

市场潜力巨大 企业竞争激烈 ——我国汽车及其轮胎市场展望

黄丽萍 叶可舒

(北京橡胶工业研究设计院 100039)

我国行走机械发展迅速,且一般来说尤以汽车发展更快些;就配用轮胎而言,以汽车需求量最大。因此,本文仅对汽车及其轮胎的未来市场予以预测。

我国汽车及其轮胎市场究竟有多大?这是国内外有关行业和部门都十分关注的问题。下面先从汽车发展谈起。而汽车的发展,又必然受众多影响因素所制约。

1 对影响我国汽车发展因素的分析

影响我国汽车发展的因素众多,例如有关政府政策及其实施情况、交通运输发展形势、城市化状况以及人们生活水平等,都可被看作是一些重要的影响因素,其中又以政策因素影响最大,且往往难以确定。因此,对未来汽车市场展望,不同预测者往往由于所持依据不一而观点不尽相同,有些测算数据还相差很大。例如,就 2000 年轿车需求量来说,最低预测值为 70 万辆,有的说是 100 万~120 万辆,还有人预言仅私人用量就是 130 万~160 万辆、甚至高达 450 万辆以上,而规划数预计为 120 万~130 万辆。

为较准确地对未来汽车市场进行预测,笔者尽可能在广泛深入搜集资料并对其进行分析基础上,以动态眼光来对今后汽车市场加以展望。

作者简介 黄丽萍,女,1963 年出生。工程师,《橡胶工业》、《轮胎工业》副主编。1986 年毕业于武汉大学化学系高分子专业。曾担任《轮胎工业》《橡胶工业》的编辑和责任编辑。发表论文 1 篇,合译专业书籍 1 本。

1.1 有关政策及其实施情况对汽车发展的影响举例

1.1.1 税费多而高,恶化了市场环境

随着生活水平的提高,人们、尤其是年轻人购买汽车的欲望日益强烈。据对北京市的年轻人消费取向抽样调查表明,将买轿车作为首选的竟占 57%。有关部门在全国省会城市和直辖市进行了问卷调查,结果是有 36%的家庭在未来 3 年内有购买轿车的意向。然而从现在整体汽车市场来看,目前仍处于“内热外寒”状态,因为购车愿望虽热,但市场环境却难以令人乐观:除国家规定税费外,各种巧立名目的收费竟达 30 余种,而且不同地方往往还不尽相同,收费额大约相当整车售价的 35%左右,有些地方仅轿车牌费一项就高达 10 万元左右;还有些大城市甚至禁止办私人轿车牌照。因此,为促进汽车市场健康发展,一些有识人士已在不同场合(包括在九届人大会议上)强烈呼吁尽快取消国家规定的税费外的一切不合理收费^[1]。

预计,随着我国改革形势和法制化建设的发展,此类不合理收费和限制措施不久将会逐渐减少和取缔(如有的地方已降低牌照收费,有的地方又恢复办私人轿车牌照等),从而必将促进汽车市场扩展。

1.1.2 车价偏高,不利于市场的培育与发展

我国乘用车、尤其是轿车售价过高,必然会影响到人们购车的积极性。因为绝大多数想买车的人并不很富裕,所以车价合适与否,往往是他们要考虑的首要因素。

为争夺市场,近年来大多数厂家虽然下

调了其汽车售价,但轿车价与国际市场价相比,仍然约高1倍。

国内轿车售价偏高的主要原因是:

(1)高进口关税为国产车高价销售创造了机会。目前轿车进口关税为80%~100%,加上一些限制性措施,因此进口车数量很小,而且越来越少,从而使国产车能高价出售,并为企业带来丰厚的利润(例如,1997年,专门生产桑塔纳轿车的上海大众汽车公司所获利润竟达70亿元,占其销售额的近10%^[2,3])。今后随着进口关税的不断降低(在未来2~3年降至60%~80%,5年内再降至55%,此后还会进一步降低^[4]),为了与进口车抗争,国产轿车的价格必然还要不断下调。

(2)公务用车比例过大,也有利于高价销售。在轿车,尤其是中级以上轿车(这类车占国产轿车产量的比例超过70%)购买中,公务用车占大多数^[5]。由于这些车是以公款购买,因此对车价不大计较。

此外,生产规模小(例如夏利轿车的年生产量若达到30万辆,单车成本可降至3万元^[6])以及所用配件还没有完全实现国产化(国产化率最高的桑塔纳轿车,目前还有近10%的配件需要进口,富康轿车的国产化率仅为66%)等原因,对轿车的售价也有一定影响。

预计,今后随着进口关税不断降低、公务用车量日趋减少、生产规模逐渐扩大、国产化率进一步提高以及汽车厂家间的竞争加剧,汽车售价仍将下降并日益与国际市场接轨,从而有利于市场拓宽。

1.1.3 公务用车制度的改革,必将对汽车市场产生强大的冲击波

在我国汽车保有量中,公务用车在逐渐减少,但目前仍占很大比例(1996年为74%^[7]);而在轿车保有量中,此比例约接近80%(日本仅为0.2%)^[8]。

随着改革形势的发展,鉴于各级政府机

关及企事业单位机构和人员的精减、行政事业经费的减少以及众多企业为了节约开支、降低成本等原因,带有计划经济“烙印”的公务用车制度的改革已势在必行,有些地方政府和企业也已开始实施这项改革。这是因为公务用车、尤其是公务用车的费用已成为国家和企事业单位的一项沉重负担,而且若不及时改革公务用车制度,这一负担将越来越重。例如,1993年社会集团购买力支出2000亿元,其中公款购买轿车费用达900亿元,这些车的年使用费是150亿元,在用的轿车年使用费约为560亿元,而全年财政总收入也不过4000亿元^[9];假设2000年公务用车购买量为50万辆、保有量是400万辆,预计这一年购车及使用费合计则达2600亿元^[10]。因此,公务用车制度如果不改革,其结果必然是:造车越多,国家买车、用车花钱越多。

