

中国轻型车 2010 年市场展望

张俊杰

(一汽贸易总公司, 长春 130011)

摘要 论述我国轻型车市场的发展状况和未来发展趋势。轻型车市场目前面临的主要问题是产业结构分散、产能过剩、产品结构不合理以及受到农用车发展和使用环境限制的影响,市场需求有一定萎缩。在未来市场中,城乡间货物运输和农村运输的增长、第三产业和中小民营企业的发展,将会促进轻型车需求的增长。预计 2005 年轻型车将保持平稳发展,2010 年轻型车保有量将为约 850 万辆。

关键词 轻型货车, 轻型客车, 市场, 预测

1 中国轻型车的总体发展状况

1.1 轻型汽车工业发展的历史

我国轻型汽车工业发展的几个阶段划分为:萌芽时期、发展时期、形成时期、发展改革时期、结构调整时期。

(1) 萌芽时期(1947~1958 年)

1953 年,第一机械部以原重工业汽车筹备组为基础成立了汽车工业管理局,在接收军队所属 4 个修理厂的基础上,由分散走向集中,为轻型车生产创造了条件。这一时期,联合试制了上海牌 SH58-1 三轮货车。同年,南京汽车厂试制成 NJ130(1.5 t) 轻型货车。

(2) 发展时期(1959~1965 年)

这是中国轻型汽车工业的创建时期。在此期间,南京、北京、沈阳、武汉、天津汽车厂先后成立。1961 年,随着国民经济调整和整顿工作的进行,为缓解汽车产品需求,在国家和地方的组织下,一些企业开始了新一轮的汽车开发工作,以南汽和北汽为主体,跨部门、跨地区协作。同年,上海 8-1SH 和 SH130 三轮车投产, NJ230 型越野车和北汽试制的 BJ130 轻型车相继定型投产。这一时期在技术上有以下特点:(1)按实物仿制;(2)拼装试制整车;(3)参照国外同类产品,自行设计试制。由于缺少科学性,质量较不稳定。

(3) 形成时期(1966~1978 年)

60 年代后期到 70 年代,各地以会战的形式再度掀起大办汽车热潮。1973 年,北京市批

准成立了北京汽车工业公司,对北京市区、县的加工厂实行产、供、销一条龙管理。1974 年,江苏省再次组织以南汽为主体的改造,实现了年产近 2 万辆的综合能力。同时,沈阳组织汽车会战发展轻型车,调整组织结构,提高整车制造能力。1971 年,一机部汽车局在轿车(当时轻型客车视为轿车)座谈会确认:天津旅行车应加速发展;推动轻型客车产品系列的发展。跃进牌 NJ130 型 2.5 t 车自 1958 年开发以来,到 60 年代成为成熟车型。

(4) 发展改革时期(1979~1989 年)

BJ130(2 t 级)于 1968 年小批试生产,1973 年批量生产。在此基础上加强了轻型车的开发工作。同时,以 BJ130 为基础,1978 年全国选用这个车型的厂家有 72 个。跃进牌 NJ130 型 2.5 t 车到 60 年代已是成熟车型。70 年代初出现了一批生产 NJ130 型的企业,这两大产品构成了这个时期的主力车型。除此以外,沈阳汽车厂开发生产了 SY132 型货车和 SY622 型客车。70 年代南汽和北汽实现了年产 2 万辆生产能力。

(5) 结构调整时期(1990 年~目前)

这一时期,各汽车厂纷纷引进国外产品和技术发展轻型车,截止 1998 年年末,全国厂家达 40 多个。由于需求结构的变化和轻型车产业结构不适应,现有产品结构雷同,竞争力下降,在面临农用车的异军突起之后,轻货车的市场份额被四轮农用车所分割。轻型货车和农用车之间的发展与竞争,将进一步缩小产品间的距离,最终促进我国轻型车市场发展。

1.2 轻型车市场面临的主要问题

(1) 总体产业结构分散,产品结构在加快调整中还不适应需求的变化,市场持续下滑,产能

作者简介 张俊杰,男,1955 年出生。一汽贸易总公司市场开发室主任,经济师。曾在《中国汽车报》、《中国市场学会会刊》等刊物发表文章 4 篇。

过剩成为行业的普遍问题。

自1994年以来,国产轻型车需求总体上呈波动发展的态势,在1995年达到需求高峰之后,近3年需求总量每况愈下。受市场容量的制约,企业之间竞争激烈,产能过剩已是普遍问题。

