 经典车型的一次完美再诠释。

Panamera S E-Hybrid 的非凡魅力源于其独一无二的卓越效率以及惊人的纯电动续航里程能力。在 NEDC 测试循环中，Panamera S E-Hybrid 的百公里油耗仅为 3.1 升，二氧化碳排放量则低至 71 g/km。纯电动模式下，Panamera S E-Hybrid 的续航里程可达 36 km(NEDC)，最高时速却依然能保持 135 km/h。其电能储存在一款全新设计的锂离子蓄电池中，容量为 9.4 kWh。依靠外部供电设备时，蓄电池只需数小时即可充电至满格，同时，在驾驶过程中，蓄电池还可以通过能量回收电气系统进行循环充电。

除了内在的创新，外观上 Panamera 也更胜以往。其更紧凑的线条、更鲜明的轮廓和全新设计的车身元件，完美展现出更富有表现力的新一代保时捷跑车设计语言，突出了其作为未来旗舰车型之非同凡响的至臻地位。

保时捷 Cayenne S E-Hybrid >>

在 2014 巴黎车展上，保时捷正式发布了 2015 款卡宴车型。除了新款的卡宴、卡宴 S 和卡宴 Turbo 外，保时捷还首次推出插电式混动版卡宴 S E-Hybrid 车型。

车身尺寸方面，新款卡宴的长/宽/高分别为 4855/1939/1705mm(卡宴 Turbo 车型为 1702mm)，轴距为 2895mm。几款新车型整体上依旧保持保时捷家族式的设计，仅在外观的细节处进行了一些调整。在前脸处，新车前保险杠进气格栅的形状有所改变，随着进气格栅面积的增大，车头显得更有力量感。卡宴、卡宴 S 以及卡宴 S E-Hybrid 配备双氙气前大灯，并搭配“徘徊四点式”LED 日间行车灯。新款卡宴 Turbo 则配备了 LED 前大灯，并带有保时捷动态照明系统。

动力方面，插电式混动版卡宴 S E-Hybrid 车型的动力系统由 3.0L V6 机械增压发动机与电动机组成，共同作用下的输出功率为 416 马力，峰值扭矩为 590 牛·米，百公里综合油耗仅为 3.4L。



《《 雷诺 ZOE

2012 年日内瓦车展上雷诺汽车公司发布了首款量产纯电动汽车—雷诺 ZOE，这是一款紧凑型的两厢车，目前只在欧洲上市。

雷诺 ZOE 外观设计小巧流畅，比大众高尔夫尺寸略小，车身颜色使用了比较鲜亮的配色，分别提供白色、米色、银色、香槟色、淡蓝色和黑色六种颜色可选。

ZOE 是第一款配备雷诺专利 Caméléon 充电器的电动车。Caméléon 充电器使 ZOE 的充电时间为 30 分钟至 9 小时，同时可兼容最高达 43 千瓦的不同电力。

雷诺 ZOE 使用了一台 65 千瓦电动机，最高时速为 135 公里/小时，车内搭载的新一代的制动力回收系统，可以在驾驶员踩下制动踏板的同时，系统智能分配制动片让制动电机可以最大限度地给电池充电，所以雷诺 ZOE 的理论行驶里程超过 200 公里，即便在冬天也可以达到 100 公里。



《《 雷诺 Fluence Z.E.

雷诺 Fluence Z.E. 是欧洲地区市场上第一批 C 级全电力轿车，整车感觉十分平实，是一款以家庭为核心，受众面广的零排放汽车。

Fluence Z.E. 由雷诺斥资数亿欧元设计和生产，分为可更换电池及固定电池两个版本。固定电池版本所搭载的电动机可以输出 94 马力最大功率和 226 牛·米最大扭矩。锂离子电池组通过普通的插座充满电需要 6-8 小时，续航能力可达 160 公里。此外，雷诺还开发了一种 QuickDrop 电池交换系统，可更换电池电动车进入充电站，既可以选择充电，也可以把耗尽的电池换成充满的电池，整个过程只需 3 分钟。

雷诺 2014 年 1 月宣布 Fluence Z.E. 停产并关闭其土耳其生产线。可更换电池版本为以色列 Better Place 电动汽车公司的配套车型，2013 年 5 月 Better Place 公司破产后，该版本已经停产。雷诺随后虽然继续维持了固定电池版本在欧洲的生产和销售，但因销量不佳，也被迫宣布停产。



雷诺 Twizy >>

雷诺 Twizy 给人的感觉不像是汽车，而更像是一辆超大型摩托车，这款单座小车可能是世界上最小的汽车，在街上“随便”停车绝对不是问题。

Twizy 小巧玲珑，为了让它在城市穿梭更方便，解决停车难、堵车麻烦等问题，它就变成一辆单座车，适合日常上下班用。它有一个实用的后备箱，能装下几个小箱子，也能轻易地放下书包、背包或小行李箱。

Twizy 有两种动力系统：Twizy 45 配备一个 5 马力的电机，极速为 45km/h，这是雷诺为不到驾驶年龄的青少年构思一个低速版电动车，性能有限且体积小，在一些欧洲国家，没有驾照的 14 岁青少年就可以驾驶它，低速版雷诺 Twizy 更安全，家长们可能会很放心。Twizy 需要驾照的高配版本配备了 17 马力的电机，极速达到 80km/h，但上高速公路完全不可能，只能作为城市通勤。两种系统的纯电动续航里程都为 100km。

Twizy 对于年轻的新一代司机来讲可能很酷，但对于年长的老司机来说显然要求过多。车门有两种选择：剪刀门或是完全敞开型，然而却都没有车窗，因此，它更像个摩托车。如果外面很冷，司机得打扮打扮，对不起，因为没有供暖系统，也没有方向盘加热功能。车座虽然正常，但不可调整高度，不需要带头盔，但需要系安全带。Twizy 还配备有安全气囊，在驾驶座后面还有一个临时座位，如果司机个子高，会完全挡住后边乘客的视线。



华晨宝马插电式混合动力车型 530Le >>

在本届广州车展上，由华晨宝马研发的插电式混合动力车型 530Le 将会首次亮相，该车基于长轴距平台打造，未来该车将会在华晨宝马的沈阳工厂投产。

根据之前消息，华晨宝马 530Le 搭载由最大功率 242 马力的 2.0T 发动机和电动机组成的插电式混合动力系统，与发动机匹配的是 8 速手自一体变速箱。关于这款车型详细的参数，官方暂时还未公布。



萌系新宠 东风风神E30L

作为一款微型电动车东风风神E30L造型设计小巧可爱，续航里程可以达到160km。



本册车展我们再次见到了熟悉的“新朋友”——东风风神E30L纯电动车。近年来，伴随新能源大潮袭来之势，纯电动汽车离我们已不再遥远，市面上有竞争力的车型更是层出不穷，接下来我们不妨看看这款E30L实力到底如何。



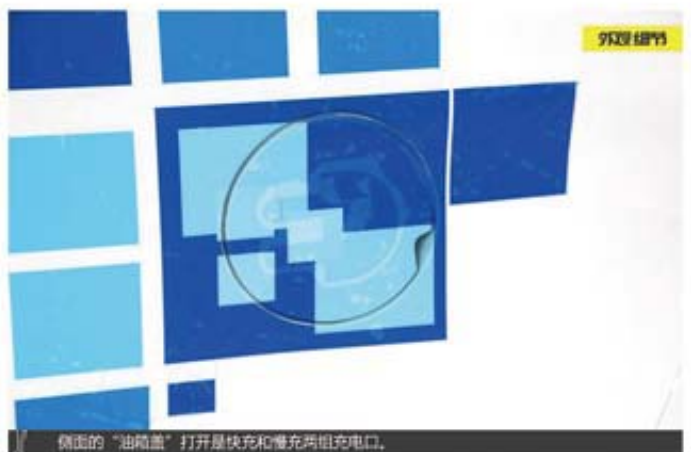
集成转向灯并采用双色设计的后视镜是卖点之二。



前脸的圆形大灯是E30L萌点之一，大灯内部还集成了透镜灯组和LED转向灯。



相比之前车型的E30车型，E30L车身侧面增加了后排扁平侧窗，虽然牺牲了侧面车身线条的整体流畅性，却带来了更大的车内空间，无论如何我都认为这是一款加分设计。



侧面的“油箱盖”打开是快充和慢充两档充电口。



尾部大面积的后风挡玻璃同时起到了后备厢盖的作用，不过这里并没有配置后雨刷。



尾灯组同样有看点，不过跟“萌”似乎扯不上关系，上半部分是黑色带有火焰拉花装饰的面板，尾灯内部同样采用了LED元素。



设计风格上，E30和E30L稍有不同，E30采用圆形空调出风口，风格比较俏皮，而E30L更时尚，不过整体结构都保持一致。



中控台整个仪表台是悬浮式结构，可以扩大下部空间。同时还配置了自动恒温空调，而多媒体系统比较简单，并不支持CD播放，配置了USB接口，可以满足U盘播放多媒体音乐。



该车配备有换挡杆，造型相当别致。变速杆杆实际上只是停车、行驶、倒车三个模式开关。



从数据上我们不难发现即便是四驱版本，E30L后排座位的空间也比较狭窄，只能满足临时使用之需，谈不上任何舒适度。



动力方面，E30L配备了16kW的永磁直流电机，18kWh的磷酸铁锂电池组容量并不算高，但因为整车质量的大幅降低，使得E30L的续航里程可以达到160km。能够在30分钟完成快充，慢充也只需要8小时。电池循环寿命可达1500次；并且采用高温充电，容量稳定且储存性能良好。



车型总评

最后谈谈大家最关心的价格，据悉该车将会在2014年流于北京地区上市销售，享受完国家和地方补贴后的价格在10万元。怎么样这款萌萌小电动车是不是打动你了？

英国科学家发明石墨烯 10 年后，在电池上的应用获得巨大突破。12 月初，西方媒体报道，西班牙 Graphenano 公司和西班牙科尔瓦多大学合作研发的石墨烯电池，一次充电时间只需 8 分钟，可行驶 1000 公里。它被石墨烯研究者称做“超级电池”。“我们现在还在了解情况，正在求证西班牙这种电池的具体情况，如果确认是这样的，那确实是革命性的变化出来了。”中国石墨烯产业技术战略联盟秘书长李义春 12 月 24 日对 21 世纪经济报道记者称。

西班牙的“超级电池”很快将像特斯拉一样应用于汽车上，据西方媒体报道，它的拥有者 12 月在德国两大汽车巨头的汽车上进行试验，并在 2015 年第一季度生产上市使用。

石墨烯充电时间接近加油

目前，全球汽车制造商使用的动力电池主要使用锂电池，以特斯拉为代表的镍钴铝酸锂电池（钴酸锂电池）、以比亚迪为代表的磷酸铁锂电池和以日本汽车为代表的锰酸锂电池。

这三类电池以钴酸锂电池能量密度最高，但在高温下也最不稳定；磷酸铁锂电池最稳定，但能量密度最低。

锂离子电池技术已经沉寂了 20 年没有大的技术革新。一位研究动力电池的专家称，其最大的障碍在于，锂离子电池功率密度有限，其大量能量无法快速接收或释放。

特斯拉升级版的 Roadster 3.0 采用了改进过的锂电池，特斯拉没有确认是否加入了石墨烯。不过，它的性能有

大幅度的提升，恐怕只有石墨烯能做到。新改进的 18650 型锂电池的容量大幅度加大，6831 节电池组数量没有增加，但电池组的总容量从 53kWh 提高到了 70kWh。

据接专家介绍，石墨烯的结构可以改变锂电池技术长期没有突破的障碍。石墨烯片材内部结构间隔扩大，以允许更多的电解质“润湿”及锂离子电池中的锂离子获得高速率通道的性能。

“石墨烯的特点是导电速度快，导电性能好，目前很多研究都在实验，具体哪一块很难说，不过缩短充电时间等是肯定的。”李义春说。按照美国伦斯勒理工学院研究人员的预计，石墨烯阳极材料比如今锂离子电池中

充电 8 分钟，行驶 1000 公里：

2014 年 12 月 26 日，美国电动汽车制造商特斯拉发布了两年前停产的第一代车型 Roadster 的升级版，续航里程达到 644 公里，高出原版 60%。电池技术的进步提升了特斯拉产品的性能，此前 Roadster 的续航里程是 393 公里。特斯拉 CEO 马斯克称，特斯拉的高性能石墨烯电池，相比目前的容量增长近 70%。



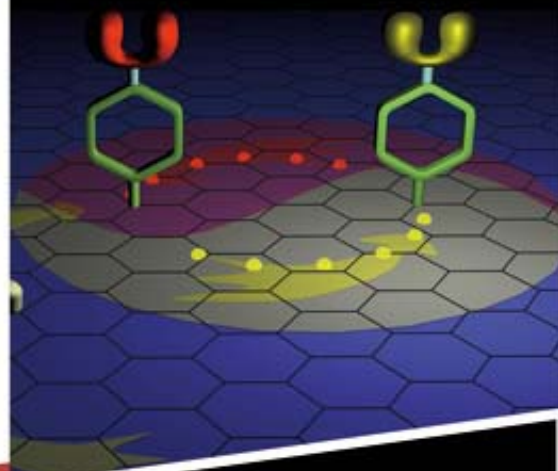
惯用的石墨阳极充电或放电速度快 10 倍。

按照西班牙上述机构的数据,石墨烯也可能大幅度增加电池的容量。“超级电池”参数显示,其能量密度超过 600wh/kg,是目前动力锂电池的 5 倍;使用寿命是目前锂电池两倍;其成本将比目前锂电池降低 77%。

锂电池传统制造强国是日本和韩国,在石墨烯电池上他们也正在抢夺技术先机,韩国科学家早在去年 11 月就宣布,最新发明的石墨烯超级手机电池,可存储与传统电池等量的电量,但充电时间只需 16 秒。

日本在电池技术上实行两条路线并行,除了发展普通意义上的锂电池,他们还研究燃料电池技术,用特制的石墨烯材料替代铂作为催化剂,来制造燃料电池车所需的氢燃料,获得突破。

据李义春介绍,目前石墨烯的研究总体上分两块:一是在传统锂电池上进行应用,目的是改进、提升锂电池的性能,这类电池不会产生颠覆性的影响;二是依据石墨烯制造一个新体系的电池,它是一个崭新系列的,在性能上是颠覆性的,称作“超级电池”。



电动车时代真的来了?!

