

世界汽车工业发展年度报告 (1999)

中国汽车技术研究中心

2000 年 5 月

世界汽车工业发展年度报告(1999)

目 次

第一部分 综述

1 全球汽车产量增长 5.1%, 刷新历史纪录.....	(1)
2 1999 年世界主要汽车公司经营状况.....	(4)
3 世界主要汽车市场情况.....	(8)
4 汽车业加紧整合步伐.....	(16)
5 电子商务正在改变传统汽车生产和销售.....	(21)
6 小型、多功能、柴油化——汽车市场趋势.....	(26)
7 展望 21 世纪汽车发展新趋势.....	(29)

第二部分 统计

表 2-1 世界主要国家汽车生产、登记及进出口情况.....	(39)
表 2-2 世界汽车产量及前 20 位生产国和地区排序.....	(41)
表 2-3 世界轿车产量及前 20 位生产国和地区排序.....	(41)
表 2-4 世界商用汽车产量及前 15 位生产国排序.....	(42)
表 2-5 世界轻型商用车产量及前 15 位生产国排序.....	(42)
表 2-6 世界大客车产量及前 12 位生产国排序.....	(42)
表 2-7 世界汽车前 20 位出口国排序.....	(42)
表 2-8 1999 年世界排名前 20 家汽车制造商产量.....	(43)
表 2-9 按国家和地区分世界汽车生产情况(1998、1999)	(44)
表 2-10 按国家和地区分世界轿车生产情况(1998、1999)	(45)
表 2-11 按国家和地区分世界商用车生产情况(1998、1999)	(46)
表 2-12 按国家和地区分世界汽车出口情况(1998、1999)	(47)
表 2-13 按国家和地区分世界轿车出口情况(1998、1999)	(48)
表 2-14 按国家和地区分世界商用汽车出口情况(1998、1999)	(49)
表 2-15 按商标分世界主要国家汽车生产情况.....	(50)
表 2-16 1999 年世界主要汽车公司财务指标.....	(55)
表 2-17 1999 年世界汽车零部件百强企业排名表.....	(60)

第三部分 技术

2000 年已来临, 回顾过去, 汽车技术日新月异.....	(63)
1 1999 年世界汽车新技术、新工艺、新材料、新产品情况.....	(64)
1.1 安全.....	(64)
1.2 排放、节能与清洁汽车技术.....	(68)
1.3 智能汽车与汽车电子技术.....	(71)
1.4 工艺、材料技术.....	(75)
1.5 其他零部件新产品.....	(77)
1.6 1999 年世界各汽车制造商推出的部分新车型.....	(78)
2 全球排放法规.....	(82)
2.1 美国联邦和加州排放限值.....	(82)
2.2 欧洲排放限值.....	(85)
2.3 日本排放限值.....	(85)
2.4 基于美国标准的其他国家和地区的排放限值.....	(86)
2.5 基于欧洲标准的其他国家和地区的排放限值.....	(88)

第四部分 附录

1 1999 国际汽车工业十大新闻(1)	(93)
2 1999 国际汽车工业十大新闻(2)	(94)
3 1999 年全球十大汽车风云人物.....	(95)
4 1999 年最受欢迎的汽车排行榜前三名.....	(96)
5 美国 1999 年度最佳汽车.....	(97)
6 1999 年度全球十佳轿车.....	(98)
7 全球汽车平台扫描.....	(98)
8 20 世纪 100 年最佳车型(原载《Automotive Engineering》)	(100)
9 部分世界汽车制造厂商的 Internet 网址.....	(100)
10 本报告主要参考文献.....	(100)

第一部分 综述

1 全球汽车产量增长 5.1%，刷新历史纪录

1.1 汽车总产量创历史纪录

根据国际汽车制造商协会统计,1999 年全球汽车产量为 5 469 万辆,比 1998 年的 5 205 万辆增长 5.1%,创历史新纪录。表 1-1 为 1999 年全球汽车总产量及年产汽车 100 万辆的国家排序。

表 1-1 全球汽车总产量及年产汽车 100 万辆的国家排序 辆

位次	国家或地区	1999 年	1998 年	同比增长, %	位次变化情况
1	美 国	13 018 846	12 002 663	+8.5	未变
2	日 本	9 985 476	10 049 792	-0.6	未变
3	德 国	5 687 590	5 726 788	-0.7	未变
4	法 国	3 180 193	2 954 153	+7.7	未变
5	西班牙	2 852 366	2 826 042	+0.9	未变
6	韩 国	2 843 114	1 954 494	+45.5	原第 8 位
7	加拿大	2 735 257	2 172 662	+25.9	原第 6 位
8	英 国	1 972 531	1 975 637	-0.2	原第 7 位
9	中 国	1 804 500	1 627 829	+10.9	原第 10 位
10	意大利	1 701 114	1 692 737	0.5	原第 9 位
11	墨西哥	1 518 054	1 452 847	+4.5	原第 12 位
12	巴 西	1 345 515	1 585 630	-15.1	原第 11 位
13	俄罗斯	1 172 102	1 020 913	+14.8	原第 14 位
小 计, 万辆		4 982	4 704	+5.9	
世界合计, 万辆		5 469	5 205	+5.1	

