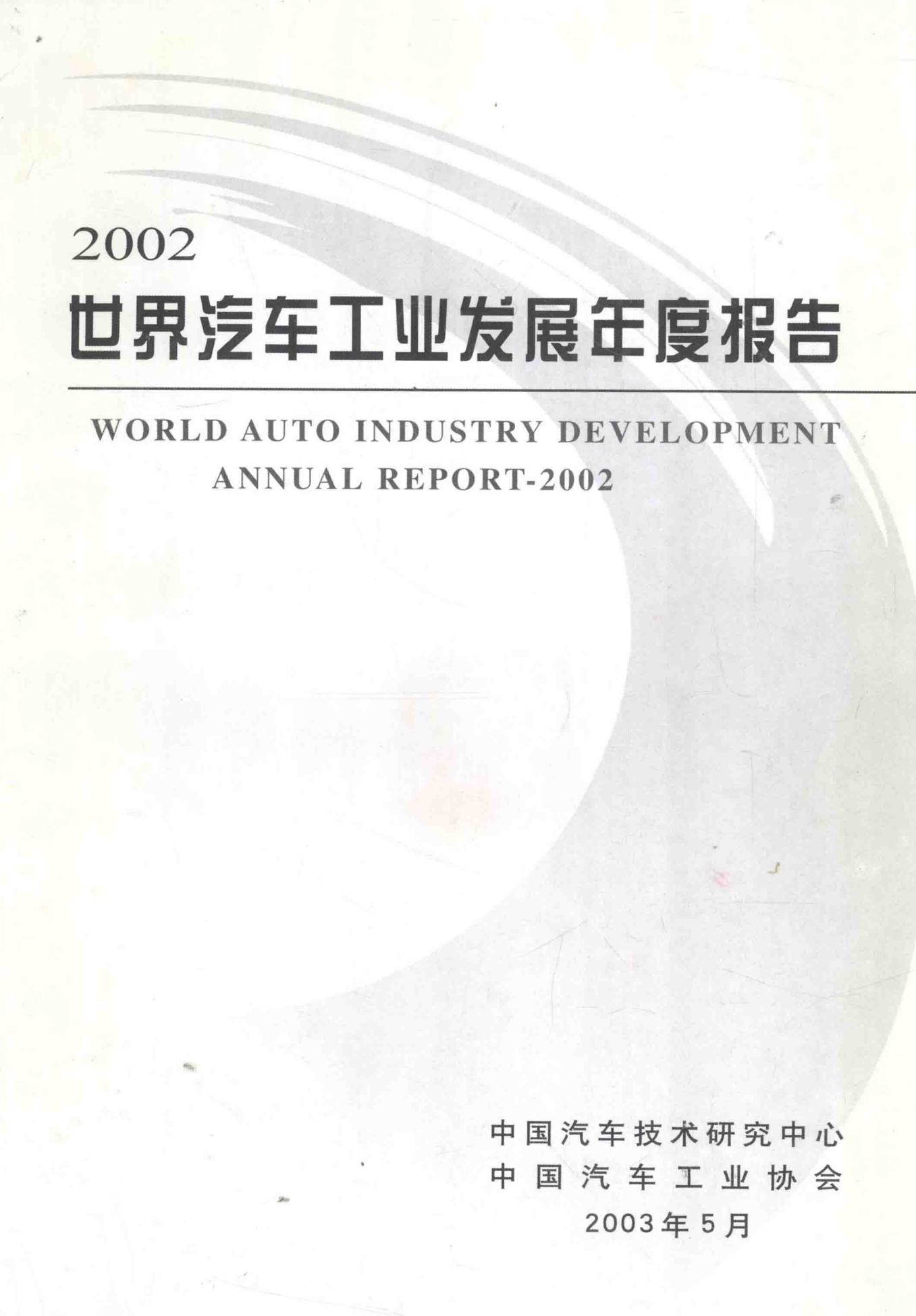




2002

世界汽车工业发展年度报告

WORLD AUTO INDUSTRY DEVELOPMENT
ANNUAL REPORT-2002

中国汽车技术研究中心
中国汽车工业协会

2003年5月

2002 世界汽车工业发展年度报告

中国汽车技术研究中心
中国汽车工业协会
2003年5月

责任编辑:张 明

封面设计:赵文娟

电话/传真:022—84771232

编辑部出版的其他资料

- 1.《中外知名汽车零部件供应商》(已出版)
- 2.《世界汽车技术发展研究报告》(7月出版)
- 3.《中国客车市场年谱》(7月出版)
- 4.《中国汽车工业发展年度报告》(已出版)

