

世界汽车工业发展年度报告 (2000)

中国汽车技术研究中心
2001 年 5 月

世界汽车工业发展年度报告 (2000)

**中国汽车技术研究中心
2001 年 5 月**

目 次

第一部分 综述

1 全球汽车生产增长速度放慢	(1)
2 世界主要地区汽车工业及其市场	(5)
3 主要汽车公司业绩	(16)
4 合并、合作、全球化	(24)
5 节能、环保仍是发展主流	(34)
6 电子商务势头正猛	(42)
7 2000 年影响世界汽车零部件业发展的九件大事	(45)
8 主要汽车公司不断扩大当地生产能力	(48)
9 召回,2000 年世界汽车工业的一个亮点	(50)

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	(53)
表 2-2 世界汽车产量及前 20 位生产国和地区排序	(55)
表 2-3 世界轿车产量及前 20 位生产国排序	(55)
表 2-4 世界轻型商用汽车产量及前 15 位生产国排序	(56)
表 2-5 按商标分世界主要国家汽车生产情况	(57)
表 2-6 五国(按公司分)海外汽车生产量(1999 年)	(62)
表 2-7 世界各国及地区人口、汽车保有量、轿车普及率及人均国民收入	(66)
表 2-8 主要国家(按车龄分)汽车保有量及构成	(74)
表 2-9 主要国家(按排量分)轿车保有量及构成	(78)
表 2-10 主要国家(按质量分)载货车保有量及构成	(80)
表 2-11 主要国家(按燃料分)汽车保有量及构成	(82)
表 2-12 主要国家(按生产公司分)汽车保有量(1999 年)	(84)
表 2-13 主要汽车公司 56 国和地区市场销售统计	(86)

第三部分 技术

1 新技术	(98)
2 新成果	(98)
3 安全技术	(102)
4 节能与环保技术	(104)
5 其他高新技术	(107)
6 技术法规	(110)

7 新材料	(121)
8 新技术展望	(122)

第四部分 展望

1 2001 年国际汽车工业发展四大新动向	(125)
2 21 世纪载货汽车发展 3 个特点	(126)
3 引发新世纪汽车革命的燃料电池	(127)
4 载货汽车 21 世纪应用的 12 项技术	(130)
5 “家园汽车”将风靡世界	(133)
6 国际流行“二低二小”轿车	(134)
7 新世纪流行 8 种概念车	(135)
8 到 2006 年,欧洲新车中将有一半是柴油车	(137)
9 美国 2010 年柴油车污染将减少 95%	(138)
10 载货汽车轿车化配置已成趋势	(138)
11 世界车市流行车种	(139)

第五部分 附录

1 2000 年国际汽车业十件大事	(142)
2 2000 年汽车十大国际新闻	(144)
3 2000 年国际汽车工业十大新闻	(146)
4 20 世纪汽车十大发明	(147)
5 20 世纪世界汽车十件大事	(148)
6 起亚汽车当选为最佳家用旅行车	(148)
7 美国最省油汽车排行榜	(149)
8 雪佛兰“西维尔拉多”被评为年度最佳载货车	(149)
9 福特跻身美国十大创值公司	(150)
10 北美汽车生产平台一览	(150)
11 美国市场 2000 款新车质量调查	(152)
12 2000 年十佳发动机	(154)
13 主要汽车公司网址	(155)
14 本报告主要参考资料	(156)

第一部分 综述

1 全球汽车生产增长速度放慢

1.1 全球汽车产量增长 3.2%

根据“国际汽车制造商协会(OICA)”统计,2000 年全球共生产各类汽车 57 539 713 辆,比 1999 年的 55 742 856 辆增长 3.2%,但比创纪录的 1999 年的 5.1% 的增长率明显减缓。表 1—1 为 2000 年全球汽车产量统计(只列出产量超过 100 万辆的国家)。

表 1—1 产量超过 100 万辆的国家排序

辆

位 次	国 家	2000 年产量	1999 年产量	同比,%	位次变化情况
1	美 国	12 810 140	13 024 978	-2	未变
2	日 本	10 144 847	9 895 476	3	未变
3	德 国	5 197 685	5 237 906	-1	未变
4	法 国	3 351 929	3 180 513	5	未变
5	韩 国	3 114 998	2 843 114	10	原第 6 位
6	西班牙	3 032 874	2 852 389	6	原第 5 位
7	加拿大	2 345 882	2 737 454	-14	未变
8	中 国*	2 008 500	1 804 500	11	原第 9 位
9	墨西哥	1 918 807	1 518 054	26	原第 11 位
10	英 国	1 817 059	1 973 028	-8	原第 8 位
11	意大利	1 738 315	1 701 256	2	原第 10 位
12	巴 西	1 671 093	1 350 828	24	未变
13	俄罗斯	1 202 589	1 169 708	3	未变
14	比利时	1 033 294	1 017 061	2	—
小计,万辆		5 138	5 031	2	
世界合计,万辆		5 754	5 574	3.2	

* 按我国正式统计数据,中国 2000 年汽车产量 206.7 万辆,销量 208.9 万辆。统计中不含台湾地区。

资料来源:OICA

2000 年年产量超过 100 万辆的国家共有 14 个,比 1999 年增加一个(比利时)。中国则从 1999 年的第 9 名上升至全球第 8 名。

2000 年汽车产量增长最多的国家是墨西哥,全年汽车产量从 1999 年的 152 万辆增至 2000 年的 192 万辆,增长率为 26.4%,全球排名从第 11 位上升至第 9 名。其次是巴西,增长率达 24%。增长率超过 10% 的国家还有中国和韩国,分别增长 11% 和 10%。14 个国家中除加拿大和英国下降比较明显,分别为负增长 14% 和