中国 2015 年量产石墨烯锂电池

新能源汽车推广长达 5 年,但效果并不理想。据工信部的统计数据显示,2014 年前 11 个月,我国新能源汽车累计生产 5.67 万辆,和 2015 年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到 50 万辆的目标差距巨大。

市场化艰难的主要原因在于使用的便捷度上:一是续航里程较低,消费者普遍有里程焦虑;二是充电设施不完善,充电不方便影响使用。

在传统的解决方案中,车企采用了先推广混合动力车型缓解里程焦虑,消费者可以根据实际情况选择用油或者用电;另一个角度,国家鼓励大规模建设充电站和充电桩,缓解充电难。

石墨烯超级电池的出现,可能彻底改变现有的充电问题。续航里程成倍增长,长途出行的里程焦虑可能彻底打破。以西班牙的超级电池为例,1000 公里的续航里程几乎接近北京到上海的直线距离,远超出传统汽车一箱油的行驶距离。

石墨烯充电速度提升,可以减少充电时间,宏观上可以大范围减少充电站和充电桩的需求。以目前全球领先地位的特斯拉 Model S 85 为例,其通过大功率的超级充电站充电,也要 80 分钟才能充满,车主等充电的时间仍然是一次煎熬。

“超级电池 10 分钟的充电时间,比加一次油时间长一点点,但续航里程比一箱油要长很多,消费者再也不会抱怨。”一位汽车业内人士分析称。

目前,油电混合动力车被认为是市场上最适合由燃油车过渡到电动车的最好产品,而且这个过渡阶段可能长达 15-20 年,但电池材料的进步可能推翻这种预判,甚至连纯电动车的普及也可能不需要那么长时间。

“超级电池”一旦大规模应用到电动车上,对整个行业将是颠覆性的。“一些百年车企可能没有这项技术而衰落,而一些只有十几、二十年的车企,因为掌握新材料技术,可能成为新的巨头。”

李义春介绍说,目前国内对石墨烯电池的研究进展顺利,一些高校研发团

队和深圳的企业进行合作,研究已经进入了中试阶段,“预计 2015 年上半年就可能实现量产,性能会有很多提升。比如可以在不增加多少成本前提下,增加锂电池的充放电次数,提高电池安全性等。”

中国石墨烯产业技术战略联盟在 2013 年就已经向国家各部委上报了多个石墨烯研发示范基地,无锡、重庆、南京、青岛、常州等纷纷建立石墨烯产业示范基地。2014 年 12 月,国家主席习近平亲赴江苏高新技术产业研究院,调研石墨烯研发及参观产品展示。

不过,据石墨烯电池研究人士透露,目前国内主要研究的是石墨烯运用到锂电池上,而非全新体系的“超级电池”,所以国内技术和超级电池有一定差距。国家相关部门对此很重视,2015 年出台的“十三五”新材料规划可能将石墨烯纳入其中。

美国 2014 年电动汽车 销量突破 10 万辆大关

美国 2014 年 12 月电动汽车市场完美收官，当月销量大涨至 12874 辆，全年总销量突破 10 万辆大关，自第一批电动车 2010 年上市以来，已保持三年持续增长。此外，12 月的数据显示出，纯电动和插电式混合动力的销量比达到 2:1，美国消费者对纯电动车更加青睐。

占据年度销量排行前三位的车型为

日产聆风、沃蓝达、特斯拉 Model S；

美国 2014 年插电式汽车销量排行（单位：辆）

排名	品牌	销量
1	Nissan Leaf	30200
2	Chevy Volt	18805
3	Tesla Model S	17300
4	Toyota Prius PHEV	13264
5	Ford Fusion Energi	11550
6	Ford C-Max Energi	8433
7	BMW i3	6092
8	Smart ED	2594
9	Ford Focus Electric	1964
10	Fiat 500e	1793
11	Cadillac ELR	1310
12	Toyota RAV4 EV	1184
13	Chevy Spark EV	1145
14	Porsche Panamera S E-Hybrid	879
15	Mercedes B-Class ED	774
16	BMW i8	555
17	Honda Accord PHEV	449
18	Honda Fit EV	407
19	Kia Soul EV	359
20	VW e-Golf	357
21	Mitsubishi i-MiEV	196
22	Porsche Cayenne S E-Hybrid	100
	总计	119710

注：Tesla Model S 和 Fiat 500e 均为预估销量。

插电式混合动力车

只有少数插电式混合动力品牌在 2014 年的某些月份销量超过了 1000 辆，例如丰田普锐斯插电式混合动力车，但自 8 月后其销售开始大幅下降，12 月仅售出 492 辆，全年累计销售 13264 辆，略高于 2013 年售出的 12088 辆。

加州的“绿色贴纸”，即给插电式混合动力车进入拼车车道的特权行将结束，丰田普锐斯插电式混合动力车由于纯电动里程太低，仅有 17 公里，受到的影响可能很大。另外，丰田普锐斯

世界上最畅销的电动车日产聆风 (Leaf) 2014 年在美国市场创造了新的历史销售记录，共交付 30200 辆。与之相比，2013 年聆风共售出 22610 辆，发售前两年的销量则低于 10000 辆。其它 20 余个品牌的插电式汽车销量达到了约 70000 辆。我们还注意到，现代氢动力 Tucson 燃料电池多用途车当年共租赁 54 辆。本田 FCX Clarity 燃料电池车交付了 2 辆，2013 年的租赁数量为 10 辆。

整体上，每月销量低于 250 辆的车型占绝大多数，只有少数插电式汽车每月的销量能保持在 1000 辆以上。除日产聆风外，其他如雪佛兰沃蓝达 (Volt)、特斯拉 Model S、宝马 i3 的销售额在 2014 年有三个月都达到了这一水平。

2014 年 12 月，沃蓝达共售出 1490 辆，全年共销售 18805 辆，较 2012 年和 2013 年的销量均下滑近 5000 辆，这两年的

销量分别为 23461 辆和 23094 辆。2016 款沃蓝达将亮相底特律车展，并将在今年第三季度完上市，意味着这款“老车”有望重新焕发生机。

宝马 i3 电动车 12 月再次冲过 1000 辆关卡，交付 1013 辆。在美国上市的 8 个月中取得了骄人的成绩，表现不同寻常，配备各种先进科技构件的 i3 共售出 6092 辆。如果宝马今年继续保持如此销售强势，i3 有望进入美国五大最畅销插电式汽车行列。

与往常一样，特斯拉汽车公司没有报告的 Model S 电动豪华轿车 12 月的销量。据悉，12 月第三周有大批美国订单实现交车，预计销量为创纪录的 3500 辆，美国市场全年累计预计为 17300 辆。圣诞节过后特斯拉会立即展开欧洲订单的生产。特斯拉 CEO 艾伦·马斯克曾预测，全球 2014 年的销量将达到 33000 辆，二月或三月最终答案才将揭晓。

插电式混合动力版也进入了升级换代期，与沃蓝达的情况差不多，2015 年底，全新的 2016 款车型即将在美国上市。

其他两个销量较高的插电式混合动力车型是福特的 C-MAX Energi 紧凑型五门掀背车和 Fusion Energi 中型轿车，12 月的销量分别为 659 辆和 789 辆，全年累计销量分别为 8433 辆和 11550 辆。



1 大众 e-Golf
2 凯迪拉克 ELR
3 保时捷 Panamera S E-Hybrid
4 保时捷 i8



低销量车

许多不同品牌的纯电动和插电式混合动力车 2014 年每月的销量只有 200 辆甚至更少。但是大众 e-Golf 由于仅仅在美国上市三个月，是个例外，其前两个月的销量为 120 辆，12 月就大幅上升至 237 辆，全年累计销售 357 辆。这是否意味着大众会如宝马 i3 一样突飞猛进？2015 年值得期待。

本田雅阁插电式混合动力车 2014 年以每月销售约 50 辆的速度增长，12 月销售 63 辆，全年总数仅为 449 辆。自 2013 年 1 月上市后，其累计销量还未突破 1000 辆，只卖出了 975 辆。

凯迪拉克 ELR 增程式豪华轿跑 12 月售出 118 辆，2014 年共售出 1310 辆，远远低于通用汽车的销售目标——2000 到 5000 辆，归咎于这款车的价格过高，标价定在 76000 美元（包含运费），比大多数双门增程式车要贵出 20000 美元。

保时捷 Panamera S E-Hybrid 的销售超过大多数人的预期，虽然 12 月只售出 31 辆，但全年共销售 879 辆的成绩，超过了已经停产的 Panamera 混合动力车的历史记录。现在保时捷插电式混合动力车型阵容里又新加入了

Cayenne S E-Hybrid，这款 SUV 12 月卖出 55 辆，上市两个月共计销售 100 辆，归因于起售价比 Panamera S E-Hybrid 低 20000 美元。

宝马 i8 插电式混合动力运动跑车 2014 年销售态势强劲，12 月交付 158 辆，鉴于其六位数的价格，在美国上市 4 个月，全年累计销售总额为 555 辆。

三菱 i-MiEV 电动微型车 2014 年经历了悲伤的 12 个月，总共才销售了 196 辆，这款四座小型电动车在美国从来就没有地位。2015 年，当 2016 款三菱欧蓝德插电式混合动力车到来时也许会在美国市场有令人期待的表现。

梅赛德斯-奔驰 B 级 Electric Drive 和 Smart ForTwo Electric Drive 纯电动车 12 月的销量均超过 300 辆，全年销量分别为 774 辆和 2594 辆。Smart ForTwo Electric Drive 12 月的销量为 Smart 品牌的总销量贡献了 36%，并且创出纪录新高。奔驰 B 级 Electric Drive 也在最后一个月焕发生机，起亚 Soul EV 和菲亚特 500e 拒绝公布销售数据，12 月预计分别售出 110 辆和 115 辆，全年累计分别售出 359 辆和 1793 辆。

合规车

最后是四、五款为满足美国加州“ZEV 零排放计划”法规要求的“合规车”，其销量总是最低。它们通常只在加利福尼亚州和少数几个州上市。

本田飞度 EV 12 月交付 32 台，全年租赁数量为 407 辆，本田飞度 EV 的租售始于 2012 年中旬，截至目前已租售 1444 辆，完成了 1100 辆的目标任务。

丰田 RAV4 EV 也已经几乎达到了 2600 辆的销售目标，12 月共交付 37 辆，2014 年累计售出 1184 辆，历史累计销售 2472 辆。

雪佛兰 Spark EV 12 月的销量创 2014 年第二高为 131 辆，全年累计销售 1145 辆。

福特福克斯电动版去年最后一个月的销量很惨淡，只有 53 辆，2014 年累计销售 1964 辆。除加州之外，福克斯电动版还在另外几个州销售，尽管今年降价 6000 美元至 29995 美元，但是销量也少的可怜。

5 本田飞度 EV
6 丰田 RAV4 EV
7 雪佛兰 Spark EV



“无负极电池”问世 将颠覆电动车行业

12月23日，美国麻省理工大学（MIT）取得了电池技术的突破性成果，其新研发出来的“无负极电池”或将颠覆沉寂了20多年的传统锂电池行业，并有望在未来1-2年内投入使用，使得智能手机变得薄如卡片，手机待机时间和电动车续航里程翻番，而且电池价格变得更低。据悉，这种第三代锂电池使用一种超薄到近乎没有的金属负极和更加安全的电解液。

根据美国权威的独立电池测试实验室A123公司今年十月份的验证，它的2Ah产品原型的能量密度达到了每升1337瓦时（Wh/L），这超过了目前苹果、三星、小米和特斯拉电池能量密度的2倍，这一项成果突破了目前世界最高记录，还获得了包括美国R&D100奖（科技创新的奥斯卡）和美国能源部清洁能源奖等一系列知名的科技创新奖项。

该技术由MIT的胡启朝博士和唐纳德·赛德维（Donald Sadoway）教授共同研发，在学校的孵化下，两位科学家还带领一支MIT的创业团队组建了麻省固体能源公司（SolidEnergy），以促进科技成果的产业化转化，并获得了MIT相关专利的全球独家使用权。该公司2013年获得了450万美金的A轮融资，投资者包括新加坡的淡马锡等。

根据花旗银行的最新报告，2014年全球可充式锂电池市场高达210亿美元，其中120亿美元来自于消费类电子产品，35亿美元来自于电动汽车。保守估计，2020年全球可充式锂电池市场达到350亿美元，包括147亿美元来自于消费类电子产品，100亿美元来自于电动汽车，平均每年增长10%。随着人们越来越多的使用智能硬件，实际的锂电池市场会远远大于这个保守估计。

唐纳德·赛德维教授是世界著名的电池专家，是2012年时代周刊评选的世界最有影响力的100人之一，他此前的电池项目曾经得到微软董事长比尔·盖茨的支持。胡启朝博士毕业于哈

佛大学，是2012年福布斯评选的全球30位30岁以下杰出科学家之一。

根据美国能源部的定义，第一代锂电池使用石墨负极，最多能达到600Wh/L的能量密度；第二代锂电池使用硅负极，最高能取得800Wh/L左右的能量密度；第一代和第二代都属于传统的锂离子电池。而第三代锂电池将使用更高能量密度的金属负极甚至做到无负极，能超过1000Wh/L的能量密度。

专家表示，尽管过去20年间各类技术发展突飞猛进，计算机的体积大大缩小，现在新型智能手表的计算能力比阿波罗登月飞船的都要强大，然而最普遍的可充电电池锂离子电池技术却一直停滞不前。

“电动汽车产业化进程在很大程度上取决于电池技术的进步。当前全球诸多电池技术的创新预示着这个进程会加快，尤其是如果能出现颠覆性的电池技术，整个电动汽车产业格局和商业模式都有可能发生预想不到的变化，”国务院发展研究中心企业研究所副所长张永伟说。

