

未来中国车市的走向

■陈佳琪

中国汽车市场在经历了2003年井喷式的发展后,2004年却出现了低迷,这出乎许多业界人士的意料。人们在分析这一现象产生的原因时,普遍认为各种车型频繁降价导致了市场价格混乱,而且随着汽车进口关税逐年下降也使人们对未来汽车价格下降的预期逐渐增强,进而导致了消费者在2004年出现较强的持币待购心态。这自然是去年车市低迷的主要原因之一,而我们还认为汽车需求结构的变化是去年车市低迷的另一个主要原因,但这一原因并没有受到普遍关注。

中国入世以后,汽车价格大幅下降,使得积蓄多年的购车需求在短时间内被释放,这成就了汽车市场2002-2003年的繁荣,但这一时期的汽车消费主体是以北京、上海、广州等大城市和特大城市的消费者为主,这些城市的人均GDP全都在2000美元以上。在这些大城市和特大城市的购车需求被释放掉后,汽车的消费主体已逐渐转向人均GDP在1000-2000美元的中等城市的居民,他们对于汽车的需求与那些大城市和特大城市消费者的需求有着显著不同,而汽车企业提供的产品并没有符合这些消费者的需求,因而导致了2004年汽车市场的低迷。

为了弄清这些消费者的购车意愿,进而预测未来中国车市的发展方向,我们在辽宁省锦州市做了一次中等规模的问卷调查,并给出了分析结果与预测结果。

一、数据的来源与分析方法

辽宁省锦州市的市区人口有84.5万,人均GDP为12000元人民币,约合1400美元,正是汽车开始进入家庭的一个城市。我们在该城市发放问卷1000份,收回有效问卷903份。为了防止样本采集时出现偏颇,我们将问卷的发放地点选在了商业区。

在对问卷进行分析时,我们首先采用频数统计对采集到的数据进行描述性分析;在分析两个变量间的关系时,我们采用了对应分析方法;在对多个变量进行综合分析时,我们使用了最优尺度分

析方法。

二、被调查者的组成结构

在所有被访者中,年龄在20岁以下的占2.2%,20-30岁的占54.6%,30-40岁的占26.6%,40-50岁的占14.8%,50-60岁的占1.4%,60岁以上的占0.4%。被访者的职业构成:公务员占9.2%,金融界人员占7%,教育界人员占10%,国有企业人员占17.7%,私营企业人员占15.5%,其它人员占40.6%。被访者的家庭月收入情况:2000元以下的占50.9%,2000-3000元的占26.6%,3000-4000元的占15.1%,4000-5000元的占4.1%,5000-6000元的占1.8%,6000元以上的占1.5%。

三、人们对汽车价格的选择

调查结果显示:有29.9%的人选择5-10万元的车;有29.9%的人选择10-15万元的车;有15.9%的人选择15-20万元的车;有10.3%的人选择5万元以下的汽车;有9.2%的人选择20-30万元的车;有4.8%的人选择30万元以上的车。由于家庭收入是影响人们对汽车价格选择的最主要因素,因而我们对家庭月收入 and 汽车的价格选择做了对应分析,结果发现:家庭月收入在2000-3000元的人 would 考虑10万元以下的车;家庭月收入在3000-4000元的人 would 考虑15万元以下的车;家庭月收入在4000-5000元的人 would 考虑20万元以下的车。研究发现,职业和年龄对于汽车价格的选择也有较大影响,年龄在40-50岁的公务员或金融界人士会考虑10-20万元的汽车;私企人员会考虑30万元的汽车;教育界人士则考虑5-10万元的车。

四、人们对车型的选择

调查结果初步显示:有24.7%的人偏爱二厢轿车;有23.2%的人偏爱三厢轿车;有21%的人偏爱SUV(运动型多功能车);有13.7%的人偏爱轿车;有12.5%的人偏爱跑车;有4.8%的人偏爱面包车。由于职业与年龄会对车型的选择产生较大影响,因而我们对职业、年龄和车型选择做了综合分析,结果显示:年龄在40-50岁,而且职业为公务员的,更

喜欢三厢和两厢轿车;私企人员和教育界人士显示出对SUV车的喜爱;20-30岁的个体经营者对跑车表现出兴趣。考虑到市民的收入情况也可能会影响对车型的选择,所以我们也做了这方面的研究,结果支持了我们的猜测。家庭月收入在4000-5000元的人更钟情于三厢轿车和跑车——品味和个性的体现;家庭月收入在3000-4000元的人喜欢SUV车——忙并休闲着;家庭月收入在2000-3000元的人更热心于二厢车、面包车和轿车——经济实用;家庭月收入在5000元以上和2000元以下的人对某类车型并未有明显偏好。

五、车系选择及优先考虑因素

在车系的选择上,有36.5%的人选择国产车;有29.2%的人选择日系车;有21.8%的人选择德系车;有9.6%的人选择美、法、韩系车;有3%的人选择二手车。由于购车目的不同,在车系的选择上也有不同。注重形象的人偏爱法、韩系车,这可能是由于法、韩系车设计较为时尚;为照顾亲属而购车的人多偏爱美系车,可能是考虑到美国车都较宽大;出于工作需要和代步工具而购车的人,大部分会选择日系车和国产车,可能是这两类车都比较经济;想通过买车提高生活质量的人更喜欢选择德系车,可能是因为德国车比较舒适、耐用;选择二手车的人购车目的不明朗。