严格限制、取消公务用车,不仅可以大大减轻国家财政负担(仅大庆市直属单位取消公务用车而改按月发放公务交通费后,每年就可减少财政支出4400多万元),还能从根本上杜绝原先屡禁不止的公车私用、盲目攀比、超标准购车以及买车、修车、投保吃“回扣”等不正之风^[11]。

因此,为减少财务支出、消除车轮腐败,深圳和大庆等政府机关以及珠海格力集团和中建一局四公司等企业已采取向有关人员按月发放公务交通费办法来取消公务用车。为此,大庆市政府已决定,今后不再购买新车,并鼓励机关干部和原市直属单位司机购买公车。

上述单位的车改可看作是我国公务用车制度改革的前奏。预计这一用车制度的改革不久将会在全国范围内逐渐推广,从而将促进轿车更快、更广泛地进入家庭;另一方面,由于公务用车大幅度减少,大部分档次较高的轿车市场必然将逐渐被经济型的大众车所取代。

1.1.4 国家《汽车工业产业政策》的进一步落实,将会促进经济型大众车的发展

经济型大众车(包括微型轿车和客车)具有消耗材料少、省油、污染低、占地少、价格便宜等优点,是目前我国绝大多数私人购车的首选车型。因此,在 1994 年国家出台的《汽车工业产业政策》中强调,“国家鼓励使用节能和低污染汽车”;“国家鼓励个人购买汽车”;“任何地方和部门不得用行政和经济手段干预个人购买和使用正当来源的汽车,应采取积极措施在牌照管理、停车场……制度方面予以支持和保障”^[12]。从这类车在市场的销售和产量变化情况看,此政策无疑是正确的。例如,从今年 3 月份全国轿车销售情况看,奥拓、云雀及夏利轿车分别比去年同期增长 117%,60.3%和 10.1%;微型车在全国汽车产量中占的比例直线上升(从 1992 年的 9.6%提高到 1997 年的近 32%)^[13]。应指出的是,这样的增长率还是在市场竞争不公平的情况下取得的。

尽管此政策是符合国情、顺应民意的,但至今在不少地方并未得到认真实施,以致经济型大众车的发展仍受到种种限制:如有的城市规定,出租车必须选用排量在 1.6 L 以上的轿车;有的城市对微型车实行单双号限行;还有的地方对其停车场地都有限制。这不仅与国家有关政策相悖,也违背市场经济规律。也许因此,1996 年 8 月国务院办公厅转发了国家计委《关于建议取消限制经济型轿车使用的地方性政策的通知》,再次重申经济型轿车是汽车工业发展的重点,要求立即取消已出台的限制措施和控制规定。最近,国务院办公厅又转发了国家计委《关于取消地方限制经济型轿车使用的意见》。意见中又一次指出,经济型轿车是汽车工业发展的重点,尤其是微型轿车更适合当前购买力较低的市场需求;不应人为地规定在某一地方只准某些型号汽车行驶,而不允许另一些型号汽车行驶。要求立即取消地方对经济型轿

车的使用限制^[14]。由此可见,国家是坚决支持将符合当前我国市场特点的经济型轿车作为汽车工业重点发展的车型。不过,在法制不健全的情况下,要落实《汽车工业产业政策》,阻力也不可忽视。但从发展眼光来看,随着法制化水平的提高以及公务用车制度改革的推行,适合国情、符合广大民众生活和消费水平的经济型大众车定将不断冲破各种阻力而在今后得到更快发展。

《汽车工业产业政策》中还规定,对 2000 年以前达不到生产经济规模的汽车厂家,国家不再给予支持^[15]。这必然会促进现有汽车企业扩大生产规模,从而降低成本,拓宽市场。

此外,国家有关部门正在制定鼓励个人购买汽车的《汽车消费和使用政策》。

1.2 《公路法》的出台和实施对汽车超载和节油将产生重大影响

1997 年 7 月我国第 1 部《中华人民共和国公路法》出台,并于 1998 年 1 月 1 日正式实施。

《公路法》中列有燃油附加费(即根据耗油多少收公路使用费)、载重车辆超载以及车辆轴荷限值规定等有关条款。因此,该法及其配套法规的实施,将使未来汽车市场发生的最明显变化是:高性能、大吨位的重型运输车辆将取代目前的低吨位载重车而成为公路运输市场的主流车;耗油量少的低排量汽车受到用户欢迎;车辆超载现象将得到有效扼制。然而应指出的是,此法在实施过程中还会遇到不少阻力,有的条款(如燃油附加费)短期内尚难以实施。但随着形势的发展,有关公路法规不久定会逐渐得以实施,从而使我国公路运输更加符合世界公路运输市场的规律并与世界公路运输管理接轨^[16]。

1.3 公路的迅速延伸,为汽车的大发展提供了良好条件

为适应汽车运输发展的需要,近几年来,我国公路建设正以加速度在发展(预计“九

五规划目标在今年内就可实现)。到1997年年底,全国公路通车里程已达121.4万km,其中高速公路4735km,汽车专用一、二级公路及一般二级公路分别为1.6万和9.3万km。1998年公路建设的目标是:新增公路通车里程3.3万km,其中高速公路1560km^[17]。预计2000和2010年公路通车里程将分别达到132万和150万km(详见表1)^[18]。

