

中国汽车工业发展环境和市场预测

朱孔源

(中国汽车工业协会,北京 100823)

摘要:分析我国汽车工业发展环境并进行市场预测。工业化和城镇化的持续发展为汽车工业的发展提供了有力保障,消费结构升级和对外开放新格局也起到了积极推动作用,资源、环境压力和产业结构调整要求汽车工业向节能、环保和新能源方面发展;按乐观情景预测,2015年国内汽车保有量和整车出口量将分别达到1.7亿和180万辆,2039年左右我国汽车销售量将达到峰值,约为5330万辆。

关键词:汽车工业;发展环境;市场预测

中图分类号:F407.471 **文献标志码:**B **文章编号:**1006-8171(2013)02-0078-04

改革开放30年来,我国经济取得了快速发展,从一个较为落后的发展中国家成长为全球第二大经济体。国民经济的发展,提高了中国消费者的可支配收入和消费能力,扩大了汽车消费市场规模,促使汽车工业逐渐成为支撑和拉动经济持续、快速增长的主导产业之一。1978年,我国汽车产量仅为14.9万辆,占世界汽车总产量的比例不足0.5%,在世界汽车生产国中排名最后;2001年,我国汽车产量虽然增加到234万辆,也仅占世界汽车总销售量的4.2%;但到2011年,我国汽车产量已经突破1841万辆,约占世界汽车总销售量的23%。在“十二五”期间,汽车工业占国民经济的比重还将持续增长,汽车产业在国民经济中的支柱性地位也会越来越突出。

汽车产业链的增长对相关产业的带动和就业的拉动作用异常明显。因此,正确认识汽车工业的发展环境,合理预测汽车产业发展前景,对国民经济的可持续发展和资源的合理配置有着积极的促进作用。

1 汽车工业发展环境

展望“十二五”以至更长期的社会发展,在制度、技术和要素等各个层面的国际和国内环境都将发生重大变化,并对汽车工业的发展产生重要

影响。

1.1 工业化和城镇化进程仍将继续,为汽车工业的发展提供有力保障

1978年我国城镇化率为18%,2009年上升为46.6%,预计到2020年将达到60%左右。城镇化及其带来的城市人口规模扩大,一方面将直接带来消费需求的增长,另一方面,也通过对城市基础设施提出更多的要求而带动投资需求的增长。

未来20年内我国工业化进程将逐步完成,各个区域的工业化程度差异将缩小。工业化和城镇化发展也会加剧一些结构性矛盾,劳动力、土地、自然资源以及各项社会事业的成本都将提高,但在未来相当长的时间里,工业化与城镇化仍然是我国经济增长的主要内在动力。

以工业化和城镇化为特征的经济发展,必然会进一步提高国民的消费能力和消费水平。从世界各国汽车发展史看,各国人均GDP在跨过1000美元经济阶段之后,私人汽车将作为消费品出现,并带动汽车产量飞速增长,直到人均GDP达到35000美元以上,汽车产量和保有量增幅才逐渐趋于平稳。2003年我国人均GDP达到并超过1000美元,2008年为3270美元,2011年超过5000美元,汽车市场产销量势必将随着国民经济的发展和国民收入的增加继续增长。

1.2 城乡差距进一步缩小,形成城镇化与新农村建设“双轮驱动”

城乡之间的发展差距在很大程度上与基本公

作者简介:朱孔源(1973—),男,江苏赣榆县人,中国汽车工业协会高级工程师,工学博士,主要从事汽车产业经济及发展政策的研究工作。

共服务供给不平衡相关。逐步实现基本公共服务均等化是缩小城乡发展差距的重要途径。城镇化与新农村建设“双轮驱动”,是我国社会主义现代化道路的重要特点。统筹城乡发展,形成城市对农村发展的带动机制,促进农村劳动力转移,仍将是我国中长期的重要任务,是实现城乡协调发展的重要环节。城乡差距的缩小,提升了我国的农村市场地位,为我国汽车工业的发展提供了巨大的市场空间。