1999 年汽车产量超过 100 万辆的国家有 13 个,其汽车总产量达 4 982 万辆,比 1998 年的 4 704 万辆增长 5.9%,占世界总产量的 91.1%,基本垄断了世界汽车制造业。另外,世界汽车制造业前三强,美、日、德,1999 年汽车总产量达 2 870 万辆,占全球总产量的 52.5%。

汽车产量大幅度增长的地区首推北美,增长了 11%,其中美国增长 8%,达到 1 300 多万辆。加拿大增长 26%。亚太地区由于经济复苏,产量增长了 8%,其中韩国比上一年增长 45.5%,已略为超过 1997 年的最高产量。印度、马来西亚也有很好业绩,产量分别增长了 36%和 59%,中国汽车产量增长 10.9%,升到世界第 9 位。日本汽车产量略有下降。西欧维持原有产量,增幅不到 1%,其中法国产量增

注:本报告中的统计数字由于资料来源、统计方法及换算等原因造成数据略有出入,请参考本报告时注意并谅解。

长 8%,而比利时汽车产量减少了 28%。独联体的产量增长了 14%,其中俄罗斯增产 14.8%。南美地区汽车产量继续大幅度下滑,1997 产量年达年产 200 万辆的汽车生产大国巴西,1999 年产量仅为 134.6 万辆,两年来累计下降了 35%。

1.2 轿车产量增幅不大,比例在缩小

1999 年全球轿车产量为 3 866 万辆,比 1998 年的 3 733 万辆增长 3.6%,没有达到汽车总产量的增长幅度。同时,轿车产量在汽车总产量中的比例也在缩小,1999 年为 70.7%,而 1998 年为 71.7%,一年减少一个多百分点。

目前,全球轿车产量超过 100 万辆的只有 10 个国家,其 1999 年的总产量达 3 208 万辆,比 1998 年的 3 093 万辆增长 3.7%,占全球轿车总产量的 83.0%,保持了上年的水平。表 1-2 为全球轿车产量及年产 100 万辆国家的排序。

表 1-2 全球轿车产量及年产 100 万辆的国家排序 辆

排序	国家或地区	1999 年	1998 年	同比, %	排序变化情况
1	日 本	8 100 169	8 055 763	+0.6	未变
2	美 国	5 636 738	5 554 373	+1.5	未变
3	德 国	5 309 242	5 348 115	-0.7	未变
4	法 国	2 784 469	2 603 014	+7.0	未变
5	韩 国	2 361 735	1 625 125	+45.4	原第 7 位
6	西班牙	2 208 685	2 216 386	-0.3	原第 5 位
7	英 国	1 786 624	1 748 258	+2.2	原第 6 位
8	意大利	1 410 317	1 402 382	+0.6	未变
9	加拿大	1 382 676	1 122 287	+23.3	原第 10
10	巴 西	1 103 460	1 254 016	-12.0	原第 9 位
小 计, 万辆		3 208	3 093	+3.7	
世界总计, 万辆		3 866	3 733	+3.6	

1.3 商用车增幅较多,比例在扩大

1999 年全球共生产各类商用车约 1 600 万辆,比 1998 年的 1 470 万辆增长 8.8%,占汽车总产量的 29.3%,进一步扩大了在全球汽车总产量中的比例。世界商用车总产量及其在汽车总量的比例的上升主要是世界轻型商用车增产的幅度远高于轿车,主要因素是美国的轿车产量仅增加了 1%,而轻型商用车增产了 15%,加拿大轻型商用车的产量增加了 29%。继 1998 年美国轻型商用车的产量超过轿车的产量之后,1999 年美国轻型商用车产量与轿车产量的差额进一步扩大,二者之比达到 1.23:1。这是近年北美汽车市场出现的一个显著特色。在亚太地区,轻型商用汽车的增长幅度也不小,达 12.5%。

1999 年商用车产量在 100 万辆以上的国家只有 4 个,但其总产量却达到 1 185 万辆,占全球商用车总产量的 74%以上,而 4 大家中除日本下降 5%之外,其余 3 家

(美国、加拿大、中国)的增幅都在10%以上。表1-3为全球商用车产量及年产100万辆以上的4大商用车生产国的排序。

表1-3 世界商用汽车产量及前4位生产国排序 辆

排 序	国 家	1999 年	与上年同比, %
1	美 国	7 382 108	+14
2	日 本	1 885 307	-5
3	加拿大	1 352 581	+29
4	中 国	1 234 500	+10
小 计, 万辆		1 185	
世界总计, 万辆		1 600	+8.8

如果说商用车生产4大国中唯有日本下降的话,那么轻型商用车生产的4大家则在1999年取得了全面丰收。1999年全球轻型商用车产量为1398万辆,比1998年增长12%。其中美、加、日、中4大生产国产量达1069万辆,占全球轻型商用车总产量的76.5%,正在一步步蚕食传统的轿车市场,表1-4为全球轻型商用车产量及前4大轻型商用车生产国排序。

