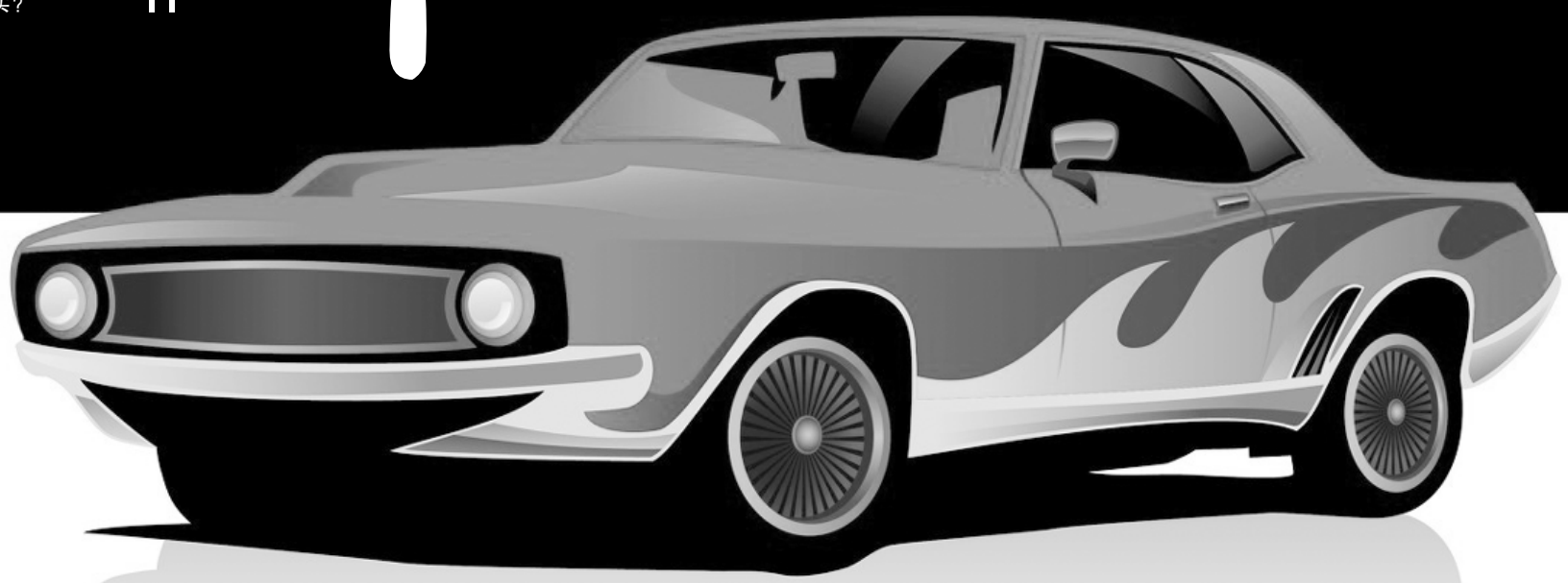
2019 年 1 月 30 日 星期三 周口晚报
组版编辑 关秋丽 E-mail/zkrbjyb@126.com

十问2019年中国车市

2018 年中国车市哀鸿一片，整个行业发生了太多颠覆，也为 2019 年车市留下诸多悬念。十问 2019 年中国车市，看究竟有多少悬念最终会成为事实？



1. 市场能否止跌企稳？

近日，国家信息中心副主任徐长明建议，各大汽车企业今年排产计划应该设定“零增长”目标，对 2019 年车市增长的悲观之情溢于言表。不过事实也许没有如此悲观。2018 年市场负增长，综合因素众多，其中不乏上年基数因素影响，进入 2019 年，低起点可以腾出一定上升空间。另外，随着今年我国税收体系的改善和个税的调整，将一定程度提高部分居民的收入，有助于提升消费能力，对今年汽车市场构成正面支持作用。

2. “短期刺激”孰喜孰忧？

年初，发改委首次确认出手救市，今年将制定出台促进汽车、家电等热点产品消费的措施，业内又燃起恢复“汽车下乡”与车辆购置税优惠的希望，期望优惠政策为疲软车市注入“强心剂”。然而，“短期刺激”是喜还是忧？虽然“购置税优惠”和“汽车下乡”等刺激政策短期内能明显拉升市场，但一旦政策退市，反会重挫市场。从促进产业长期健康发展出发，希望出台稳定的长效政策，不支持短期刺激。