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。

8%以外,其他国家基本保持了1999年的水平,升降幅度亦不明显。

14个年产超100万辆的国家2000年汽车产量达5138万辆,比1999年的5031万辆增长2%,虽然增加了一个国家,但总产量增长不明显。而其占全球总产量的比率从1999年的91.1%,下降到2000年的89.3%。说明以国家为基础的汽车生产集中度在减弱,汽车工业欠发达国家的汽车产量在全球份额中在扩大。这种趋势可从德国VDA的一份统计表中明显地看出(见表1-2)。

表1-2 按地区分世界汽车生产情况

(因统计来源不同统计数字与其他统计稍有出入)

万辆

	轿 车			商 用 车			合 计		
	1999 年	2000 年	+/- % 00/99	1999 年	2000 年	+/- % 00/99	1999 年	2000 年	+/- % 00/99
比利时	34.0	49.5	45.5	5.8	8.4	45.2	39.8	57.9	45.4
德 国	531.0	513.2	-3.3	37.8	39.5	4.4	568.8	552.7	-2.8
芬 兰	1.5	1.9	28.4	0	0	0.0	1.5	1.9	28.4
法 国	278.4	287.9	3.4	38.6	44.8	16.2	317.0	332.7	5.0
意大利	141.0	142.0	0.7	29.1	31.5	8.3	170.1	173.5	2.0
荷 兰	26.2	21.5	-18.0	2.5	2.1	-17.3	28.7	23.6	-17.9
奥地利	6.9	6.2	-10.2	1.6	2.5	58.9	8.5	8.7	2.6
葡萄牙	17.3	17.5	0.9	1.9	1.5	-20.4	19.2	19.0	-1.2
瑞 典	38.5	40.0	3.9	10.9	12.5	15.1	49.4	52.5	6.3
西班牙	220.9	236.6	7.1	64.4	66.7	3.5	285.2	303.3	6.3
英 国	178.7	166.3	-6.9	18.6	18.6	0.1	197.3	184.9	-6.3
EU-国家	1 474.4	1 482.6	0.6	211.1	228.1	8.0	1 685.5	1 710.7	1.5
东 欧	210.2	215.0	2.3	30.2	31.0	2.6	240.4	246.0	2.3
欧洲合计	1 684.5	1 697.6	0.8	241.3	259.1	7.4	1 925.8	1 956.7	1.6
土耳其	21.8	29.0	33.4	7.6	13.3	76.0	29.4	42.4	44.4
加拿大	162.6	155.1	-4.6	143.0	141.5	-1.1	305.7	296.6	-3.0
墨西哥	99.4	113.9	14.6	54.0	78.7	45.8	153.4	192.7	25.6
美 国	563.8	554.3	-1.7	738.7	723.5	-2.1	1 302.5	1 277.8	-1.9
北美合计	825.8	823.4	-0.3	935.7	943.7	0.9	1 761.6	1 767.1	-0.3
阿根廷	22.5	23.9	6.3	8.0	10.1	25.8	30.5	34.0	11.4
巴 西	102.5	127.0	23.9	22.8	32.2	40.9	125.3	159.2	27.0
中 国	56.5	63.5	12.3	125.9	146.2	16.1	182.5	209.7	14.9
印 度	64.9	66.1	1.8	16.8	16.5	-2.0	81.8	82.6	1.0
日 本	810.0	863.3	3.2	179.5	178.2	-0.7	989.5	1 014.5	2.5
韩 国	236.2	264.8	12.1	48.1	52.7	9.5	284.3	317.5	11.7
其他亚洲国家	56.6	67.4	19.2	36.9	43.7	18.2	93.5	111.1	18.8
澳大利亚	30.3	29.4	-2.8	1.8	1.8	-2.5	32.1	31.2	-2.8
南 非	18.9	21.4	13.0	10.6	12.0	13.0	29.6	33.4	13.0
全球合计	3 930.6	4 049.8	3.0	1 635.2	1 709.4	4.5	5 565.8	5 759.2	3.5

资料来源:VDA

从表 1—2 可以看出 EU 国家的汽车产量增长幅度不大,仅 1.5%。北美地区的增长率更低,仅为 0.3%。日本增长 2.5%,三大汽车主要生产地区都未达到全球 3.5%的增长幅度。而北美地区除墨西哥有大幅增长外,加拿大和美国都有不同程度的下降,导致整个北美地区汽车产量仅有 0.3%的增长率。而其他亚洲各国,汽车产量几乎全面增长。这种情况既是 2000 年的一个特色,也是今后几年的发展趋势。

1.2 轿车产量增长平稳,总产量首次突破 4 千万辆

2000 年全球轿车产量首次突破 4 000 万辆,总产量达到 4 076 万辆,比 1999 年的 3 940 万辆增长 3.5%,其增长幅度与上年的 3.6%基本持平。2000 年全球轿车产量占整个汽车产量的约 71%,亦与 1999 年持平。

2000 年轿车产量超过 100 万辆的国家由 1999 年的 10 个增加到 11 个,其总产量为 3 348 万辆,比 1999 年的 3 271 增长 2.4%,占全球总产量的 82.1%,比例仍在继续下降(1999 年为 83.0%)。表 1—3 是 2000 年世界轿车超 100 万辆的国家统计。