(2)自政府颁布汽车产业政策以来,由于轻型车是以地方政府投资为主体发展起来的,轻型车产量集中度退化,在技术引进和产品引进上低水平的重复问题并没有从根本上解决,在一定程度上影响了轻型车的发展,产品结构不合理进一步引发了价格恶性竞争。目前,全国轻型载重车生产厂家由1994年的29家发展到1998年的49家,平均每个省一个还多。这种产业结构和产品结构若不加以改善,最终会从长远上削弱我国轻型车的发展能力和总体竞争力。

(3)受宏观经济调控政策、产业结构调整以及经济体制改革深化的影响,市场需求正发生结构性变化。

我国的轻型载重车市场是随着改革开放而发展起来的,在“缺重少轻”的买方市场环境下,曾保持较快的发展势头。地方政府较大的投资热情,促使轻型载重车生产企业迅猛发展。同时,产业结构和产品结构的问题伴随着卖方市场的出现显得越来越不适应。从1994~1998年轻型载重车的增长率状况不难看出,这一阶段恰好处于宏观经济政策调整力度较大和经济体制改革力度较大的时期。在这一阶段中,国家进一步调整产业结构,治理泡沫经济,经济体制的改革使企业自身经营问题公开化,不同行业的大中型企业的亏损面急剧扩大,以及用户自身对辅助用车消费结构的调整等诸因素,使原有的轻型载重车消费主体——企业、集团购买力明显下降,取而代之的是个人(主要指私营企业主)购车和“三产”购车量明显上升,市场需求结构变化影响着对产品使用的选择,也使销售增长率持续下滑,并对各轻型载重车生产企业的主导产品产生震荡影响。

(4)农用车的崛起抑制轻型载重车需求的上升空间。

我国农用运输车产量从1984年的9.8万辆发展到1997年年底的262万辆,到1997年年末,全国农用车保有量达1300万辆。从

1997年汽车结构变化看,四轮农用车产量每年保持20%以上的速度递增,1997年产量已达42万辆,生产集中度有所提高,发展势头强劲。从市场销售情况看,随着农用车制造技术的发展,四轮农用车的产品质量和产品系列与轻型载重车十分相近。目前国内四轮农用车的吨位构成有0.5,0.75,1.0和1.5t几种,并且国家规定不能超过1.5t。但随着农民使用情况的变化,农用车也开始向大功率发展,现在0.5t农用车装375柴油发动机,1.5t农用车装485柴油发动机都非常普遍。1994年10月,国家开始在农用车动力配备上规定只能用柴油发动机,最大功率为28kW,最大排量为2.1L,现阶段暂允许装配490及以下柴油发动机。

从销售价格上比较,农用车价格比较低廉。汽车由于成本较大,因而价格也高,见表1。

表1 农用车与汽车价格比较 万元

吨位/t	农用车	轻型汽车
0.5~0.75	2.0~2.4	4.0~5.0
1.0	2.7~3.0	5.0~6.0
1.5	3.5~4.0	5.0~7.0

农用车得以高速发展的一个重要原因是国家对农用车的优惠政策。这些政策规定,农用车是一种以柴油发动机为动力、中小吨位、中低速度、中间技术、高通过性和低售价的产品,农用车不准拖带挂车,不准在高速公路上行驶,不能进城,农用车享受的是拖拉机的管理和低纳税等优惠待遇。农用运输车作为一个农机产品得到了管理上、经济上的优惠和倾斜,奠定了它在农村市场中的基础。

农用车的迅猛发展是汽车行业始料不及的,也给汽车生产企业上了一堂市场课。从我国农业今后发展来看,随着农村经济实力的提高和生活的改善,今天农用车的市场已经孕育着汽车需求的潜在市场,特别是公路建设的迅速发展,将对农用车使用的升级换代起到积极的促进作用。农用车从现实的使用情况看已经不完全姓农,由于其运输成本较低,加上使用过程中法定税费与汽车的差距,在近距离的货运周转运输过程中已替代了部分汽车运量。从近几年的高速公路和一些工程建设项目看,农用车占据了相当的运力,特别是土方石料的运输,促进了农用车需求的增长。随着市场需求结构

的变化,农用车自身制造水平不断提高,生产规模不断扩大,市场集中度不断提高,应该说目前农用车已经处于供大于求、由量的发展进入了质的变化阶段。

(5)受有关法规以及城市交通管制的影响,轻型载重车使用环境进一步受到限制。近几年,随着城市汽车保有量的增长,一些城市在轻型载重汽车的使用上作了较多的限制性规定,同时在环保的呼声下,对汽车的尾气排放标准也进行了限制。轻型载重车在上述诸多不利因素的影响下,市场需求的萎缩是必然现象。

