



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加明显。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%,这两项约占据全年投诉量的55%。而在具体

商品投诉中,投诉量居前五位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:在销售时隐瞒刷蹭、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)