表 1—3 世界轿车产量超 100 万辆的国家统计

辆

位 次	国 家	2000 年产量	1999 年产量	同比,%	位次变化情况
1	日 本	8 363 485	8 100 169	3	未变
2	美 国	5 542 745	5 637 949	-2	未变
3	德 国	4 802 983	4 859 738	-1	未变
4	法 国	2 883 419	2 784 789	4	未变
5	韩 国	2 602 008	2 361 735	10	未变
6	西班牙	2 445 421	2 281 617	7	未变
7	英 国	1 628 548	1 786 624	-9	未变
8	意大利	1 422 284	1 410 459	1	未变
9	巴 西	1 347 923	1 107 754	22	原第 10 位
10	墨西哥	1 279 089	993 772	29	原第 11 位
11	加拿大	1 169 392	1 382 676	-15	原第 9 位
小计,万辆		3 348	3 271	2.4	
世界合计,万辆		4 076	3 940	3.5	

1.3 轻型商用车增长明显减缓,产量前 4 名国家只有中国增长

2000 年全球轻型商用车产量为 14 681 487 辆,比 1999 年的 14 345 090 辆增长 2.3%,与 1999 年 12%的增长率相比,其增长速度明显减缓,甚至不及全球总产量的增长率,这是近几年少有的情况。

2000 年全球生产轻型商用车超过 100 万辆的国家仍是美、中、加、日四国。不同的是其他三国的产量都是负增长,只有中国以 13%的幅度增长,名次也从 1999

年的第四名跃升至第二名。美、日、加的负增长亦是导致全球轻型商用车增长减缓的直接原因。表 1—4 列出前 4 名国家的产量。

表 1—4 前 4 名国家及世界轻型商用车的产量 辆

位 次	国 家	2000 年产量	1999 年产量	同比,%	位次变化情况
1	美 国	6 844 543	6 955 161	—2	未变
2	中 国*	1 340 000	1 190 000	13	原第 4 位
3	加 拿 大	1 127 902	1 292 038	—13	原第 2 位
4	日 本	1 124 147	1 161 464	—3	原第 3 位
小计,万辆		1 043	1 060	—1.6	
世界合计,万辆		1 468	1 435	2.3	
* 因中国汽车分类方法与国外不同,故表中的中国数据仅供参考。					

表中显示,2000 年前 4 名国家的产量比 1999 年下降 1.6%。而汽车产量排在前 14 名、轻型商用车产量 100 万辆以下的 11 个国家全部呈增长趋势。这种情况同全球汽车生产的转移趋势是一致的。

1.4 大客车全面丰收,主要生产国都有增长

2000 年全球大客车产量达 15.2 万辆,比 1999 年的 13.1 万辆增长 16%。是历年来增长最多的年份。美国和巴西两大生产国的大客车产量亦分别突破 3 万辆和 2 万辆。表 1—5 列出了前 12 名国家及世界大客车总产量。

表 1—5 前 12 名生产国及全球大客车生产情况 辆

位 次	国 家	2000 年产量	1999 年产量	同比,%
1	美 国	32 048	28 481	13
2	巴 西	22 573	14 934	51
3	韩 国	18 119	17 197	5
4	德 国	13 518	11 825	14
5	俄罗斯	13 506	11 226	20
6	日 本	8 035	7 820	3
7	瑞 典	8 000	7 057	13
8	中 国*	7 500	6 500	15
9	土耳其	4 213	2 327	81
10	法 国	3 442	3 200	7
11	意大利	3 163	3 070	3
12	加 拿 大	2 300	2 197	5
世界客车总产量		152 276	131 479	15.8
* 按我国正式统计数据,2000 年中国大客车产量为 7 953 辆(含底盘)。				

2 世界主要地区汽车工业及其市场

2.1 轻型车:北美、西欧产量小幅下降,亚太、南美迅速恢复增长

在过去的—个世纪里,轻型汽车(含轿车和轻型商用汽车)一直都是世界汽车工业生产的重点,也是世界经济形势的重要“晴雨表”之一。这在近年来表现得也十分明显:1998年,由于受亚洲金融风暴的冲击,世界轻型汽车的总生产量比1997年下降了6.6%;1999年,在北美市场持续兴旺的带动和亚洲及南美经济开始好转的影响之下,世界轻型汽车总生产量为5318万辆,比上年增长了3.5%,已经开始出现了全面复苏的事实;2000年世界轻型汽车的总生产量又比上年略有增加,达到了5406万辆以上,生产开始走向缓慢但却是全面的复苏之路,这个结果已经大大超出业内人士在1999年的预计了。

值得注意的是,这一次轻型汽车生产的世界性复苏,在宏观和微观上都具有了新的特点:宏观上,亚洲—太平洋地区和南美地区的生产在2000年迅速得到恢复并取得增长,北美和西欧则小幅下降;微观上,各地区的企业生产集中度都在缓慢降低,新的竞争将越来越激烈。

从表1—6中可以看出,北美、西欧和日本(日本轻型汽车生产量占亚太地区总生产量的63%以上)仍然是世界轻型汽车的三个主要的生产中心,特别是北美和西欧两个地区,1999年其轻型汽车的生产量之和,占世界总量的62.2%;2000年这两个生产中心的轻型汽车生产量略有下降,占世界总量的比例也小幅下降,但是仍将保持在60%以上。2000年亚太地区、东欧、南美、中东和非洲地区轻型汽车生产量都不同程度地提高,它们在世界总量中的比例也分别有所上升,这就是说,世界轻型汽车生产的地域集中度在2000年继续处于被蚕食之中。

