

مهندسی خود را از آلمان گرفت و بعد از آن در آئودی مشغول به کار شد. در اوایل سال ۲۰۰۰ وی دعوت شد تا در زمینه توسعه خودروهای با انرژی پاک و نو به عنوان شروع جهش رو به جلو در صنعت خودروی چین، پیشنهادی به شورای دولتی چین ارائه دهد. او به عنوان سرپرست پروژه خودروهای برقی چین و سپس وزیر علوم و فناوری، هدایت خودروی برقی چین را بر عهده داشته است. به گفته وی پنجره‌ای استراتژیک برای توسعه خودروهای برقی وجود خواهد داشت و ما باید اقدامی در این رابطه

انجام دهیم. چین با تبعیت از دیدگاه‌های ون گانگ این کار را آغاز کرد. امروزه بیش از صد مدل خودرو برقی ساخت چین در آن کشور به فروش می‌رسد. توسعه خودروهای برقی سه هدف عمده را برای پکن برآورده می‌کند. اولین مورد کاهش آلودگی آزاردهنده و مشکل ساز هوا است؛ اگرچه کاهش میزان تولید برق توسط زغال سنگ درصد قابل توجهی نخواهد داشت. دلیل دوم این است که خودروهای برقی امنیت انرژی را برای چین افزایش می‌دهند.

ون هشدار داده است که تقاضای نفت چین روز به روز در حال افزایش است و با افزایش سریع مالکیت خودروها، پکن باید روی خودروهای برقی تمرکز کند تا از افزایش مداوم تقاضا و در نتیجه واردات نفت جلوگیری کند.

دلیل سوم، رقابت جهانی به وجود آمده بر سر خودروهای برقی است. به عنوان یکی از تازه‌واردان صنعت تولید خودرو، چین به سختی می‌تواند از پس خودروهای معمول برآید و تبدیل به یک رقیب اصلی در بازار جهانی شود. اما خودروی برقی یک بازی جدید است و هیچ بازیگر بزرگی در زمینه خودروی برقی وجود ندارد. رشد سریع صنعت ملی خودروهای برقی نه تنها مشاغل داخلی را گسترش می‌دهد بلکه زمینه‌ساز تبدیل چین به یک صادرکننده قدرتمند و نیروی اصلی در صنعت خودروسازی جهانی خواهد بود. چین در حال حاضر تقریباً سه چهارم باتری‌های لیتیوم جهان را تولید می‌کند.

خودروی برقی هم‌چنین در چشم‌انداز بزرگ‌تر شبکه حمل و نقل برقی چین جای می‌گیرد.

راه‌آهن برقی پر سرعت شهرهایی را که مردم در آن‌ها با خودروهای برقی یا اتوبوس‌های برقی و دوچرخه‌های برقی جابه‌جا می‌شوند، به هم متصل می‌کند. تا پایان سال ۲۰۱۷، بیش از ۵۰ درصد ناوگان اتوبوس‌های شهری چین برقی شده بودند. برنامه خودروهای انرژی نو یکی از اولویت‌های استراتژیک صنعتی پکن است که از مدل مصرف‌کننده محور و یارانه برای خریداران، به تولیدکننده محور تبدیل می‌شود و سهمیه‌ای برای تولیدکنندگان تعیین می‌کند. این به این معنا است که سهم رو به افزایشی از کل تولید خودروسازان باید برقی باشد و چین مشوق‌های بزرگی هم ارائه خواهد داد. به عنوان مثال در شهرهای بزرگ و پر ازدحام چین، فقط می‌توان از طریق قرعه‌کشی پلاک دریافت کرد. شانس بردن پلاک خودروهای سوختی در پکن برابر ۱ به ۹۰۷ نفر است. حتی در صورت برنده شدن، برنده باید هزینه‌ای بپردازد که می‌تواند چیزی حدود ۱۳۰۰۰ دلار باشد. اما یک استثناء بزرگ وجود دارد و آن هم خریدار خودروهای برقی است. متقاضی خودروی برقی می‌تواند قرعه‌کشی را دور زده و مجوز را به صورت خودکار و بدون هزینه دریافت کند. اگرچه ممکن است مدت انتظار وی برای دریافت خودرو کمی طولانی باشد. در سال ۲۰۱۹، تقریباً یک میلیون خودروی برقی در چین فروخته شد که برابر ۴ درصد فروش خودروهای جدید در چین و بیش از نیمی از تمام خودروهای برقی در جهان است. گذشت زمان نشان خواهد داد که برنده این بازی جدید جهانی، ایلان ماسک است یا ون گانگ.



ون گانگ در حال بازدید از خودرو چینی

