



2019年

哪些车企将面临被淘汰的风险？



人来人往，是2018年车企的真实写照。不少企业经历了2018年下半年的车市“寒冬”，已经逐渐暴露出市场经营的短处和痛点，或收购、或转让、或淘汰，行业洗牌正在加速。

进入2019年，车市依然不容乐观，市场格局两极分化显然会更明显。中国汽车工业协会预测，2019年中国汽车销量为2810万辆，与2018年持平。其中，乘用车预计销售2370万辆左右，与2018年持平，2019年新能源汽车销量将达160万辆，同比增长30%左右。

除了宏观经济带来的市场压力，去年发布的行业政策或将在今年继续对行业施加影响，新能源汽车将继续增长，而传统车企的市场分化将进一步加剧。

首先，新能源补贴政策退坡，这对于去年下半年“风景这边独好”的新能源车企产生不小的影响。根据中国汽车工业协会公布的数据，2018年我国新能源汽车销量125.6万辆，同比增长61.7%，其中新能源乘用车销量105.3万辆，同比增长82%。国家对其发展的支持一如既往，但补贴政策的门槛更加严苛，那些过度依赖政策补贴、又没有过硬产品的企业今年的日子恐怕要难过了。如何摆脱补贴依赖，将是2019年很多新生新能源企业不能回避的问题。

其次，合资股比限制的放开。国家发改委去年4月17日宣布，2018年取消专用车、新能源汽车的外资股比限制；2020年取消商用车合资股比限制；2022年取消乘用车合资股比限制，同时取消合资企业不超过两家的限制。这意

味着，最多经过5年过渡期，我国20多年前制定的合资企业外方不得超过50%的股比限制政策将被打破，自主车企的竞争压力或将更加沉重。去年10月11日，宝马与沈阳金杯汽车签署框架协议，宝马集团将以人民币290亿元的价格收购华晨宝马25%的股权，股权交割时间不晚于2022年。今年是否还会有新的合资企业加入到股比放开的行列中？开放的汽车业对于那些习惯依赖合资、不思上进的中方企业，意味着靠合资企业提升业绩的好日子即将结束。

此外，“双积分”政策和国六标准的实施。随着《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》正式实施，传统车企和新能源企业之间的积分交易更加频繁，更有甚者还会出现企业转型和兼并的情况，这对不少势力弱、产能小的企业来说更加严峻，规模小、技术实力薄弱的企业被关停并转已是大势所趋。

2018年的车市整体高开低走，下半

年更是出现了严重的同比下滑，不少车企已经开始面临被市场淘汰的风险。从中国汽车工业协会的产销数据中，记者看到很多企业出现了大幅低于行业整体水平的下滑，大幅下滑的数据和日益可怜的市场份额，不能不让人对这些企业2019年的市场前景担忧。

广汽菲亚特，作为一个国内消费者仍不太熟悉的品牌，在世界上却有着不小的名气。旗下道奇、法拉利、玛莎拉蒂等都是超豪华跑车的代名词，但是在国内的销量却少得可怜，据公开数据显示，2018年全年累计销量只有248辆，其中12月份就卖出77辆，不得不说起初就没有看重中国市场的菲亚特，如今算是自食其果。

长安标致雪铁龙的状况同样不乐观，从2011年成立以来，公司旗下的DS车型的销量就一直不温不火，虽然号称是法国总统的座驾，且定位为豪华品牌，但在今天百花齐放的中国汽车市场，DS的知名度以及市场定位显然并没有吸引到中国消费者，多年来其销量

都不见起色，去年销量更是惨淡，去年12月企业车型销量仅155辆，全年也只有3867辆的销量，在2019年压力重重的市场，企业又能凭什么翻身？

海马汽车去年1~11月份仅销售整车62385辆，同比下降49.88%，不到2017年同期销量的一半，甚至还不到吉利半个月的销量，全年收官销量仅为63065辆，也让人为其2019年的市场前景捏着一把汗。此外，像众泰、力帆等自主品牌也在2018年遭遇了同样的断崖式下滑。

2019年初，野马汽车被雷丁汽车收购的消息震动圈内，这也给许多待价而沽的企业提供了一些方向。有业内人士指出，2019年的汽车市场形势依旧严峻，虽然整体车市保持平稳发展，但车企的淘汰已经在加速进行，“寒冬”不仅来自市场端，也来自众多企业内部。可以想见很多汽车品牌甚至部分车企或将退出市场。

（据人民网）

中消协：2018年汽车及零部件投诉量居首

当中国汽车产销量连续10年蝉联全球第一，随之而来的产品质量问题也备受关注。近日，中国消费者协会（以下简称中消协）发布了2018年全国消协组织受理投诉情况分析，根据投诉性质来看，售后服务问题占比29.24%，质量问题占比25.69%，这两项约占全年投诉量的55%。而在具体

商品投诉中，投诉量居前五位的分别为汽车及零部件、通讯类产品、服装、食品、鞋等，其中汽车及零部件投诉量27456件，位居具体商品投诉首位。

事实上，这已经是汽车及零部件连续第二年投诉量居首，其在2017年的投诉量曾达到34063，首次超过了通讯类产品的投诉量。不过相比来看，汽车

及零部件在2018年的投诉量比2017年减少了约6600件，这也是汽车及零部件逐渐向规范驱动的一个表现。

截至目前，中消协官方并未公布2018年汽车及零部件投诉中的主要问题，但从2017年的消费反馈中曾提到一些具体投诉问题，包括：在销售时隐瞒刷赠、补漆、漆皮受损等汽车真实情

况，甚至有事故车、问题车二次销售的现象；汽车出现电瓶没电、提车3个月就出现自动熄火等质量问题；汽车维修技术不过硬，维修服务质量差，多次送修仍不能排除故障；擅自使用质次价廉的汽车配件；贷款提车时被加收金融服务费；合同纠纷等等。

显然，作为承载出行体验和人身安全的重要载体，汽车质量及服务问题的解决至关重要，虽然汽车保有量的快速增长是导致消费问题多发的原因之一，但汽车及零部件本身在服务质量上也的确有待提升。

（据人民网）