另外,2000年在世界各地市场上生产量领先的企业,其占当地总生产量的比例也将缓慢下降。例如,轻型汽车生产最集中的北美地区,2000年前5名企业的生产量占北美该类汽车总生产量的比例要比上年略有下降,企业生产集中度较高的南美和东欧地区,生产量前5名的企业2000年所占比例,比上年要分别下降3个百分点和近4个百分点;这反映出,即使这些市场领先企业的优势很明显,但是这些市场的竞争度仍在增加。在亚太、中东和非洲,轻型汽车的企业和集中度并不如北美、南美和东欧,但是1999年生产量前5名企业的生产量,在2000年虽然都有明显的提高,但是其占总量的比例却都分别略有下降,这也反映出了市场开拓期的竞争形势。在西欧,生产量领先企业的地位2000年略有增强。

表 1—6 1999~2000 年世界各地轻型汽车生产情况

辆

各地区总的生产情况	1999 年	世界份额, %	2000 年	世界份额, %
北美	16 840 001	31.76	16 515 569	30.55
亚洲—太平洋	14 855 418	27.3	15 386 209	28.46
西欧	16 234 151	30.53	16 200 625	29.97
东欧	2 916 859	5.48	3 242 622	6.00
南美	1 620 985	3.05	1 894 591	3.50
中东和非洲	712 298	1.34	821 700	1.52
世界合计	53 179 712	100.00	54 061 316	100.00
各地区前 5 名企业的生产情况	1999 年	当地份额, %	2000 年	当地份额, %
北美(通用、福特、戴克、本田和丰田)	14 881 555	88.37	14 412 375	87.7
西欧(大众、福特、雷诺、通用和菲亚特)	10 093 583	62.17	10 130 193	62.53
亚太(丰田、日产、本田、三菱和现代)	7 987 190	53.77	8 167 803	53.09
东欧(大众、Auto VAZ、菲亚特、大宇和 GAZ)	2 209 907	69.59	2 130 946	65.72
南美(大众、菲亚特、通用、戴克和雷诺)	1 233 391	76.09	1 378 017	72.73
中东和非洲(伊朗 KHODRO、大众、丰田、日产和 SAMCHOR)	377 984	53.07	428 856	52.19

2.2 日产、雷诺共同开拓南美汽车市场

日产汽车公司向外界透露其在南美自由贸易区(包括巴西、阿根廷、乌拉圭、巴拉圭等国)的长远发展战略的若干内容。该公司已与雷诺公司结成联盟,而雷诺已在此站稳了“脚跟”,具有一定影响力,这为日产在此地区的发展提供了便利条件。按照规划,日产在雷诺的支持和帮助下,从 2010 年起,每年至少在南美地区销售汽车 15 万辆。

为实现上述长远目标,日产公司从现在起到 2005 年,将在南美地区投资 3 亿美元,生产 5 种产品。为此,日产和雷诺将在生产、采购、销售和管理等各个领域进行全面合作,在双方共同努力下,到 2010 年日产和雷诺两种品牌的汽车在整个南美地区市场上的占有率将提高到 15%。

作为日产规划的第一个项目,是将其在美国工厂准备投产的一种新型 Frontier 皮卡也拿到雷诺公司设于巴西的库里蒂巴厂生产,预计 2002 年第一季度正式投产,年产量为 2 万辆。这种皮卡车型 2001 年夏季在美国正式上市。未来在巴西生产的车型是在 Frontoeer 车的基础上发展起来的。该项目的投资额为 9 000 万美元,90%的协配厂家都是已经与雷诺建立供货关系的那些企业,这也为日产的新项目节省了大量资金。该车投产的当年,零部件本地化比率可望达到 64%。从

2003年起,还有另外一种车型投产,它是日产 Xterra 牌车,已在美国生产,是一种全轮驱动客货两用车。随后还将投产的另外三种车型目前还在研究之中。

雷诺在拉美地区的业务主要集中于巴西和阿根廷,尤其是在阿根廷的历史比较长,1999年,雷诺在该国共生产轿车 5.2 万辆。在巴西的业务是 1998 年才开创的,1999 年设于此地的工厂生产出第一批汽车,这一年全年的产量达到 2.4 万辆。与雷诺相比,日产迄今为止在南美的业务规模就小得多,1999 年的汽车销售量只有 4 000 辆。

2.3 世界主要汽车公司在亚洲汽车市场的份额

表 1—7 世界主要汽车公司在亚洲的市场份额

(包括轿车、轻型车和重型车)

%

	1999 年	2005 年	2010 年
丰田	23.4	20.9	19.2
铃木	11.1	9.2	8.3
现代/起亚	8.8	10.0	10.5
雷诺/日产	8.2	7.8	7.2
三菱	7.7	7.6	7.2
本田	7.1	7.6	7.2
福特/马自达	5.0	5.6	5.6
通用/富士	4.4	5.7	6.6
大宇	3.4	4.1	4.5
德国大众	3.3	3.7	4.2
富士重工	2.8	2.1	1.7
中国一汽	1.8	1.4	1.2
东风公司	1.5	1.3	1.3
TELCO	1.4	1.5	1.8
PROTON	1.3	1.4	1.6
戴克	0.9	1.2	1.5
其他	8.0	8.9	10.4
合计	100	100	100

