

需求向柴油化发展。柴油车的油耗本来就比汽油车低,而燃油税又对柴油和汽油实行差别税率,这样在燃油税实施之后,柴油车的燃油经济性特征更加明显,同时柴油车与汽油车相比还具有动力性强、污染低等优点。因此,在经济效益和环保等因素的驱动下,汽油中型载货车将逐渐退出汽车市场。到2010年,我国的中型载货车市场需求将基本为柴油车。

需求向平头化发展。平头车与长头车相比具有优势,如平头车视野开阔,驾驶室舒适,较长头有更大的承载面积。这些优势会使平头车在中型载货车中所占的比例呈持续上升趋势。

需求向专用化发展。当前中型载货车市场需求80%以上是普通载货车和自卸车,在其它专用车领域,市场开拓力度太小。随着中型载货车市场需求的进一步细分和汽车生产厂家在专用车领域技术开发、市场开拓力度的加大,中型载货车市场需求的专用化趋势会日益明显。

(2)对中型客车来说,需求的产品将出现下述特征:

产品对目标市场更具针对性,在不同需求市场,中型客车产品之间的差异扩大,如城市公交用中型客车为减少排放、上下方便将推广使用低污染的替代能源,采用低地板技术;高速公路运输用中型客车为达到高速、安全、舒适的效果采用大功率发动机,增加安全设备并使用豪华内饰等等。

发动机趋向于装配大功率、低排放的柴

油机,并且多为后置形式。

中型客车需求由中低档向中高档方向延伸,但由于我国各地经济发展不平衡,到2010年,我国低档中型客车仍会保持一定的需求量。

3.2.2 中型车市场需求总量预测

如前所述,我国的中型载货车和中型客车市场需求不仅受国民经济发展水平和投资规模、汽车使用环境、汽车消费政策等诸多外部因素的影响,还受汽车市场其它车型的竞争等内部因素的影响。在我国经济持续快速发展、汽车市场发育逐步完善的前提下,我国中型客车市场从长期来看,需求将呈增长态势。我国中型载货车市场尽管会受到重型、轻型载货车发展的冲击,但由于发展重型车的两个必要条件——发达的高速公路运输体系和先进的货物集散体系在我国同时具备仍需一个漫长的过程,在整个载货车市场容量随经济发展而逐渐扩大的过程中,我国中型载货车市场需求仍会保持比较平稳的发展态势。

综上所述,对我国中型载货车和中型客车中长期市场需求进行预测,结果如表3。

表3 中型载货车和中型
客车市场需求预测

年 份	客车市场需求预测		万辆
	中型载货车	中型客车	汽车总需求
2000	18~19	2	180~200
2005	18~20	4~5	250~300
2010	18~20	6~8	400~450

1999年中国轮胎市场研讨会论文

上半年汽车市场低速运行

国家信息中心有关专家对我国汽车市场作出的分析表明:上半年汽车产销量增速减缓,汽车这一消费热点尚在低速运行。

今年上半年汽车产销量增长速度虽比去年略有提高,但形势并不乐观。汽车市场并未摆脱低速运行的态势,产销量增长速度逐月下降。在这一背景下,不同汽车品种间存在着较大的差异:大中型客车、重型和轻型货车的增长速度在25%~73%之间,轻型客车、中微型货车则

出现了2%~11%的负增长。

轿车的增长速度已经达到了近年来的最低点,直接影响到整个汽车工业的发展。统计发现,在汽车行业,技术含量高的新产品销售增长很快,正在逐步挤占技术含量低的老产品的市场。一汽大众的新款捷达、奥迪,神龙公司的新款富康轿车,今年上半年的销售量分别比去年同期增长了近1/3,说明企业产品的变化在很大程度上决定了该企业的销售形势。

(摘自《中国汽车报》,1999-08-12)