表1 2000和2010年我国公路

通车里程预测

万 km

通车里程	2000 年	2010 年
通车公路	132	150
高速公路	1.0	1.5
汽车专用一、二级公路	1.65	4
一般二级公路	10.5	15.2

1.4 城市化进程加快将会促进汽车迅速发展

城市化的快速发展,城市数量猛增(1990年467个,1995年640个,1997年666个,2000和2010年将分别达到800和1500个),城镇人口所占比例直线上升(1990年为26.4%,2000和2010年将分别达31.3%和43%),必然使城市交通承受越来越大的压力(预计2010年城市汽车保有量将是现在的4倍以上)^[19]。而满足城市居民日益增长交通需求的最重要办法之一,便是不断向城市提供大量的适用汽车。

1.5 随着人民生活水平的不断提高,对汽车的需求量将逐渐增多

改革开放形势的发展,将会使人们的生活水平继续提高。例如,按城镇居民人均可支配收入计,1995年4283元,1996年4839元,1997年5160元,预计2000和2010年将分别达到5588和11200元;农村居民人均年纯收入,1994年是1221元,1997年2090元^[20],预计2010年将为3904元。

由于人民收入日益增加,余款额也不断上升:到1997年年底,居民储蓄额已达

46280亿元,持有现金约6000亿元,另外还握有巨额债券、股票和外汇。另有报道,年收入为5万元的家庭目前约有530万户,预计2000和2010年分别将达800万~1000万户及7000万~8500万户。这样的家庭已具备购买中低档轿车的经济能力^[21]。

此外,鉴于我国旅游资源很丰富并且还在不断开发新的旅游资源,因此,随着人民生活水平的提高以及境外旅客日益增多(以来华的美国游客人数为例,1990年23.3万人,1997年增至61.6万人),国内旅游业今后定会很大的发展余地:预计到2000年,国内旅游收入和境外游客的旅游外汇分别将达2500亿~2600亿元和140亿美元(1990年仅22.2亿美元,1997年达120.7亿美元)^[22]。2020年预计将有1.37亿人来中国旅游,届时我国将成为世界第1旅游大国(1990和1997年分别是第12和第6旅游大国)。而旅游业的大发展又必然需要更多的汽车。

2 汽车产量、需求量及保有量的发展趋势

从上述背景情况的列述及对其分析来看,能促进汽车工业发展的因素所起的作用将日益增大,而不利于汽车工业发展的消极因素将不断减弱。因此,预计今后汽车市场将会由于更加符合市场规律而发展更快些。

展望未来汽车市场,总的来说,轿车(尤其是低排量轿车)、微型汽车(尤其是微型客车)及农用运输汽车仍将发展较快;重型载货汽车与大客车发展也较快;中型和轻型客车比中型和轻型载货汽车发展要快些;中型载货汽车的发展呈下滑趋势。

2.1 汽车总量预测

汽车总量预测见表2。

汽车(不包括走私车)进口量,1991年为9.8万辆,1995年为14.5万辆,1996年为7.59万辆,1997年为5万辆,预计今后年进口量也就在5万辆左右^[23]。

表 2 汽车总量及其预测 万辆

年份	产量	需求量	民用车保有量
1990	50.9	—	551.3
1995	145.3	—	1 040
1996	147.4	—	1 100
1997	158.26	—	1 225
1998	167.9	160 ~ 170	1 361
2000	225 ~ 245	240 ~ 250	1 750
2005	450	380 ~ 440	3 500
2010	600	550 ~ 600	4 800

汽车更新量,1997 年为 35.9 万辆,1998 年为 39.6 万辆,1999 年为 42.6 万辆,2000 年将达 46 万辆以上^[24]。

2.2 轿车将加速发展

轿车是汽车工业的主导产品,因此在世界汽车的产量和保有量中,它分别约占 72 % 和 78 %。不过在我国汽车产量和保有量中,这种汽车所占的比例目前分别约为 1/3 和 1/4,但此比例正在不断增大:预计 2000 和 2010 年分别将上升至 40 % 和 29 % 及 67 % 和 52 % (参见表 13)。

从车型构成看,我国长期以来由于以公务用车为主,因此在用轿车中,中级以上车占 70 % ~ 80 %;国外轿车主要是私人用,故大多以微型和小型车为主。如在意大利轿车产量中,这类车合计占 70 % ~ 80 %;在波兰和印度等国,微型和小型车的销售量在 80 % 以上^[25]。预计,今后随着公务用车制度的改革及人民生活水平的提高,我国轿车、尤其微型和小型轿车进入家庭的步伐将会日益加快。据专家们预计,到 1999 年,大城市拥有轿车的家庭将突破 5 %,这是汽车大量进入家庭的前兆。促进微型和小型轿车发展的另一重要影响因素是,出租汽车发展很快:其保有量 1985 年仅为 2.53 万辆,1997 年已达 65 万辆 (还不包括数量不少的“黑车”,下同),1998 年将达 78 万辆,预计 2000 和 2010 年分别约增加到 100 万和 200 万辆^[26]。而在这类车中,轿车目前占 60 % 以上,并且此比例今后将呈上升趋势。从车型来说,夏利和奥拓等微型轿车现已在出租轿车构成中占

70 % 以上。此外,近年来出租汽车租赁业迅速发展 (目前全国汽车租赁公司已发展到 400 多家)^[27],也已成为出租汽车需求新的增长点 (轿车产量和保有量的增长趋势参见表 13)。

近几年来轿车的产量变化见表 3^[28]。1997 年不同类型轿车的产量构成情况见表 4^[29]。

表 3 近几年来轿车产量的变化

年份	轿车产量/辆	占汽车总产量的比例/ %
1990	42 409	8.3
1991	81 005	11.4
1992	162 725	15.3
1993	229 697	17.7
1994	290 333	18.5
1995	315 792	21.8
1996	385 274	26.13
1997	483 291	30.63
1998 (预计)	530 000	31