欢迎来电来函订购或索取订单。

电话/传真:022-84771232

联系人:吴贤明

目 次

一、综述

1.1 世界汽车产销概况	(1)
1.2 主要国家汽车市场	(5)
1.2.1 美国	(5)
1.2.2 日本	(7)
1.2.3 德国	(8)
1.2.4 法国	(9)
1.2.5 英国	(9)
1.2.6 意大利	(10)
1.2.7 西班牙	(10)
1.2.8 澳大利亚	(10)
1.2.9 荷兰	(11)
1.2.10 匈牙利	(11)
1.2.11 巴西	(11)
1.2.12 中国	(11)
1.2.13 韩国	(12)
1.2.14 泰国	(12)
1.2.15 越南	(13)
1.2.16 菲律宾	(13)
1.3 主要汽车公司情况	(13)
1.3.1 通用汽车公司	(13)
1.3.2 福特汽车公司	(14)
1.3.3 戴姆勒—克莱斯勒汽车公司	(15)
1.3.4 大众汽车公司	(16)
1.3.5 丰田汽车公司	(16)
1.3.6 雷诺日产汽车公司	(17)
1.3.7 本田汽车公司	(19)
1.3.8 标致—雪铁龙集团	(20)
1.3.9 宝马汽车集团	(20)
1.3.10 沃尔沃载货车分部	(22)
1.4 世界汽车研究发展趋势	(22)

二、统计

表1 全球汽车生产情况统计	(25)
表2 北美3国汽车生产情况统计	(41)

表 3	美国 3 大公司北美汽车生产情况统计	(43)
表 4	欧洲各国汽车生产情况统计	(47)
表 5	欧盟 11 国主要制造商生产量	(48)
表 6	日本历年汽车生产情况统计	(49)
表 7	泰国汽车生产情况统计	(52)
表 8	南非汽车生产情况统计	(54)
表 9	世界 42 个国家按车型分汽车销售量	(55)
表 10	北美地区汽车销售统计	(60)
表 11	西欧地区机动车销售统计	(64)
表 12	西欧 18 国汽车销售统计	(65)
表 13	法国乘用车销售前 20 名车型	(73)
表 14	英国乘用车销售前 20 名车型	(74)
表 15	日本汽车销售量	(75)
表 16	韩国按制造商分汽车销售量	(77)
表 17	东南亚 5 国汽车销售统计	(78)
表 18	委内瑞拉汽车销售统计	(85)
表 19	西欧 18 国新车登记量	(88)
表 20	法国按商标分乘用车新车登记量	(90)
表 21	意大利按商标分乘用车新车登记量	(91)
表 22	英国按商标分乘用车新车登记量	(92)
表 23	西班牙按商标分乘用车新车登记量	(93)
表 24	韩国按商标分汽车进口量	(94)
表 25	南非汽车出口情况统计	(94)
表 26	部分国家和地区汽车保有及相关情况统计	(96)

三、技术及技术展望

3.1	2002 年轿车技术发展趋势——安全、环保与智能化	(98)
3.2	世界环保技术的投资方向	(100)
3.3	国际汽车生产柔性化	(100)
3.4	新技术	(104)
3.4.1	排量随工况变化的发动机	(105)
3.4.2	美国新型汽车布线系统问世	(105)
3.4.3	福特应用高技术提高燃料效率	(105)
3.4.4	福特推出节能型汽车前大灯	(106)
3.4.5	戴克开发出红外线前照灯	(106)
3.4.6	法雷奥推出弯道照明新技术	(106)
3.4.7	2007 年“蓝牙”芯片将在汽车上使用	(107)