表1-4 世界轻型商用汽车产量及前4位生产国排序 辆

排 序	国 家	1999 年	与上年同比, %
1	美 国	6 956 723	+15
2	加拿大	1 242 038	+29
3	日 本	1 251 464	+9
4	中 国	1 190 000	+10
小 计, 万辆		1 069	
世界总计, 万辆		1 398	+12

1.4 重型车和大客车双双下滑

1999年世界重型载货车产量下降了5.4%,其中日本重型载货车产量下降了25%。由于日本的产量基数大,虽然北美重型载货车的产量增长15.3%,韩国和中国的重型车产量也有大幅度增长,仍不足以弥补。

1999年世界大客车产量下降了9%,总产量为10.6万辆。韩国大客车产量增长了27%,并跃居世界第一。但东欧、独联体、北美、南美等地区和巴西、瑞典、德国等客车生产大国的大客车产量都呈明显下降趋势。

1.5 世界十大汽车制造厂重新排名

近几年来,世界汽车制造业出现了前所未有的重组局面,这也使全球汽车制造企业的排名次序不断地发生变化。戴姆勒克莱斯勒入股日本三菱公司,从而一跃成为汽车销售量仅次于美国通用和福特公司的世界第三大汽车制造企业。而1998年,戴姆勒克莱斯勒的销售量世界排名还是第六位,排在通用、福特、大众、雷诺/日产和丰田之后。

以1999年汽车销售量统计为基础,现今世界十大汽车生产企业排名如下:

企业名称	所属国家和地区	销售量,万辆
①通用(包括萨伯)	美国	868
②福特(包括沃尔沃)	美国	722
③戴克(包括三菱)	德国	591
④大众	德国	492
⑤丰田	日本	469
⑥PSA(标致·雪铁龙)	法国	252
⑦本田	日本	239
⑧菲亚特	意大利	233
⑨雷诺	法国	229
⑩现代-起亚	韩国	206

2 1999年世界主要汽车公司经营状况

2.1 经营情况

a) 总销售额。主要公司总销售额及排序(只列前10名)如表1-5中序号1所示。超过千亿美元的有4家公司:即:GM、福特、戴克和丰田公司。排序第1的GM公司,达到1 765.6亿美元;排序第10的雷诺公司,总销售额也达378.7亿美元。

b) 当年利润额。各公司当年总利润额及排序如表1-5中序号2所示。福特公司最高,总利润额达72.4亿美元;其次是GM公司,为60亿美元;日产公司当年利润总额为-2.7亿美元。

c) 当年利润率。各公司当年利润率及排序如表1-5中序号3所示。当年利润率最高的为本田公司,其润率为4.9%;其次是福特公司,为4.5%;最低的仍为日产公司,是负值,为-4.2%。

d) 资产总额。各公司全部资产总额如表1-5中序号4所示。因大众、菲亚特公司未公布此项数据,故未排序。从公布的8家公司资产总额看,福特公司最

高,达 2 762.3 亿美元;紧跟其后是 GM 公司,资产总额为 2 739.2 亿美元;资产总额超过千亿美元的还有戴克和丰田公司两家;8 家中资产总额最少的标致·雪铁龙公司,也达 401.1 亿美元。

e) 总资产周转次数。从公布的 8 家公司看,本田公司最好,总资产年周转为 1.24 次;其次是日产和标致·雪铁龙公司,总资产年周转 0.95 次;最低的福特公司,总资产年周转 0.59 次。

f) 现有总资金。从公布的 8 家公司看,福特公司现有资金最多,达 251.7 亿美元;其次是丰田和戴克公司,现有总资金分别为 188.3 亿美元和 182 亿美元;最少的雷诺公司,现有总资金为 27 亿美元。

g) 自有资金比率。从公布的 8 家公司看,GM 公司自有资金比率最高,达 41.9%;其次是福特公司,为 35%;自有资金比率最少的是标致·雪铁龙公司,只有 7.3%。

h) 股东资金利润率。从公布的 8 家公司看,股东资金利润率最高的是 GM 公司,高达 29.9%;其次是福特公司,也高达 26.3%;再次是戴克和本田公司,分别为 19.0%和 17.3%;日产公司股东资金利润率为-2.2%。

i) 汽车总销售量。10 大汽车公司在世界范围内的汽车总销售量及排序如表 1-5 中序号 9 所示。年汽车总销售量超过 800 万辆的公司,只有 GM 公司 1 家,汽车总销售量达 878.6 万辆;排序第 2 的福特公司,年汽车总销售量也高达 722 万辆;排序 3、4、5 的大众、戴克、丰田公司,年汽车总销售量,也接近 500 万辆,分别为 492.3、486.4 和 469.5 万辆;排序第 6 至第 10 的 5 家公司,年汽车总销售量也均超过 200 万辆;最少的本田公司也达 233.3 万辆。

j) 汽车销售额。从公布的 8 家公司看,GM 公司汽车销售额最高,高达 1 561.1 亿美元;其次是福特公司,为 1 369.7 亿美元;汽车销售额过千亿美元的还有戴克公司和丰田公司,分别为 1 298.2 亿美元、1 092.4 亿美元;销售额最少的菲亚特公司也达 317.2 亿美元。

k) 汽车经营利润。公布的 8 家公司中经营利润最高的是戴克公司,高达 88.9 亿美元;其次是福特和 GM 公司,也分别高达 83.8 亿美元和 81.8 亿美元;丰田公司达 71.4 亿美元;菲亚特公司最低,为 1.9 亿美元。

l) 汽车经营利润率。从公布的 8 家公司看,本田公司的汽车经营利润率最高,达 8.6%;超过 6%的有戴克、丰田、福特 3 家,分别为 6.8%、6.5%和 6.1%;雷诺公司为 5.5%;GM 公司为 5.2%;菲亚特公司最低,为 0.6%。