1998 年国家计划排产 53 万辆,厂家计划产量 62 万辆 (详见表 5),需求量约为 53 万 ~ 55 万辆^[30]。

目前以及计划中今后几年内不同车型轿车产量构成情况,显然是由于公务用车太多、微型轿车在使用中受到一些不应有的限制造成的。例如,公务用车极少选购低排量轿车。又如在一家汽车市场,1995 年成交夏利车 1 472 辆 (占其全部交易量的 10 %),而 1996 年上半年,上海因出台对出租车排量限制的规定后,该市场当年夏利车成交量急剧下降到 135 辆;北京对低排量轿车实行单双号限行后,某汽车市场夏利车的月销量从上千辆锐减至几十辆^[31]。这不仅与国家《汽车工业产业政策》相违,也不符合市场经济规律 (即不同车型不能在市场上公平竞争)。因此,今后随着公务用车制度改革的推行以及国家有关汽车消费和使用政策的出台与落实,目前不同轿车产量构成格局今后定将逐步发生变化:从现在起到 2010 年前,微型和小型轿车的发展力度将不断加大,而中级以

表 4 1997 年轿车产销情况 辆

车 型	产量	销量
中高级		
一汽轿车奥迪 C3V6 ¹⁾	590	670
一汽大众奥迪 C3V6	2 535	2 183
切诺基 CX6	1 079	1 131
合计	4 204	3 984
中级		
桑塔纳系列轿车	230 443	230 186
切诺基 CX5 ,BJ7250 ²⁾	18 928	18 259
标致 505 系列轿车	1 554	1 690
奥迪 100 ³⁾	3 664	2 737
小红旗	18 060	16 966
合计	272 019	269 805
普通型		
捷达、高尔夫	43 870	42 304
富康	30 035 ⁴⁾	28 028
夏利 7130U ⁵⁾	630	17
合计	74 535	70 349
微型		
夏利 7100 系列 ⁶⁾	96 042	96 610
奥拓系列(4 家)	35 157	33 884
云雀 CHK7060	1 334	962
合计	132 533	131 456
总计	483 291	475 627

注:1)下半年转一汽大众生产;2)已减去 CX6 的数;3)从 1998 年起停产;4)调整后的产量数;5)1998 年年底投放市场;6)不含 TJ7130U 的数。

上轿车的市场则日趋缩小;2010 年后,鉴于人民生活水平进一步提高,微型和小型轿车的需求将难以进一步扩大,而中级以上轿车市场逐渐则将有所回升。这不仅顺应了国情的变化,也与国际汽车发展史相吻合,因为世界各国汽车工业的发展都是靠大众型汽车起步的,而且这种车至今在不少国家仍占较大比例。

2.3 微型客车仍走强,微型货车渐露疲态

微型汽车(不包括微型轿车)经过十余年的发展已成为我国汽车市场上的一种主要车型(1997 年其产量已占汽车总产量的 24 %以上,1992 年仅占 6.2 %)。由于其价格较低(单价一般在 3 万~5 万元之间)、空间大、可客货两用(对微型客车而言)、结构和维修简便、使用方便等原因,因此产量增长很快,尤其是近 7 年来:1990~1996 年 6 年间以年均

表 5 1998 年各轿车厂的国家排产和厂家排产 万辆

厂 家	国家计划排产	厂家计划排产
一汽轿车	3	4(小红旗)
一汽大众	6	7.7 ¹⁾
上海大众	24	25 ²⁾
天津夏利	10	11 ³⁾
神龙公司	4	6 ⁴⁾
奥拓	3.5	5.6 ⁵⁾
北京吉普	2.05(切诺基)	2.3(BJ2021 系列)
广州轿车	0.25	0.2(GP505 系列)
贵州云雀	0.2	0.2(CHK7060)
合计	53	62

注:1)捷达 6.6 万辆(二气门老捷达 3.35 万辆、二气门新捷达 1.1 万辆、五气门老捷达 1.9 万辆、五气门新捷达 0.25 万辆),奥迪 C3V6 1.1 万辆;2)桑塔纳 11 万辆,桑塔纳 2000 型 14 万辆;3)1.0 L 10 万辆,1.3 L 1 万辆;4)1.36 L 3.8 万辆,1.6 L 2.2 万辆;5)长安铃木 3.8 万辆,西安秦川 1 万辆,江南奥拓 0.4 万辆,江北奥拓 0.4 万辆。

39.3 %的速度增长,1997 年又比 1996 年增长 20 %以上^[13],1998 年仍将比 1997 年约增长 15.1 %。1998 年一些汽车厂家微型汽车排产见表 6^[32]。如此迅速的增长,已大大超过人们的预料(原先预计 2000 和 2010 年的需求量分别为 20 万和 25 万辆),但很符合国情,因为这种车的私人购买率已达 80 %以上,可以说它已成为汽车进入家庭的开路先锋。

表 6 1998 年一些汽车厂家微型汽车排产 万辆

厂 家	微型客车	微型货车
长安汽车公司	9(含微型轿车)	—
哈尔滨飞机公司	4.5	1
陕飞汉江汽车公司	1.5~2(含微型货车)	—
昌河飞机公司	8	2
天津汽车工业公司	5.2	1.5
柳州微型汽车厂	2.8	6.7
南京微型汽车厂	0.27	0.73
合计	31.27~31.77	11.93

今后,微型客车的市场需求量仍很大,其原因主要是:中小城市出租车的快速发展,对这种价格较低的车有较强的需求,因而这些地方将成为其主要市场;一些大城市中的“面

的更新,也是微型客车的市场之一;随着小公司、小工厂、小商店等小单位及邮电、通讯等部门的发展,对微型客车的需求力度都会逐渐加大;各微型车厂家在基本车型的基础上改装出各种变型车(如空调车、冷藏车、救护车、单双排加长车等),从而使之扩大了适用范围,提高了竞争能力;随着生产规模的扩大(预计到 2000 年,仅长安、昌河、哈飞及柳州 4 厂家微型车的生产能力合计就达 55 万辆),成本还会进一步下降,因而售价仍有下调余地^[33]。预计这种汽车在今后十余年内还将以较高速率增长,如果市场竞争公平的话(目前在不少地方仍遭不公限制),其发展无疑还会快些;但 2010 年后将保持稳定或略呈下降趋势(参见表 13)。