大部分电池公司都扎堆在正极材料的生产上，传统消费类电子产品通常使用的是高能量密度的锂钴氧（LCO）。正极材料的研发创新周期很快，一般每年都有5%的能量密度方面的提升，但这种创新非常渐进和零散，而且不同的应用和企业会选择不同的正极。

“在负极方面，创新相对来说要困难很多，一般每10年到20年才有一次大的突破，这也是为什么电池由负极决定属于哪一代，”胡启朝博士说。

目前的负极主要是以石墨为主，优点是非常成熟和廉价，缺点能量密度很低。在负极提供商中，几乎没有技术差异，主要靠降低成本来竞争。电解液方面呈现非常多样和分散的态势，但不同产品差异很小。隔膜方面的一些核心技术主要由日本和美国企业掌握，利润很高，但是随着先进技术的推进，他们的优势和垄断地位也在逐渐消失。

为了推动电池行业的核心创新，SolidEnergy专注于开发新一代负极材料，并使之与不同的正极材料相匹配，为大规模普及投入使用奠定基础。

“未来我们希望成为一个专注于电池负极和电解液的材料提供者，我们目前已经和多个电池公司和消费类电子产品公司，包括苹果和三星，合作测试电池材料，”胡博士说。

“在大规模生产前，我们仍然需要解决许多制造工艺的问题，比如均匀性和纯度。主要的挑战是要确保在大规模生产时，材料仍然和实验室小规模有同样的纯度和均匀性，”他补充到。

目前SolidEnergy正在积极准备，如果一切顺利，2015年秋季将推出消费类电子产品电池材料，2016年秋季推出电动汽车电池材料，预计2016年，SolidEnergy的产量可以支持1000万部智能手机和智能手表。

日本大力开发应用氢能源 氢燃料汽车脱颖而出

氢是公认的清洁能源，是最有望成为天然气之后的下一代主力清洁能源。近年来，日本加大了对氢能源的研究开发和利用力度，并取得了突破性进展。

氢燃料汽车脱颖而出

丰田公司 12 月 15 日正式销售氢燃料汽车“未来”，成为首家上市销售氢燃料汽车的公司。由于氢燃料汽车只排放少量水，不排放污染物，被认为最有希望成为下一代主流清洁能源汽车。“未来”受到了市场青睐，预售情况大大超过预期。为了满足持续增长的需求，丰田公司决定在明年年底之前将产能扩大 3 倍。

据介绍，氢燃料汽车“未来”加满一箱液化氢只需 3 分钟，加满燃料后可连续行驶 650 公里以上。目前“未来”的燃料成本与汽油成本相当，随着技术的进步，氢燃料汽车的燃料成本还有望下降。

本田公司也已宣布将于明年正式推出氢燃料汽车，并向媒体展示了样车。本田公司的氢燃料汽车售价预计在 700 万日元（约合 5.84 万美元），略低于“未来”，续航能力和“未来”差不多。此外，日产公司的氢燃料汽车将于 2017 年上市销售。

氢能源产业链格局初现

氢能源今后将广泛用于汽车、发电以及城市生活等方面，预计需求将大幅增加，因此加大新技术开发力度、提高应用技术水平、建立产业链确保供应十分必要。

东芝公司在川崎市建设了一套实验设备，可利用太阳能电力从水中提取氢，然后将氢送入燃料电池发电。该公司还准备在美国阿拉斯加、俄罗斯萨哈林等地利用风电将水进行电解从中提取氢，然后将液化氢运回日本。

用氢气直接燃烧发电的技术也取得了进展，川崎重工公司利用自己研发的燃烧控制技术，即使按照 60% 的氢气与 40% 的天然气混合燃烧发电，也能够有效控制氮氧化物的排放。

川崎重工公司还运用独自研发的技术，在兵库县建设了一个氢气液化实验项目，并于今年 11 月开始运行。该技术可将氢气中的不纯物分离，并将提纯后的氢冷却后转换成液体。川崎重工还研发了专门用于运送液化氢的新型专用船舶。

千代田化工公司则采用了与川崎重工完全不同的方式，可在常温、常压的环境中将氢气液化。只需将氢气注入甲苯中，即可使其液化。这种液化氢气用普通船舶和车辆按照运送汽油的方式运输即可。将液化氢气运送到目的地之后，再用一种特殊媒介将甲苯和氢气分离，即可利用氢气发电。



氢能源应用前景看好

日本官方的新能源及产业技术综合开发机构 (NEDO) 认为，随着氢能源技术的发展，液化氢在生产成本和价格方面都具有与液化天然气展开竞争并胜出的可能。千代田化工公司已经决定在川崎市建造一座利用氢气作为燃料的发电厂，开创实际使用氢能源发电的先河。

NEDO 今年 7 月发布的《氢能源白皮书》指出，要建设氢能源社会，并使氢能源成为日本第三大能源支柱。

为了加快氢能源的开发利用，日本政府决定从政策上给予扶持。日本经济产业省已决定拨出 38 亿日元预算，支持川崎重工和千代田化工展开进一步研究，扶植正在进行的氢能源开发利用实验，并根据实验情况，加大支持力度。

此外，日本政府还扶植加氢站等氢能源基础设施建设，为经营液化氢的企业建设加氢站提供必要的资金补助；为购买氢燃料汽车的消费者提供约 200 万日元的补贴，以鼓励消费者购买氢燃料汽车，促进氢燃料汽车的推广和普及。

盘点 2014

新能源汽车十大新闻

每到年终盘点，新能源汽车都会成为热点和焦点，今年更是如此。从年初国务院副总理亲自带队调研各地新能源汽车发展，到年末新能源汽车近万辆的月产销量，2014年，新能源汽车当仁不让地成为我国汽车工业的宠儿。



回顾 2014 年，有太多对行业发展产生深远影响的政策和事件，细数这些过往，有振奋、有遗憾、有欣慰、有质疑。2014 年，依旧要感谢那些一直坚守在发展新能源汽车道路上的同仁们，因为有你们，才有我国新能源汽车高速发展的今天，因为有你们，我国的新能源汽车才更加炫彩斑斓。



1、特斯拉入华 外来的和尚会念经？

2014年4月20日，特斯拉CEO马斯克在北京亲自向第一批中国消费者交付Model S。

S车钥匙，正式开启了特斯拉进入中国的帷幕。从这一天起，这个引领了世界电动汽车发展新风尚的车企开始了其在中国的高歌猛进。特斯拉方面公布的数据显示，目前已在中国实现了3500辆的销量，并在北京、上海、深圳、成都等地开设了展厅和服务中心，在全国7座城市建设了16座超级充电站，在50座城市密布了350个目的地充电桩。不仅如此，马斯克还得到了包括科技部部长万钢和工信部部长苗圩在内的多位汽车行业主管领导接

见，并和多个地方的政府官员会晤，为特斯拉在华发展进行了一次成功的高层公关。借此，特斯拉在中国得到了诸多利好支持，其中最引人注目的当属在上海、杭州等限购城市轻而易举地拿到了包括很多自主品牌都难以企及的免费新能源汽车专属牌照。

凭借着互联网基因，特斯拉在中国刮起了一股新旋风，无论是类似开放设计专利的宣言还是免费的超级充电站计划都引发了热捧，在帮助其开启在华业务的同时，也用其独特的互联网思维推动了我国新能源汽车的发展，尤其是来自政策层面，不禁让人感触，还是外来的和尚会念经。



2、百人会成立 电动汽车有了第三方智库

与政府作为主管部门和车企作为参与主体承担的硬性任务不同，电动汽车在2014年有了独立的第三方智库。2014年5月5日，中国电动汽车百人会（以下简称“百人会”）正式宣告成立，来自政府部门、研究机构、车企及相关行业央企一把手在内的80多位自然人入会，并制定了低速电动车、基础设施建设、示范推广与商业模式等困扰电动汽车发展的九大课题，借着对这些课题的研究，百人会权威第三方智库的作用得以彰显，并引发各方高度关注。

“通过这些课题的研究，百人会带动了跨行业、跨产业的交流和研讨，促进了有关问题上的

3、电动汽车获独立生产资质 是骡子是马拉出来遛遛吧

2014年11月26日，国家发改委发布《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定（征求意见稿）》，允许有3年以上纯电动乘用车的研发基础，具有整车试制能力，完成样车试制的企业申请纯电动乘用车生产资质，期盼已久的电动汽车生产资质终于放开，电动汽车终于开门迎客了。虽然“双100”（续航里程100公里以上，最高时速100公里以上）的技术要求，比之前试行的“双80”标准有所提高，但还是让有志之士看到了希望。

我国汽车领域的“严进宽出”一直被各方诟病，甚至被认为是扼杀“中国特斯拉”的刽子手，如今，准入大门已经打开，就等各路大神八仙过海各显神通了，是骡子是马都请拉出来遛遛吧。



共识与合作，为政府制定政策提供咨询意见和建议。”作为百人会执行副理事长，清华大学教授欧阳明高对百人会的定位简单明了地指出了其存在的意义，也说明其之所以引发关注的原因。

作为一项新型国家战略产业，电动汽车得到关注，其发展中存在的各种问题有了专业的第三方智囊团研究后有望得到更快、更好地解决。2015年1月13日，百人会将在北京钓鱼台举办中国电动汽车百人会年度论坛，从已经公布的议程上看，这将是一次史无前例的高规格论坛，一些困扰电动汽车发展的问题有望在这次论坛上引发研讨并直接地传递给责任方，达成一次最直接有效的问题沟通，寻求解决之道。



4、利好政策频出 政策大礼包来得更猛烈些吧

把2014年命名为新能源汽车发展的政策年应该是名符其实的。在这一年，各项利好政策频出，成为新能源汽车发展的关键词。从年初的补贴退坡力度减缓、示范推广城市扩大到88座开始，到年中的国务院给出新能源汽车发展指导意见，困扰新能源汽车的充电问题、地方保护等问题都有了明确的解决措施。紧接着，公务车采购的天平也倾向了新能源汽车并抛出购置税免征的大礼包，再到年尾，12部委联手从解决细节问题入手推广新能源汽车，中央决定给予充电基础设施专项财政补贴和电动汽车生产资质的放开，这一年，涉及新能源汽车发展方方面面的利好政策一项接一项，形成政策之手推动新能源汽车前行的利好局面。

不仅仅是明确的政策利好，新能源汽车的发展还得到了国家高层领导人的高度重视，得到国务院副总理的直接推动，国家战略的高地为其发展插上—把尚方宝剑。这一年，利好政策频出的同时，我们也看到了新能源汽车政策方向的调整，正在逐步向着贴近市场、贴近需求的现实层面倾斜，可谓利好中的利好。



5、插电式 VS 纯电 技术路线之争步步惊心

如果说2014新能源汽车的焦点战役，那么非插电式混合动力与纯电驱动的江湖地位之争莫属。这一年，从科技部支持纯电驱动而交通部偏爱插电式混合动力，到上海奉插电式混合动力为座上宾而北京对其闭门谢客，再到消费者忠爱插电式混合动力而不同车企固守纯电驱动，插电式与纯电动的技术路线之争真可谓步步惊心。

其实，插电式和纯电动的技术路线之争背后是各种利益的博弈，从地方保护到车企市场份额竞争，哪一方背后都存在错综复杂的利益纠葛。然而，来自消费者的青睐和插电式在现实应用中的“不插电”却成为插电式混合动力汽车不得不面对的困局，亦成为纯电动在这场争夺战中最好的借口。插电式的支持到底能否和纯电动一样？地方市场能否对插电式全面放开的一系列悬而未决的问题成为2014年最重要的待定项目，也影响着新能源汽车市场的进程。



6、低速电动车 在重压下顽强生长

一年一度“3·15”，不是劫难，胜似劫难。很不幸的，2014年的“3·15”让在夹缝中生存的低速电动汽车雪上加霜，一举引发全国严打的悲壮情节。但是，强大的需求并没有就此没落。曝光之后引发的各方调研，让低速电动车的生长从民间走向殿堂，让管理者不得不重视这一市场需求。借此机会，低速电动车在这一年上演了从暗箱操作到被遏制，再到迎来一线生机的悲喜剧。

“通过调研，我们发现，低速电动车已经成为我国广大农村地区农民出行必不可少的一种交通工具。对于低速电动车我们应该采取尊重不蔑视、引导不扼杀、管理不放弃的原则，给予其一定的路权，让其走向正规化的发展道路。”中国汽车工程学会理事长付于武对于低速电动车的建议为其指明了发展道路，也在一定程度上代表了官方对低速电动车的态度，让其有望从野蛮生长步入正规军行列。



7、私人消费 成也萧何败也萧何

“新能源汽车市场的关键是私人消费。”全国汽车标准委电动车辆分委会副主任、清华大学汽车工程系教授陈全世在去年底的这个判断成为2014年最准确的玛雅预言。这一年，私人消费市场一波三折，从最初消费者的雾里看花到后来的逐步接受，再到受制于充电桩被折损的消费热情，私人消费市场未能如期打开，也成为示范城市完成率仅为

11.48%的难看成绩单的直接诱因。

不过，这一年，私人消费市场上也出现了特斯拉的3500辆和比亚迪秦单月6000辆销量这样让人眼前一亮的成绩单，适用的产品和合理的解决方案，让消费者对于新能源汽车的消费不再懵懵懂懂，也让新能源汽车看到了希望。得私人消费者得新能源汽车天下，众多车企也看到了这一现实，纷纷在营销手法上向私人消费领域倾斜，让这一市场的打开指日可待。



8、充电基础设施 想说爱你真的很难

2014年5月27日，国家电网发布《关于做好电动汽车充换电设施用电报装服务工作的意见》，明确将支持社会资本参与慢充、快充等各类电动汽车充换电设施市场，一下子把充电基础设施2000亿元规模的大饼摆上台面，好不诱人。可是，在现实领域，充电标准的不统一却从不同接口的利益博弈上升到国家战略层面。2014年7月8日，中德电动汽车充电项目启动，中德

