



# 2019 汽车业会有哪些新姿态

核心提示

有一种爱，叫“塞满的后备厢”。春节刚刚过去，在社交网络上秀出返程时的汽车后备厢成为一种“新时尚”。腊肉、土鸡蛋、辣酱……再加上爸妈亲手缝制的毛衣，把狭小后备箱填满的，是亲人的暖暖寄托。

如果把中国汽车市场看作一辆飞速前行的汽车，那2019的车市“后备厢”也颇具看点。“国六”排放标准提前实施、二手车限制迁入全面取消、自主品牌面临“份额保卫战”。在“黑天鹅”接踵而至的2018年之后，2019年的中国汽车市场仍然充满变数。

## 1 “国六”实施倒计时提前 排放标准升级催生哪些蝴蝶效应

在经历了几轮变动之后，备受关注的“国六”排放标准实施时间将迎来新进展。近日，北京市生态环境局发布了《关于北京市实施第六阶段机动车排放标准的通告（征求意见稿）》（以下简称征求意见稿），并开始公开征求意见。

意见稿显示，北京拟提前实施第六阶段机动车排放标准。自2019年7月1日起，重型燃气车以及公交和环卫行业重型柴油车须满足国六b阶段标准要求，自2020年1月1日起，轻型汽油车和其余行业重型柴油车须满足国六b阶段标准要求。

2月17日，广州市宣布将于2019年7月1日执行轻型汽车国六排放标准，同时设置2个月过渡期（2019年7月8月）。

据了解，“国家第六阶段机动车污染物排放标准”包括《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》和《重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》两部分。两个标准均给汽车行业的升级换代提供一定的缓冲期，制定了国六a、国六b两个阶段要求，后者更为严格。

其中，轻型汽车国六a、国六b分别于2020年和2023年实施；重型柴油车a、国六b分别于2019年和2021年实施。该方案同时提出，“对大气环境管理有特殊需求的重点区域可提前实施国六排放标准”。

“从行业整体来看，部分城市提前实施国六b标准或对企业产生一定压力。”天津大学教授、内燃机燃烧国家重点实验室副主任姚春德表示，目前，在汽油车的技术储备上，国内企业速度相对较快，重型柴油车领域的一些企业发展则压力较大。

“虽然重型柴油车的少数车型已准备好应对国六b标准，但从整体来看，多数企业是按照2021年实施国六b标准的日程安排的。目前，一些企业满足国六b标准的发动机开发基本完成，但与整车的匹配还没有完成。”姚春德说。

全国乘用车联合会秘书长、新能源汽车行业研究专家崔东树认为，目前，国六车型推出数量仅占总车型数量的5%左右，进度偏慢。相关管理部门应充分调研跟踪国六车型的推出进度，合理确定各区域统一的国六实施时间。

“在国六标准实施中，应该强化国家环保部门的统一协调，实施区域一盘棋措施。”崔东树表示。

根据中国汽车工程研究院的预计，到2030年，我国内燃动力仍将占据汽车总保有量的75%左右。同时，传统燃油车的节能潜力超过30%。

“未来，在节能减排领域，传统燃油车的标准会从两个方案来要求。一个是工信部提出的二氧化碳排放要求，油耗要在2020年达到5升/100km，到2025年降到4.5升/100km。同时，国六后，不排除将来会实施更为严格的排放法规。”姚春德表示，“这也是一种全球大趋势。”

## 2 “限迁”全面取消 二手车市场能否成为新的增长极

与“国六”标准提前实施同样引起关注的，还有二手车“限迁”政策的全面取消。近日，在国家发改委举行的新闻发布会上，国家发改委综合司巡视员刘宇南透露，2019年我国将进一步落实全面取消二手车限迁政策。

“进一步落实全面取消二手车限迁政策，对二手车经销企业销售二手车，落实适用销售旧货增值税政策。鼓励限购城市优化机动车辆限购管理措施，有条件的可采取适度盘活历年废弃的购车指标等办法，更好地满足居民的汽车消费需求。”刘宇南如是说。