注:2005 年及 2010 年数字为预测数据

2.4 中欧汽车工业蓄势待飞

波兰、捷克、匈牙利和斯洛伐克等中欧国家以尽早加入欧盟为目标,正在大力发展汽车工业。欧洲和美国的大型汽车企业也接连在该地区投资,建汽车零部件和整车生产厂,使该地区成为欧洲一块新生的汽车生产基地。

据英国的《经济聪颖者》调查统计资料,1998 年,波兰、捷克、匈牙利和斯洛伐克等 4 国的汽车生产已达 117 万辆,到 2005 年将上升达到 156 万辆,并将大量向欧洲其他地区的国家出口。

中欧人口最多的国家波兰,人口 3 800 万,连续 8 年新车销量持续快速增长。

韩国大宇在波兰投资建设的汽车厂具有年产轿车和中小型载货车 30 万辆的能力,通用、菲亚特、大众在波兰也建有整车组装厂。波兰 2000 年的国内汽车销量达 64 万辆,同比增长 23%,成为欧洲仅次于西班牙的第 6 大汽车消费市场。

在中欧,现在人们普遍要购买本地生产的小型轿车。如在波兰国内,菲亚特生产的小型轿车售价仅为 5 800 美元,而同样级别的法国产进口轿车的售价则达 7 600 美元。捷克人口为 1 000 多万,2000 年销售轿车 14.6 万辆,其中斯柯达汽车公司生产的轿车占 50% 多。

拥有 1 000 万人口的匈牙利,2000 年新轿车的销量也突破了 13 万多辆。斯洛伐克、保加利亚及南斯拉夫地区,2000 年的汽车销量达 25.4 万多辆。罗马尼亚、乌克兰、白俄罗斯和拉脱维亚等国 2000 年的汽车市场规模超过了 30 万辆。

现在在中欧汽车市场上进行角逐的几大汽车公司形成了“4 大加 1 小”的局面。从投资总金额和现实的整车生产规模看,大众、欧宝、菲亚特和大宇构成了所谓的“4 大”;“1 小”指的是规模小于上述 4 者的铃木。上述 5 家企业都是因为在中欧国家发生社会变革的初期,冒险率先进入该地区汽车市场的,所以到现在已在这块市场上打下了坚实的、优于他人的稳定基础。

当然,中欧汽车市场上也并非一片赞歌。大宇汽车的前途至今不明朗,宝马原计划在匈牙利投资建汽车生产厂,现在又举棋不定,这些都多少给光明的该地区汽车市场笼罩了一层薄薄的云雾。

尽管如此,欧美的汽车企业还是争先恐后地在中欧投资建汽车部件生产厂,原因是,这些国家即将加入欧盟,它们的劳务费低廉,与西欧是近邻,在这里生产出汽车部件大量销往西欧又享受免税待遇,因此,中欧地区又成为了西欧汽车部件的生产供应基地。欧宝已在匈牙利西部与奥地利接壤处建起了全欧洲规模最大的汽车发动机工厂,该厂 2000 年已正式投产。现在,欧宝在这里正在建一座变速器工厂,2001 年竣工投产,年产 25 万台,向欧洲各地的整车厂供货;再加上已投产的年产 50 万台发动机的工厂,匈牙利成了通用攻占欧洲市场的重要的零部件生产基地。奥迪在匈牙利西部建有大型发动机制造厂,新车 90% 以上都装备这种发动机。福特在匈建有 11 家零部件生产厂,德国、美国和日本的车用电子、音响等也在匈牙利建起生产厂。欧宝和菲亚特在 2005 年前还将在中欧再各建一座汽车生产厂;大众的发动机厂、丰田的变速器厂、铃木的柴油发动机厂,也将相继在中欧建成投产。这些都为中欧汽车工业的起飞创造了条件。

2.5 欧洲主导世界载货汽车市场

自 20 世纪 70 年代后期,世界载货汽车工业就兴起了联合兼并、资产重组的浪潮。经过 20 多年的历次演变,欧洲厂家最终在全球载货汽车市场上确立了优势地位。如果说当代世界轿车工业是美、欧、日(包括韩国在内)“三分天下”或“三足鼎立”的话,那么载货汽车工业则是欧洲称霸世界;即使在美国市场上,西欧厂家

也处于控制地位。

a) 始作俑者戴姆勒—奔驰公司

当代首轮跨洲资产重组、联合兼并之风,是从1976年10月21日德国戴姆勒—奔驰公司与美国怀特载货汽车公司就收购后者子公司 Euclid 签署合同开始的。稍后,奔驰公司又将 Euclid 转让给了沃尔沃。1981年,法国雷诺车辆工业部(即商用汽车公司,缩写为 RVI,由于大客车部门已分离出去与依维柯的客车部共同组成一个大客车合资公司,因此,RVI 实际就是载货汽车公司)将美国麦克(Mack)载货车公司买下。同年,沃尔沃将整个怀特公司兼并;1988年,又将通用汽车公司的载货汽车部门收购。奔驰公司在美国开展第一个吞并行动,将福莱纳(Freightliner)买下,从而奠定了其作为世界最大载货汽车公司的地位。多年以来,福莱纳一直是奔驰公司经营和效益最好的子公司之一,在北美总重15 t以上重型载货汽车市场上的占有率居各家之首;目前,该公司的年产量已达10万辆,这是10年前其年产量的5倍。此外,奔驰公司在美国还拥有斯特林(Sterling)重型载货车品牌,它原来属于福特汽车公司,以后转让给了奔驰。