两国高调宣布将统一充电标准。可是这一年，充电基础设施仍无可避免地成为了新能源汽车发展的绊脚石，千夫所指。

尽管特斯拉的开放充电设计专利让市场看到了这一领域开放竞争的新希望，国家也公布了《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》，中央将安排专项资金，对充电基础设施的建设给予补贴，可是，回归到现实层面，跃跃欲试的各方资本仍在观望徘徊。樱桃好吃树难栽，充电基础设施想说爱你真的不容易。

9、合资、外资品牌 强势来袭

2014年的北京车展上，新能源汽车可谓是集体缄默，沦为这届车展上各种明星代言、粉丝疯狂追捧下的边角料，甚至被一个特斯拉的北京交车盖过了风头，黯然无声。而年底的广州车展，新能源汽车却大放异彩，成为主角。主办方专门开辟了近万平方米的展区，各家车企也把各种量产车搬上了展台，并给出明确上市计划。

然而，尤为值得关注的是，吹着号角大举进攻我国新能源汽车市场的居然是外资品牌和合资产品居多，一大波插电式混合动力汽车就这样突然地强势来袭。

我国的汽车产业政策对自主品牌一直是保护扶持态度，对新能源汽车行业更是关怀备至。在过去几年的车展上，我们鲜少看到外资品牌或合资企业的新能源汽车产品，即便有，也只是寥寥几款概念车型。然而今年的广州车展上，他们的突然来袭对自主品牌来说应该是一记警钟。根据2014年11月份出炉的产销数据来看，新能源汽车市场的潜在需求正在不断攀升，自主品牌企业该如何稳固市场份额是年底总结该思考的问题。



10、互联网企业瞄准电动汽车 有钱就可以任性吗？

2014年，互联网企业、互联网思维似乎成为炙手可热的词汇，互联网被赋予了颠覆世界的能力。互联网在汽车行业里的渗透亦不可小觑。4月，有传言小米手机创始人雷军在参加中国车联网大会时高调宣布正在与某知名车企秘密研制小米纯电动汽车。小米造电动汽车的消息真真假假的被炒了一年，至年底甚至有不断升温之势。无独有偶，除了小米，马云的高调涉入、360的浑水摸鱼和乐视的见缝插针，这一年，互联网企业对电动汽车的偏爱终于搅动了沉寂已久的准入门槛这潭死水。

在网络舆论的蓝海里，2014年，

互联网企业和电动汽车的联姻从普遍看好到众望所归，以营销领域的试水到准入门槛的放开开始，从互联网企业造电动汽车的宣言，到传统汽车人和代工企业打开欢迎之门的回应落幕。于是，互联网企业携智能科技、资金、营销及舆论优势强势介入电动汽车领域，在轻资产模式正在被逐步认可的同时，有望在这一领域碰撞出不一样的火花。与传统零部件企业的苦苦追求不同，互联网企业对电动汽车的偏爱得到了积极回应，有望上演一幕从一见钟情到自由恋爱的幸福婚姻序幕。

然而，互联网企业造电动汽车，真的是只要有钱就够了吗？有钱真的能任性吗？

扶持新政年内落地 财政部力挺新能源汽车

在国家大力推进新能源汽车发展的背景下，财政部今年将在财政再次大力度支持上新能源汽车发展。

“新能源汽车在发展初期需要财政支持，这对其发展十分重要。”1月13日，国家财政部经济建设司司长曾晓安在中国电动车百人会上表示，财政部在财政支持新能源汽车发展的框架已经搭建完成，目前支持已经涵盖了新能源汽车的研发、生产、消费的等各个环节，未来还将有陆续的政策出台。

曾晓安透露，如果不出意外，今年财政部将会有三大政策出台或落地，以支持新能源汽车的发展。“首先是尽快发布下一阶段新能源汽车产业扶持政策，即2016年-2020年的支持政策，目前这一政策的公示已经结束，在获得批准之后，将尽快组织实施。”曾晓安表示。

其次，财政部正积极研究城市公交油价补贴方案的改革，未来补贴重点将专项新能源汽车。被视为具有极强示范意义的城市公交将进行大换血。“未来会有一个比较大的调整，主要的方向是减少传统汽车的补贴，创造有利于新能源汽车的生态，去年国务院已经有明确要求，我们也报了方案，等待批准之后实施。”曾晓安表示。



根据财政部的相关安排，从2010年1月1日起，中央财政对城市公交、农村客运、出租汽车、岛际和农村水路客运实行成品油价格补助。其中，城市公交企业的油价补贴，由中央财政全额负担。国家启动油价补贴机制后，油价补贴随成品油价格的浮动而调整。

此外，财政部还在进一步研究对充电设施的研发、建设补贴。2014年11月，财政部等四部委联合下发新能源汽车充电设施建设奖励的通知，中央财政拟安排资金对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励，其中对京津冀、长三角和珠三角地区城市的最低奖励为2000万元，最高奖励达到1.2亿元。

根据曾晓安透露的信息，财政部还将对充电基础设施的建设提供财政补贴。“对充电设施的补贴主要是三个方面，一个是研发、建设的企业，一个四部委是地方政府的考核，这是有奖有罚的，还有就是对新能源产品进行督导，让更多产品进入市场。”曾晓安表示，上述三大政策将在见年逐步落地，将形成对产业的积极引导。

【问政新能源汽车】 降低或取消短里程电动车补贴



1. 建议适当超前，增设续航300公里以上和350公里以上甚至400公里、450公里以上补贴档位，真正让补贴刺激国内企业加快技术进步，取消或降低续航在100-150公里的补贴档位。此档位现在已是落后技术产品，今后五年补贴该档位更会有负面效果，如产能过剩、落后产能等。

目前主流的电动汽车产品续航里程在150-200公里，充电要求因此更高。

2. 新能源汽车置换也可享受补贴，也能促进更新换代，激活先进技术产品的快速市场化。

3. 充电桩和燃料电池加注站布局也很重要，同时私家充电设备受到国家电网复杂安装手续的制约，目前推进十分困难，地方保护更是火上浇油，希望更高层次的协调能够彻底清除狭隘的部门利益和地方保护阻碍。

4. 政府机关带头使用新能源车但充电桩仅能内部使用不是一个好现象，希望能够向社会开放，同时领导带头使用新能源汽车，带头购买新能源汽车作为私家车，带头将自己名下的汽油车置换成插电式混合动力或纯电动汽车，甚至燃料电池汽车，最难做到的是各级领导观念的转变。

5. 真正把新能源汽车不限行不限号，高速不收费停车免费等刺激政策协调下来，落到实处，真正刺激新能源汽车的推广，让部门利益和地方利益给国家战略让路。

6. 低调设定目标、少定目标或者别定目标，因为目标多次没有实现会影响政府公信力，这一点国家和地方做的都不好，今年相对只有安徽合肥做的勉强说得过去，其他都没完成任务。

江苏新能源汽车推广将扩展至全省， 补贴延长至 2020 年

日前，记者从江苏省经信委获悉，明年新能源汽车推广应用将从现有的 6 个国家试点城市扩大至全省 13 个省辖市，这在全国尚属第一个省份。今后，对车辆购置、充电基础设施建设给予补贴，国家财政补贴资金维持在 6 个市的范围，省级财政补贴资金增加到 13 个市。按照计划，南京、苏州等 6 个国家试点城市明年将推广新能源汽车 8944 辆。

根据 2013 年 9 月，四部委发布的新能源汽车推广应用试点城市（群），江苏共有南京、苏州、扬州、南通、常州、盐城 6 市入选。而中央、地方财政两级补贴的核算，则是参照：

财政部：《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》

财政部：《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》

江苏省：《江苏省新能源汽车推广应用省级财政补助细则》

三项政策。根据政策规定，江苏试点城市采取与中央补贴 1:1 的比例展开，由省级财政和市级财政按照 6:4 的比例承担。

另据记者了解，2015 年前的补贴政策正在实施，江苏省有关部门将制定 2016 年-2020 年财政补贴政策，具体标准根据市场变化和技术进步情况适当调整。此外，为鼓励新产品研发，省内新能源汽车生产企业研发的新产品进入国家《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》后，每款车型省财政给予 50-80 万元的一次性奖励。

为减轻新能源汽车运营成本，充电设施用电价格将按照平均电价收取，适当时候将实行分时峰谷电价，可再减轻 50% 左右的电费支出。2020 年前，充换电服务收费实行政府指导价管理，标准上限按不高

新能源公交车



于用油成本费用的原则，由各市价格主管部门制定。

江苏鼓励在公交车、出租车等城市客运及环卫、物流、机场通勤、公安巡逻等领域加大新能源汽车推广应用力度，提高公务车领域的新能源汽车比重。今后，新能源汽车进入营运领域将享受与现有营运车辆同等待遇；城市限制物流车进入的区域将允许纯电动物流车进入；在为缓解交通拥堵、改善大气环境而采取机动车限行措施时，新能源汽车将不受限制。

为解决“充电难”的局面，江苏将支持具备条件的政府机关、公共机构及企事业单位自建充电设施，新建或改造停车场时，结合新能源汽车配备更新计划，充分考虑职工购买新能源汽车的需求，适度超前地规划设置新能源汽车专用停车位、配建充电桩。扬州已规划明年在中心城区新建充电站 4 所，结合公交场站和社会停车场新建充电桩 500 个。

国税总局： 正研究鼓励购置 新能源汽车购税政策

国家税务总局货物和劳务税司副司长林枫在“节能环保税收优惠政策”在线访谈中表示，目前国内尚无具体的鼓励购置新能源汽车的车购税优惠政策，税务总局正在积极研究鼓励购置新能源汽车的车购税政策。

此外，税务总局将综合考虑国家产业结构调整等因素，及时对节能环保相关产业增值税优惠政策的范围和力度进行调整和完善，进一步提高政策的实施效果，着力构建有利于促进发展方式转变、节约能源资源和保护环境，促进经济社会持续稳定发展的增值税制度体系，更好地服务于我国生态文明建设。



盟固利成功研发出超 300Wh/Kg 高能量密度动力电池技术

2014 年 12 月 24 日报道：近日，中信国安盟固利动力科技有限公司与北京理工大学、清华大学三家单位，在北京市科委的资助下，通过产学研联合攻关，顺利完成了“300Wh/kg 高能量密度单体电池技术”开发项目，实现了预期的开发目标，从而意味着我国首款拥有自主知识产权的超高能量密度锂离子动力电池单体技术的诞生。

目前，该款电池样品已经过国家权威动力电池检测机构的检测，结果显示：该电池单体质量为 125g，容量为 11Ah 左右，能量为 39Wh 左右，质量能量密度达到 315Wh/kg，体积能量密度在 770Wh/L 以上——这个能量密度值几乎是目前市场上已经批量应用的能量型动力电池最高能量密度的两倍。

据盟固利公司研发负责人介绍，该款电池的研发经历了前所未有的困难和挑战。首先，研发人员采用了高能镍基材料作为电池正极、特种复合石墨材料作为电池负极，为提高隔膜在高电位下的耐氧化性，并结合了涂层隔膜的应用；另外，为了实现单位面积电极能量密度最大化，尽可能减少非活性物质的使用，

研发人员在超高面密度电极制备方面倾注大量心血进行工艺优化，最终完美兼顾了超厚电极加工制造的可实现性与电极电化学特性的充分发挥。

长期以来，电动汽车用锂离子动力电池由于能量密度不高（一般低于 200Wh/kg），在电池装载量有限的情况下，车辆的续航里程不能满足人们的使用需求，从而成为制约新能源汽车推广普及的关键因素。盟固利此项技术的

成功开发，意味着电动汽车有望在续航里程上突破现有的局限，极大地增强用户对续航里程的信心，这对于加快推动我国电动汽车的发展和普及、进而推动国家新能源总体发展战略的实施将有着重要的意义。

目前，该电池的循环寿命还有待提升，开发团队正在持续不断的进行改进，后续将根据市场实际情况，加快推动实现此项技术的市场应用转化。



川汽野马电动 SUV 22 万起



目前，腾讯汽车获得的最新消息称，川汽野马 T70EV 电动车已于川汽绵阳新能源生产基地下线。据官方消息显示，该车将于未来三个月内上市销售，预售约 22-28 万元。

川汽野马 T70EV 电动车下线

在外观方面，川汽野马 T70EV 电动车和普通版野马 T70 基本一致。此外官方数据显示，野马 T70EV 续航里程可达 400 公里，最高时速为 140km/h，2 小时即可充满电。配置方面，新车配备了 8 向电动座椅、6 安全气囊、倒车影像等。

最后，川汽绵阳新能源生产基地拥有 12 万辆整车的生产能力，川汽野马未来将向新能源公交车、新能源 SUV，新能源小型轿车等领域进行拓展。

1000 辆康迪纯电动汽车投放成都市场

康迪电动汽车集团首批销售给左中右电动汽车服务成都有限公司的 1000 辆康迪牌纯电动汽车（其中 SMA7000BEV 和 SMA7001BEV 各 500 辆）已于 2014 年 12 月 16 日全部运抵交付。1000 辆车销售额约为 1.33 亿元人民币（或 2147 万美金），目前该批车辆正在办理上牌手续，待上牌手续完成后该批车辆将正式投入成都市场用于微公交及团体长租项目。

康迪科技集团董事会主席胡晓明认为，目前中国中心城市由传统燃油车尾气排放带来的环境污染，以及私家车快速增长形成的交通堵塞和停车资源匮乏等问题都急需得到改善，我们相信有各级政府对纯电动汽车众多扶持政策的推动，中国纯电动汽车产业必将快速增长。尽管目前原油价格下降，也不会影响康迪纯电动汽车微公交创新模式的快速发展并且很快就会扩展到中国的更多地区。



电动汽车正式“入伙”快递行业 河南快递驶入“绿色通道”

2014 年 11 月 28 日，全省快递业电动汽车推介会在新乡召开，13 家快递企业现场签订了购车协议和意向。由新乡生产的电动汽车正式“入伙”快递

行业，将让河南快递驶入“绿色通道”。

推介会由省邮政管理局与新乡市人民政府共同主办，会议主题为“发展纯电动快递用车，打造绿色快递新通道”，参加推介会的 13 家快递企业包括了顺丰、韵达、圆通、申通等快递业的“龙头老大”，这些快递企业共签订了 510 辆购车协议，达成 3520 辆购车意向。