3.4.8	纳米技术在汽车方面的应用研究	(107)
3.4.9	捷豹跑车配置新型智能安全气囊	(108)
3.4.10	丰田推出碰撞前安全系统	(108)
3.4.11	日本三菱电机公司开发凸轮和曲轴传感器新技术	(108)
3.4.12	日本电装开发出柴油轿车辅助发热器	(108)
3.4.13	日本发明汽车磁铁减振装置	(108)
3.4.14	新型电子控制空气悬架	(109)
3.4.15	国外新型半挂车	(109)
3.4.16	德尔福轿车综合安全系统	(109)
3.4.17	德尔福四轮转向系统	(110)
3.4.18	德尔福含酸玻璃纤维蓄电池	(111)
3.4.19	环流控制技术在载货车上的应用	(111)
3.4.20	超轻轿车车门在德国问世	(111)
3.4.21	迈弗罗维新型发动机	(112)
3.4.22	博世第二代商用车共轨系统批量生产	(112)
3.4.23	德国用挠性印刷电路板代替电线束	(112)
3.4.24	柴油机过滤系统	(112)
3.4.25	瑞典发明刹车和油门二合一踏板	(113)
3.4.26	美国开发新型发动机排放系统	(113)
3.4.27	美国环境保护署希望发展柴油轿车	(113)
3.4.28	丹麦研制出新型柴油机触媒转化器	(113)
3.4.29	日产开发出可根据刹车程度收紧的安全带	(113)
3.4.30	布里奇斯通开发成功轮胎安全装置	(114)
3.4.31	未来3年轿车的传统市场优势减弱,新兴市场后劲十足	(114)
3.4.32	未来10年电子设备将占整车成本四成	(114)
3.4.33	美国CSM预测汽车导航系统将是新的增长点	(114)
3.5	新材料	(115)
3.5.1	通用研制成耐撞击车箱板材料	(115)
3.5.2	美国推出低成本新式钢铁	(115)
3.5.3	美国开发新型车用板材	(115)
3.5.4	钛合金在汽车上的应用	(115)
3.5.5	汽车用轻质材料	(116)
3.5.6	碳纤维复合材料汽车结构件	(118)
3.6	燃料电池	(118)
3.6.1	燃料电池汽车研发现状	(118)
3.6.2	开发燃料电池的主要障碍是成本和耐久性	(119)

3.6.3	通用建成燃料电池生产开发中心	(119)
3.6.4	燃料电池监控及(CAN)测量系统	(120)
3.6.5	通用放弃甲醇转换氢气的项目	(120)
3.6.6	戴克研发“钠”燃料电池汽车	(120)
3.6.7	日本开发新型燃料 DME 的望代替汽油与 LPG	(121)
3.6.8	日本两大企业联合开发混合驱动汽车电池	(121)
3.6.9	丰田推出 FCX 燃料电池车	(121)

四、合资合作与经营

4.1	整车	(123)
4.1.1	通用汽车公司	(123)
4.1.2	福特汽车公司	(124)
4.1.3	丰田汽车公司	(125)
4.1.4	大众汽车公司	(127)
4.1.5	标致、丰田投资 15 亿欧元开发小型车	(128)
4.1.6	日产披露 180 计划	(128)
4.1.7	本田扩大全球轿车生产规模	(128)
4.1.8	五十铃将出售美国工厂股份	(129)
4.1.9	韩国现代汽车进军东南亚市场	(129)
4.1.10	韩国在朝鲜建第一家轿车装配厂	(129)
4.1.11	泰国汽车工业大量吸引外资	(129)
4.1.12	马来西亚普罗顿(Proton)公司寻求合作伙伴	(129)
4.1.13	4 年后,阿根廷汽车将免税进入智利	(130)
4.1.14	世界主要汽车公司竞相投资俄罗斯	(130)
4.1.15	现代、戴克、三菱合作研发制造新型铝发动机	(130)
4.2	零部件	(131)
4.2.1	世界 9 国汽车零部件生产成本的比较	(131)
4.2.2	通用将为运动车提供 ESP	(131)
4.2.3	全球最大零部件采购合作伙伴结成	(132)
4.2.4	美国 TRW 被美国诺恩罗普·格鲁曼(Northrop Gruman)公司兼并	(132)
4.2.5	德尔福亚太区销售增长 22%	(132)
4.2.6	欧洲 ESP 需求量将快速增长	(132)
4.2.7	葡萄牙汽车零部件市场	(133)
4.2.8	日本电装并购韩国空调	(133)

五、信息博览

5.1	2002 年国际汽车工业 10 大新闻	(134)
-----	---------------------------	-------

5.2	2002 年世界汽车工业 10 大新闻人物	(135)
5.3	世界汽车总产量前 10 名	(136)
5.4	世界汽车普及率前 9 位的国家	(136)
5.5	美国 2002 年 10 大畅销车排行	(137)
5.6	2003 年度美国市场十佳乘用车	(137)
5.7	美国环保局评出的 2003 年型最节能和最不节能的汽车	(138)
5.8	美国《消费者报道》杂志评出 50 年来 10 大名车	(138)
5.9	北美年度概念车奖揭晓,阿尔法·罗密欧获殊荣	(139)
5.10	欧盟主要国家部分车型价格差距	(140)
5.11	雷诺 Megane II 被评为 2003 年欧洲年度轿车	(140)
5.12	德国人心目中的汽车品牌排行(德国市场前 5 名)	(140)
5.13	马自达 Atenza 荣获日本年度轿车	(140)
5.14	银色成为 2002 年汽车首选颜色	(141)
5.15	日美汽车囊括北美车展大奖	(141)
5.16	日产成为欧洲效率最高的企业	(142)
5.17	日本采购美国零部件下降,欧共体增长	(142)
5.18	国际钢板企业加强联合,目标瞄准汽车钢板市场	(142)
5.19	美国钢铁公司要求汽车厂商提高合同价格	(143)
5.20	日本钢铁厂商将提高汽车钢板价格	(143)
5.21	米其林实施削减计划	(143)
5.22	俄罗斯 2010 年汽车发展计划出台	(143)
5.23	越南确定汽车业发展目标	(144)