表 1-5 1999 年世界 10 大汽车公司主要经营指标

序号	项 目	单位	GM	福特	戴克	丰田	大众	日产	本田	菲亚特	标致 雪铁龙	雷诺
1	总销售额	亿美元	1 765.6 (1)	1 625.6 (2)	1 510.8 (3)	1 245.0 (4)	757.3 (5)	642.6 (6)	608.5 (7)	484.8 (8)	380.8 (9)	378.7 (10)
2	当年 利润额	亿美元	60.0 (2)	72.4 (1)	57.9 (3)	34.8 (4)	8.5 (6)	-2.7 (10)	29.8 (5)	3.6 (9)	7.3 (7)	5.4 (8)
3	当年 利润率	%	3.4 (4)	4.5 (2)	3.8 (3)	2.8 (5)	1.1 (8)	-4.2 (10)	4.9 (1)	0.7 (9)	1.9 (6)	1.4 (7)
4	资产总额	亿美元	2 739.2	2 762.3	1 759.5	1 440.8		675.5	491.6		401.1	476.6
5	总资产 周转次数	次	0.64	0.59	0.86	0.86		0.95	1.24		0.95	0.81
6	现有 总资金	亿美元	121.4	251.7	182.0	188.3		94.8	36.9		45.1	27.0
7	自有资金 比率	%	41.9	35.0	20.9	20.6		18.1	17.6		7.3	10.0
8	股东资金 利润率	%	29.9	26.3	19.0	5.8		-2.2	17.3		8.7	6.5
9	汽车 总销售量	万辆	878.6 (1)	722.0 (2)	486.4 (4)	469.5 (5)	492.3 (3)	254.2 (7)	233.3 (10)	257.9 (6)	252.0 (8)	236.9 (9)
10	汽车 销售额	亿美元	1 561.1	1 369.7	1 298.2	1 092.4			487.2	317.2	328.3	364.8
11	汽车经营 利润	亿美元	81.8	83.8	88.9	71.4			41.7	1.9	11.3	20.0
12	汽车经营 利润率	%	5.2	6.1	6.8	6.5			8.6	0.6		5.5

注: 1) 1 美元 ≈ 8.3 元人民币; 2) () 中的数字为排序号; 3) 由于出处不同和换算原因, 表中数字与其他表格略有出入。

2.2 主要汽车公司各大市场销售情况

1999 年世界主要汽车公司汽车销售量具体情况见表 1-6 所示。从表中可看出,从给出的 8 家公司汽车销售量看,与 1998 年相比增长率最高的是标致·雪铁龙公司,增长率达 10.4%;其次是 GM 公司,汽车销售量增长率是 9.5%;只有日产公司是负增长,为-1.0%。

表 1-6 1999 年世界主要汽车公司各大市场汽车销售量 万辆

公司	项 目	1999 年汽车销售量	比 1998 年长率, %
GM	美 国	520.7	17.3
	乘用车	262.0	9.7
	商用车	258.7	26.1
	加拿大和墨西	66.7	5.7
	哥	587.4	15.8
	北美合计	196.8	4.6
	GME	52.3	-19.8
	GMLAAM	42.1	0.5
	GMAP	878.6	9.5
	总 计		
福 特	美 国	438.5	10.0
	乘用车	172.5	10.4
	商用车	266.0	9.7
	加拿大	28.8	3.2
	墨西哥	11.4	10.7
	北美合计	478.7	9.5
	英 国	51.8	4.0
	德 国	35.3	-20.5
	意大利	20.9	2.0
	西班牙	18.0	16.1
	法 国	17.2	0.6
	其 它	52.8	40.1
	欧洲合计	196.0	5.9
	澳 洲	12.5	-6.0
	巴 西	11.7	-34.3
	阿根廷	6.0	-38.1
	中国台湾	5.6	-27.3
	日 本	3.2	28.0
	其它(亚洲)	8.3	-10.8
	非上述地区	47.3	-21.6
	总 计	722.0	5.8

(续)

公司	项 目	1999 年汽车销售量	比 1998 年长率, %
戴 克	奔驰	108.0	17.1
	克莱斯勒	322.9	4.4
	商用车	55.5	13.3
	总计	486.4	8.0
丰 田	国 内	192.9	1.2
	国 外	276.6	8.5
	总 计	496.5	5.4
标致· 雪铁龙	西 欧	215.8	12.2
	其中: 法国	77.1	15.2
	其它地区	36.2	1.0
	总 计	252.0	10.4
	其中 1: 标致	151.3	15.1
	雪铁龙	100.7	4.1
	其中 2: 乘用 车	215.1	9.2
	商用车	36.9	17.8
日 产	国 内	87.3	-11.1
	国 外	166.9	5.2
	总 计	254.2	-1.0
雷 诺	乘用车	198.6	6.4
	商用车	30.0	13.7
	乘商合计	228.6	7.3
	载货车	8.2	7.6
	总 计	236.8	7.3
本 田	国内	69.0	8.9
	国外	164.3	3.6
	北美	118.3	7.9
	欧洲	25.0	4.2
	其他	21.0	8.3
	总计	233.3	0.4