据了解，省政府 2014 年 6

月正式出台了《关于促进快递服务业发展的意见》，首次明确支持快递企业采购符合国家要求的新能源汽车作为快递运输和快件投递配送车辆，并给予财政补贴支持。同时，交管部门将为新能源快件运输车辆的通行和停车提供便利，在发生轻微事故时，适用简易程序处理后及时放行，不扣留车辆所载快件。

省邮政局局长丁平说，我省将在国家、省、市对新能源汽车不断加大支持政策的基础上，按照统一部署、政策引导、市场主导、因地制宜、分类推进、逐步推广的原则，鼓励各快递企业选购电动汽车，河南省快递行业要在 3~5 年内，完成全部市内投递或者中转车辆 1 万台的更新计划。

城市物流车



第五届中国年度绿色汽车评选结果揭晓

1月24日，在天津举办的2014年全球新能源汽车大会上，第五届中国年度绿色汽车评选结果揭晓，颁奖典礼在万丽天津宾馆隆重举行。特斯拉 Model S 获得年度车大奖，康迪董事长胡晓明获得创新人物大奖。

具体获奖名单如下：

绿色乘用车大奖：北汽 EV200、江淮 iev5、知豆；
国产纯电动汽车奖：启辰晨风、奇瑞 eQ；
进口纯电动汽车奖：宝马 i3、大众 electric-up！；
绿色客车大奖：南京金龙；
纯电动客车奖：东风时空 A08；
绿色汽车销量冠军大奖：御捷
绿色微型车大奖：雷丁 D70；
纯电动微型车奖：道爵开拓者、唐骏天使；
电动物流车奖：北汽威灵 307EV、唐骏 T1；
充换电服务创新奖：鲁能智能；
推广应用城市大奖：杭州、合肥、北京；
创新企业大奖：青岛特锐德；
创新人物大奖：康迪董事长胡晓明；
年度车大奖：特斯拉 Model S；

新能源汽车行业不断涌现出创新的企业、创新的人、创新的模式，中国年度绿色汽车评选活动旨在以奖项的形式回首年度最值得铭记的人物、企业和车型。奖项以网友投票和专家评委评分的方式选出，活动已连续举办了四年，业已成为中国电动汽车行业广受认可的评选活动。

御捷 Mini



特斯拉 Model S



1月23日，在天津召开的全球新能源大会 EV 英雄会上，唐骏王子、唐骏天使、唐骏箱货、雷丁 D70 四款低速电动汽车惊艳亮相，再次成为业内人士瞩目的焦点。此次四款低速电动汽车引起关注是因其良好的长距离行驶性能得到了验证。

就在前一日，唐骏王子等三款电动汽车、雷丁 D70 分别经过三天、四天的跋涉顺利会师天津，促成本次 EV 英雄会——电车进天津活动完美收官。

唐骏王子、唐骏天使、唐骏电动箱货三款唐骏电动汽车，从山东淄博市淄川出发，经过高青、滨州、无棣、黄骅到达天津，沿途跨越2个省、六个市县，行程共计460公里。唐骏天使搭载48V电机，850Kg刚性车身，稳定输出车速55千米每小时，续航180-220公里；唐骏王子2014年上市的新品，采用钢制承载式车身设计，电机由直流有刷升级为交流电机，续航能力提升三分之一；唐骏电动箱货续航能力可

唐骏雷丁 风雪无阻跋涉进津

达350公里，500V充电，百公里运营成本10-15元。

行车过程中，唐骏车队遇到了风雪大风、低温的恶劣天气以及坑洼不平、坡度较大的糟糕路况，却顺利通过了考验，并成功冲击了单次行驶180公里的里程极限。唐骏电动汽车以其良好的操控性、强劲的动力、超长的续航里程给试驾者留下了深刻印象。

雷丁 D70 是雷丁于2014年底最新推出的一款国民车。车身造型时尚动感，



雷丁 D70



雷丁D70 EV英雄会天津之行

时间：11月18日-11月22日

目的地：天津

活动地点：天津滨海新区-泰达-泰达-天津万丽宾馆

采用5KW交流电机，动力强劲，车身刚性和悬挂均较出色，驾乘舒适。雷丁 D70 从山东潍坊昌乐县出发，途径淄博周村、济南、德州、河北沧州，抵达天津，共行驶约550公里，历经4天。

一路上，雷丁 D70 亮丽的外形吸引了不少市民注视的目光，D70 便利、实用、实惠，雷丁品牌完善的售后服务体系更让试驾者对这一品牌有了更多的认知和认可。

23日当天，唐骏王子、唐骏天使、唐骏箱货、雷丁 D70 齐齐亮相天津万丽宾馆，与特斯拉 Model S、宝马 i3、比亚迪秦等电动汽车潮流车型争奇斗艳，共展新能源汽车风采。

2014 年 1-12 月份纯电动客车产量排名

排名	企业名称	1-12 月份产量
1	比亚迪汽车工业有限公司	2603
2	南京金龙客车制造有限公司	1890
3	真州宇通客车股份有限公司	1884
4	金龙联合汽车工业(苏州)有限公司	1215
5	安徽安凯汽车股份有限公司	952
6	北汽福田汽车股份有限公司	838
7	上海申沃客车有限公司	506
8	中通客车控股股份有限公司	345
9	江苏九龙汽车制造有限公司	280
10	上海万象汽车制造有限公司	249
11	南京汽车集团有限公司	223
12	河南少林客车股份有限公司	200
13	东风汽车公司	196
14	深圳市五洲龙汽车有限公司	190
15	金华吉年汽车制造有限公司	185
16	东风扬子江汽车(武汉)有限责任公司	180
17	天津客车装配厂	140
18	珠海广通汽车有限公司	137
19	厦门金龙旅行车有限公司	126
20	山东沂星电动汽车有限公司	117

21	一汽客车(大连)有限公司	77
22	沈阳华晨金杯汽车有限公司	71
23	厦门金龙联合汽车工业有限公司	54
24	江苏陆地方舟新能源汽车有限公司	53
25	上海申龙客车有限公司	35
26	一汽客车(无锡)有限公司	29
27	吉林省高新电动汽车有限公司	27
28	山西皇城相府宇航汽车制造有限公司	22
29	山西宇晟客车有限公司	20
30	扬州亚星客车股份有限公司	17
31	江西凯马百路佳客车有限公司	13
32	上海汽车商用车有限公司	10
33	云南五龙汽车有限公司	6
34	安徽星凯龙客车有限公司	6
35	重庆恒通客车有限公司	3
36	中国重汽集团济南 沃客车有限公司	1
37	四川汽车工业股份有限公司	1
38	陕西汽车工业股份有限公司	1
39	江苏卡城汽车工业网集团有限公司	1
40	湖南江南汽车制造有限公司	1
总计		12904

主流新能源汽车 2014 销量榜

	品牌	车型	2014 年总销量
1	比亚迪	秦	14747
2	众泰	知豆 E20	7341
3	北汽	E150 EV	5809
4	广汽丰田	凯美瑞尊瑞混动	5731
5	比亚迪	e6	3651
6	江淮	iEV4	2704
7	上汽荣威	550 Plug-in	2322
8	众泰	云 100	2311
9	一汽丰田	普锐斯	1288
10	奇瑞	奇瑞 eQ	542
11	启辰	晨风	498
12	奇瑞	瑞麒 M1 EV	207
13	上汽荣威	E50	191
14	腾势	腾势	132

第一电动



>>> 1. 特斯拉测试电池交换技术 加州换电站施工中

特斯拉近日在官方博客中宣布将为 Model S 电动汽车启动电池更换服务的试点，并开始进行测试，此次的试点将在加州 Harris Ranch 超级充电站附近的一处设施进行，特斯拉将检验换电池技术，并了解市场需求。特斯拉的新闻稿表示，该技术目前已经要进入测试阶段，并且会广邀 Model S 车主参与测试。现阶段更换电池的过程会耗费约 3 分钟时间，但技术成熟后，可将整个过程缩短到 1 分钟内完成。

>>> 2. 奔驰 CES 将展示全新无人驾驶概念电动汽车

梅赛德斯·奔驰将在 CES 上正式展出自己的全自动驾驶概念车，并且在大会开幕前已经放出了一组预告图片。据悉，这款自动驾驶概念车将配备纯电动系统，并具有自动驾驶功能；而其内部的前排座椅可以自由旋转，实现与后排乘客面对面乘坐对话，同时该车还配备全新的信息娱乐系统。



slashgear

E V 视界

>>> 3. 冰岛第一家电动汽车租赁服务开启

21 岁创业者、冰岛居民 A·alsteinn Lórus Skúlason 最近建立了冰岛第一个电动汽车租赁服务站。第一辆用于租赁的电动汽车为日产聆风，2015 年春天多加入一些新的电动汽车。冰岛交通局数据显示，目前该服务中心只能提供 4 辆可供出租的电动汽车，不过值得注意的是，在此之前，冰岛的汽车租赁市场从没有出现过专注电动汽车出租服务。

盖世汽车网



>>> 4. 日产扩军 2016 将推两款电动车和一款混动车

据《日本经济新闻》日前报道，日产汽车将拓展旗下环保车产品阵容，最早到 2016 财年将新增两款纯电动车和一款混动车，其中一款聆风后继车型，主要改进续航能力。另一款纯电动车项目则是由日产联合三菱汽车共同推进，定位于微型电动车。混合动力车则以日产畅销小型车 Note 为基础。2013 财年，日产 Note 在日本国内销量超过 135,000 辆，成为日产本土销量最高车型之一。

>>> 5. 广汽发布最新插电式混合动力概念车

上月底，中国广汽宣布将于本月底在底特律车展上发布一款名为 WITSTAR 的插电式混合动力概念车，WITSTAR 车将能够实现自动驾驶，续航里程高达 600 公里。广汽暂时未提供 WITSTAR 更多细节。



盖世汽车网

>>> 6. 吉利新电动车知豆 11 日下线 续航 120 公里

吉利最新的一款电动车知豆将于本月 11 日下线。此款微型电动车是吉利集团与新大洋集团合资公司的首款产品，续航里程达到 120 公里。尾标写有“吉利”字样，据悉其可能是吉利为保证 SMA 这个编号不会被废弃而特别申请的。双方将于 1 月 10 日在吉利兰州基地正式签约。



搜狐汽车



>>> 7. 东风襄旅 & 浙江时空电动商务车下线 明日交车

近日，东风襄阳旅行车有限公司与浙江时空电动汽车有限公司合作推出的电动商务车——东风御风已顺利下线，该车适用于商务以及物流领域。据悉，首批 200 辆商务车将于明日（1 月 6 日）在杭州举行交车仪式。



1 >>> 中汽协:前 11 月新能源车共销售 52944 辆
据中国汽车工业协会公布数据,1-11 月新能源汽车生产 57125 辆,销售 52944 辆。其中纯电动汽车产销分别完成 32494 辆和 29060 辆,插电式混合动力汽车产销分别完成 24631 辆和 23884 辆。



2 >>> 11 月新能源车销量排名:比亚迪秦居首
2014 年 11 月,我国电动汽车销量排行榜颇具戏剧性,除了比亚迪秦继续以微增长态势领跑新能源车市以外,北汽 E150 EV 则以 1040 辆的好成绩挤掉众泰知豆 E20 成功跃升至第二位,另外,今年 9 月才上市的启辰晨风表现也相当抢眼,上市仅三月销量已达 277 辆,跟上市已久的荣威 E50 形成了鲜明的对比。

3 >>> 广州新能源车推广办法 发布补贴不退坡

广州市政府 12 月 8 日正式公布了《广州市新能源汽车推广应用管理暂行办法》(以下简称《办法》)。《办法》明确 2013 年至 2015 年三年间,中央补贴标准呈逐年微降趋势,广州地方财政补贴不退坡。2014 年购纯电动车乘用车最高补贴 11.7 万元,2015 年购买最高补贴 11.4 万元,并将研究制定准许符合条件的纯电动快递物流货车在广州市区通行的具体措施。

4 >>> 北京第 6 期新能源车摇号 个人申请 2385 个

2014 年最后一期购车指标摇号将于 12 月 26 日举行。12 月 9 日,北京市小客车指标办公布的数据显示,普通小客车申请数量再创新高,申请数猛增 13 万个;新能源小客车指标申请 2385 个,比上期增加 277 人,环比增长 13%;有 347 家单位申请新能源小客车配置指标 2567 个,比上期增加 108 家单位,申请指标数增加 2099 个,环比增长 449%。



5 >>> 贾跃亭宣布造车公布超级 电动汽车概念图

猜测多日的乐视“SEE 计划”露出真容。乐视网董事长贾跃亭在微博上揭晓“SEE 计划”细节,贾跃亭表示,乐视将重新定义汽车,通过完全自主研发,打造最好的互联网智能电动汽车,建立汽车互联网生态系统。

6 >>> 小米或造新能源汽车 电动车领域竞争加剧

据报道,小米科技联合创始人、副总裁黎万强已经到美国硅谷研发小米的新产品。黎万强是带着“拓荒哥”的名号在 10 月 28 日宣布出发的,外界猜测他做的项目正是小米的新能源汽车项目。



7 >>> 新能补贴出新招 城市推广将“绩效考核”

11 月 25 日,财政部、科技部、工信部、发改委联合下发了《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》,称中央财政拟安排资金对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励,其中对京津冀、长三角和珠三角地区城市的最低奖励为 2000 万元,最高奖励达到 1.2 亿元,而关于奖金发放的额度则由城市推广的数量来定,也就是我们俗称的“绩效考核”。



中国汽车工业配件销售有限公司
China National Automotive Industry Parts Sales Co., Ltd.