六、标准法规

6.1	2002 年美国实施 TREAD 安全法案状况	(145)
6.2	美国发布新的轮胎信息规定	(145)
6.3	2005 年欧盟将对 ABS 和大型保险杠提出新要求	(146)
6.4	欧委会出台汽车 VOC 用量减半案	(146)
6.5	欧洲汽车厂商制订轿车电子标准	(146)
6.6	欧洲统一客车长度	(147)
6.7	罗马尼亚新车须达欧洲 III 号排放标准	(147)
6.8	新加坡取消汽车贷款限制,汽车贷款措施多样化	(147)
6.9	马来西亚仍将对轿车实行高额关税	(148)
6.10	越南 2002 年 1 月 1 日起调整摩托车进口税	(148)

一、综 述

1.1 世界汽车产销概况

OICA 统计数据表明,2002 年全球生产汽车 5 878 余万辆,比 2001 年增长 4.7%。

欧盟是产量最大的地区,共生产汽车 1 695 万辆,比 2001 年下降了约 2%。

欧洲车市同美国和日、韩的汽车市场相比,在过去几年显得更加平稳,除了宏观经济走势以外,其他因素对这一地区的影响并不明显。由于欧洲经济在 2002 年表现得比较低迷,因此,2002 年欧洲车市的整体趋势大致表现为“稳中有降”。

2002 年年初,欧洲车市就显现出颓势,市场需求一路走低。2002 年 5 月份,西欧市场的汽车销量出现了此前 7 年多的时间里最大的月度降幅。据欧洲汽车制造商协会的统计,2002 年 5 月份,西欧新车销量比 4 月份减少 8%,降至 129 万辆。其中德国销量减少 14%,意大利减少 11%,法国减少 8.6%,只有英国销量上升。2002 年前 5 个月,西欧新车销量减少近 4%,降至 648 万辆。

进入下半年,欧洲汽车市场逐步趋向平稳,但整体仍然呈下降态势。2002 年前 8 个月,欧洲新车注册总量同比下降 4.3%,其中,8 月份同比下降 7%。

传统的淡季,加上欧盟国家在 7、8 月受到洪水洗劫是这一时期销量下降的主要原因。销量下降符合当时的经济形势,与预期基本一致。

2002 年,标致—雪铁龙与欧洲最大的汽车集团德国大众之间进行了激烈的较量。两家公司之间的较量集中表现在标致 206 和大众高尔夫两大车型之间的竞争。较量的结果是:标致 206 终于战胜常胜将军——大众高尔夫,荣登欧洲最畅销车的冠军宝座。

尽管大众高尔夫的产品周期过长,同时又面临新款雷诺梅甘娜轿车的挑战,但高尔夫的信誉仍然保持在最流行新车的第二位。标致 206、307 型轿车和大众车型的销售相互紧紧咬在一起。

2002 年前 8 个月,法国车的份额从 14.2%增长到 15.1%。德国大众则从 19.1%下滑到 18.5%。另外,宝马公司的市场份额从 3.5%增长到 4.3%。日本公司市场份额由 10.3%增长到 11.7%,其中丰田所占比例最大。法国雷诺公司由于销售下降 23%,其 8 月份市场份额也由 2001 年同期的 10.6%下降到 8.8%。不过由于雷诺将有众多新产品包括梅甘娜及其派生产品上市,预计雷诺会在 2003 年赶上其国内竞争对手标致—雪铁龙。

欧洲车市其他车型的竞争同样激烈。新型马自达 6 轿车的销售在 2002 年稳步增长,表明日本汽车品牌知名度正在提升,但马自达 6 受到了欧洲最佳轿丰雷诺梅甘娜的强有力冲击。

另外,紧凑型厢式车雷诺风景和新竞争对手欧宝/沃克斯豪尔赛飞利也有一场厮杀。2002 年前 10 个月,雷诺风景共销售 211 967 辆,而赛飞利销售 206 448 辆。