注: 1) GME—通用欧洲; 2) GMLAAM—通用拉丁美洲; 3) GMAP—通用亚太地区。

3 世界主要汽车市场情况

3.1 欧洲——世界汽车竞争的前沿

在欧洲, 汽车产业迎来了大竞争时代。由于欧盟的诞生和欧洲单一货币欧元的启用, 欧洲汽车市场迅速扩大。欧洲正在成为世界汽车产业竞争的最前沿。

3.1.1 欧洲成为重组剧的主战场

欧洲骨干汽车生产厂家的成本竞争力和资金筹措能力日趋增强,一跃而成为规模重组剧的主角。

鉴于区域内市场的繁荣,欧洲的汽车生产商正全力挽回全球化战略启动所带来的损失。法国雷诺公司向日产公司提供资本合作便是其中的典型事例,戴克公司的诞生,实际上也可以说是德国戴姆勒公司收购了美国的克莱斯勒公司。最近在伦敦街头,一种标有“SKODA 标识的新型车不断增加。这是德国大众公司 1991 年收购的捷克斯柯达汽车厂生产的汽车。1999 年 7 月,法国雷诺公司仿效大众公司的做法,以 5 000 万美元的价格收购了罗马尼亚的国营达契亚汽车制造厂。欧元的启用,使加强全球化战略所必需的资金变得容易筹措。1999 年夏天,在伦敦的金融街,风传与三菱公司联合开发四轮驱动汽车的意大利菲亚特公司“要向三菱公司注资。这一传闻的根据就是菲亚特公司拥有的雄厚资金。该公司 1999 年 3 月发行了 10 亿欧元公司债券。

3.1.2 甲壳虫走俏欧洲市场

原型“甲壳虫”车曾在 1947 年至 1977 年间大批量生产,售出 2 200 多万辆。这种车因价格低、机械结构简单而备受顾客青睐。在欧洲,虽然新型“甲壳虫”汽车在 1998 年 11 月 27 日以后才正式上市,但是,大众汽车经销商们从当年 10 月份就已经开始订货了。公司说,欧洲顾客需要耐心等待 4 至 6 个月才能买到车。大众汽车公司安排设在墨西哥普埃布拉的汽车制造厂加紧生产新型“甲壳虫”汽车。公司 1999 年生产 16 万辆,其中 8 万辆销往欧洲,而 8 万辆中的 4.5 万辆销往德国。该公司目前每天生产 450 至 600 辆,以满足需求。右侧驾驶的汽车生产被推迟了,因为墨西哥汽车厂还不能满足美国及世界其他地区左侧驾驶汽车的用户。在欧洲,2.0L 四缸发动机的新型“甲壳虫”汽车的标准装备包括:防抱死制动系、驾驶员及前座乘客的安全气囊装置以及电子平衡装置。1999 年 4 月运抵英国的第一批 1 000 辆新型“甲壳虫”,车售价为每辆 1.62 万英镑。在德国,该车售价为 3.495 万马克。比在美国的基本价高出 39%,因为车上安装了附加设备,在欧洲,人们对低价格的小型车需求一直很旺。

3.1.3 外商竞相抢滩欧洲市场

在欧洲,当地有实力的生产厂家和美国通用、福特等汽车公司各占 10% 以上的市场份额,它们都想在欧元启用后的无国界竞争中取胜,因此价格竞争也迅速激化。戴姆勒-克莱斯勒公司的诞生、福特收购瑞典沃尔沃公司轿车部门等一系列大规模重组,清楚地表明了各公司在欧洲竞争的激烈程度。为占领日益扩大原欧洲市场,日本的汽车制造厂家也正通过增加在当地的生产和投资开发战略车型,加紧向欧洲转移。丰田公司打算走一条始终依靠自己的力量攻下欧洲市场的道路,而日产公司正力图通过与雷诺公司进行资金合作,跨越“规模”的障碍。日产(英国)公司总经理认为:“与雷诺合作,将会大幅度地削减成本”。本田公司将从 2002

年开始在伦敦生产用来对抗丰田的小型车。三菱公司将着手与意大利菲亚特等公司合作生产四轮驱动车。进攻策略可谓五花八门。各家公司都拼命努力,因为它们深知,如果维持现状,很可能被赶出竞争激烈的欧洲市场。

3.1.4 1999 年西欧市场新车销售突破 1 500 万辆

据欧洲汽车制造商协会 (ACEA) 公布的统计数据,1999 年西欧轻型车销量达到创纪录的 1 507 万辆,比 1998 年上升 4%。ACEA 称西欧车市的红火得益于低利率、物价稳定和几款新车型的推出。