2015 China Electric Vehicle & Parts Fair 2015全国电动车、新能源汽车及零部件展示交易会 暨重庆国际纯电动汽车试驾体验展销会

2015年4月24日- 4月26日
中国重庆国际会议展览中心



主办单位：中国汽车工业配件销售有限公司

展览时间：2015年4月24日 - 4月26日

展览地点：重庆国际会议展览中心

参展范围：电动车、新能源汽车、三轮车、摩托车及其零配件等。

展览规模：40000平方米

地址：北京市海淀区阜成路46号

网址：www.cmaga.cn www.mopeihui.com

联系人：赵晓原、王峥、王国强

电话：010-88130736、010-88127413(传真)



邀请函

2015重庆国际纯电动汽车互动体验会，选择优质纯电动汽车，尽享高端品质生活

展会优势

重庆，中华人民共和国四大中央直辖市之一，五大国家中心城市之一，国家历史文化名城，长江上游地区经济中心、金融中心和创新中心，及政治、航运、文化、科技、教育、通信等中心，国务院定位的四大国际大都市。

●主办方实力

主办方中国汽车工业配件销售有限公司自1965年创办全国汽配会，1981年创办全国摩配会，至今已分别成功举办77届次和68届次，集权威与专业于一身，积累了宝贵而丰富的办展经验，口碑一流，值得信赖。

●高效的推广模式

主办方集30多年专业观众开发和办展经验于一身，在全国各地巡回举办，各大基地、市场现场推广，累计众多专业观众。曾在南京、广州、宁波、郑州等纯电动汽车主流城市巡回办展，助您把控全国局势，迅速提升产品认知。

●主流宣传渠道

纯电动汽车主流媒体联袂打造互动式交易会；微信平台全面覆盖，精准投放；免费大巴车奔赴市区及周边各县镇迎接各地经销商参观；5000平米超大户外试乘体验区，模拟实际地形路况，让爱车优势尽显，订单狂揽。

●独特的区位优势

重庆地处中国中部和西部地区的结合部，铁路、水路、公路、航空、管道运输等运输方式发展很快。重庆是中国长江上游地区唯一汇集水、陆、空交通资源的特大型城市，西南地区综合交通枢纽之一。

●优越的政策条件

重庆市是全国为数不多的可以享受新能源汽车的“双层”补贴的城市，即“国家+地方”都会给予消费者补贴，最高可达6万元/辆车。

●庞大的市场需求

2013年末，重庆市常住人口2970.00万人，是我国人口最多的城市，由于特殊的地理条件，当地几乎无法使用两轮电动车、三轮代步车，而电动汽车无疑成为汽车的替代品，是人们理想的代步工具。

●良好的经济环境

重庆是国家重要的制造业和高新技术产业基地，引领中国中西部地区经济发展的风向标，国家实行西部大开发的最前沿地区和国家统筹城乡综合配套改革试验区，全面辐射云贵川藏等区域，是打开大西南地区市场必经之路。





2015中国（河南）国际 节能与新能源汽车展览会

China (Henan) International Energy-saving and New Energy Automobile Exhibition 2015

地点：郑州国际会展中心

时间：2015年3月10日-12日

Zhengzhou International Conference & Exhibition Center

March 10 - 12, 2015

中原地区唯一的专业新能源**汽车**展
The sole professional new energy automobile exhibition in Central China

主办单位：中国汽车工程学会电动汽车分会

中国电工技术学会电动车辆专业委员会

承办单位：北京泽安达展览有限公司

河南泽安达展览有限公司



河南，全国人口第一大省、经济发达、地势平坦，辐射晋、冀、鲁、皖、鄂、川、陕，区位优势无可替代。政策上，从2014年起，洛阳、驻马店等地市陆续允许低速电动车上牌上路，并有条件的对车型进行补贴。河南必成全国电动车新能源汽车最具发展潜力的消费市场。

北京泽安达展览有限公司是国内最早承办电动汽车行业展会的一家专业的展览公司，具有丰富的办展经验和行业资源。其主要承办过的行业展会有“EVS世界电动车大会”（全球巡展）、“IEVE CHINA北京国际电动车新能源汽车展”（北京、一年一届）、中国国际工业博览会新能源汽车展（上海、一年一届）等。

“IEVE HENAN 2015河南节能与新能源汽车展览会”由中国汽车工程学会电动汽车分会、山东省汽车行业协会、中国电工技术学会电动车辆专业委员会、北京泽安达展览有限公司合力打造，是目前河南唯一的专业的高端的新能源（电动）汽车展，主要包括纯电动及混合动力民用轿车（乘用车）、商用大中小巴士、商用的各种专用车，充电站设施及零部件等。展出面积40000平方米、参展企业预计300家、专业观众50000人次。展会活动形式丰富多样，主要包括展览会开幕式、论坛、主题会议、示范城市和整车企业互动、电动汽车试乘试驾，电动汽车充电站建设技术设施专题展等。



北京泽安达展览有限公司
河南泽安达展览有限公司

电话：86-10-64400661
网址：www.ievechina.com

共建绿色环境 畅享低碳生活

办展理念：专业化、品牌化、国际化 承办机构：济南世博展览策划有限公司

2015中国新能源汽车电动车展览会

山东国际自行车电动车
及零部件展览会

2015年3月17-19日
济南国际会展中心

中国新能源汽车
电动车（西安）展览会

2015年6月12-14日
西安曲江国际会展中心

济南 发祥地

山东国际节能与
新能源汽车展览会

2015年8月28-30日
济南国际会展中心



展会官方微信



济南世博展览策划有限公司

JINAN SHIBO EXHIBITION PLANNING CO., LTD

地址：济南市花园路189-1号

网址：www.weilaiqiche.com www.sdddc.net

电话：0531-83199588 82386077

传真：0531-82385199转808

第9届

山东国际自行车电动车 新能源汽车展览会

时间：2015年3月17日—19日 地点：济南国际会展中心

规模：52000平方米/3000个标准展位



济南世博展览策划有限公司

JINAN SHIBO EXHIBITION PLANNING CO.,LTD

■展览地址：2015年3月17日—19日

■展览地址：济南国际会展中心（高新区工业南路28号）

■TEL: 0531-83199588 82386077 FAX: 0531-82385199

■网址: www.sdddc.net www.weilaiqiche.com





2015年第十二届

中国·台州（黄岩）电动车及零部件展览会

2015 THE 12 TH TAI ZHOU(HUANGYAN)-CHINA ELECTRIC BICYCLE AND SPARE PART EXHIBITION

好产品 看台州

中国电动车（微型汽车）顶级新品展览会



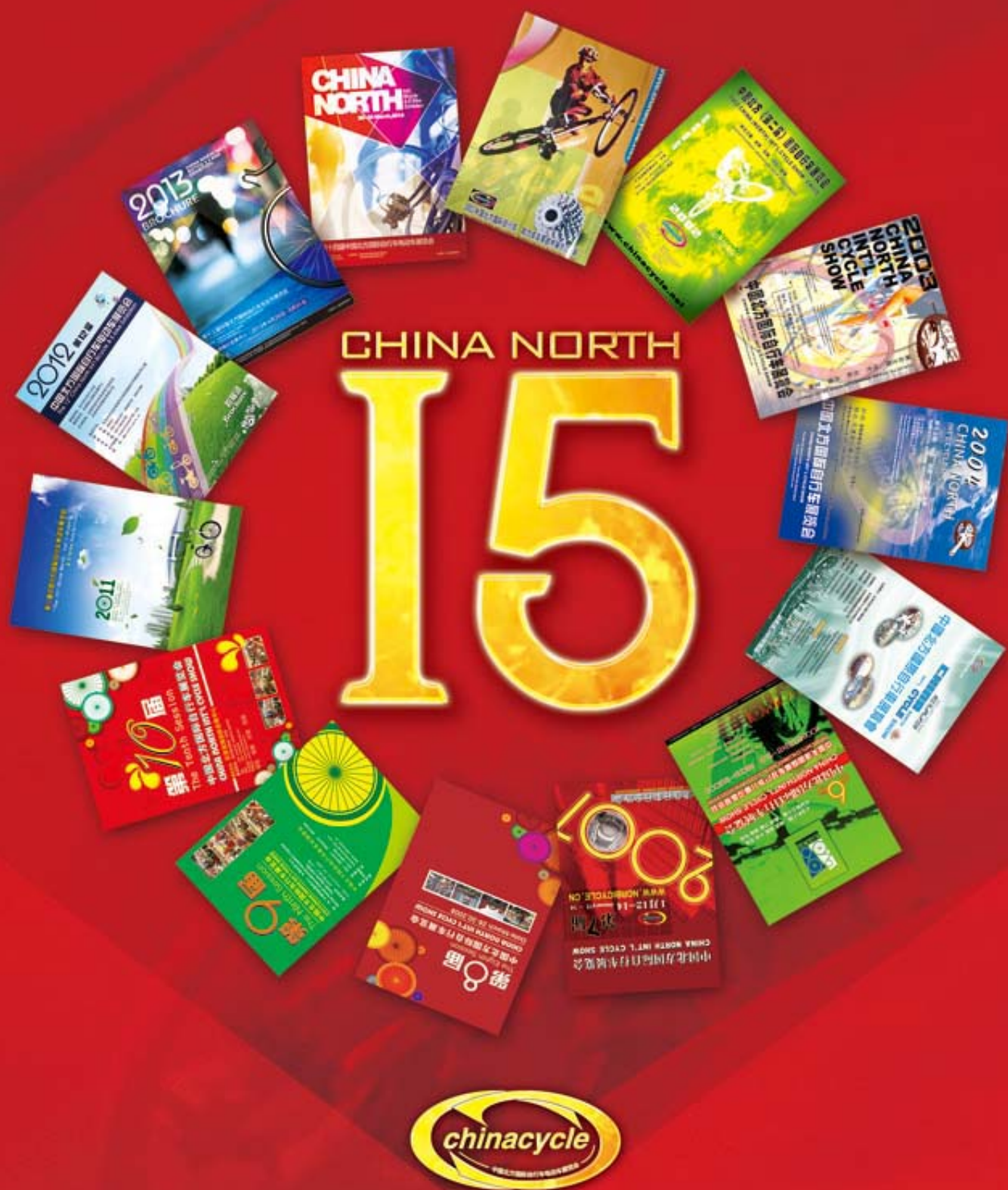
2015.3.20 中国·台州路桥国际会展中心
欢迎您的光临，共聚盛世台州

» 招商时间：2014年11月20日——12月20日

» 招商热线：400-885-2004 网址：www.tzddcxh.com



更多精彩请关注
tzddcxh2004



中国北方国际自行车电动车展览会

The 15th China North International Bicycle & E-bike Exhibition

27-29 March, 2015 2015年3月27-29日
Tianjin Meijiang International Convention & Exhibition Centre 天津梅江国际会展中心

电话: 022-26437027



协会微信



APP二维码



北方展官网

2015

中国(北方)

做展商满意的展会



重庆群岛展览服务有限公司

《中国三轮》杂志

三轮车及新能源汽车

2015 Chinese tricycle and new energy automobile exhibition fair

展览交易会

2015年3月28日—3月30日

沧州国际会展中心

支持单位

河北省商务厅
沧州市人民政府
全国各省市电动车协会
沧州国际会展中心

主办单位

《中国三轮》杂志
中国新能源车网
中国三轮网

承办单位

重庆群岛展览服务有限公司

展会特点

- 1、山东、河北、山西、东三省等6省、市、县三轮车经销商全覆盖，100辆大巴免费接送；
- 2、30000名专业高质量客户与会；
- 3、国内50家媒体鼎力报道；
- 4、为与会经销商提供住宿，车费补贴；
- 5、河北政府部门大力支持；
- 6、与天津展同期，经销商互通；
- 7、展馆面积30000平米，400多家整车及零配件企业入驻。

组委会电话：023-61200987 61200955
手机：18602391003 刘经理
13696433437 支经理



扫中国三轮官方微信
了解更多展会信息



2015中国（长沙）国际 新能源汽车电动车展览会

时间：2015年4月10日-12日

地点：长沙红星国际会展中心

带你驶入全新生活!



参展、参观，敬请垂询：

长沙市浩天会展服务有限公司

地址：长沙市东进路99号金龙苑1栋702室 邮编：410007

电话：0731-82181829 84455909

传真：0731-82181829

联系人：张勇刚（13874807387） 范宏军（18627317712）

刘洁（15364005368） 鲁宾（13142180743）

Http://www.cshthz.com E-mail:cshotian@126.com



第9届中国（临沂） 新能源汽车、电动车及零部件展览会

2015

4月17-19日

盛大开幕

中国·临沂国际会展中心

188 5395 8150

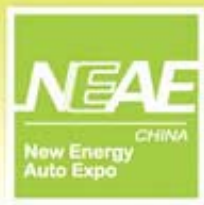
临沂市格益传媒有限公司承办



欧尼优·国内唯一专业电动汽车展—倾力打造贸易商采购平台
Foryou - the only domestic professional exhibition of electric vehicles - to build the trader procurement platform



绿色动力·驱动未来



2015 中国(南京) 国际新能源汽车与电动车展览会 CHINA NANJING NEW ENERGY AUTO EXPO

时间: **2015年4月17日-19日**

Apr. 17 - 19, 2015

地址: 南京国际博览中心(江东中路300号)

Nanjing International Expo Center
(Jiangdong Road No.300)

www.neaechina.com



新能源汽车行业的风向标,
尽在南京国际新能源汽车展!
精彩不容错过!