与微型客车相比,微型货车已渐露疲态。其主要原因是来自占有价格优势的四轮农用运输车的有力挑战。

近几年来,微型客(货)车的产量变化见表 7^[13]。

表 7 近几年来微型客(货)车产量的变化

年份	微客产量/辆	微货产量/辆	微型车占汽车总产量比例/%
1992	7 269	58 718	6.2
1993	12 416	127 864	10.82
1994	99 848	95 762	14.45
1995	153 541	108 989	18.1
1996	169 300	135 000	20.64
1997	226 400	156 000	24.23
1998			
(预计)	260 000	150 000	24.85

2000 和 2010 年,微型车产量和保有量预计分别约为 65 万和 250 万辆及 65 万和 680 万辆。目前的保有量估计在 110 万辆左右。

2.4 轻型客车发展势头略好,轻型货车将先后降后升

从 1992 年以来轻型汽车产量的变化趋势来看,1996 年达到高峰(50.45 万辆),1997 年有所下降,1998 年将略有回升;预计 2010

年将有所增长(见表 8),但与规划预测数相比仍有差距(2000 和 2010 年预计产量分别为 70 万和 100 万辆)^[34,35]。

表 8 轻型汽车产量变化趋势 万辆

年份	轻型货车	轻型客车	合计
1992	21.23	6.92	28.15
1995	30.46	14	44.46
1996	30.72	19.77	50.45
1997	29.39	18.32	47.71
1998(预计)	30	19	49
2000(预计)	25	25	50
2010(预计)	35	50	85

近几年来轻型汽车产量呈下滑趋势的主要原因 是农用运输车挤占了相当部分市场:以 1996 年为例,在汽车市场上,有 7 万~10 万辆农用运输车取代了轻型汽车,因为前者不仅价格低廉,而且还受到一些优惠政策 的保护(如税费少),因此用于运输,运价较低。 但应指出的是,由于国家有关部门已将农用 运输车视为经济型汽车类并将其列入汽车概 念范围,这类汽车所享受的优惠待遇随之减 少,加上从性能和使用范围方面来说,还受到 一定限制,因此其今后的发展对轻型汽车的 影响将有所减弱。

轻型汽车的保有量,现在约为 310 万辆, 预计 2000 和 2010 年分别为 440 万和 830 万 辆。

2.5 中型货车呈下降之势,中型客车增长量 有限

中型汽车曾经是我国最主要的车型,但 近几年来由于其它类型汽车、特别是重(大) 型、轻型汽车和农业运输车的发展以及中型 货车普遍超载使用等原因,其市场不断萎缩。 今后,由于中型货车超载运输日益受到限制 以及其它车辆分流货物运量趋于增加等原 因,这种车辆将难以发展^[36]。1990 年以来 中型货车产销量的变化情况如表 9 所示^[37]。

中型客车市场较小,产量不大(1997 年 仅 1.59 万辆),1998,2000 和 2010 年预计分

表 9 中型货车产销量变化情况

年份	产量/ 万辆	占总产量 比例/ %	销售量/ 万辆	占总销量 比例/ %
1990	17.2	33.8	17.2	33.8
1995	20.9	14.4	24.35	16.7
1996	21.1	14.3	21	14.4
1997	18.9	12	19	12.3
1998(预计)	18.5	11.2	18.5	11.9 ~ 10.9
2000(预计)	18	7.2	—	—
2010(预计)	18	3.0	—	—

别约为 2.3 万, 5.5 万和 7 万辆^[38]。

2000 和 2010 年, 中型汽车的规划产量预计分别为 40 万和 45 万辆, 但以目前眼光来看, 这样的目标是绝对不可能实现的, 因此, 这两个年份的保有量也应修正: 原预测分别达 540 万和 600 万辆, 现推算分别约为 490 万和 590 万辆; 目前保有量估计 440 万辆。

2.6 重(大)型汽车均呈增长趋势

近几年来, 重型汽车产销量起伏不定, 近两年来甚至呈平缓发展态势(见表 10)。造成这种局面的主要原因大致是: 中型货车基本上都超载营运并普遍拖带 10 t 半挂车或 5 t 全挂车(其保有量通常占运输车的 60 % ~ 80 %), 因而部分市场被挤占; 重型货车售价较高, 使用费也高, 从而使其产销受到一定影响^[16, 39]。

表 10 重型货车产销量 万辆

年份	产量	销售量
1990	2.05	1.9
1995	3.24	3.15
1996	3.1	3.1
1997	3.1	3.1
1998(预计)	3.4	3.8
2000(预计)	5	—
2010(预计)	20	—

今后随着《公路法》的实施以及 9 条集装箱运输通道和数十个散货货运中心的修建与投入使用, 将改变公路运输小吨位、低效率现象, 从而必然会扩大对大功率、高负荷重型货车的需求。但考虑到《公路法》在实施过程中

会遇到不少阻力, 有些条款(如燃油附加费)暂时还难以实施, 通道和中心的修建和投入使用尚需一段时间, 因此重型货车产销的扩大只能是逐步的, 而且幅度不会太大: 预计 2000 和 2010 年产量分别为 5 万和 20 万辆(原规划预计数分别是 10 万和 30 万辆, 均含大客车)^[40~43]。

大客车产销量, 总的来说呈上升趋势, 但自 1993 年全国长运部门实行客运承包以来, 使其产销量一度明显下降^[43]。不过近年来, 由于高等级公路发展很快, 这种车辆的发展形势也日趋好转(见表 11)。今后随着高等级公路以及旅游业的大发展, 大客车的产销量定将会有较快的增长(见表 11)^[43~45]。