另外,新款宝马 Mini 的脱销已使宝马在 2001 年 1 月~10 月销售的 458 938 辆提高到了 2002 年同期的 536 630 辆。另外,雪铁龙 C3 表现也比较突出,2002 年前 10 个月销量已经逼近 10 万辆。

就整体而言,欧洲汽车市场仍是以欧洲车型为主,同时伴随着日本公司的猛烈进攻。美国通用和福特在欧洲的攻势相对较弱。

2002 年,西欧市场整体上走出了一段比较平稳的发展态势。但是今后是否能继续保持这

种局面,还难以预测。由于世界经济和欧洲经济恢复乏力。汽车制造商的订单减少及不利的货币流向,西欧汽车销量可能会在未来一段时间继续下跌。预计这种消费不振的情况将至少持续到 2003 年 1 季度。

北美地区由于对轻型商用车的需求大增,汽车总产量增加了 6%,达 1672 万辆;日本汽车产量增长 5%,再次突破了 1 000 万辆,达 1 026 万辆;中国汽车产量猛增 39%,成为世界第 5 位的汽车生产大国。

在各地区中,各国生产情况差别也很明显。在西欧,意大利减产 10%,而英国增产 8%;东欧波兰的产量继续下滑而斯洛伐克、斯洛文尼亚和罗马尼亚则增产;北美的美国和加拿大产量上升而墨西哥略有下降;亚太地区绝大部分国家产量增加,整个地区增幅达 11%,尤其以中国和泰国的增幅最大。

2002 年中国汽车销售量达 324.8 万辆,在世界各国中继美国、日本、德国之后居世界第 4 位,而根据预测,2003 年可能达 388 万辆,将超过德国成为世界第二大汽车市场。而重型货车和大客车的销售量均居世界第 1 位,轻型商用车市场仅次于美国居世界第一。

对 2003 年汽车市场销售量的预测是 2003 年之 2 月做出的,当时预计 2003 年全球汽车市场将减小 1.5%,其中欧洲和美洲将分别下降 3%和 5%,而亚洲将增长 6%。3 月份发生的伊拉克战争对这个预测结果会产生怎样的影响还很难说。

根据 OICA 的统计数据,2002 年世界汽车出口量为 2 210 余万辆,占汽车总产量的 37%以上。出口量超过百万辆的有日本、德国、法国、西班牙、韩国、墨西哥、美国等,而出口量在 10 万辆以上的则多达 20 多个国家,其中包括像南非、泰国、阿根廷这些产量较少的国家。

表 1.1.1 2002 年世界前 15 国汽车产量

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	变化率, %
1	美国	12 274 917	12 421 689	7
2	日本	10 257 690	9 777 191	5
3	德国	5 469 309	5 691 677	-4
4	法国	3 692 738	3 628 418	2
5	中国	3 251 225	2 334 440	39
6	韩国	3 147 584	2 946 329	7
7	西班牙	2 855 239	2 849 888	0
8	加拿大	2 627 695	2 532 742	4
9	墨西哥	1 821 435	1 841 008	-1
10	英国	1 821 084	1 685 238	8
11	巴西	1 792 660	1 817 237	-1
12	意大利	1 426 947	1 579 696	-10
13	俄罗斯	1 219 634	1 250 682	-2
14	比利时	1 056 317	1 187 257	-11
15	印度	891 946	814 611	9
全球汽车产量		58 784 698	56 161 323	4.7

表 1.1.2 2002 年世界前 15 国轿车产量

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	变化率, %
1	日本	8 618 728	8 117 563	6
2	德国	5 123 238	5 301 189	-3
3	美国	5 016 306	4 879 119	3
4	法国	3 283 775	3 181 549	3
5	韩国	2 651 273	2 471 444	7
6	西班牙	2 266 902	2 211 172	3
7	英国	1 628 020	1 492 365	9
8	巴西	1 521 431	1 501 586	1
9	加拿大	1 369 003	1 274 853	7
10	意大利	1 125 768	1 271 780	-11
11	中国	1 090 820	703 521	55
12	俄罗斯	980 736	1 021 682	-4
13	墨西哥	960 896	1 000 715	-4
14	比利时	936 903	1 058 656	-12
15	印度	706 061	654 557	8
全球轿车产量		41 012 584	39 737 709	3.2