欧尼优展览(上海)有限公司
ForYou Exhibition(Shanghai)Co., Ltd.
www.foryouexpo.com

地址: 上海市蕴川路512号红石商务楼6楼H座
电话/Tel: +86-21-36388581 36388577
传真/Fax: +86-21-36388580

foryouexpo



公众微信号

官网: www.aheve.com



创新发展 低碳未来

市场化、专业化、品牌化、国际化



2015
电动车及新能源汽车

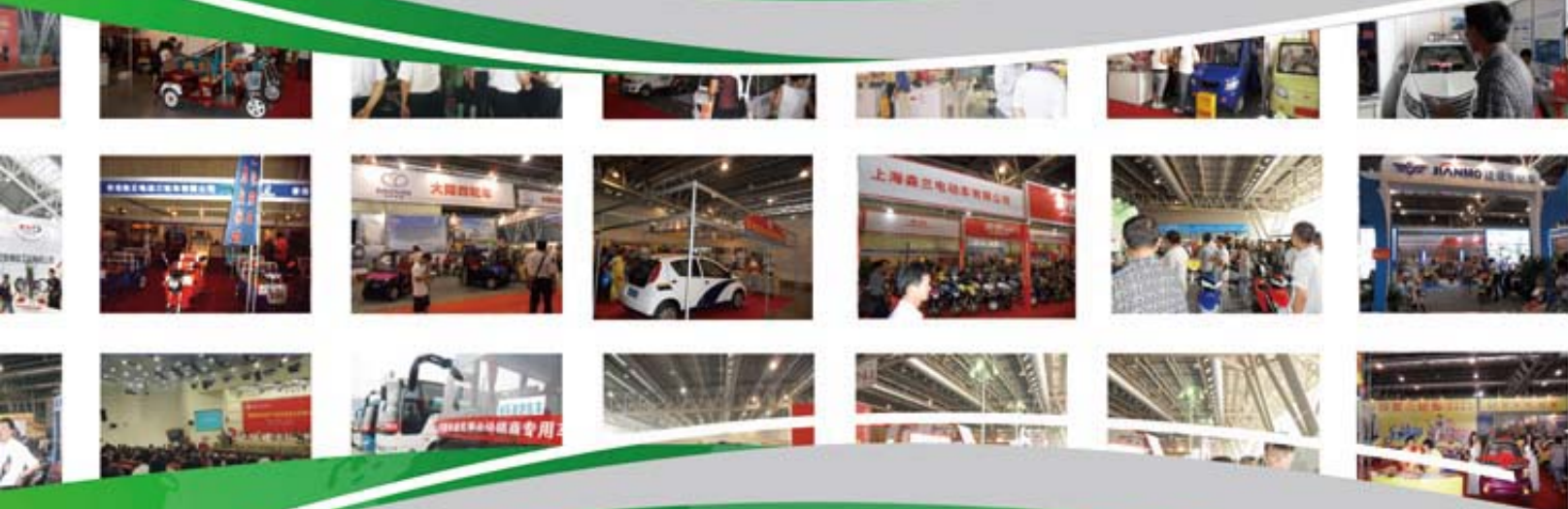
第10届中国（安徽）国际电动车及新能源汽车展览会

» 时间: 2015年4月24- 26日

» 地点: 安徽国际会展中心（合肥）

合肥市金寨南路与繁华大道交叉口

300家品牌展商, 5万专业买家, 百亿商机, 全球同享!



主办单位:

安徽省汽车行业协会
安徽省电动车行业协会
中国轻工业企业协会
合肥华舜展览有限公司

招商经理: 张富 150 5659 9567

186 5515 8592

支持单位:

合肥市人民政府
安徽省财政厅
全国各地市自行车电动车行业协会

魅力合肥欢迎您!

电话TEL: +86-551-67102222 / 传真FAX: +86-551-67105588



中国（常州）电动车及新能源汽车展览会

时间：2015年6月 地点：江苏·常州国际会展中心

中国（常州）三轮车电动车及新能源汽车展览会

时间：2015年6月 地点：江苏·常州西太湖国际博览中心

隆重招商

招商热线：**0532-68698103**





2015中国国际 城市新能源车辆运营发展论坛暨展览会

CHINA URBAN NEW ENERGY CAR OPERATION DEVELOPMENT FORUM OR EXPO FOR 2015

— 中国汽车工业协会唯一主办国际新能源车展 —

2015.6.3-6

— 北京展览馆 —

China Beijing Exhibition Hall

继往开来 • 城市新典

KEEPING GOING AND NEW MODEL OF THE CITY

www.autocne.com

联系方式 CONTACT

北京峰威展览服务有限公司

地址：北京市西城区三里河路46号

联系人：王先生 13910777498

电话：010-8320 7226

传真：010-8320 7167

电邮：bjzlwangjie@vip.qq.com

QQ：44552116

Beijing Fengwei Exhibition Service Co., Ltd

Address: No.46, Sanlihe Road, Xicheng District, Beijing

Contact Person: Mr. Wang 13910777498

Phone: 010-8320 7226

Fax: 010-8320 7167

E-mail: bjzlwangjie@vip.qq.com

Work QQ: 44552116

中国汽车工业协会展览部

地址：北京市西城区三里河路46号

联系人：崔先生、申先生

电话：010-68595385 68595240

传真：010-68595243

E-mail: cjy_1950@sina.com

Exhibition Department of China Automotive Industry Association

Address: No. 46, Sanlihe Road, Xicheng District, Beijing

Contact Person: Mr. Cui, Mr. Shen

Phone: 010-68595385 68595240

Fax: 010-68595243

E-mail: cjy_1950@sina.com

中国电池工业协会

地址：北京市长安街6号

联系人：苏先生

电话：010-6513 1879

传真：010-6525 1329

邮箱：cblawinson@163.com

China Battery Industry Association

Address: No. 6, Chang'an Street, Beijing

Contact Person: Mr. Su

Phone: 010-6513 1879

Fax: 010-6525 1329

E-mail: cblawinson@163.com

EV[®] SHOW

时尚电动汽车展

第八届中国国际时尚电动汽车展览会

2015.6.11-14

北京·中国国际展览中心（新馆）



关注国际汽车官方微信
随时“掌”握行业资讯动态

绿色科技，驱动未来

GreenTech, Driving The Future

「EV SHOW 时尚电动汽车展」组委会

地址：上海市闸北区秣陵路355号上海铁路大厦3层

邮编：200070

联系人：喻先生

电话：86 21 31007327

传真：86 21 33275350

邮箱：sean.yu@utmglobal.cn



共建绿色环境 畅享低碳生活

办展理念：专业化、品牌化、国际化 承办机构：济南世博展览策划有限公司

2015中国国际新能源汽车 电动车(西安)展览会

2015年6月12日-14日
西安曲江国际会展中心



新能源电动汽车网: www.weilaiqiche.com

山东电动车网: www.sdddc.net

济南世博展览策划有限公司
JINAN SHIBO EXHIBITION PLANNING CO.,LTD

地址: 济南市花园路189-1号

网址: www.weilaiqiche.com www.sdddc.net

电话: 0531-83199588 82386077

传真: 0531-82385199转808



展商报名热线
0531-82386077

世博展览欢迎您!



清洁动力 引领未来
Pure power Leading the future

第十一届北京国际电动车暨 新能源汽车及充电站设施展览会

THE 11th Exhibition of Beijing International Electric Vehicle, New Energy Vehicle and Facility in Charging Station



2015, 7.4-6

4th -6th, July, 2015

中国国际展览中心(老馆)

Beijing China International Exhibition Center(Old Museum)



北京泽安达展览有限公司

Beijing Zeanda Exhibition Co., Ltd

地址: 北京市东城区安定门外大街189号宝景大厦901室
Address: Room 901#, Baojing Mansion, Andingmen Outer
Street 189#, Dongcheng District, Beijing

电话Tel: 86-10-64400661

传真Fax: 86-10-64400662

网址Website: www.ievechina.com

邮箱Mailbox: ieve@ievechina.com

I 邀请函
Invitation Letter



2015中国(杭州)国际 新能源电动车及配套电池、设施展览会暨论坛

Hangzhou International Energy Electric Cars And Facilities Exhibition

中国电池工业协会唯一主办国际电动车展

2015.8.27-29
杭州·白马湖国际会展中心
www.chinasnve.com



联系方式 CONTACT

上海峰威展览服务有限公司

地 址：上海市华徐公路888号1号楼3001室

联系人：万先生 138 1889 2365

电 话：021-31291897

传 真：021-51862728

网 址：www.chinasnve.com

Q Q：105 169 8065

河南新能源汽车市场掠影

汪翔 / 文

未完待续

安阳市

当地有两个电动汽车市场，一个位于中华路与人民大道交叉口向北的区域上，这里有 10 家左右的电动汽车经销商。另一处市场位于安阳市工贸中心周围，这里是一个结合了电动车、电动三轮车、电动汽车的综合市场，其中电动汽车经销商为 10 家左右。



当地电动汽车市场分布在两个地方，在濮阳市中医院周围有三五家电动汽车经销商，同时在戚城公园东大门的两侧分布了大约 10 家电动汽车经销商。

濮阳市



鹤壁市

在鹤壁市淇滨商贸城周围，有着一个中等规模的电动车市场，其中包含了电动车、电动三轮车以及电动汽车。其中电动汽车的经销商有七八家。



新乡市

新乡市的电动汽车经销商都集中在华兰大道上的电动车市场内，此处原本是当地的摩配市场，由于部分摩配经销商开始经营电动汽车生意，所以此处市场也变成了当地的电动汽车市场，这里共计有十几家电动汽车经销商，品牌也比较齐全。



张军： 规模化参展成新常态

山东国际电动车新能源汽车展 立体战略布局 2015

在构建节约和环保的能源战略的路途中，电动车新能源汽车优越的技术性能表现出越来越强的优势，新能源汽车产业持续升温，微型电动汽车再次成为行业及市场关注的焦点。进入2014年以来，作为全国微型电动车代表，山东板块自我调整步伐开始加快，尤其在下半年，产能、销量和市场规模方面均呈现大幅增长的良好态势。与之相应，电动车新能源汽车展在为展商搭建产供销平台的同时也正在加速驱动产业的提升，参展趋势开始显现出更多的新常态：展位规模化、品牌国际化、产品多样化、竞争激烈化。

2014年12月初，在电动乘用车生产资质征求意见稿发布之后，电动车时代网对济南世博展览策划有限公司总经理、山东国际电动车新能源汽车展组委会主任、山东省自行车电动车行业协会副秘书长张军先生进行了专访。张军先生向记者表示，新能源汽车未来的发展态势愈发明朗，2015年山东电动车新能源汽车产业及展览会将迎来一个关键的转折点。

2015年微型电动车参展占比超70% 规模化正成为新常态

张军先生表示，2015年3月17-19日，山东国际电动车及新能源汽车展览会作为开年第一展，从展会规模情况来看，正表现出更多的新常态。

一方面，将展示最新产品，全

明星阵容，国内新能源电动车产业一线品牌悉数到场。2015电动车新能源汽车流行趋势一收眼底。目前招展工作已接近尾声，预定展位总数已达4000余个。其中，微型电动汽车占比超过了70%。据张军先生介绍，山东省内外的一些微型电动汽车品牌，如时风、御捷、雷丁、唐骏、道爵、新大洋、宗申、德瑞博、雷利、清源、大阳及电动两轮车企业比德文、澳柯玛、绿源等均已参展。省内外的一些传统车企，如吉利、奇瑞、重汽、东风等加速微型电动汽车领域扩张，这些企业也将携其最新产品参展。可以说，微型电动汽车展位占比超70%，电动两轮约占20%，其他三轮及配套企业约占10%。

另一方面，规模化参展开始成为新常态。张军先生表示，御捷、

时风、德瑞博、雷丁、宗申等多家品牌预定展位面积均要求2000平米左右，这种规模化的大展位、大特装趋势，显示出参展车企的车型和品牌发展需求在飞速提升，完全能与高大上的汽车展媲美，预示着新能源汽车的春天即将到来。而随着微型电动汽车参展品牌的持续增多，受到产品特性、品牌实力和推广需求等因素的影响，更大规模的参展将成为众多车企的常态需求。





重点打造国际新能源汽车展示平台立体战略布局 2015

随着国家新能源战略的稳步推进，2014 年以来，新能源汽车产业呈现井喷之势。山东举办的国际电动车及新能源汽车展览会也受到越来越多的关注，在行业内的影响力飞速提升，参展企业及展出规模相比往年均出现大幅增长。

张军先生向记者表示，世界看中国，中国看山东。山东作为全国微型电动汽车领域的代表，如何在未来的竞争中始终保持领跑地位，并持续提升中国微型电动汽车的竞争力等将成为探索的主要方向。为此，组委会将重点推进立体化战略布局：1、东西同步发展战略布局。将西部展会作为东部展会的一个延伸，将东部高速增长产业热度带动进西部销售热度，让东部车企看到并了解西部市场广阔潜力，让西部经销商见证产业的前景，坚定电动车新能源汽车的信心。

2、差异化发展战略布局。细分高端和中低端两个平台，分类展出新能源电动汽车。一方面为山东微型电动汽车在加快整合及品质提升之后的展示推广提供专业化、高规格的展示平台，并吸引一批国际高端品牌参展；另一方面则以市场实际需求为基础，帮助一些性价比较高、比较亲民的产品推

向市场。张军先生表示，这种差异化战略布局将形成“山东特色”，真正为新能源电动汽车产业发展提供驱动力。

3、主题活动为产业服务战略布局。2015 年国家将对新能源汽车的政策支持逐步转向市场引导，新能源汽车政策如何掌握，新能源汽车如何避免汽车、电动车发展过程中的产能过剩、盲目上线等不利因素良性发展。为此，组委会秉承领跑新能源之责任，将邀请资深专家召开政策解读论坛、实战营销等主题活动，为展商指导、助推产业，希望给已经处于井喷的电动车新能源汽车再填热度。

加快整合运营 稳步推进西北新能源汽车展

张军先生表示，2015 年 6 月 12-14 日，将继续在西安曲江国际会展中心举办“2015 中国（西安）国际新能源汽车电动车展览会”。他讲到，陕西新能源汽车市场正处于起步阶段，但发展趋势良好，可以用“渐趋佳境”来形容陕西新能源汽车的发展前景。随着发展中西部及新型城镇化趋势的不断加快，陕西新能源电动汽车也将获得更好的发展环境。西安作为中西部地区发展最快的大型城市，在开发中西部的国家战略中具有重要地位，区位优势非常明显，成为新能源电动汽车抢滩西部市场的战略要地。中国（西安）新能源电动汽车展览的举办，将使西部新能源汽车电动车行业的持续高速发展，使其市场格局从“跑马圈地”式的自由竞争转入到了规模经营、品牌竞争的时代。