1.3 轻型载重车、客车及农用车产量趋势状况

我国轻型载重车、客车及农用车产量趋势状况见表 2 和 3。

2 轻型车在未来市场中的地位

(1)轻型货车在结构调整中会持续保持稳定的增长势头。

通过对我国载货汽车保有量的分析以及从近期的市场需求来看,我国轻型车从 50 年代开始步入了较长的发展时期,至今不衰。而且,整

表 2 1989 ~ 1998 年轻型载重车和客车产量 辆

年 份	轻型载重车	轻型客车	合计
1989	137 444	20 824	586 936
1990	95 110	18 721	509 242
1991	149 244	36 206	708 820
1992	212 352	69 221	1 061 721
1993	261 546	119 485	1 296 778
1994	253 415	83 288	1 353 368
1995	304 696	140 044	1 452 679
1996	307 377	197 702	505 079
1997	258 022	189 723	1 582 628
1998	—	179 410	—

表 3 1984 ~ 1997 年农用车产量 万辆

年 份	三轮车	四轮车	农用车合计
1984	1.7	1.1	2.8
1985	3.6	2.2	5.8
1986	3.8	2.6	6.4
1987	8.1	4.6	12.7
1988	13.4	6.3	19.7
1989	19.0	5.0	24.0
1990	40.0	4.8	44.8
1991	60.0	7.8	67.8
1992	100.0	13.0	113.0
1993	107.0	17.0	124.0
1994	140.0	20.0	160.0
1995	200.0	30.0	230.0
1996	205.0	35.0	240.0
1997	220.0	42.0	262.0

体态势无论从产业结构到产品结构,均处于新的调整时期。50 年代,中吨位车占载货汽车量的 85 %以上,进入 60 年代,轻、重型车稳步增长,1964 年,轻、中、重之比为 38 49 13,1980 年则为 27 66 7。在此期间轻吨位车增长了近 10 倍。1991 ~ 1998 年的销售比例见表 4。

从表 4 数据可以计算出,目前轻、中、重型车的需求为 52 43 5 的结构。

(2)从目前到 2010 年是我国城市化的发展时期。一批新兴的中小城市的崛起,进一步促进了城乡经济的繁荣和经济的活跃,以城乡间货物需求为纽带,将形成以轻型车运输为主的货运方式和客运方式,推动轻型车市场容量扩大。

(3)轻型车在农村运输中将发挥大的作用。我国农村是轻型车需求的巨大现实和潜在的市场。今后一个时期,农业的基础地位不会动摇,国家对农民的土地政策 50 年不变的承诺,会进一步刺激农民对效益农业的投入,推动农村经济的发展,农民的购买力会不断提高;另外,由

表 4 1991 ~ 1998 年各类型车销售结构

年 份	重型货车		中型货车		轻型货车		轻型客车		轻型车合计		轿车	
	销量/ 辆	比例/ %	销量/ 辆	比例/ %	销量/ 辆	比例/ %	销量/ 辆	比例/ %	销量/ 辆	比例/ %	销量/ 辆	比例/ %
1991	7 664	1.08	155 942	22.00	149 244	21.06	36 206	5.11	185 450	26.17	81 055	11.40
1992	10 476	0.99	178 728	16.83	212 352	20.00	69 221	6.52	281 573	26.52	162 725	15.30
1993	35 062	2.99	315 760	26.95	271 491	23.17	174 500	14.83	445 991	38.07	223 044	19.00
1994	32 746	2.68	309 593	25.35	249 578	20.44	178 510	14.62	428 088	35.00	247 863	20.30
1995	29 618	2.08	243 769	17.12	344 290	24.18	207 321	14.56	551 611	38.75	321 115	22.60
1996	30 970	2.15	209 375	14.55	305 449	21.23	193 650	13.45	499 099	34.69	377 204	26.20
1997	20 551	1.31	187 926	11.99	297 730	18.99	183 343	11.70	480 173	30.69	474 203	30.30
1998	36 676	2.29	187 661	11.71	292 469	18.24	180 166	11.24	472 635	29.48	508 284	31.70
合计	203 763		1 788 754		2 122 603		1 222 917		3 344 620		—	

