

产销不及预期，“淘汰赛”或已开启

新能源汽车“先大后强”路径初显成效 我省补齐电池短板，“电动湘军”提速发展

2016年，风风火火的新能源汽车行业变得有些煎熬与纠结。“骗补”大行其道、政策断档、产销不及预期、车企和消费者也不禁开始观望与疑惑……这一年，阵痛感和不确定性似乎笼罩整个业界。

然而，正如所有颠覆性革命都需经历波折一样，国内汽车界的新能源革命也只是遭遇了起伏。起伏背后，整个行业将迎来一场淘汰赛，“先大后强”或许才是新能源汽车的发展之道。

也是在今年，湖南宣告补齐电池短板，新能源汽车湘军正式崛起。“在电机、电池、电控三大新能源汽车核心技术领域，我省都培育出了湘军力量。”省经信委装备工业处处长马天毅表示。

■记者 胡锐

政策断档，买车补贴押金存疑

“我交给4S店的补贴押金，还能悉数退还吗？”近日，长沙市民潘玮（化名）因为购买了一辆新能源汽车，而有点郁闷。两个月前，他在长沙某4S店购得一辆插电混合动力新能源汽车，但因当时长沙的2016年新能源汽车补贴新政尚未出台，付款时被要求交纳了6000元补贴押金。问题是，4S店至今仍以补贴政策不明确为由拒绝退还押金。

押金是否还可以退还？疑惑不解的潘玮不禁跑到长沙市政府网站上进行咨询。

很快，长沙市经信委就给出回复称，一方面4S店收取潘玮补贴押金的行为属于企业行为；另一方面，明

确了长沙市政府办公厅此前出台的《关于新能源汽车推广应用的实施意见》到2015年12月31日为止失效，而对于新的补贴政策，长沙市目前正在抓紧制定出台中。

“若双方已约定，补贴押金的退是以新政策是否与老政策一致来决定，则潘玮的6000元押金很可能无法全款退还。”新能源汽车行业人士王洪波受访时表示，从近期省里出台的2016年新能源汽车补贴新政可预判，长沙市即将出台的新能源汽车的补贴新政很可能将在去年的基础上有所退坡。生活中，像潘玮一样因政策延迟而垫付补贴款的车主其实还不少。

商家转移风险，产销不及预期

“这样不仅打消了消费者的购买热情，也让经销商无所适从。”长沙某新能源汽车销售人员告诉记者，4S店一开始为了促销，按照老的补贴政策垫付补贴款，但随着垫付资金越来越多，风险不断增大，以致后来改为由购买者垫付补贴款。虽然风险是转移了，但新能源汽车的销量也下降了不少。

据中汽协最初的预期，2016年中国新能源汽车可实现产销70万辆。但相关数据显示，2016年1月-11月我国新能源汽车的累计产量为

40.28万辆。“今年产销量能达到50万辆就算不错了。”中国汽车工业协会副秘书长陈建华表示，新能源汽车“骗补”事件耽误了新一轮补贴政策的及时出台，最初预计的70万辆产销量实现无望。

“听说补贴政策会退坡，很多车企和零部件生产商都处于观望态度。”业内人士王任远受访时表示。据国家发改委统计，目前有近四分之一通过审批的新能源车型并未投入生产。与去年风风火火的场景相比，今年的新能源汽车行业降温不少。



12月9日，湖南每天汽车博览中心，新能源智能防水充电终端能高度防水，放在金鱼池里也不漏电。 傅聪 摄

“先大后强”，开启“淘汰赛”

虽然新能源汽车在今年遭遇降温尴尬，但不可否认的是，我国新能源汽车的销量已与传统汽车一样，高居世界第一。先大后强的发展路径初显成效。

“先大后强是产业规律。”中国欧洲经济技术合作协会副会长李庆文指出，我国汽车工业起点较低，技术积累、产品积累都需要时间，所以我国新能源汽车行业不可能一开始就成为世界最强。而先大后强才是实现我国新能源汽车发展的战略路径。中国汽车工业协会常务副会长董扬也表示，经过近年政府大力培育市场，我国新能源汽车确实不仅实现了产销上的飞跃，技术上也得到质的提升。