表 11 大客车产销量 辆

年份	产量	销售量
1991	1 250	—
1995	3 641	3 653
1996	3 483	3 337
1997	4 300	4 900
1998(预计)	7 000	8 400
2000(预计)	15 000	15 000
2010(预计)	50 000	—

重(大)型汽车保有量现在约为 55 万辆, 预计 2000 和 2010 年分别将达到 70 万和 200 万辆(参见表 13)。

2.7 农用运输车将稳步增长

农用运输车(以下简称农用车)自 1983 年问世以来, 其产量直线上升并已远远高于汽车产量(见表 12), 从而大大超过人们的预计(原预测 2000 年农用车产量为 200 万辆)。这种车发展如此迅速, 大致有如下原因: 国家在税费和驾驶员培训等方面实施一系列优惠政策; 适应农村运输量不断增大的需要; 价位低, 符合大部分农村购买力不高的要求; 能满足农村道路状况较差的要求。

从今后发展趋势来看, 由于产量和保有量基数(保有量约 1 200 万辆, 其中四轮车约 150 万辆)相当大, 以及原享受的一些优惠政

表 12 农用车产量 万辆

年份	三轮农用车产量	四轮农用车产量
1984	1. 7	1. 1
1985	3. 59	2. 16
1986	3. 81	2. 57
1987	8. 1	4. 6
1988	13. 4	6. 28
1989	19	5
1990	40	4. 79
1991	60	7. 75
1992	100	13
1993	107	17
1994	160	22
1995	200	30
1996	205	35
1997	220	40
1998(预计)	271 ~ 280	51 ~ 52
1999(预计)	317 ~ 327	63 ~ 66
2000(预计)	369 ~ 379	79 ~ 82

策已逐渐减少(养路费和营运税与汽车一样按吨位收缴等)等原因,产量增长相对趋稳:预计 2005 年前产量年均增长率保持在 10 % 左右,1998 年产量预计为 290 万辆(其中四轮车 50 万辆左右),2000 年产量约为 350 万辆(其中四轮车 80 万辆左右),同时保有量在 2 000 万辆左右(其中四轮车 300 万辆上下);2005 ~ 2010 年年均增长率约为 5 %。也有人预测,鉴于农村运输市场潜力巨大以及农用车正在向多品种化(如农用客车、客货两用车、加工专业车及多功能专业车等)发展,其

今后产量增长仍很快(见表 12)^[46]。2010 年的产量保持在 400 万辆左右,保有量约 4 500 万辆(其中四轮车估计 1 500 万辆)^[46,47]。

汽车产量和民用汽车保有量(不包括农用车)预测汇总见表 13。

3 汽车轮胎产量和需求量预测

3.1 近几年来轮胎产销简况

鉴于现有轮胎企业大多不断在扩大生产规模,同时又陆续冒出为数不少的新轮胎厂家,而汽车市场扩大有限,因此轮胎供过于求已相当严重:截止到 1997 年年末,橡胶协会轮胎分会成员单位轮胎库存已达 39.1 亿元,全国轮胎库存量高达 1 252 万条;今年一季度重点轮胎企业轮胎库存同比增加了 6.5 %。

近 4 年来,轮胎产量见表 14 ~ 16。

3.2 2010 年前轮胎产销预测

考虑到不同类型车辆装胎数量以及行驶条件的差别,大致可按以下原则计算配胎数量:原配胎按每辆汽车所配轮胎数外加一条备胎,替换胎则视不同车型而定。因此,对原配胎来说,轿车、微型客(货)车及四轮农用车均为 5 条;轻型客(货)车平均约为 6 条;农用三轮车 4 条;中型客(货)车 7 条;而重型车(包括各种专用车)和大客车,就应根据具体

表 13 我国汽车产量和民用汽车保有量 万辆

车 型	1997 年		1998 年		2000 年		2010 年	
	产量	保有量	产量	保有量	产量	保有量	产量	保有量
轿车	48. 33	310	53	360	80 ~ 100	500	400	2 500
微型客车	22. 64	110 ¹⁾	26	144 ¹⁾	65 ¹⁾	250 ¹⁾	65 ¹⁾	680 ¹⁾
微型载货汽车	15. 6	—	15	—	—	—	—	—
轻型载货汽车	29. 39	310 ²⁾	30	344 ²⁾	25	440 ²⁾	35	830 ²⁾
轻型客车	18. 32	—	20	—	25	—	50	—
中型载货汽车	18. 86	440 ³⁾	18. 5	454 ³⁾	18	490 ³⁾	18	590 ³⁾
中型客车	1. 59	—	2. 3	—	5. 5	—	7	—
重型载货汽车	3. 1	40	3. 4	43	5	52	20	200 ⁴⁾
大客车	0. 43	15	0. 7	16	1. 5	18	5	—
合计	158. 26	1 225	167. 9	1 361	225 ~ 245	1 750	600	4 800

注:1)含微型载货汽车;2)含轻型客车;3)含中型客车;4)含大客车。

表 14 橡胶协会轮胎分会统计的

会员厂家轮胎产量		万条		
轮胎品种	1994 年	1995 年	1996 年	1997 年
轮胎总产量	4 331	5 047.4	5 488.3	5 884.7
载重轮胎	1 499.5	1 553.8	1 809.9	1 793.6
轻型载重轮胎	1 202	1 377.3	1 512.6	1 555.3
轿车轮胎	109.5	131	85.3	83.03
农用轮胎	919	1 258	1 187	1 297.5
子午线轮胎	525.9	629	866.4	1 030.58
载重轮胎	84.81	111	112.4	144.14
轻型载重轮胎	65.5	102.9	288.6	191.72
轿车轮胎	375	415.1	465.4	694.72