与奔驰公司在美国的兼并业务相比,瑞典沃尔沃公司的状况不甚理想,尽管在北美生产和销售的全是本公司品牌,但其子公司怀特 GMC(现今叫沃尔沃/通用重型载货汽车公司)的发展一直较为缓慢,业绩也不那么好。

b) 沃尔沃/RVI 加强对亚太市场的开拓

从90年代后期起,世界载货汽车工业又掀起了一股联合兼并、资产重组浪潮。沃尔沃欲兼并本国的斯堪尼亚公司,双方连协议都签好了,但随后被欧盟反垄断机构否决,最终使这块“肥肉”落入大众汽车公司之“口”。但沃尔沃公司仍然在斯堪尼亚公司里占有45.6%的股本,拥有30.7%的表决权。而大众公司从2000年3月开始拥有斯堪尼亚18.7%的股本,得到34%的表决权,这意味着,大众公司实际上取得了对斯堪尼亚的控制权。沃尔沃遭此挫折后,并没有丝毫懈怠,又立即把目光转向 RVI,并很快达成结盟协议。RVI 并入沃尔沃后,标志着世界第二大载货汽车企业的诞生,其在欧洲载货汽车市场上的占有率跃居首位,在美国载货汽车市场上的份额仅次于福莱纳而列第二位。沃尔沃与 RVI 结成一体,也使其在亚洲载货汽车市场上的竞争地位得到一定程度的加强。在此之前,沃尔沃在日本三菱公司里拥有5%有股份,RVI 拥有日产柴22.5%的股份。双方成为一个企业后,增强了对日本和整个亚洲地区载货汽车市场的开拓力度。

c) 曼和依维柯主要分布于欧洲市场

迄今为止,曼(MAN)和依维柯的业务及市场主要分布于欧洲地区。曼在奥地利拥有两家子公司,2000年上半年又收购了波兰的斯塔(Star)和英国的厄夫(ERF)。在此之前,后者是英国最后一家独立自主的汽车公司,每年生产重型载货汽车约3000辆,主要供应本国市场。在20世纪80年代,依维柯相继兼并了西班牙的王国载货汽车公司(产品品牌为“毕加索”)和英国福特载货汽车公司,工厂多

数都改而装配依维柯牌载货汽车,保留下来的两个品牌分别是福特和阿斯特拉(Astra),前者仅限于在英国市场销售,后者的市场局限于意大利。

在依维柯创立的那个年代,欧洲载货汽车业界曾共同实施了一个所谓的“四成员俱乐部驾驶室”(Viererclub-Haus)项目(这种驾驶室前不久才彻底被淘汰和更新),就是达夫(DAF)、雷诺、玛格鲁斯和沃尔沃四家联合起来共同开发一种中重型载货汽车驾驶室,各自制造而装用于自己的汽车。25年间,这种驾驶室的累计总产量达到80多万辆。今天,该汽车俱乐部的4个成员,只剩下沃尔沃一家是具有一定程度的独立自主性的汽车企业,其他三家或被别的公司兼并或成了另外公司的子公司。例如达夫公司,1996年被美国帕卡集团(原先有两个载货汽车品牌,即彼德比尔特和肯沃斯)兼并,但“达夫”品牌仍保留。之后,欧洲各主要载货汽车厂家之间多在零部件领域开展合作,例如,奔驰公司向曼采购车架零部件(如大梁等),而曼则购买对方的V10发动机。

d) 日本和东欧企业处于激烈动荡之中

由于日本几家载货汽车企业(三菱扶桑、日产柴和日野)的实力本来就不够强大,20世纪90年代后期又遭遇亚洲金融危机的沉重打击,因此元气大伤,产销量大幅度下滑,生存受到严重威胁。为求生存,纷纷投向欧洲厂家的“怀抱”,成为其子公司或参股公司。

东欧(包括前苏联)的载货汽车工业过去曾在世界上占有较重要的地位,不少厂家及其产品也为世人所熟悉,现今这些厂家都程度不同地陷入了困境。如李哈乔夫汽车厂(品牌为“吉尔”)、卡马河汽车厂(品牌为“卡玛兹”)、明斯克汽车厂(品牌为“玛斯”)、罗马尼亚布拉索夫汽车厂(主要品牌是与曼合作的“罗曼”)、捷克的太脱拉汽车厂(Tatra)等都曾是世界上较著名的载货汽车生产厂,其产品在世界市场上也有一定的知名度。目前,这些厂的未来发展前景都不容乐观,有些已经倒闭或关门停业,多数欧洲载货汽车企业对收购这些厂或与之合作均兴趣不大,只有曼和奔驰采取了某种有限举措。

e) 大众欲成为全系列汽车产品制造厂商

从目前的情形看,欧洲载货汽车业的这一轮资产重组、联合兼并风潮还未出现停止迹象,因为曼和依维柯都还没有物色到更合适的伙伴对象,至今未有大的“动作”。对于两家之间可能的联合或合作,外界也有一些传闻,但由于双方实力“旗鼓相当”,都想以自己为主导,因此谈判终未有结果。