在接受统计的 18 个国家中,只有意大利、英国、丹麦和挪威 1999 年的销量比 1998 年略有下降。协会还认为,西班牙和希腊的减税措施也对新车销售起到了刺激作用。1999 年希腊销量猛增 45.3%; 欧洲第五大汽车市场——西班牙也比 1998 年上升了 18.1%。

a) 大众集团仍然一马当先

1999 年大众集团在西欧全年汽车销量达 284 万辆,比 1998 年上升 9.6%,其在水欧的市场份额从一年前的 18% 扩大到 18.82%。排名第二的法国 PSA 凭借标致 206 超级微型车的畅销,市场份额也由 1998 年的 11.4% 上升到 12.1%。其余的四大汽车厂商。如:通用、福特、菲亚特和雷诺,所占市场份额或保持不变或有所丢失。福特公司虽然收购了沃尔沃轿车部,但市场份额不升反降,只有 11.2%。

b) 日本车所占份额下跌,韩国车销量增加

1999 年日本轻型车在水欧的销量总计为 173 万辆,比 1998 微升 1.3%,市场份额却由 1998 年的 12.4% 下降到 1999 年的 11.5%。在日本车商中,丰田销售上升 10.2%; 日产下跌 9.1%。

韩国车的销量 1999 年比 1998 年增长 22.3%,市场份额也由 1998 年的 2.7% 升为 3.1%。

3.1.5 各公司在水欧市场上的业绩

1999 年西欧汽车市场乘用车销售量及各汽车公司销售量所占的市场份额见表 1-7 (见第 11 页)。

从表中可以看出,大众集团销售量最高,所占市场份额为 18.8%; 标致-雪铁龙集团、福特、GM、雷诺、日本车,在水欧乘用车市场销售量所占份额,均在 10% 以上; 菲亚特集团占 9.6%, 韩国车也占到了 3.1%。1999 年西欧汽车市场乘用车总销售量达到 1506.6 万辆,约占当年世界汽车总产量的 27.5% (1999 年汽车总产量按 5 470 万辆计)。

3.2 美国——再创历史新高峰

美国《商业周刊》(Business Week) 2000 年新年伊始发表消息说,1999 年世界汽车市场经受了大型汽车生产公司联合、并购和资本合资大潮的洗礼,这给汽车的生产和消费都带来了巨大影响。世界最大汽车生产和消费国——美国国内汽车市场 1999 年度销售规模达到了 1700 万辆,比 1998 年增长了 9.2%。该刊同时

预测说,由于 2000 年市场变数较大,年度销量将比 1999 年下降 4%,约为 1610 万辆。

表 1-7 1999 年西欧汽车市场乘用车(按商标分)销售量

公 司	销售量, 万辆	市场 份额, %	公 司	销售量, 万辆	市场 份额, %
大 众	173.0	11.5	菲亚特集团小计	144.0	9.6
奥 迪	51.5	3.4	宝 马	48.5	3.2
西亚特	41.2	2.7	罗 孚	30.7	2.0
斯可达	17.9	1.2	宝马集团小计	79.2	5.3
大众集团小计	283.6	18.8	梅赛德斯	68.5	4.6
欧 宝	164.5	10.9	斯玛特	6.9	0.5
萨 伯	8.0	0.5	克莱斯勒	9.2	0.6
其 它	1.2	0.1	戴克小计	84.7	5.6
GM 小计	173.7	11.5	雷 诺	165.5	11.0
福 特	140.7	9.3	丰 田	47.7	3.2
佳 娃	3.1	0.2	日 产	38.8	2.6
沃尔沃	24.4	1.6	本 田	20.8	1.4
福特小计	168.2	11.2	马自达	21.6	1.4
标 致	112.0	7.4	三 菱	18.3	1.2
雪铁龙	70.6	4.7	其 它	25.6	1.7
PSA 小计	182.6	12.1	日本车小计	172.8	11.5
菲亚特	111.3	7.4	韩国车小计	47.4	3.1
兰西亚	14.6	1.0	其 它	4.9	0.3
阿尔法罗密欧	18.0	1.2	总销售量	1506.6	100.0
其 它	0.3	0.0			

在 1999 年的美国汽车市场上,就乘用车而言,GM 公司所占市场份额最高,达 29.3%,福特次之,占 18.2%;再加戴克公司,则三大公司占美国乘用车市场一半以上,达 56.1%;日本丰田和日产公司,占美国乘用车市场份额分别也在 10%左右;加上其它日本汽车公司的销售量,日本车合计占美国乘用车市场份额达 30.5%;欧洲各公司合计,占 10.2%,韩国车也占到 3.2%。1999 年美国乘用车市场总销售量为 869.6 万辆。

在商用车市场,GM、福特和戴克三大公司,商用车在美国的销售量分别均站 20%市场份额以上,三大公司合计,市场份额高达 81.5%;日本车合计占美国商用车市场 16.8%;欧洲车不含戴克等只占 1.6%。1999 年美国汽车市场销售商用车共 825.7 万辆。

