

1999 年微型轿车市场预测

刘淑芳

(天津汽车工业销售有限公司 300201)

摘要 总结了 1998 年全国微型轿车市场的情况:产销增长速度趋缓,市场占有率略有下降,价格调整继续深入,地方保护主义严重;从国家宏观经济形势的影响、市场需求、保有量、市场份额、用户流向和评价、区域流向等方面分析和预测了 1999 年微型轿车的状况。1999 年微型轿车的总需求应在 15 万辆左右。估计目前微型轿车保有量约为 56 万辆。从 1995 年以来,微型轿车的市场占有率始终保持在 27 %左右,预计 1999 年仍将保持此水平。

关键词 微型轿车,市场,产销量

1 1998 年微型轿车市场运作情况总体回顾

1.1 产销增长速度明显趋缓,市场占有率略有下降

受国家宏观环境及地方政策制约,微型轿车产销量与 1997 年相比增速出现同步下降,1998 年 1~10 月份共生产 131 300 辆,同比增长 14.41 %,销售量只达到 108 533 辆,同比增长仅 2.15 %,增幅分别比 1997 年同期低 18.08 %和 20.48 %,并且低于 1998 年轿车的总体增长速度,产销率为 82.66 %,市场占有率为 26.67 %,同比也分别下降了 12.6 %和 0.53 %。1998 年 1~10 月份微型轿车产销量见表 1。表 2 为 1998 年 1~10 月份轿车与微型轿车的销售量对比。

从表2可以看出,轿车市场总体需求量的

表 1 1998 年 1~10 月份微型轿车产销量 辆

月份	生产量	销售量
1	10 557	10 827
2	11 781	11 175
3	16 068	12 913
4	15 529	12 657
5	16 448	11 649
6	14 143	10 134
7	11 519	10 088
8	9 896	9 276
9	13 486	10 859
10	11 883	8 605

作者简介 刘淑芳,女,1949 年出生。天津汽车工业销售有限公司经理办公室主任,总经理助理。讲师。曾在《中国汽车报》、《天津汽车报》、《中国汽车市场展望》等报刊发表报告和文章十余篇。

表 2 1998 年 1~10 月份轿车与微型轿车销量 辆

月份	轿车总销量	微型轿车销量
1	30 640	10 827
2	34 904	11 175
3	41 732	12 913
4	47 696	12 657
5	47 939	11 649
6	47 741	10 134
7	36 377	10 088
8	37 220	9 276
9	40 480	10 859
10	42 146	8 605

增减对微型轿车市场产生的影响并不明显。

1.2 价格调整继续深入,厂家效益滑坡严重

1998 年微型轿车的销售价格出现了以往少有的波动,以夏利为例,1 月 6 日、3 月 1 日、9 月 8 日,厂家 3 次调整批发价格,全部车型均在调整范围之内,其中夏利豪华轿车的累积最大降幅达 22.91 %;江北奥拓 1 月、3 月、7 月也 3 次调价,由 1997 年年底的 6 万元降至现在的 5.1 万元,降幅为 15 %;江南奥拓 1 月、2 月两次调价,普通漆和金属漆分别下降了 9.43 %和 0.25 %。如此大规模、大幅度的降价并未能激发市场的有效需求,1~10 月份这 3 家企业的销量同比却出现了负增长,库存大幅上升,厂家效益与 1997 年相比下降明显。反观没有在价格上做文章的厂家:铃木奥拓依靠提高管理水平和产品质量,10 个月来产销同比分别增长 37.3 %和 39.38 %,秦川奥拓也同样是产销双增长。这再一次提醒我们,价格虽是竞争的手段之一,但不在质量和服务上下功夫,恐怕难以有效地提高市场份额,以牺牲利润为代价,最终