“虽然今年的产销量不及预

补齐短板，“电动湘军”提速发展

“作为新能源汽车三大核心关键领域的电池行业，长期是湖南的短板。”马天毅介绍，虽然湖南是电池原材料大省，但在电池制造方面却一直处于空白。不过值得庆幸的是，经过近年有针对性培育，湖南也开始涌现一批拥有自主技术实力的电池企业。

“公司产品一经上市，就迅速受到国内国际市场欢迎。”妙盛动力科技公司副总经理刘卓在接受采访时介绍，其全球首创锂电池“免疫系统”技术，不仅解决了电池温控的世界级难题，还通过自有的技术优势，将聚合物锂离子动力电池技术实现产业化。

据介绍，妙盛动力目前已与重庆力帆、东风、中力等整车企业建立合作，而且正在与北汽、吉利、奇瑞、上汽、宇通、金龙、长城、五洲龙、梅花客车等洽谈合作，国

外用户也有一大批企业。刘卓还告诉记者，目前他们正在沈阳和长沙扩建新生产基地，其中沈阳基地将新增年产能60亿瓦时，预计明年正式投产达产；长沙基地也将新增年产能60亿瓦时，快的话，也在明年投产。届时企业年产能可达130亿瓦时，年产值超200亿。

“我们自2015年2月通过丰田近2年的判断监督以来，已累计向其供货9万多台套产品，从未出过品质投诉事件。”何宏伟介绍，在首批进入国家工信部电池企业目录的10家企业中，科霸是惟一家镍氢汽车动力电池生产企业。为了占领技术领先地位，科霸的总公司科力远已在日本名古屋成立了技术开发研究所，每年的研发投入费用占总销售额的10%~15%。此外，湖南还有桑顿、杉杉等优秀的电池企业。

“届时，95%的动力电池将

被淘汰出局。”对于今年11月工信部发布的2017年《汽车动力电池行业规范条件》意见稿，湖南科霸电池相关负责人何宏伟认为，意见稿意在提升中国动力电池厂家的水平，而非让动力电池厂家遍地开花。而新政一旦实施，整个新能源动力电池行业将重新洗牌，只有大而强的企业才会得到生存和发展。

今年8月，《新能源汽车碳配额管理办法（征求意见稿）》正式发布，并计划将于2017年全国试行，届时我国新能源汽车也将迎来碳配额时代。业内人士表示，出台新能源碳配额制度，也是为了加速新能源汽车发展进程，不仅将使行业竞争更为充分，也将促进行业的转型升级发展。

不仅如此，近年我省以湖南大学、中南大学等为技术依托，吸引了众多新能源汽车生产龙头企业前来布局，新能源汽车产业得到快速发展。马天毅介绍，目前湖南已经具备新能源整车及电机电控产品研发制造技术能力和明显的电池材料资源优势，初步形成了新能源汽车整车、电机电控、动力电池和电池材料、充电桩等完整产业链。

据省发改委预计，“十三五”期间全省将新增电动汽车22万辆，可带动省内电动汽车整车消费330亿元，全省电动汽车整车制造产值达600亿元，电动汽车等整车新品及关键部件营业收入达1000亿元。“未来10年是我国新能源汽车发展的战略机遇期，湖南省在资源、技术、企业、配套设施等方面具备优势，将抓住机遇提速发展。”何宏伟表示。

数字

今年我国新能源汽车产量或占全球40%

我国新能源汽车的产销虽然与预期存在较大差距，但据中汽协估算，2016年中国新能源汽车产量有望占到全球总量的40%。中国汽车工业协会副秘书长许艳华表示，1月到10月的国内汽车产量中，我国汽车的新能源产品占比已经超过了1.6%。