1.3 消费结构升级,出现新变化和新特点

“十二五”期间,我国城镇居民消费结构仍将持续升级,住房、汽车、旅游和文化休闲等消费仍将快速增长,对基础设施供给的总量和结构均提出新要求。农村居民的消费也将出现一些新变化。2009年在“汽车下乡”“家电下乡”等政策刺激下,农村和中小城市的汽车、家电等消费出现高速增长,虽然其持续增长的基础仍不牢固,但农村居民消费结构逐步升级的新变化必须予以关注。我国城乡居民消费结构的升级,必然会推动汽车的普及。

1.4 对外开放形成新格局,汽车工业的合资合作将进一步深化

“十二五”期间,我国对外开放将进入新阶段,特别是区域经济一体化向纵深发展,全方位、宽领域的对外开放新格局对国际大通道的建设提出新要求。东北和内蒙古东部连接俄罗斯远东地区、蒙古和朝鲜,西北经欧亚大陆桥连接中亚、外高加索地区和俄罗斯,西南经缅甸、越南和老挝等连接南亚次大陆等国际大通道建设需加快推进。东盟和中日韩自由贸易区进入快速成长期,跨境运输的需求将显著增长。

随着我国经济地位的提高和对外开放的深化,中外汽车企业必然会进一步加深认识和理解,努力提高合资合作的深度和水平。同时,在这一过程中,我国自主品牌的能力也会得到提升。这些都会对汽车产品和技术的出口提供支撑。

1.5 资源环境压力在一段时期内仍然很大

在很长一段时期内,如果不加快增长方式的转变,则尽管经济仍将保持快速增长,但能源消耗总量也将持续增大,温室气体和污染物排放对环境的压力将越来越大。另一方面,不断增加的能

源消费、特别是石油消费也给资源供应带来压力,经济安全的风险加大。

另外,战略性资源储量(包括水资源、矿产资源和能源)以及环境容量的不足也将对经济增长产生越来越大的制约。我国人口众多,人均资源占有量少,经济增长将受到越来越严重的资源和环境约束,将面临能源供给、生产能力、运输能力和废气排放的环境容量不足的困难。同时,资源价格的提高将增加经济发展的成本。

资源环境压力是汽车工业发展的制约因素,但是汽车工业可以通过提高节能环保技术水平、发展新能源汽车等走出这一困境。

1.6 推动经济发展的要素结构将发生重要变化,汽车工业对发展方式转变将起到积极作用

我国的人口自21世纪初以来,进入了“低出生、低死亡、低增长”的现代型人口增长阶段。有研究表明,我国人口数量将在2030年前后达到高峰,此后人口总量开始逐步下降,由低水平增长阶段过渡到负增长阶段。2015年之后,我国劳动年龄人口数量处于不断下降趋势,在未来20年内,劳动力供给将会由增长转为逐步下降。

改革开放以来,我国一直保持比较高的储蓄率,相应地资本积累率也较高。但随着人口老龄化的来临,将会影响国民整体储蓄水平,对于经济发展和社会保障体系将会产生巨大的压力。与此同时,随着经济的发展,劳动力成本会在一些地区和行业呈现明显上升的趋势,土地等要素成本也会快速上升,这些都会削弱劳动力成本的比较优势,降低对外资的吸引力,从而进一步加大资本积累的不确定性。

按照目前的粗放式经济发展方式,产业结构升级较为缓慢,消费投资结构失调的矛盾没有缓解,城乡居民收入差距仍将有所扩大,经济增长的协调性较差,将会制约经济持续、稳定、健康发展。

在我国经济发展方式转变和经济结构调整的关键时期,作为我国最大的消费品和国家支柱性产业,汽车工业的健康发展必然会起到积极的促进作用,这也在客观上对汽车工业的发展质量提出了要求。