于公路交通的改善和燃油税的实施,部分富裕起来的农民也面临着对农用车更新换代的问题。

(4)随着我国经济结构的调整,第三产业将成为新的经济增长点,从而促进轻型车需求的稳定增长。

(5)国家对民营企业发展的法律定位,会加快促进我国一批中小民营企业的生产经营活力。为推动民营企业的发展,国家在信贷政策上加强支持,这样,一些企业盘活了,为轻型车需求带来了较大的市场潜力。

3 我国轻型车需求预测及分析

3.1 轻型车中长期需求量

2010 年之前我国轻型客车和轻型货车需求量预测见表 5。这里要说明的有两点:

(1) 根据统计资料计算,1980 ~ 1998 年,GDP 从 4 518 亿元增加到 87 564.9 亿元,1998 年为 1980 年的 19.4 倍,平均年递增率为 16.9%。轻型客车保有量从 1.8 万辆增至 125.3 万辆,为 1980 年的 69.6 倍,平均年递增率 24.5%,弹性系数为:24.5/16.9=1.45。

依据“十五”和“十一五”的 GDP 增长速度以及轻型客车保有量增长速度与 GDP 的比例关系,对轻型客车今后的需求量进行了预测。

(2) 轻型货车目前保有量的统计存在问题,主要原因是受农用车的因素影响,农用车中四轮车的装备和制造水平已经接近轻型货车,其销售增长率水平远远高于轻型货车,从今后一个时期看,二者之间的技术水平相互兼容,因而农用车会逐步纳入轻型车的发展序列。按照这一发展趋势,我国的轻型货车市场的保有量

表 5 1980 ~ 2010 年轻型客车和轻型货车保有量与 GDP 增长情况

计划期	年份	GDP		轻型客车		轻型货车	
		GDP 总值/ 亿元	增长率/ %	保有量/ 万辆	增长率/ %	保有量/ 万辆	增长率/ %
“六五”时期	1980	4 518.0	13.2	1.8	—	39.7	—
	1981	5 114.4	13.2	2.7	1.50	42.6	1.07
	1982	5 370.1	13.2	3.5	1.30	41.1	0.96
	1983	5 638.6	13.2	5.1	1.46	42.5	1.03
	1984	5 920.5	13.2	8.9	1.75	41.6	0.98
“七五”时期	1985	8 964.0	13.5	12.8	1.44	44.8	1.08
	1986	10 202.0	10.6	15.3	1.20	52.5	1.17
	1987	11 963.0	10.6	17.8	1.16	58.1	1.11
	1988	14 928.0	10.6	22.4	1.26	73.1	1.26
	1989	16 909.0	10.6	26.1	1.17	82.5	1.13
“八五”时期	1990	18 547.9	10.6	31.1	1.19	88.1	1.07
	1991	21 617.8	21.9	39.0	1.25	93.0	1.06
	1992	26 638.1	21.9	52.0	1.33	97.3	1.05
	1993	34 634.4	21.9	66.0	1.27	101.0	1.04
	1994	46 622.3	21.9	81.0	1.23	117.9	1.17
“九五”时期	1995	58 260.5	21.9	95.0	1.17	142.9	1.21
	1996	68 067.0	8.7	106.8	1.12	162.0	1.13
	1997	80 705.0	8.7	116.6	1.09	178.8	1.10
	1998	87 564.9	8.7	125.3	1.08	193.7	1.08
	1999	95 007.9	8.7	141.0	4.5	203.8	1.05
“十五”时期	2000	103 083.6	8.7	159.0	4.5	214.4	1.05
	2001	111 330.3	8.0	184.0	4.2	223.2	4.24
	2002	120 236.7	8.0	214.0	4.2	232.3	4.24
	2003	129 855.7	8.0	248.0	4.2	241.8	4.24
	2004	140 244.1	8.0	288.0	4.2	251.7	4.24
“十一五”时期	2005	151 463.7	8.0	334.0	4.2	262.1	4.24
	2006	162 066.1	7.0	367.0	3.6	271.5	3.64
	2007	173 410.7	7.0	404.0	3.6	281.3	3.64
	2008	185 549.5	7.0	444.0	3.6	291.4	3.64
	2009	198 538.0	7.0	489.0	3.6	301.9	3.64
	2010	212 435.6	7.0	538.0	3.6	312.8	3.64