受损的只能是厂家。

1.3 地方保护主义仍是困扰微型轿车销售的一大难题

自1996年上海第1个对出租车车型进行限制以来,全国各城市争相效仿,微型轿车的市场份额被飞快地蚕食,国家有关部门虽对此有所察觉,并于1996年8月10日下发了“国务院办公厅转发国家计委关于取消地方限制经济型轿车使用意见的通知”,力主公平竞争。然而,随着时间的推移,各地或明或暗的限制政策却有增无减,适合国情的微型轿车不仅被人为地摒弃在最具潜质的出租车市场之外,而且在风起云涌的私人用车市场也因各种限制政策而受到冷落,厂家在销售上承受了异常大的压力。

当我们必须重新审视在取消限制问题上各地执行效果的同时,让我们转过头来看看比我们发达得多的韩国,该国在登记税、停车费以及公路收费等方面都给予经济型轿车以优惠。日本虽也对微型车作出了不准上高速公路的规定,却在税收上拉开了与中级轿车的档次。而我国却一直处在有限限制却没有“政策”的状态,如果不及时加以管理,任此风盛行下去,不仅会给我们并不充裕的石油资源造成极大浪费,而且将给我国尚处幼稚阶段的汽车工业造成毁灭性的打击,由此看来,推动经济型汽车特别是经济型轿车的发展已显得刻不容缓。

2 1999年微型轿车市场初探

2.1 1999年国家宏观形势总体估计及对汽车市场的影响

据国家权威部门预测,1999年宏观形势向好趋势明显:(1)调控力度会逐步放松。1998年第2季度已经是本轮经济周期的谷底,在随之而来的反弹阶段,国家的政策取向将发生若干变化,那就是由抑制通货膨胀向增加就业机会转变,由依靠国际市场向国内、国外并重转变,从强调大集团向大集团和中小企业并重转变,从大城市扩张向中小城市扩张转变,经济增长由投资拉动向投资与消费共同拉动转变。这5大转变表明了国家促进经济发展的决心。如果东南亚金融危机不再恶化而经济逐步恢复的话,那么1999年的经济发展速度应保持在8.5%左右。(2)打击走私的作用将体现出来。

1998年国家在打击汽车走私上下了狠手,猖獗的边境走私得到了有效控制,车源的断绝将使部分购车者的目光转向国产车。(3)国家出台的政策对汽车工业比较有利。国家正在或即将出台的整顿汽车乱收费、不允许地方搭车收费及关系全局的燃油税、汽车消费政策的实施,将在很大程度上对汽车工业的发展起到推动作用。

从汽车本身的市场氛围看,部分地区的私人购车已渐成气候,特别是北京、珠江三角洲等地,拥有自己的汽车特别是轿车对部分高收入家庭来说已成为时尚。其次,厂家不断开发新品也将对启动市场需求起到一定的作用。

但是影响汽车市场的不利因素依然很多,首先是政府机构改革使部分公务用车通过拍卖、转租等成为私人用车,从而对新车市场造成影响。其次,道路状况的不尽如人意和各地对私人用车加收的各种名目繁多的收费,会影响部分人的购车欲望。

2.2 微型轿车市场的需求判断

尽管有诸多利好因素刺激,但充其量1999年只是谷底过后的恢复阶段,据国家预测部门和计划部门的估计,汽车总产量不会超过165万辆,需求量大约维持在163万辆左右,只会比1998年略有增长,轿车虽仍是带动汽车市场增长的主力车型,但增长速度会趋缓。据此估计,1999年微型轿车的总需求应在15万辆左右,但由于受国家和地方政策的影响比较大,需求能否顺利实现还要视燃油税制度的执行情况和地方政策能否松动而定。

2.3 微型轿车保有量分析

1986年,夏利车的上市标志着中国微型轿车的发端,其后,奥拓、云雀相继加入,至1998年10月,3个品牌的微型轿车总销量已逾62万辆。但因我国轿车保有量的数据只公布到1994年,所以现在难以找出权威的保有量数据,如果按每年的正常报废加上因各种原因造成的提前报废,特别是考虑到微型轿车集中的出租车市场报废期比较短的因素,估计至今仍在社会上运行的微型轿车在56万辆左右。