2 汽车市场发展预测

2.1 汽车销售量预测

汽车销售量预测结果是在中国汽车工业协会 2010 年立项的《中国汽车工业发展战略研究》成果的基础上进行了调整。

2.1.1 汽车销售量

通过模型推算,并结合市场影响因素得到汽车市场销售量的 3 种预测结果(见表 1):悲观预测 2020 年我国汽车销售量将达到 2 400 万辆,2030 年前后达到汽车年销售量峰值,约 2 600 万辆;中庸预测 2020 年我国汽车销售量将达到 3 100万辆,2035 年前后达到销售量峰值,约3 960 万辆;乐观预测 2020 年我国汽车销售量将达到 3 550万辆,2039 年前后达到销售量峰值,约5 330 万辆。

表 1 汽车市场销售量中长期预测				万辆
年 份	悲观预测	中庸预测	乐观预测	
2012	1 900	1 950	2 010	
2015	2 200	2 681	2 832	
2020	2 400	3 100	3 550	
2025	2 580	3 593	4 444	
2030	2 600	3 852	4 979	
2035	2 450	3 960	5 248	
2039	2 580	3 739	5 331	
2040	2 580	3 776	5 310	

2.1.2 分车型结构预测

目前,世界主要汽车生产国乘用车产量占汽车总产量的比例远远大于商用车。2011 年,日本、德国和韩国乘用车产量占汽车总产量比例分别为 85%,93%和 90%;由于美国消费者喜爱的皮卡车属于商用车类,因此美国乘用车产量占汽车总产量的比例仅为 34%。

近年来,我国乘用车产量占汽车总产量的比例也在稳步上升,2001 年仅为 51%,2011 年上升到 78%。乘用车所占比例上升是一个国家经济发展的必然结果。虽然目前我国产量较大的交叉型乘用车在汽车总产量中所占比例会有所下降,但乘用车市场份额还会不断上升,预计 2020 年乘用车市场份额将达到 82%。

结合汽车市场的悲观预测结果,得到狭义乘用车、交叉型乘用车和商用车销售量的预测结果

(见表 2);结合汽车市场的宏观预测结果,得到相应的乐观情景预测结果(见表 3)。

同时,参考现有的市场结构情况,对微型商用车、轻型商用车、中型商用车以及大型商用车的未来销售量进行了预测,悲观情景和乐观情景下的预测结果分别见表 4 和 5。

2.2 汽车保有量预测

对2015年及2020年我国汽车保有量的情况

表 2 悲观情景下汽车整车分车型销售量				万辆
预测结果				
项 目	2012 年(修正)	2015 年	2020 年	
狭义乘用车	1 270	1 510	1 820	
交叉型乘用车	210	220	190	
商用车	420	470	390	
合计	1 900	2 200	2 400	

表 3 乐观情景下汽车整车分车型销售量				万辆
预测结果				
项 目	2012 年(修正)	2015 年	2020 年	
狭义乘用车	1 340	1 950	2 690	
交叉型乘用车	230	280	280	
商用车	440	600	580	
合计	2 010	2 830	3 550	

表 4 悲观情景下商用车分车型销售量			万辆
预测结果			
车 型	2015 年	2020 年	
轻型客车	38	31	
中型客车	11	9	
大型客车	10	9	
微型载重车	47	39	
轻型载重车	233	193	
中型载重车	33	27	
重型载重车	99	82	

表 5 乐观情景下商用车分车型销售量			万辆
预测结果			
车 型	2015 年	2020 年	
轻型客车	48	45	
中型客车	14	13	
大型客车	13	12	
微型载重车	59	57	
轻型载重车	294	281	
中型载重车	42	40	
重型载重车	125	119	

进行了预测:在悲观情景下,预计到2015和2020年,国内汽车保有量将分别达到1.5亿和2.1亿辆;在乐观情景下,预计到2015和2020年,国内汽车保有量将分别达到1.7亿和2.7亿辆。同时预测,到2015和2020年,全球汽车保有量将分别达到11.6亿和13.65亿辆。