实际上，西北市场的拓展在张军先生制定的战略规划中仅是一个开始，面向西南、华南、华东其他等全国市场的战略布局将在 2015 年稳步推进。张军先生表示，在全球电动车新能源汽车发展热潮推动下，2015 年新能源汽车将迎来真正的发展元年，而电动车新能源汽车展览也将整个产业的发展战略中起到更为关键的作用。让我们共同期待 2015 年 3 月 17-19 日，山东国际电动车新能源汽车展览会的隆重召开！



临沂市

临沂新能源电动汽车市场办公室

地址：临沂市工业大道与北园路交汇处
电话：0539-2807866
网址：www.lantian-grp.com



奇瑞新能源

济宁鲁鼎车业有限公司

主营产品：奇瑞总代理 东风小康

地址：金宇汽配城一号展厅
联系人：马光帝 销售经理
电话：0537-7978399、13475767088



上海市

上海东之杰汽车销售技术服务有限公司

主营产品：美国艾里逊变速箱中国一级代理商

地址：上海市浦东新区金桥路 825 号
联系人：陈晓
电话：021-50382770
手机：18916590008



武汉市

武汉万顺摩配批发商行

主营产品：甲字轮胎湖北总代理

地址：武汉市东西湖区舵落口鸿达摩配市场 18 区 B10 栋 14 号
联系人：陈绪杰 电话：027-83213277



银川市

银川华星摩托车配件商行

主营产品：德国福斯赛克润滑油、广东实力消声器、满群集团重庆创祥蓄电池、重庆摩典减震器、重庆太合（辅龙）套缸、重庆力华系列电器、青岛双缸内外胎、广州强保系列补胎液、广州德之星轮胎链条、四川美凌蓄电池、无锡斯泰王拉线、浙江英伦狮系列锁具、南京雷电火花塞、日本 NGK 火花塞

地址：宁夏银川市兴庆区新华东街 223 号
联系人：梁国涛
电话：0951-6093387 传真：0951-6083287
手机：13909599505

宝鸡市

双兴摩配商行

主营产品：山水电瓶、壳牌机油、东岳轮胎、朝阳轮胎等

地址：宝鸡市西宝路美伦小区 联系人：陈辉
电话：0917-2728201 手机：15091711543 13571184767



沈阳市

新蓝金刚摩配

主产品：昱阳曲轴、广东佛山日科灯泡、HID 氙气灯、安尔达活塞、刹车块、东盛精工套缸、精盟套缸、奔霸王、HID 氙气大灯、易邦摩配版管理软件

地址：沈阳市东陵区丰乐二街 9 号东北摩配市场 C 座 4 号
联系人：单宏生 QQ：382978601
电话：024-81607106、24229566 手机：13194238598

新乡市

新乡市峰彩摩托车有限公司

主营产品：三本摩托、加爵摩托、冠航新能源电动汽车；整车批发、旧车置换、维修改装

地址：新乡市华兰大道电动车市场内鑫通超市房后
联系人：张三峰
电话：0373-5128099、15993066974、13598638284、15560279163（售后）
QQ：1559741286、1836915899



德州市

时风车行

主营产品：时风 / 华昊电动四轮

地址：德州开发区电动车批发市场
联系人：寇经理
电话：13153488566



泰安市

泰安鹏翔车业光彩店

主营产品：时风、富路、丽驰电动汽车

地址：光彩大市场三区二栋 12 号
联系人：姚总经理
电话：0538-8889969
18653810006、18754884566



淄博市

山东泰汽电动车辆淄博总代理

主营产品：山东泰汽电动车辆 全球鹰系列 吉利熊猫 自由舰 安徽悦顺科技电动车

地址：淄博市桓台县北首北苑汽配城 1-3 淄博桓台县流泉路南首
联系人：王长友经理
电话：0533-8171198、18453353981
QQ：2633813048



安阳市

知豆 ZD 电动轿车、悦顺电动轿车安阳地区总代理

主营产品：专业批发电动三轮四轮车 知豆电动汽车

地址：工贸中心西 50 米铁四路口重庆万通助力车专卖店
联系人：马秀红 经理
电话：0372-3988208、2151798、15937297775



富路观光车总经销

主营产品：力帆摩托车 富路观光车 宝雅电动汽车

地址：京开大道威城公园东大门北 30 米
联系人：王利金经理
电话：0393-8115066、15936777538
邮编：457000

濮阳市



郑州市

骏力摩配商行

主营产品：各种高中低档：减震油、刹车油、三轮车后牙包油、密封胶、AB 胶、586 胶、588 红胶、冷补胶、清洗剂、表面蜡、喷漆、轮胎自补液、抛光软蜡、积碳净、养护剂等。专业批发，保证质量，欢迎来电咨询。

地址：郑州市安徐庄摩配市场 B 区 155 号 联系人：王艳六
电话：0371-66825519、60829089、13014504484

时风电动观

济南市



山东时风（集团）有限责任公司

直供中心：济南北外环摩托车大世界
电话：0531-85709229、18668919909

日照

泰汽电动汽车

主营产品：甲字轮胎

地址：日照南路 112 号（岚桥石化对面）
联系电话：18953302077、13666309078



单县

唐骏 航天蓝速电动汽车

地址：交警队西 168 米路北
联系人：丁世矿
联系电话：0530-4454488
13668604488



许昌

山东唐骏电动车许昌总经销商

地址：文峰路金三角向北 200 米路西
电话：15993680079、15993680078



石家庄



石家庄鹏睿电动汽车有限公司

银泰汽车总代理

地址：石家庄市方村摩托城广源路 10 号
电话：18330110681、87919563
QQ：2357928686

南阳

福田路麒

道爵新能源汽车、蒙德金马机车

地址：南阳市伏牛南路滨河物流园院内 D 区 8 排
电话：13937705305、15938882313
0377-60567833
QQ:1519030794



驻马店

建辉车行

凯玛利电动汽车、老年代步车

地址：驻马店自由街北段老华俊车辆厂东 50 米
电话：0396-3585677、
13525330555、13513977221



聊城市

雷杰车辆销售有限公司

宝雅、唐骏、泰汽、达沃、丰收电动汽车

地址：火车站北 50 米路东雷杰车行
联系人：孙廷和
电话：0635-8426876
15266834449



商丘市

山东唐骏欧铃汽车制造有限公司

地址：凯旋路与长江路交叉口 100 米路东
电话：0370-2520010
联系人：张朝 15903803650



菏泽市

唐骏汽车销售

地址：菏泽市人民南路 766 号（唐骏汽镇）区
电话：0530-5337266
联系人：鄧伦涛 13665406688



后声已

春天的脚步已走进了 2015 年，这是电动汽车行业的中兴之年，今年的 1 月 12 日在北京召开的“百人大会”其影响力和成立之初已不可同日而语。去年还有部分反对者和嘲讽之声，今年“百人会”引来一百多家新闻媒体的采访和报道，不和谐之声也静默了许多，低速电动汽车正被越来越多的人认识和接受，这是新能源汽车行业不可扭转的趋势，被称为“国民汽车”的低速电动车，是一个适应时代、适应消费者的既节能环保、又安全卫生的交通工具，说不尽的好处，却又命运多舛。对这类车的争议，已经越来越少，但一些部门的不作为，却使消费者看得到用不了。这次“百人会”，连原国务院副总理李岚清都兴致勃勃的亲临会场，现任副总理、部长、专家学者、企业家济济一堂。行业的春天即将来临，我们期待这一刻的早日来临，让更多的百姓享受国民用车带来的便利。

今年 1 月 23 日全球新能源汽车大会在天津召开，国内外著名电动车企业也来参加。

低速电动车制造企业也是会上的一大亮点并有部分车型获奖。新能源推广普及正不断地向全社会渗透；国家电网也正在加强对高速公路充电站建设。随着消费环境的改变，消费市场也慢慢的形成。2014 年传统汽车制造企业的电动汽车的产销量较往年翻了三番；低速电动车更是创出新高，有四五家大企业的产量过万，御捷的产销量甚至达到五万多辆。山东省低速轿车的产销量 17.29 万辆，山东时风、唐骏、雷丁、丽驰等 4 家企业产销量竟达到 14.36 万辆。目前低速电动车在高速发展之中，传统汽车制造企业也动作不断，除了先行者北汽、上汽、奇瑞、知豆等已是捷足先登，更有民营力帆、吉利也不甘落后，年初吉利更是和知豆联合研制新能源轿车。一些风投也瞄准了这个行业，新时空在南方市场投资康迪、永源等组成联合舰队。

令人可喜的是，尽管低速电动车在许多省市

遭打压，但以山东为发祥地，正向周边省市蔓延。河南省政府发布地方政策允许低速电动汽车上路，河北、皖北、苏北、西北的陕甘宁、东北三省部分地区的市场也在逐步形成。一些开明的地方政府也在尝试着允许低速电动汽车上路，目前的上上下下都在等待管理者的靴子落地，放开市场准入。在内需不振的现状下，新能源汽车作为市场的潜在消费热点已经压抑了好久，只怕是压抑的越久，爆发的能量越大。

作为新兴行业的新兴媒体，我们很自豪，我们能亲身投入到这个行业，我们为每一天的变化而感到欣喜，更感到兴奋，我们的杂志和网站都在日新月异的成长，去年冬天是我们的沉寂期。这两个月来，我们进行了一项伟大的工程：我们对电动车全行业企业的资料进行了一次大的梳理：调整、汇总、校对、完成了《电动车大数据》这本工程量庞大的工具书的编纂，书分二卷，第一卷是电动车制造企业，共有约 13000 个厂家入选，含有主要的二轮、三轮和四轮电动车制造的整车厂和零部件厂。目前这本书是行业内内容最详实、信息最全和最准的工具书；尤其是电动汽车制造部分就是近年的所有厂家汇总，每一条信息都是我们第一手采集。第二卷是电动车经销商企业，汇总数据 25000 条左右，是全国主要电动车（二轮、三轮、四轮轿车）的经销企业的信息汇总。这本书是目前信息最准确，也是有效信息率最高的一本工具书，每条信息我们都逐一核对了电话，在这之前，我们也曾看到过一套两册的经销企业汇总书，书中信息陈旧、项目不全、编排杂乱无章，我们在抽查时，其准确率竟不到 20%。作为行业内的工具书，为使用者提供无用的信息无异是欺骗，最终会被消费者所唾弃。《电动车大数据》这二卷书以赠送为主，赠送对象为：《新能源车》杂志的顾问团所有成员，在我们的《新能源车》和《摩托车/电动车与配件》杂志上做过一期前彩及以上宣传的企业都将获得此书。其余每套购买价格为 1500 元/套，购买的同时我们还附赠其一个网站和域名，200 兆服务器空间，一年的维护更新，本书为典藏版，限量发行，每书有一个编号（赠送版无编号），有关宣传请见封三。

2015

自本期杂志出刊以后，我们将以月刊的形式正式出刊。下一期杂志为配合全国规模最大的 3 月 17 日济南国际新能源汽车展，以会议专刊形式出刊，部分专题暂停一期，以宣传报道企业为主，印刷量也是平时的 3 倍。济南会展期间我们在室内外会场上设有 3 个发行点，大家凭名片免费领取，所有在会上做广告宣传的企业，还将获得《电动车大数据》一套 2 卷的典藏版电动车工具书。济南会展不见不散。

一册在手 商海泛舟

《电动车大数据·典藏版》

二轮电动车、三轮电动车、电动汽车



《电动车大数据·典藏版》是行业第一本资料最翔实、准确、涵盖面最广的电动车（二轮、三轮、四轮轿车）行业的工程量庞大的大型工具书。

第一卷：电动车制造企业，约有13000个厂家入选，含有主要的二轮、三轮和四轮电动汽车制造的整车厂和零部件厂。

第二卷：电动车流通企业，汇总数据25000条左右，是全国主要电动车（二轮、三轮、四轮轿车）的经销企业的信息汇总。是目前有效信息率最高的一本工具书，主要信息都是第一手采集。

本套书赠送对象为：

《新能源车》杂志的顾问团所有成员
在《新能源车》或《摩托车/电动车与配件》杂志上做过一期以上前彩宣传的企业

您购买的是我们系统的服务：

可升级的典藏资料
经营必备的商业情报
可升级的优价服务
杂志整页广告一版
二百兆服务器空间
一个域名网站制作及全年维护

十六年心血的积累
十六年智慧的结晶
十六年的点点滴滴
十六年的成果奉献

咨询热线：0515-88436994 18961986782

本书为典藏版，限量发行，每书有一个编号，有编号者可优价升级二次。

要做就做最好

《新能源车》杂志

是国内目前唯一定位于新能源汽车的专业媒体。
由江苏盐城博杰传媒广告有限公司于14年八月正式出刊。
专业从事新能源汽车及配件生产企业的信息发布及广告宣传，
16年品牌媒体运作经验，是行业影响最大、发行最广的专业媒体。

网 站

www.moto189.com 可以了解更快更多的即时行业资讯，和各期杂志的具体内容。

发行网络

在广州、重庆、常州、无锡、郑州、沈阳、临沂、丰县设有工作站，
目前在银川、上海、武汉、宝鸡、石家庄、邯郸、济南、德州、淄博、泰安、日照、单县、
济宁、新乡、安阳、濮阳、驻马店、许昌、南阳、商丘、菏泽、聊城市场建有发行点。
在河南、河北、湖南、湖北、山东、安徽、江苏、陕西等重点省份发行到每个地级市场。

15年3月杂志为3月17-19日济南新能源汽车展会大会专刊
欢迎行业内所有的企业在专刊上做宣传，所有宣传企业
将获赠《电动车大数据》一套两卷行业大型工具书，价值1500元/套。
专刊同时参加以下展会：

3月20日 第十二届中国台州（黄岩）电动车及零部件展览会
3月27-29 中国北方国际自行车电动车展览会
3月28-30日 中国（北方）三轮车及新能源汽车展览交易会
4月10-12日 中国（长沙）国际新能源汽车电动车展览会
4月10-12日 第十六届中原电动车三轮车电动汽车博览会
同时面向全国市场以发行网络形式向全国所有新能源车市场推广



苏印广登字2014-034号

《新能源车》编辑部

地址：江苏省盐城市盐马路198号清华园1号楼
电话：+86 0515-88438957 88436994 83279080