从全部汽车市场来看,GM 公司占相时优势,合计市场销售份额占 29.1%;其次是福特公司,占 23.8%;包括戴克公司在内,三大公司市场份额合计高达 68.5%;日本车合计占 23.9%;欧洲车等占 7.7%。1999 年美国共销售各种汽车近 1 700 万辆,占当年世界汽车产量的 31.0%,比西欧各国汽车销售量总额还高出近 200 万辆。

表 1-8 1999 年欧洲各车型销量冠军榜

车型类别	销量冠军	销量, 辆
1. 运动型多功能车	兰德罗孚神行者	55 659
2. 微型车	雷诺丽人行 (Twingo)	194 833
3. 超微型车	雷诺 克里奥	454 954
4. 中小型轿车	大众 高尔夫	707 077
5. 中型轿车	大众 帕萨特	324 846
6. 全尺寸轿车	通用 欧米茄	55 629
7. 次豪华轿车	宝马 3 系列	283 615
8. 中型豪华轿车	奔驰 E 级	153 569
9. 大型豪华轿车	奔驰 S 级	33 582
10. 超豪华跑车	法拉利	1 796
11. 双门敞篷跑车	奔驰 CLK	57 795
12. 微型厢式车 (全尺寸)	雷诺空间 (Espace)	66 526
13. 微型厢式车 (紧凑型)	雷诺梅甘娜 风景	254 677

表 1-9 1999 年美国汽车市场 (按公司分) 汽车销售量

	公 司	销售量, 万辆	市场 份额, %
乘用车	G M	255.0	29.3
	福 特	158.0	18.2
	戴 克	74.6	8.6
	三大公司小计	487.6	56.1
	其中: 北美产车	512.6	58.9
	丰 田	88.9	10.2
	其中: 北美产车	63.7	7.3
	本 田	85.5	9.8
	其中: 北美产车	69.1	8.0
	日 产	40.3	4.6
	其中: 北美产车	21.8	2.5
	三 菱	19.7	2.3
	其中: 北美产车	13.7	1.6
	马兹达	18.9	2.2
	其中: 北美产车	8.7	1.0
	富士重工	10.7	1.2
	其中: 北美产车	8.7	1.0
	铃 木	1.5	0.2
	日本车小计	0.2	0.0
	其中: 北美产车	265.4	30.5
	包括三大公司北	186.0	21.4
	美产车	698.6	80.3
	韩国车	27.6	3.2
	欧洲车等	88.9	10.2
	乘用车合计	869.6	100.0
商用车	G M	239.1	29.0
	福 特	244.7	29.6
	戴-克	189.3	22.9
	三大公司小计	673.1	81.5
商用车	丰 田	58.6	7.1
	本 田	22.2	2.7
	日 产	27.4	3.3
	三 菱	6.4	0.8
	马兹达	5.5	0.7
	富士重工	5.0	0.6
	铃 木	3.5	0.4
	五十铃	10.4	1.3
	日本车小计	139.1	16.8
	欧洲车等	13.5	1.6
乘用车、商用车合计	商用车合计	825.7	100.0
	G M	494.1	29.1
	福 特	402.8	23.8
	戴-克	263.9	15.6
	三大公司小计	1160.7	68.5
	丰 田	147.5	8.7
	本 田	107.7	6.4
	日 产	67.7	4.0
	三 菱	26.1	1.5
	马兹达	24.4	1.4
	富士重工	15.7	0.9
	铃 木	5.0	0.3
	五十铃	10.4	0.6
	日本车小计	404.5	23.9
	欧洲车等	130.0	7.7
	总 计	1695.2	100.0

3.3 日本——前景难以乐观

1999 年对于美国的汽车生产商而言是 20 世纪的又一个黄金年;对于日本国内的汽车生产商而言,则是别有一番滋味在心头;生产和销售虽然明显止跌回稳,但是从增长和发展的角度看,远处前景不能乐观,近忧隐患不能尽除。

3.3.1 国内生产仍在下降

1999 年,日本国内汽车总生产量为 9 895 476 辆,比上年略降了 1.5%;其中轿车生产量为 8 100 169 辆,比 1998 年微增了 0.6%,轿车生产量占日本国内汽车总生产量的比例仍然高达 82%;1999 年商用汽车的生产量为 1 795 307 辆,比上年下降了 10%。可见,日本汽车的国内生产自受亚洲金融风暴的影响以来,已经形成了全面止跌回稳的局面,其中轿车的生产量已经在回升中,而商用汽车的国内生产仍然受经济形势的影响而继续下降,但是下降的幅度已经有了很大的收敛。

在各企业的国内汽车年生产量中,超过百万辆的企业依次有丰田(311.8 万辆)、本田(122.1 万辆)和三菱(101.4 万辆),它们的生产量占日本国内汽车总产量 68%以上,其轿车合计生产量占日本国内轿车总生产量的比例更高,达到了约 72%,集中倾向十分明显;而国内商用汽车的生产量分布就分散得多,前五名中除了丰田年产量超过 40 万辆外,三菱(26.1 万辆)、五十铃(22.3 万辆)和大发(18.3 万辆)等小企业都超过了日产和本田两大公司的商用汽车生产量。从生产量的增长情况看,总体来说是大企业不如小企业;例如,企业汽车总生产量年增长居前的是大发(19.0%)、富士(12.8%)和铃木(12.6%)等小企业,而跌幅居前的是五十铃(15.8%)、日产(10.7%)、马自达(6.8%)和三菱(6.2%)等较大公司,就连丰田和本田这两个企业总体生产量同比也是下降的,跌幅分别为 1.5%和 1.8%。1999 年日本国内商用汽车的生产量更是如此,铃木、大发和富士的增长率分别高达 26.2%、22.1%和 17.3%,而丰田、日产和本田的生产量下降幅度分别达到 15.3%、11.7%和 19.4%。