2.3 汽车产品出口量预测

依据《汽车工业“十二五”出口发展规划》数据,我国整车出口量长期低迷,2000年出口量为2万辆,随着加入WTO,整车出口量增幅有所加

大,但主要还是面向南美、非洲等贫困地区,且以商用车为主。为了使我国汽车产品出口稳步发展,2009年10月,商务部等六部委联合下发《关于促进中国汽车产品出口持续健康发展的意见》,提出到2015年,汽车和零部件出口额达到850亿美元,年均增长约20%;到2020年实现我国汽车及零部件出口额占世界汽车产品贸易总额10%的战略目标。依据该目标,预计到2015年,汽车整车出口量将达到180万辆。

收稿日期:2012-08-27

印度轮胎股价因橡胶价格持续走低而升高

中图分类号:TQ336.1;F27 文献标志码:D

英国《轮胎快报》(www.tyrepress.com)2012年12月6日报道:

印度媒体《Hindu Business Line》报道,随着橡胶价格持续走低,印度主要轮胎制造企业的股价稳步上升。阿波罗轮胎、MRF、JK轮胎和Ceat均在受益之列,平均股价最近上涨了5%,特别是MRF股价本周在孟买证券交易所达到11 892卢比,创出历史新高。

自2012年年初以来,橡胶价格一路走低。2012年9月后印度进入天然橡胶(NR)收获季节,价格随之下降。2012年12月5日,现货NR价格为每千克162卢比,NMCE期货NR价格为每千克163~164卢比。

(曙光橡胶工业研究设计院 邓海燕摘译)

玛吉斯试验场正式启用

中图分类号:U463.341 文献标志码:D

美国《现代轮胎经销商》(www.moderntire-dealer.com)2012年11月16日报道:

以玛吉斯国际公司名义开展业务的正新橡胶工业有限公司(简称正新橡胶)已经完成了其试验场的建设。该公司于2012年11月16日在中国江苏省昆山市举行了试验场盛大的开业典礼。玛吉斯筹划和建设该试验场耗时多年,投资约1.5亿美元。玛吉斯声称,试验场与玛吉斯上海工厂毗邻,具有综合试验能力。

试验场占地860 000 m²,周长5.2 km,可分别测试轮胎的高速性能、制动性能、干湿路面操纵

性能、通过噪声、乘坐舒适性、耐久性能、NVH(噪声、振动和舒适性)以及综合性能。试验场还包含测试轮胎湿滑条件下以及极端干/湿机动条件下的驾驶性能的试验区域。

与公司绿色实践这一关注点保持一致,试验场有助于玛吉斯继续对轮胎产品进行升级换代,使轮胎产品更加环保。试验场还为玛吉斯轮胎能满足不断升级的湿牵引性能、燃油效率、外部噪声和其他特性的标准提供保证。

正新橡胶主席Robert Lo表示,试验场开业是玛吉斯前进的一大步,作为全球十大轮胎公司之一,玛吉斯相信对一流设施进行投资将会得到回报——为全球消费者不断改善产品品质。

(赵敏摘译 吴秀兰校)

热塑性弹性体组合物及使用该热塑性

弹性体组合物的充气轮胎

中图分类号:TQ334;TQ336.1 文献标志码:D

由横滨橡胶公司申请的专利(公开号CN 102482471A,公开日期2012-05-30)“热塑性弹性体组合物及使用该热塑性弹性体组合物的充气轮胎”,涉及的热塑性弹性体是将卤代异烯烃-对烷基苯乙烯共聚物分散于含有聚酰胺和乙烯-乙醇共聚物或聚乙烯醇的热塑性树脂中交联而成,其中乙烯-乙醇共聚物或聚乙烯醇的质量为热塑性树脂总质量的1%~25%,热塑性树脂/卤代异烯烃-对烷基苯乙烯共聚物用量比为100/(80~200)。该热塑性弹性体具有优良的空气阻隔性和疲劳耐久性,适用于充气轮胎内衬层。

(本刊编辑部 马晓)