表 1.1.3 2002 年世界前 15 国轻型商用车产量

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	变化率, %
1	美国	7 000 354	6 292 779	11
2	中国	1 661 640	1 262 226	32
3	加拿大	1 229 588	1 228 785	0
4	日本	947 856	1 053 020	-10
5	墨西哥	807 144	791 038	2
6	西班牙	520 252	564 115	-8
7	韩国	444 914	435 550	2
8	泰国	415 000	298 227	39
9	法国	358 986	395 342	-9
10	印度尼西亚	267 963	237 960	13
11	意大利	259 532	265 085	-2
12	俄罗斯	187 531	172 755	9
13	巴西	180 030	214 936	-16
14	德国	178 100	207 299	-14
15	英国	175 426	176 024	0
全球轻型商用车产量		1 5 362 698	14 224 435	8

表 1.1.4 2002 年世界前 15 国重型货车产量

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	变化率, %
1	日本	679 965	595 403	14
2	中国	416 894	309 028	35
3	美国	258 257	252 791	2
4	德国	158 226	171 249	-8
5	印度	109 626	95 520	15
6	巴西	68 500	77 342	-11
7	西班牙	66 657	73 193	-9
8	墨西哥	53 395	49 255	8
9	荷兰	47 500	48 428	-2
10	法国	47 451	47 955	-1
11	意大利	38 871	40 619	-2
12	俄罗斯	35 364	39 612	-11
13	瑞典	29 931	30 170	-1
14	加拿大	29 104	29 104	0
15	比利时	26 228	26 243	0
全球重型货车产量		2 216 914	2 026 231	9.4

表 1.1.5 2002 年世界前 10 国大客车产量

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	变化率, %
1	中国	81 871	59 665	37
2	美国	—	26 887	—
3	印度	—	23 075	—
4	巴西	22 699	23 373	-3
5	韩国	18 128	17 624	3
6	俄罗斯	16 003	16 633	-4
7	墨西哥	—	11 848	—
8	日本	11 141	11 205	-1
9	德国	9 745	11 940	-18
10	瑞典	8 287	7 942	4
全球大客车产量		192 502	172 948	11.3

注:本次公布的初步统计数据中缺一些国家的大客车产量数据。

此表系参照 2001 年 OICA 公布的当年最终表报中的数据作为 2002 年的排序依据。

表 1.1.6 2002 年主要国家汽车销售量及 2003 年市场预测

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	2003 年预测 (2003 年 2 月做出)	2003/2002 变化率 %
1	美国	17 138 652	17 472 378	16 120 000	-6
2	日本	5 792 094	5 906 471	5 850 000	1
3	德国	3 523 465	3 638 319	3 524 000	0
4	中国	3 248 058	2 371 089	3 880 500	19
5	英国	2 885 843	2 772 186	2 703 850	-6
6	法国	2 715 669	2 750 395	2 601 000	-4
7	意大利	2 572 179	2 690 518	2 408 800	-6
8	西班牙	1 637 779	1 751 198	1 624 370	-1
9	韩国	1 622 268	1 451 450	1 650 000	2
10	巴西	1 487 647	1 601 312	1 500 000	1
11	俄罗斯	1 220 426	1 266 711	1 181 144	-3
12	印度	—	874 496	—	—
13	澳大利亚	824 309	775 681	825 000	0
14	荷兰	605 189	630 114	570 600	-6
15	比利时	524 465	556 845	—	—
做出预测国家销售量总计 (约占全球销售量的 80%)		47 325 059		46 611 173	-1.5

表 1.1.7 2002 年主要国家轿车销售量及 2003 年市场预测

辆

序 号	国 别	2002 年	2001 年	2003 年预测 (2003 年 2 月做出)	2003/2002 变化率 %
1	美国	8 103 229	8 422 625	7 370 000	-9
2	日本	4 441 357	4 289 683	4 518 000	2
3	德国	3 252 898	3 341 718	3 250 000	0
4	英国	2 563 631	2 458 769	2 400 000	-6
5	意大利	2 269 535	2 426 443	2 150 000	-5
6	法国	2 254 732	2 254 132	2 150 000	-5
7	西班牙	1 331 878	1 425 573	1 326 000	0
8	巴西	1 229 550	1 295 119	1 240 000	1
9	韩国	1 225 210	1 065 161	1 246 000	2
10	中国	1 126 029	721 463	1 405 000	25
11	俄罗斯	973 788	1 032 271	927 106	-5
12	澳大利亚	540 240	529 452	540 000	0
13	荷兰	510 744	530 000	480 000	-6
14	比利时	467 569	488 683	—	—
15	奥地利	279 493	293 528	287 000	3
做出预测国家销售量总计 (约占全球销售量的 80%)		30 105 019		29 382 000	-2.4

1.2 主要国家汽车市场

1.2.1 美国

2002 年虽然没有创造美国历史上的销售新高,但是全年销量同比微降 1.9%,基本上实现了平稳过渡。盘点 2002 年,美国车市呈现的种种迹象基本在意料之中。美国三大汽车公司销