表 15 原化工部计划司统计的

全国轮胎产量		万条		
轮胎品种	1994 年	1995 年	1996 年	1997 年
轮胎总产量	5 760	7 118.7	7 137	7 352.48
子午线轮胎	563	735.7 ¹⁾	1 024	1 128.4 ²⁾
载重轮胎	3 209.8	3 231	3 828	3 704.58
轻型载重轮胎	1 010.4	—	—	—
轿车轮胎	479.8	607.8	828	935.3
农用轮胎	1 968.6	2 111.7	1 728	1 783.7

注:1)《统计年报》数据为737万条;2)实际上约为1 384万条。

车型而定:有些车(如东风牌 EQ1141G型和解放牌 CA14141T1 型载货汽车及黄海牌 DD6112HQ 大客车等)为7条,另有些车(如北方-奔驰牌 ND2629 型与斯太尔牌 1491 · 280103816 × 6 重型载货汽车及金陵牌 JL Y61215 特大型双层客车和华宇牌 BJD6140 大型铰接客车等)是11条,还有一些车[如大装牌 DL Z9250J (P) 型集装箱半挂车和太极牌 CD G9500A 型低平板半挂车等]则达19~21条。鉴于按车型分这类车的统计数量目前还未见到,因此重型车和大客车平均按配9条计算。不同车型的年替换胎量平均分别按以下数测算:重(大)型车5条,中型车2.5条,轻型车2条,轿车和微型(客)货车1.2条,农用车1条。

参照以上原则,对今后汽车轮胎的产销量预测大致如下:

® 1998年轮胎产量:汽车轮胎约5000

表 16 全国分类型子午线轮胎产量 万条

轮胎品种	1994 年	1995 年	1996 年	1997 年
轿车子午线轮胎	394.2	619.1 ¹⁾	906 ¹⁾	928
轻型载重子午线轮胎	81.43	—	—	296
载重子午线轮胎	87.04	116.6	118	160
合计	563	735.7	1 024	1 384

注:1)含轻型载重轮胎。

万条(其中子午线轮胎约为1 800万条),农用轮胎2 600万条左右;国内轮胎需求量:汽车轮胎3 626万条(参见表17),农用轮胎2 570万条;汽车轮胎和农用轮胎出口量(不含部分合资和独资企业出口量,下同)约650万条。

® 2000年轮胎产量:汽车轮胎6 000万条(其中子午线轮胎3 000万条左右),农用轮胎3 500万条;国内轮胎需求量:汽车轮胎4 603.5万~4 703.5万条(参见表17),农用轮胎3 480万条;汽车轮胎和农用轮胎出口量800万条。

® 2010年轮胎产量:汽车轮胎1.3亿条(其中子午线轮胎8 000万条),农用轮胎6 500万条;国内轮胎需求量:汽车轮胎1.1186亿条(参见表17),农用轮胎6 400万条;汽车轮胎和农用轮胎出口量1 800万条。

我国不同汽车轮胎需求量预测见表17。

4 结语

鉴于促进汽车发展的积极因素在日益增强,而不利于汽车市场开拓的负面影响则逐渐削弱,因此,今后汽车产销量的增长速度趋于加快,其中尤以轿车和微型客车增长更快些,并将成为汽车的主导产品。在轿车中,随着其进入家庭的步伐加快以及公务用车日趋减少,低中档车将成为主流产品。但这是一个渐进过程:预计汽车的高速发展至少在2005年前后,但最晚大约起步于2010年。农用车的产量基数已较大,加之受到其它车辆发展的竞争,因此,其今后产销量的增长率

表 17 我国汽车轮胎需求量预测 万条

轮胎类型	1998 年		2000 年		2010 年	
	原配胎	替换胎	原配胎	替换胎	原配胎	替换胎
重型货车和大客车轮胎	37	295	58.5	350	225	1 000
中型货(客)车轮胎	146	1 135	165	1 225	175	1 475
轻型货(客)车轮胎	300	688	300	880	510	1 660
微型货(客)车轮胎	205	173	325	300	325	816
轿车轮胎	265	432	400~500	600	2 000	3 000
合计	903	2 723	1 198.5~1 298.5	3 355	3 150	7 951
总计	3 626		4 603.5~4 703.5		11 186	

将大致保持在 10 %左右 ,但四轮车的发展速度要快于三轮车。

随着汽车、农用车及其运输的发展 ,轮胎产销量在不断增长 ,但生产能力的扩张则明显高于产销量的提高 :如不严加控制的话 ,预计到 2000 年 ,生产能力的过剩率可能达到 50 %以上。因此 ,尽管轮胎市场潜力巨大 ,但企业之间的竞争将更为激烈。

参考文献

1 佚名. 一汽总经理建议取消占车价 1/3 的不合理收费. 北京青年报, 1998-03-09(9)

2 佚名. 上海大众去年盈利高达 70 亿元. 中国汽车信息, 1998(45): 25

3 李安定. 家庭轿车诱惑中国. 北京:作家出版社, 1998. 231

4 丹娜. 进口汽车:关税再度面临下调. 科技日报, 1998-04-24(9)

5 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 104

6 隆国强,成小洲,鲍克. 中国轿车国际竞争力分析. 中国汽车报,1996-11-04(4)

7 国家信息中心. 1998 年中国汽车市场展望. 北京:中国计划出版社,1997. 196

8 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 150,170

9 李安定. 官车之累知多少. 上海汽车报,1998-03-29(11)

10 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 152

11 魏亚男. 节省政府开支,促进廉政建设——大庆改革机关公务车使用制度. 人民日报,1998-05-26(4)