3.3.2 国内市场没有明显起色

1999 年,日本国内各种汽车新车注册总量为 5 861 216 辆,比 1998 年微降了 0.3%;其中轿车 4 154 084 辆,同比增长 1.5%,占汽车总登记量的 70.9%,商用汽车新车注册量为 1 707 132 辆,同比下降了 4.4%。

丰田、日产和本田仍然是日本国内汽车总销售量中排在前三名的企业,其占国内新车总销售量的比例分别为 28.3%、13.2%和 11.7%。但是轿车销售量排名已经发生了历史性的变化,除了丰田以 115.3 万辆依然高居榜首之外,过去几十年来一直处于第三名的本田公司在 1999 年以 61.1 万辆的年轿车销售量超过了日产汽车公司(56.8 万辆),从而首次成为日本国内轿车第二大销售商,对此国外已经有了非常高的评价。日本国内的商用汽车新车注册量中,丰田各品牌的汽车为 50.3 万辆,占总量 29.5%,也是稳居第一;三菱公司以近 26 万辆的销售量居第二;铃木

和日产商用汽车的销售量也都突破了 20 万辆分居第三和第四,大发的销售量也首次突破 18 万辆而排名第五。本田的商用汽车销售量非常小,1999 年总共在日本国内销售了 7.6 万辆,只占国内总销售量不足 4.5%。

从销售量增长率方面看,大发和铃木已经出现了高速增长的势头,1999 年其国内汽车总销售量的增长率分别达到了 19.5%和 11.6%,而日产、日产柴和五十铃依然处在继续大幅下降之中,跌幅分别为 14.2%、15.1%和 13.1%,丰田和三菱也都有 2%以上的跌幅;轿车销售中,增长率最高的企业分别是大发(16.8%)、铃木(14.0%)和富士(14.0%),轿车销售量下降企业只有五十铃和日产,但是其跌幅很大,分别为 27.7%和 17.3%;各商用汽车的销售量同比增长的企业只有大发(24.9%)、铃木(7.1%)和日野(2.6%),而跌幅靠前的企业分别有马自达(19.0%)、本田(17.5%)和日产柴(15.1%),就连丰田和五十铃也分别有 10.2%和 12.6%的下降。

在日本国内新车注册量中,进口品牌的比例仍然很少:1999 年,外国企业在日本国内销售各种汽车 27.8 万辆,同比增长了 0.9%,占日本国内新车总注册量的 4.7%;其中轿车进口增长了 2.1%,占国内轿车新车总注册量的 6.5%;商用汽车进口则剧烈下降了 32.2%,只占国内商用汽车新车总注册量的 4%。

3.3.3 汽车出口处境艰难

1999 年,日本对外出口各种汽车 441 万辆,比 1999 年减少 2.6%;其中轿车出口 376 万辆,同比增长 2.0%;占总出口量的 85.2%,商用汽车 65.1 辆,同比剧降了 22.9%。

1999 年,日本汽车出口地都很集中:出口北美的轿车占日本轿车总出口量的 45%,超过了 169 万辆,其中仅向美国的轿车出口量就达 152.4 万辆;轿车出口的另一个重要目的地是西欧,1999 年向欧盟成员国出口轿车达到 104.3 万辆,占轿车总出口量的 27.8%;向大洋洲地区出口轿车近 25 万辆;向亚洲出口轿车也接近 20 万辆。日本的商用汽车出口则相对要分散得多,并且不是以北美为重点:除了向欧洲和中东的出口量分别达到了 14.7 万辆和 12 万辆外,还向亚洲和大洋洲各出口 9 万辆以上,以及向拉美和非洲市场出口分别超过 8 万辆,而向整个北美的商用汽车出口量则只有 3.3 万辆。

从增长情况看,轿车只有向北美和亚洲的出口分别增长了 19.1%和 7.8%,其余都不同程度地下降了,特别是向中东、拉美和非洲的轿车出口,分别下降了 34.1%、32.7%和 25.1%;商用汽车只有向亚洲的出口明显增加了 13.7%,其余都有不同程度的下降,看来日本商用汽车的出口还远远没有止跌回稳的迹象。

从企业出口情况看,品牌非常集中:轿车出口量中仅丰田公司一家就占了 35%,其轿车总出口量超过了 131 万辆,比日产和本田的轿车出口量之和还多;本田的轿车出口量超过了 53 万辆,只比日产的 55 万辆差一点;这三家企业加上马自达的轿车出口量,就占了日本轿车出口总量的 76.5%。商用汽车出口量中,集中倾向更明显:丰田公司占了 36.6%。