量全部下降,日本三大汽车公司全面上升;豪华轿车销量增长;轻卡销量超过轿车;日本汽车倍受青睐。总之,2002 年对于美国车市来说,是平稳的一年。

a) 总销量 1 684 万辆,微降 1.9%

分析人士预计 2002 年美国车市的销量为 1 600 万~1 650 万辆。但是,美国车市强大的促销攻势,加上美国消费者深不可测的购买力,2002 年美国车市的销量并不像专家预测的那么悲观,总销量为 16847211 辆,仅比 2001 年同期小幅下降 1.9%。其中,2002 年 12 月份的销量为 140 万辆,同比上升 9.9%。

b) 美国三大公司纷纷下降,日本三大公司普遍增长

美国车市销量的整体下降与美国三大汽车公司的表现密不可分,通用、福特、戴克无一例外地纷纷落马,降幅分别为 0.9%、8.6%和 2.5%。相反,日本三大汽车公司——丰田、本田、日产在美国车市的销量全面上涨,增幅分别为 0.9%、3.3%和 5.1%。另外,丰田汽车 2002 年的总销量达到 1756127 辆,紧逼位于销量排行榜第三位的戴克集团。

c) 通用占据 28.6%的市场份额

29%的市场份额是通用 2002 年的追求目标,但 2002 年 28.66%的市场占有率让通用与理想目标仅有“一步之遥”,不过通用并不失望,目前的市场占有率已经是通用公司自 1976 年以来的最高纪录。而且,在轻卡销售方面,通用凭借 280 万的年销量超过福特,创造了轻卡的销售纪录。另外,仅 2002 年 12 月份,通用公司的销量同比上升 30.9%。总之,通用公司自我感觉良好。

d) 福特轻卡“宝刀不老”

与福特 2002 年在美国车市的总体表现相反,福特轻卡依旧呈现良好发展姿态。

福特 F 系列卡车第 11 次蝉联畅销卡车榜首,2002 年的销量共计 813 701 辆,这也是福特连续 5 年销量超过 80 万辆。

福特探险者成为美国 2002 年度最畅销的运动型多功能车,销量总计 433 847 辆,同比上升 4%。这是福特探险者连续 12 年荣获桂冠,也是第 5 次年销量超过 40 万辆。

e) 丰田佳美第 5 次成为最畅销轿车

得益于 2002 年的重新设计,2002 年丰田佳美的销量同比上升 11%,达到 434 145 辆,这样在过去的 6 年里丰田佳美共有 5 次荣获美国最畅销轿车的殊荣。

2001 年,本田雅阁第一次击败丰田佳美成为年度最畅销车型,但是 2002 年,雅阁的销量同比下降了 4%,仅为 398 980 辆,福特 Taurus 在畅销轿车排行榜上位列第三。

f) “2077 辆之差”凌志战胜宝马

2002 年,凌志凭借 234 109 辆的销量,成为美国最畅销的豪华轿车,宝马以 2 077 辆之差紧随其后。与此同时,其他品牌豪华车的销量同样大幅增加,梅赛德斯—奔驰在美国的销售创造了历史纪录,美洲豹和路虎表现不俗,凯迪拉克也占据了豪华车市场 16.1%的份额。

g) 宝马、现代、三菱成长最快

2002 年,分别代表德、韩、日汽车企业的宝马、现代、三菱成功开拓美国市场。宝马集团名列“增长最快企业”首位,2002 年汽车销量同比增长高达 20.4%;现代集团紧追“美国三大”和“日本三大”,在美国车市销量排名第 7,增幅达到 7.5%;三菱公司 2002 年在美国车市成绩斐然,销量紧逼德国大众,在美国车市的排名一下升至第 9 位。

h) 轻卡销量超过轿车

2002 年轻卡销量超过轿车,二者分别为 8 529 000 辆和 8 317 000 辆。与此同时,进口轻卡

的销量大幅上升。相反,2002 年轿车总体销量下降 3.9%。

i) 2002 年美国车市汽车销量排行榜(辆)