2000年,欧洲载货汽车工业界看似相当平静,但实际上正在酝酿新的“事变”。据称,此事将由大众公司“导演”。迄今,该公司虽然已拥有轻型商用汽车产品和斯堪尼亚重型载货汽车品牌,但对此并不满足,力争使载货汽车品种更加齐全,形成宽广谱系,从轻型、中、中重到重型皆在其中。为实现这一目标,该公司有可能在一家载货汽车公司里取得控股权或将其吞并为全资子公司。图1为世界各主要载货汽车企业关系图。

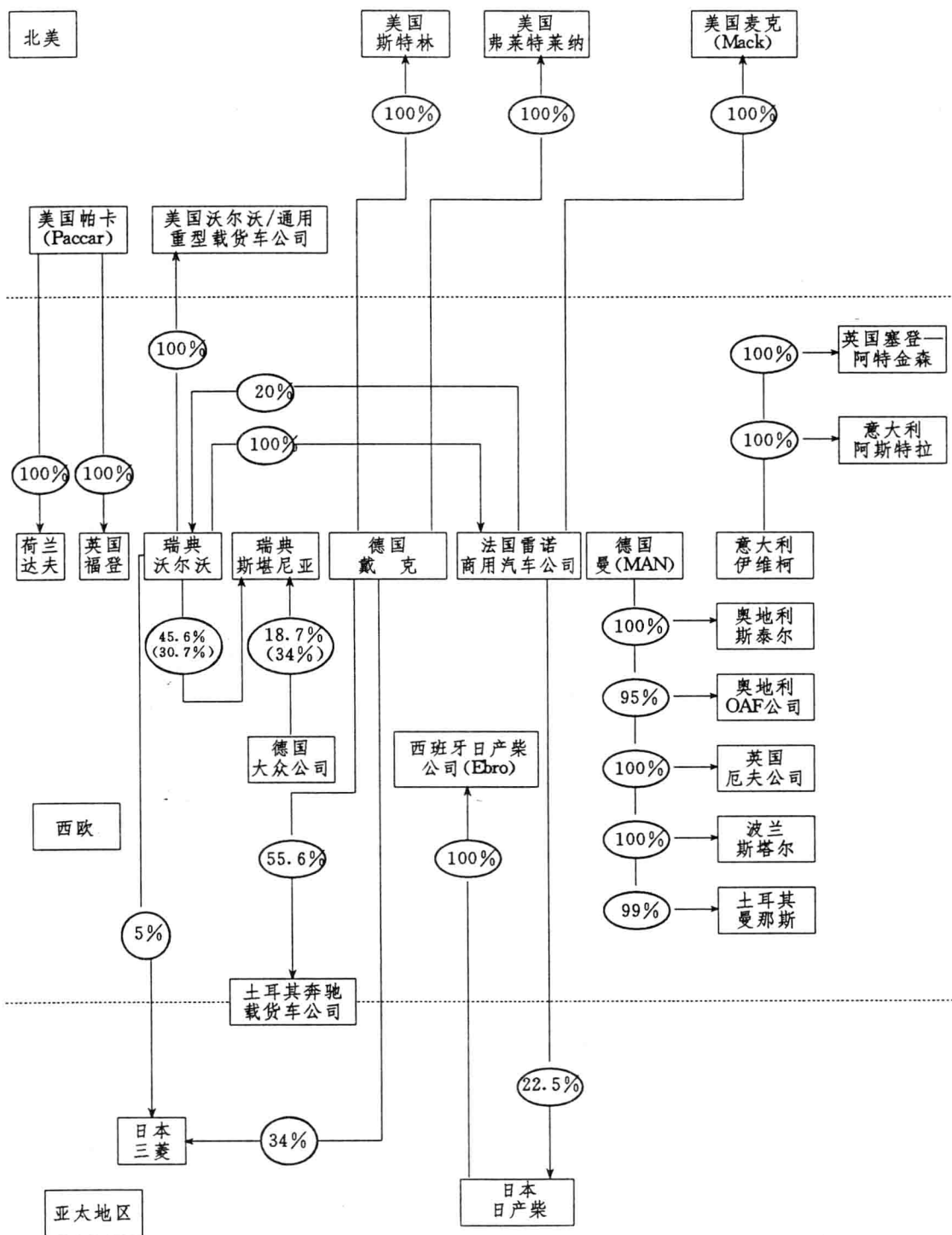


图 1 世界各主要载货汽车企业关系图

注:1. 箭头后面圓圈內的百分數系指箭头来源公司在箭头所指公司里占有的股份比例。

2. 瑞典沃尔沃在斯堪尼亚拥有 45.6% 的股本, 但只拥有 30.7% 的表决权(圆括号内的百分数), 大众在斯堪尼亚公司里占有 18.7% 的股本, 但拥有 34% 有表决权。

3. 法国雷诺商用车公司在沃尔沃公司里拥有 20% 的股份, 实际是其母公司(雷诺集团)拥有的股份。

2.6 美国汽车市场发展减缓

保持了几年增长势头的美国汽车业在 2000 年下半年开始缓慢发展。克莱斯勒公司、一些重型卡车制造商以及汽车配件公司纷纷发出利润下降警示。

美国的汽车销售量在 2000 年 11 月份衰退了 3.5%。通用汽车销售下降 9%，福特下降 7%，而克莱斯勒则下降 5%。这些数字表明连续 5 年保持增长势头的美国车市已过顶峰，2001 年车市表现将转弱。近期美国汽车销售成绩不理想已使得一些汽车制造商不得不降低产量，甚至闲置部分北美地区的制造厂。如戴克公司表示将在 2001 年的第一个星期内扩大关厂的行动。美国的三大汽车制造商近期也不得不调降预期盈利。福特称，将在 2001 年第一季度降低 20% 的小汽车产量。