2.4 微型轿车所占的市场份额

从1995年以来,微型轿车的市场占有率始终保持在27%左右,从1998年每月轿车销量

和微型轿车销量的对比来看,轿车总销量下降,微型轿车的市场占有率就上升;相反,轿车总销量上升,微型轿车的市场占有率就下降。这说明微型轿车的的市场需求比较稳定。虽然即将实施的燃油税政策极有利于微型轿车,但微型轿车如果不能在私人用车市场取得进展的话,那么预计1999年微型轿车的市场份额仍会维持1998年的水平,难以出现大的突破。

2.5 微型轿车的用户流向分析

微型轿车以其购买费用和使用费用相对低廉的优势,一直在出租车市场保持较高的份额,然而随着各地出租车市场特别是大中城市市场的相对饱和及更新市场的不断提高档次,留给微型轿车的市场越来越小;在私人用车市场,从全国范围看,目前的购车行为还难说普及,购车者多为高薪阶层,考虑到身份、地位及攀比心理,微型轿车受青睐的程度并不很高。另外,由于微型轿车与普及型轿车的价格差距对现阶段购车者来讲并不是选择车型的主要考虑因素,而且微型轿车在一些地区还受到一定程度的限制,国家对个人购买微型轿车又没有优惠的待遇等等,也是造成微型轿车占有率相对较低的原因之一。公务用车一直是微型轿车很难涉足的领域,加之公务用车制度的改革和企业普遍效益不佳,使微型轿车更是无用武之地。商务

用车历来是中高级轿车的传统市场,租赁业的兴起又使得很多公司改养车为租车。这几个反面的原因,使微型轿车需求受到一定程度的限制。但这并不意味着微型轿车市场的萎缩,轿车保有量相对较低的中西部地区将给微型轿车一个广阔的拓展空间。

2.6 微型轿车的区域流向分析

微型轿车的销售区域由于受到一些地方政策的限制,表现出非常大的不平衡性,和各地的经济发展水平、道路状况等相关程度并不明显,夏利车在东北、西北、华北地区销售的集中度比较高,而奥拓车则以西南为主战场,云雀车由于销量较少,流向很难统计。

2.7 微型轿车的用户评价

微型轿车的用户以私人为主,且大多用于运营,连续使用时间比较长,对车的评价特别是对车本身质量、配件供应状况等方面的评价很值得厂家参考。从车的外观质量看,铃木奥拓的面漆质量在用户中的口碑较突出,从车身造型上,夏利和奥拓不相上下。在使用过程中,3种微型轿车的年平均维修频次相差无几,从维修力量、配件供应及相应的费用情况比较,由于夏利车的保有量大、维修站数量多、配件供应网络完善,用户对其满意率比较高。

1999年中国轮胎市场研讨会论文

正新推出高性能轮胎 Maxxis

英国《轮胎和配件》1999年3期52页报道:

在正新最近推出的一系列新产品中有一些是高性能子午线轮胎。以Maxxis为品名的新型MAV-1具有有向花纹,为60,55和50系列。正新声称,这种轮胎具有优异的操纵性能和乘坐舒适性,而且噪声比较低。

MA701是另一新款轮胎,有80和70系列,而65和60系列的H速度级轮胎也即将面市。其它Maxxis品牌的高性能轮胎包括H速度级的858AA,UA602和UA603;V速度级的MA551。

(涂学忠摘译)

EIU公布轮胎报告

英国《欧洲橡胶杂志》1999年181卷5期4

页报道:

英国经济情报局(EIU)公布了最新的《世界轮胎工业分析》报告。该报告预测,世界上最大的3家轮胎公司——普利司通、米其林和固特异生产的轮胎到2005年将占有世界轮胎市场的70%,而1999年仅占有54%。

3家中型轮胎公司——大陆、倍耐力和住友生产的轮胎所占世界市场份额从1997年的20%,减小为1999年的16%,而且以后将进一步减小。

研究人员说,轮胎生产将向工厂规模更小、生产效率更高的方向发展。最典型的实例是米其林的C3M。固特异的IMPACT和普利司通栃木厂的方法与C3M类似,而倍耐力和大陆走的是另一条路子。

(涂学忠摘译)