所谓二手车限迁政策，通俗来说就是指外地的一些不满足本地新车销售所需达到的排放标准的二手车辆，不允许迁入本地。有分析人士认为，一方面，“限迁”政策限制了二手车在全国范围内的自由流通，成为二手车市场通向繁荣的绊脚石；另一方面，该政策也抬高了二手车的流通成本，损害了消费者的利益。

实际上，政府相关部门已经多次就取消二手车限制迁入问题公开表态。2016年3月，国务院办公厅印发《关于促进二手车便利交易的若干意见》（下称《意见》），要求各地于当年5月底前取消限制二手车迁入政策，并明确地方政府是这项工作的责任主体。2016年12月，环境保护部办公厅、商务部办公厅联合印发《关于加强二手车环保达标监管工作的通知》（下称《通知》）。

根据《意见》和《通知》，对于在机动车环保定期检验和安全检验有效期内，并转入地环保检验，符合转入地在用车排放标准要求的车辆，各地

不得设定其他限制措施（国家明确的大气污染防治重点区域和国家要求淘汰的车辆除外）。这里提到的“在用车排放标准”不是指转入地要求新车销售所需达到的排放标准，而是指本地区允许行驶车辆的排放标准。通俗地讲就是“只要是当地允许跑的车，就必须允许迁入”。

在接受记者采访时，中国汽车流通协会副秘书长罗磊表示，与几年前相比，绝大多数城市都明确发文取消了二手车限迁政策，且得到落实，“这将成为二手车市场繁荣的契机。”

崔东树则认为，全面取消二手车限迁政策对大城市的消费升级促进巨大。“这是近两年豪华车市场高速增长的重要支撑，未来豪华车的升级表现仍会较好。”

中国汽车流通协会数据显示，2018年全国二手车交易量达到1382.19万辆，同比增长11.46%。罗磊乐观地预计，二手车市场年交易量有望在2021年达到2000万辆，2025年至2030年达到3000万辆。

值得一提的是，为了推动消费平稳增长，国家发展和改革委员会、工业和信息化部、商务部等十部门联合发布《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案（2019年）》。

该方案提出，要有序推进老旧汽车报废更新，支持有条件的地方对报废国三及以下排放标准的汽车以旧换新，并给予适当补助。

“10部门联合发布的实施方案，包括取消二手车限制迁入，城市对交通管理的综合治理等措施，都全面表明了活跃二手车市场的态度。”罗磊预计，“如果这些措施都能落地的话，会对二手车市场的提升拉动将超过5%。”

## 3 自主品牌遭遇瓶颈 市场占有率能否重回上升通道

2018年，中国品牌乘用车累计销量为997.99万辆，同比下滑8%。这是近3年来，中国品牌乘用车年销量首次跌破1000万辆。同时，自主乘用车的市场份额由2017年的43.9%跌至42.1%。从各个自主品牌来看，吉利汽车、上汽乘用车、比亚迪、广汽乘用车保持了正增长。长城汽车、长安汽车等品牌销量出现下滑。

被寄予厚望的自主品牌并未迎来新年“好消息”。2月18日，中国汽车工业协会发布数据，今年1月，国内汽车产销量同比降幅均超10%。其中，中国品牌乘用车共销售83.2万辆，同比下降22.2%，占乘用车销售总量的41.2%，同比下降2.4%。中国品牌SUV销售51万辆，同比下降25.7%，占SUV销售总量的58%，同比下降5.3%。

据崔东树分析，SUV市场增量不足，中西部、北部市场以及地县级市场持续低迷导致自主品牌主

力车型不畅销，是自主品牌销量下滑的主要原因。

他认为，2019年春节因素和国家促进汽车消费的政策方向以及国六逐步实施，共同决定2019年车市将前低后高。自主品牌想要“逆势上扬”，必须抓住新能源车和SUV细分市场的持续增长以及区域市场的改善。

同时，有分析人士预计，在包括“汽车下乡”“老旧汽车报废更新”等新一轮的利好政策推动下，2019年自主品牌将迎来“收复失地”的关键契机。

“自主品牌竞争力仍处在稳定提升状态，2018年主要是外部环境的急剧变化导致自主品牌承受了较大压力。随着2019年车市高基数因素和楼市挤压消费因素基本消除，自主品牌阵营将有望稳中有进。”崔东树说。

据《中国青年报》