名次	公 司	2002 年	2001 年
1	通用	4 820 016	4 862 661
2	福特	3 623 221	3 962 659
3	戴克	2 418 671	2 479 846
4	丰田	1 756 127	1 741 254
5	本田	1 247 834	1 207 639
6	日产	739 499	703 308
7	现代	612 464	569 962
8	大众	424 397	439 683
9	三菱	345 111	322 393
10	马自达	258 213	269 602
11	宝马	256 622	213 127
12	富士重工	180 020	185 944
13	铃木	67 855	64 698
14	五十铃	52 992	82 380
15	大宇	21 397	48 296
16	保时捷	21 318	23 041

j) 销量增长最快企业排行榜

名次	公 司	2002 年同比增长(%)
1	宝马	20.4
2	现代	7.5
3	三菱	7.0
4	日产	5.1
5	铃木	4.9
6	本田	3.3
7	丰田	0.9

k) 销量下降最快企业排行榜

名次	公 司	2002 年同比下降(%)
1	大宇	55.7
2	五十铃	37.5
3	福特	8.6
4	保时捷	7.5
5	马自达	4.2
6	大众	3.5
7	富士重工	3.2
8	戴克	2.5
9	通用	0.9

1.2.2 日本

日本汽车工业会发表的日本国内汽车生产统计,2002 年,日本国内共生产各种汽车 1 025.7 万辆,比 2001 年增加 4.9%。

统计表明,尽管 2002 年日本国内的汽车销量减少 1.9%,减至 579 万辆,但由于北美和亚洲市场销售旺盛,出口增长 15%,从而推动了汽车生产的增长。

从生产的车种来看,2002 年日本轿车产量增加 6.2%,达 861.87 万辆,其中微型轿车(排气量在 660cc 以下的四轮汽车)产量增长 2.4%,达 131 万辆,创历史最高纪录;货车产量下降 1.8%,为 157.26 万辆。

日本汽车制造商协会(JAMA)与日本小型车协会公布了 2002 年 12 月份及 2002 年全年日本国内汽车销量的数据。数据显示,2002 年 12 月份,日本国内汽车销量同比下降 2.7%,为 430 239 辆;而 2002 年全年的销量下降了 2%,为 580 万辆。业内人士将这种状况归结于日本 2002 年糟糕的经济环境。

JAMA 还同时公布了对 2003 年日本国内汽车市场的预测。它认为,虽然 2003 款新车型的进入将会起到支撑车市的作用,但是预计增长仍然只有 0.7%,这一数据还是将轻型卡车、公交车和乘用车都包括在内得出的。

2002 年 12 月,日本国内普通车型(包括微型车)的销量同比上升了 1.4%,达 301 144 辆,但是 2002 年全年它的总销量为 397 万辆。同比下降了 2.3%。有分析家认为,近期汽车销量上升的原因是紧凑型车(发动机排量在 600 mL~2.0 L 之间)销量的增长,预计其他车型的需求不会很旺。在 2002 年 4 季度,日本国内新车销量的同比上升主要得益于小型车市场上新车的上市,如三菱的 Colt 和马自达的 Demio。2002 年,占整个市场份额 1/3 强的微型车(发动机排量为 660 mL)销量下降了 1.2%,为 183 万辆。在 12 月,微型车的销售连续 3 个月下降,降幅达 11.1%,为 129 095 辆。

大多数日本的汽车制造商有望在这个财政年度得到创纪录的利润,但是这里面只有很少一部分是由国内市场提供的,在日本国内,消费者的支出仍然很少。他们大多数的利润都来自美国市场。

丰田公司在 2002 年 12 月份的销量下降了 5.6%,2002 年全年的销量下降了 2.2%,为 168 万辆。相反,本田公司 2002 年卖出了 604 171 辆,同比增长 7.9%,日产卖出了 736 748 辆,同比增长 0.7%。

三菱公司在经历了汽车召回事件后,2002 年销量同比下降了 23.8%,仅为 176 502 辆。而马自达公司 2002 年的销量也同比下降了近 10%。

日本各大汽车公司国内销量一览

名次	公 司	2002 年全年(辆)	同比涨幅 %
1	丰田	1 680 000	-2.2
2	日产	736 748	0.7
3	本田	604 171	7.9
4	三菱	176 502	-23.8
5	马自达		-10

1.2.3 德国

据德国汽车工业协会(VDA)称,由于 2002 年经济停滞不前,德国轿车产量同比下降 3%。尽管 12 月份产量增长 4%,增长到 33.42 万辆,出口量相应增长 8%,但掩盖不了全年黯淡的景象。2002 年德国汽车总产量下降到 512.3 万辆,新车登记量下降 3%,达到 325.3 万辆,出口量下降 1%。德国汽车制造商更加严峻的形势将持续到 2003 年,预计 2003 年的新车登记量将为 325 万辆。

德国汽车制造商一直在努力开发新款轿车以刺激需求,渴望能以大型多用途运动车赢得美国市场份额。欧洲最大汽车制造商德国大众汽车公司推出了其新款 Touran 厢式车,希望