2000 年，美国汽车市场创下高达 1 700 多万辆的销售记录。但分析家表示，受到利率升高和消费信心下滑的影响，预计 2001 年汽车销量将衰退 100 万辆。根据密歇根大学发布的消费者信心报告显示，2000 年 12 月份，美国消费者的信心指数已由 11 月中旬的 107.6 降至 12 月的 97.4。美林证券的分析师估计，2001 年，美国的汽车销售量在 1 600 万辆至 1 630 万辆之间。

美国的汽车市场占据了全球 30% 的新车市场，因此美国市场的衰退必将影响到全球的车市。

如何面对衰退的美国汽车市场？目前，全球六大汽车厂商以及它们的相关企业面前有两条路，一是在发达国家销售豪华车；另一个是在发展中国家销售经济型的汽车。然而，在发达国家销售豪华汽车利润日趋下降，在发展中国家销售低价的汽车利润有限。除此之外，汽车制造商需要提供越来越多的优惠，刺激消费，不然则只能降低产量，保证利润。

对于北美的大多数汽车生产商，这两条路都要走，既要向消费者让利，又要削减产量，同时还得生产多样化的车型。例如丰田去年在美生产全系列的卡车，并积极开拓运动型多功能汽车；福特寄希望于新款探险者多功能汽车，希望这款新车在凡世通轮胎事件后能重新燃起消费者的信心。

2000 年，美国汽车市场经历了由热变冷的过程。虽然全年汽车销售量创造了历史新记录，但年底车市急剧降温，近期前景不容乐观。

据美国汽车数据公司提供的初步统计，2000 年美国市场上销售的轿车和轻型卡车达到了 1 740 万辆，打破了 1999 年创造的 1 696 万辆的历史最高记录，增幅为 2.6%。其中，轿车的销售量达 884 万辆，增长 1.6%；轻型汽车的销售量为 856 万辆，上升了 3.6%。

但随 2000 年下半年美国经济的迅速降温，汽车销售势头也急剧减弱。2000 年 10 月份以来，销售量已连续 3 个月低于前年同期水平。目前，美国汽车市场上通用公司的市场份额已从 1999 年的 29.4% 下降到 28.3%，福特的份额从 24.5% 下跌

到 24.1%，克莱斯勒的份额从 16.7% 降到 15.7%。

市场分析家们认为，美联储最近降低利率将有助于刺激汽车需求。预计 2001 年第二季度市场形势会有所改善。

2.7 日本国内市场出现转机

a) 汽车销量止滑上升

日本汽车销售协会联合会和全国轻型汽车协会联合会公布的统计数字显示，2000 年日本国内的汽车销量（不包括轻型汽车）达到 409.51 万辆，比 1999 年增长 2.7%，是 4 年来首次出现增长。包括轻型汽车在内销量达到 596.99 万辆，同比增长 1.7%。自 2000 年夏季以来，丰田和本田技研工业公司等生产厂家相继推出了一系列新款汽车，受到了消费者的青睐。

从生产厂家来看，丰田汽车公司售出 176.36 万辆，比 1999 年增长 6.5%；本田技研工业公司售出 75.48 万辆，同比增长 9.8%，首次跃居第二；日产汽车销售 72.97 万辆，屈居第三。另一方面，因隐瞒汽车质量问题而受到消费者冷落的三菱汽车工业公司销量下降了 7%，减少到 54.33 万辆。

从国内市场占有率来看，丰田公司依然位居榜首，达到 43.3%，超过了 1987 年 43.2% 的水平，创下历史最高记录。

b) 微型汽车，日本车市场的宠儿

日本目前在世界上是仅次于西欧的第二大微型车市场，最近几年来，日本的微型车生产经历了一场力度较大的起伏，据英国经济学情报社预测，1999 年日本微型车产量虽然惯性冲高到 75.1 万辆，但 2000 年至 2002 年的 3 年间，产量只可能在 71 万辆左右徘徊，直到 2003 年日本微型车生产规模才会进入新的扩张周期。

目前，日本政府出于节约能源，减少污染，解决交通拥挤等多方面考虑，对日本国内使用微型车总的来讲还是鼓励的。例如，日本对发动机排量小于 661 mL 的微型车每年征收的保有税仅为 7 200 日元，而对发动机排量在 661 mL 至 1 000 mL 间的汽车每年要征收 29 500 日元的保有税。又如，日本对微型车征收的新车获取税则为车价的 3%，而对其它车型征收的新车获取税则为车价的 5%。

尽管丰田和日产堪称日本汽车产业的“大哥大”，但这两大公司在微型车领域却未有涉足。

c) 日本中重型载货车市场依然不景气

刚刚过去的 2000 年中，日本中重型载货车销售量为 77 244 辆，比上年下降 0.5%，这也是连续第 5 年出现销量下降的局面，但降幅明显趋缓。其中，重型载货车销售出现 5 年来的首次增长，而中型车仍未摆脱连年下滑态势。

在四大中重型载货汽车厂商中，日野、三菱和五十铃等三家公司的销售均呈一定程度的下降，日野公司保住了行业龙头老大的宝座，销量为 22 232 辆，比