3. 行业兼并重组前景几何？

汽车产业严冬已经来临，淘汰正在加速，车企单打独斗的时代已经过去，产业链要进行多方协同，只有加快并购重组和资源整合才可能胜出。然而，兼并重组涉及方方面面，需要极大的勇气和智慧，需要各利益集团的共识和妥协。面对市场负增长的预期，联盟或重组将会是汽车制造商在新一轮浪潮中存活下来的动力之源，更是一个涉及市场、经济、社会等多方面的重大变革。企业与政府的联合力量能否在 2019 年做出实质性的步骤？

4. 新能源车市能否再创新高？

鉴于 2018 年新能源汽车的上佳表现，业内对 2019 年新能源车市持续高增长寄予厚望。而事实上，今年是新能源车补贴“过渡期”的最后一年，或将出现“实质性”退坡，意味着交付越多、车企垫款越高。另外，享受补贴门槛越来越高，要有更长续航里程的车型才有高额补贴。对车企而言，要么以高成本的长续航产品去拿高额补贴，要么造低成本产品，自己解决差价问题。新能源车市能否再创新高，不宜过早下结论。

5. SUV 市场能否峰回路转？

去年 SUV 市场“退烧”，产销分别下降 3.2%和 2.5%。但原本专属豪华品牌的轿跑 SUV 车型却是一枝独秀。2019 年不少厂家大力推出轿跑新车，如长安 CS85、吉利 F11、WEYP8GT 等。在 SUV 同质化严重、消费者越来越追求个性化的背景下，轿跑 SUV 或许会成为新的蓝海；另外，去年中低端 SUV 下降很多，中高端 SUV 反而逆势上涨，如能顺应这一市场变化，今年 SUV 市场或能重回上升通道。

6. 豪华车还能高歌猛进吗？

去年豪华车市场实现两位数增长，为寒冬车市增添一丝温暖。不过，“红火”的背后也有隐忧，一二线豪华品牌普遍打起价格战，让利 10 万元以上是“家常便饭”，陷入“利润换销量”怪圈。与此同时，眼下大部分豪华品牌已无法再扩展细分市场，连下探空间也已填满，新款车型主要是换代，增长受限，从市场空间、渠道压力等方面来看，豪华车市场今年要想继续高歌猛进有点悬。

7. 造车新势力能否“修成正果”？

2018 年，造车新势力已出现两极分化，蔚来、小鹏、威马、新特已跨过交付关口；奇点、蓥石则出现资金链断裂，生存艰难。而今年，这种趋势将更加明显，随着更多传统造车势力的加入以及新能源汽车补贴的逐步退坡，造车新势力将面临淘汰赛的生死考验，2019 年无疑将成为国内电动车行业的分水岭。面对日益激烈的竞争，再漂亮的 PPT 也难有用武之地，要想“修成正果”，必须拿出真本事。

8. 日系车的“春天”还能支撑多久？

在去年车市“寒冬”中，日系三强上演逆袭戏码。其优秀表现靠的不仅是自己一年来的努力，还有大环境的“神助攻”。在贸易战的影响下，国内油价一度迎来“五连涨”，不仅许多欧美品牌车企受到影响，也带动整体经济环境降温，消费者自然更倾向于买以经济、省油著称的日系车。至于日系三强的“春天”还能支撑多久？若以 2019 年为标准来看，除了三家在产品与营销上的布局起到决定作用外，贸易战的走向等外力也将是关键因素。

9. 自动驾驶汽车离量产还有多远？

目前来看，制造一辆可以自由上路、真正意义上的自动驾驶汽车，还需要克服堆积如山的问题，而且还不断有新的挑战产生。2019 年，预计自动驾驶技术的研发会催生更多的合作，并且跨越整车企业、零部件供应商、IT 企业和各类初创公司。随着自动驾驶汽车的传感器升级迭代，2019 年自动驾驶汽车有望在更多的区域开展测试，能否取得突破、实现量产，有待时间的检验。

10. “共享出行”何时破茧成蝶？

2018 年，传统车企在“寒冬”倒逼下纷纷加速驶入共享出行赛道，企图争夺出行这块“大蛋糕”，仅 2018 年下半年，就有一汽、东风、上汽、长安、长城等 9 家车企先后进入网约车市场。虽然车企都想在网约车领域分一杯羹，但目前国内大多数共享出行领域的企业都还没有真正实现盈利。2019 年对于共享出行能否破茧成蝶至关重要，值得期待。

（据《新民晚报》）