在 2010 年将达到 900 多万辆。

3.2 轻型车的中长期发展趋势

(1) 我国的轻型客车在未来的发展过程中将受到轿车进入家庭的挑战。随着轿车进入家庭,轻型客车的需求量会有所减缓。产品结构将受用户需求变化的影响而进行调整。总的趋势是在 2005 年前保持平稳发展。考虑中国加入 WTO 后其市场环境更加复杂,届时国产轻型客车的需求将会受到一定的影响。

国内外简讯 10 则

杭州天伦集团研制成功的天伦牌 HT-1.65 mm 高延伸回火轮胎胎圈钢丝,前不久通过了省级新产品鉴定。该产品具有延伸性好、抗拉强度高、与橡胶粘合力强、直线性好等特点,其性能指标达到或超过国外同类产品水平。被列入国家级火炬计划的这一高新技术产品可替代进口产品。

到 1998 年年底,我国道路运输行业经营业户已达 361.3 万户,从业人员 1 294.8 万人,营业性客货运输汽车总数达 510 多万辆。据交通部日前公布的最新数字,1998 年,我国营业性客货运输当年完成客运量 125.3 亿人次,旅客周转量 5 950 亿人公里,货运量达到 100 亿吨,货运周转量 5 438 亿吨公里,在综合运输体系中分别占 91.7%,77.2%,55.9% 和 14.5%。

(以上摘自《中国汽车报》)

由新加坡佳通轮胎私人有限公司投资,福建省最大的外商独资轮胎厂——福建省佳通轮胎厂于近日实现试投产。该项目第 1 期投资 1.8 亿美元,设计日产轮胎 1.5 万条,年产值约 15 亿元;终期投资 4 亿美元,设计日产轮胎 40 000 条,年产值约 35 亿元。

(摘自《中国化工报》)

绿色轮胎公司制造了一系列独特的自行车和轮椅用轮胎,这种轮胎是用微孔聚氨酯材料制造的,因而质量和充气轮胎一样小,但耐刺扎,使用寿命长,舒适性和操纵性亦可以和充气轮胎媲美。目前该轮胎已用于轻型工业车辆、草坪和园艺机械。

TA, [7], 38 (1999)

倍耐力原拥有埃及亚历山大轮胎公司 11% 股份,最近倍耐力将投资 5 000 万美元再

(2) 从国外普遍的发展趋势看,轻型货车占汽车总保有量的 55% ~ 60%。目前我国轻型货车还没有表现出这一发展趋势,主要是农用车的界定不清楚,如果考虑这个因素,其总量和所占比列也是较大的。2010 年我国轻型车总保有量将为约 850 万辆,比 1998 年增长 2.7 倍;如果考虑农用车的界定取消,并包括在轻型车内,保有量总计将在 1 700 多万辆。

1999 年中国轮胎市场研讨会论文

购买该公司 47% 股份,使其持股份额增长到 58%。亚历山大轮胎公司是北非、中东地区最大的载重轮胎厂,有 100 名雇员,年产全钢载重轮胎 33 万条。未来 4 年内倍耐力将向该公司投入 9 000 万美元,以提高其生产能力。

TA, [7], 62 (1999)

据史密斯科学服务公司一项研究报告估计,中国 2003 年的轮胎产量将从今年的 1.065 亿条增至 1.503 亿条,年增长率为 7%。

RPN, 1999-07-19, P2

固特异 1999 年第 2 季度利润比上年同期下降 67%, 由 1998 年的 1.99 亿美元降至 6 570 万美元。固特异声称这是一次性事件,第 3 季度有望获得改善。

RPN, 1999-08-02, P3

米其林北美公司计划未来 5 年在南卡罗来纳州投资 4 亿美元建一个炼胶中心,同时扩大现有 7 套设施。未来 10 年总投资额将达到 9 亿美元,以扩大在北美的生产能力。

RPN, 1999-08-23, P1

由于产量增长赶不上需求,1998 年美国轮胎进口大幅度上扬,从中国进口的轿车轮胎增长了 10 倍。从长远看,美国的轮胎生产能力必将较快增长,以满足市场需求。为此四大公司从 1998 ~ 2004 年在美国扩大生产能力的总投资额将达到 15 亿美元。

RPN, 1999-08-23, P1

大陆公司决定于 1999 年 8 月关闭在苏格兰新桥的轿车轮胎厂,因为该厂生产规模小,连续 5 年亏损,总亏损额达 4 500 万美元。该厂关闭后将有 774 名工人失业,而该厂的轮胎将移至罗马尼亚生产。

RPN, 1999-08-23, P4