12 李安定. 家庭轿车诱惑中国. 北京:作家出版社, 1998. 365,366

13 东风汽车公司经营计划部. 国情与汽车产品定位. 汽

车与配件,1998(4,5): 8,9

14 佚名. 国务院办公厅发出通知:取消地方对经济型轿车使用限制. 汽车杂志,1998(4): 52

15 田洪伟. '98 中国汽车市场价格会下降吗? 汽车画报. 1998(2): 59

16 杨帆. 《公路法》及配套法规的出台对未来重型汽车市场的影响. 上海汽车报,1997-12-14(9)

17 陆采荣. 中国公路将有大改观. 光明日报,1998-08-06(1)

18 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 197

19 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 159,160

20 施明慎. 老百姓有多少钱?——扩大消费话题(二). 人民日报,1998-04-24(1,2)

21 佚名. 汽车有望成为中国家庭主要目标. 汽车情报,1998(5): 2

22 国家统计局. 中国统计摘要. 1998:143

23 机械工业部汽车工业司. 1997 中国汽车工业. 北京:北京理工大学出版社,1997. 16

24 佚名. 我国“九五”汽车更新规划. 中国汽车信息, 1998(45): 15

25 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 91~93

26 国家信息中心. 1998 中国汽车市场展望. 北京:中国计划出版社,1997. 211

27 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 158

28 张仁琪,高汉初,胡子祥. 中国人的轿车梦. 北京:机械工业出版社,1997. 109

29 饶达. 中国轿车工业的现状评述. 轿车情报,1998(4): 7

30 饶达. '98 轿车市场预测. 中国汽车市场,1998(6): 4

31 于廉荣. 私人购车市场观察:规范交易行为,改善用车条件. 中国汽车报,1997-05-29(2)

32 杨光弟. '98 年微型汽车排产情况. 中国汽车市场,

- 1998(6):47
- 33 王祖德,吴慧棠.我国引进的主要汽车车型.汽车与配件,1998(8):14
- 34 豪彦.轻型客车的发展.汽车与配件,1997(24):8
- 35 宏湖.轻型货车的发展.汽车与配件,1997(22):12
- 36 宏湖.中型货车的发展.汽车与配件,1998(1):13
- 37 张乾.中型载货车市场分析.汽车情报,1998(5):9
- 38 武兆迁.我国大中型客车的现状与发展.汽车情报,1997(6):13
- 39 吴融华.十吨半挂车挤占重型车市场原因分析与对策.上海汽车报,1997-09-07(1)
- 40 国家信息中心.1998年中国汽车市场展望.北京:中国计划出版社,1997.117
- 41 佚名.重型货车产量.重型汽车,1997(2):34
- 42 宏湖.重型货车的发展.汽车与配件,1998(13):9
- 43 国家信息中心.1998年中国汽车市场展望.北京:中国计划出版社,1997.139
- 44 佚名.大客车的产销形势.上海汽车,1998(1):15
- 45 佚名.大中客车产量趋势.汽车工业研究,1997(2):30
- 46 卢青伟,李颖.从汽车工业看农用车发展.汽车与配件,1998(7):7~9
- 47 原机械工业部农用运输车发展战略研究课题组.农用运输车高速发展的原因.中国汽车报,1998-06-08(2)
- 第十届全国轮胎技术研讨会论文(一等奖)

固特异的 IMPACT 工艺

英国《轮胎与配件》1998 年 4 期 26 页报道:

固特异简单介绍了其革命化的加工技术——IMPACT。IMPACT 是 Integrated Manufacturing, Precision Assembled, Cellular Technology 的缩写。Integrated Manufacturing 意为一体化加工,系一种将人员劳动生产率与创新技术相结合生产优质轮胎的系统方法。Precision Assembled 意为精密成型,即将成品胎中所有材料都精确分布于设计工程师规定的位置。Cellular Technology 意为单元技术,它极大减少了输送时间和加工中半成品库存量,从而缩短了生产周期。

IMPACT 将当前高效加工装置与部件制备、预成型、轮胎自动成型和硫化等新的精密技术结合到一个单元系统中。IMPACT 优化了质量、劳动生产率和成本。其加工精度比目前行业所达到的精度提高了 43%,从而改善了乘坐舒适性、操纵性和胎面耐磨性。它还减小了轮胎质量,降低了滚动阻力,改进了轮胎外观质量。

由于采用了轮胎行业过去未采用过的同时制备和成型轮胎部件的技术,IMPACT 提高了轮胎部件的精度。它取消了关键轮胎部件的接头,将加工步骤减少了一半,而且提高了质量。

就生产效率而言,单元加工技术将生产周期缩短了 70%;它可提供质量反馈,而且可按插积法扩充;生产效率共提高 135%。使用 IMPACT,生产灵活性获得极大提高,可同时生产多种规格和型号的轮胎,可快速自动更改轮胎规格标准,更灵活地改变轮胎结构和设计。

固特异很快就能将其 IMPACT 技术推广到该公司在世界各地的工厂中,而且不需花时间和金钱建新厂和拆旧厂。

降低生产成本是任何一个加工厂的主要目标,固特异也不例外。固特异已经是轮胎工业中生产成本最低的公司。IMPACT 使该公司在降低原材料、加工和投资成本方面又前进了几步。IMPACT 降低成本的几个方面包括:原材料费用减少 15%;能源费用明显降低;加工中库存减少 1/2;硫化时间缩短 20%;初期投资和占地面积显著减少。在比普通轮胎加工工艺所需面积小得多的场所便可方便、经济地利用 IMPACT 单元技术。

采用 IMPACT,可在靠近配套汽车厂和消费者集中的地方建厂。IMPACT 使固特异在以下方面超过其竞争对手:加工精度高;均匀性和外观质量提高;轮胎生产能力提高;每条轮胎生产所需工时缩短,投资和轮胎总成本降低。

(涂学忠摘译)