在购车优先考虑因素上,有29.2%的人优先考虑汽车外形与配置;有26.2%的人优先考虑油耗;有22.5%的人优先考虑售后服务;有15.1%的人优先考虑整车价格;有4.1%的人优先考虑配件价格;3%的人有其它优先考虑。家庭月收入在4000元以下的人,购车时多在意油耗、售后服务、外形和配置等问题,而家庭月收入在4000元以上的人购车时多会“跟着感觉走”,并没有明显倾向于某些因素。

六、未来中国车市的走向及影响

我们对买车时间的调查结果显示:选择一年内购车的人占总调查人数的14.8%;选择两年内购车的人占总数的

西部地区农民增收路径探析

——以四川省为例

■刘恩华 段立波

四川是我国农业大省,也是一个人口大省,截至2004年底,全省共有8724.6万人,乡村人口6885.69万人,占总人口的78.9%。近年来,党中央、国务院出台和实施了一系列“扶民惠农”政策,极大地激发了广大农民群众的生产经营积极性,农民收入增长较快。2003年,全省农民人均纯收入达到2230元,比上年增加122元,增长5.8%。然而,各区域发展很不平衡,特别是在有些落后地区,农民收入的增长仍较缓慢,离2020年全面实现小康,农民人均年纯收入要达到8000元的目标还有很大差距。

一、五大瓶颈:制约四川农民增收

当前制约农民增收的因素很多,但我们认为,目前制约四川农民增收主要有五大瓶颈:

(一)土地危机加剧、农田水利基本建设问题突出,严重影响农民增收。

四川地域辽阔,土地资源总面积48.5万平方公里,占全国土地总面积的5.1%,居全国第5位。但由于人口总量多,人均耕地不足0.84亩。由于近几年

坡耕地还林还草,城镇和城市化步伐加快,大量良田被占用,农民建窑、建房、建坟以及挖沙、取土等行为比较普遍,使耕地面积急剧减少。再则,由于农业比较收益率低,农村青壮年和许多中年人都选择外出打工以增加收入,农村外出民工不断增多,农村劳动力缺乏,土地撂荒现象相当严重。所有这些,导致四川土地危机日益加剧,到2005年,全省人均耕地仅0.6亩了。耕地的减少,直接引起农民收入减少,以富顺县为例,2002年全县年末实有耕地74.4万亩,比1996年减少9.4万亩,以此测算,仅粮食产量一项减少6.23万吨,直接导致农民收入减少6千多万元,人均减收58元。而农田水利基本建设存在资金投入少、“零星工程”多,骨干工程少、许多设施年久失修,成为半瘫痪工程以及许多地方就农建搞农建,不注重山、水、林、田、路的综合治理,地力虽然增强了,生态效益却降低了等诸多问题,农业抗御自然灾害的能力仍然低下,稍遇自然灾害,就会造成农业减产,直接影响了农业经济的增长,制约

农民增收。

(二)农村劳动力素质低下,农业技术人才相对匮乏

目前,农民受教育的程度普遍较低。据有关资料,四川全省现有800万文盲、半文盲,而农村人口占90%。另据四川省农调队对四川富顺县2003年的住户调查资料显示,小学以下文化程度占47.6%,初中文化程度占43.7%,高中文化程度占7.1%,大专及以上学历文化程度占0.5%,而且大部分劳动力未受过劳动技能和实用技术的专业培训。合江县受调查的496名村支书中,初中及以下文化程度171人,占34.5%,高中文化程度295人,占59.5%,大专文化程度30人,仅占6%。四川是人才大省,虽然全省农技人员多,但从事技术推广的少,分布也极不合理。据对渠县的调查,农技人员与乡镇数量之比为18.3:1,而70%的中、高级技术人才集中在县一级,只有30%的技术人才分布在乡镇。在丘陵地区农业技术人才严重短缺,农技队伍力量薄弱,人才资源流失严重。更让人担忧的是,

29.2%;选择三年内购车的人占总数的41.3%;其它人则选择三年后购车。基于以上分析结果,我们认为中国的汽车消费将在今后几年内逐渐升温,不大可能再出现2003年那样爆发式增长的局面。未来三年内购车的消费者将以家庭月收入在3000元以上的家庭为主,价格大多会在7-18万之间。作为许多居民家庭的第一辆车,人们更愿意购买新车,因此二手车市场在未来几年内将趋于平淡。二手车市场的再次繁荣将出现在首批购车家庭置换新车之时,而这至少将在5年后发生。

让我们感到意外的是,尽管车价一降再降,但人们对汽车价格已越发不敏感。作为家庭的第一辆车,人们更看重汽车的外形、配置、油耗和售后服务,因此未来真正符合消费者需求的是外形时尚、配置齐全、油耗经济、售后服务良好

的汽车,而能够提供这样产品的企业也必将是技术与经济实力雄厚、市场份额较大的企业。对于那些不具备这样资质的汽车企业来说,尤其是那些最近几年刚刚从事整车生产的中小汽车生产企业来说,单凭价格低廉并不能撬开消费者的口袋,它们如果不能尽快提高自身的技术与经济实力,市场留给它们的机会会越来越少,未来汽车产业中的兼并不可避免。汽车产业的兼并会结束现在汽车品牌纷繁的战国时代,而整个汽车市场最终会由几家技术与经济实力强大的企业所垄断,市场上可供选择的汽车品牌会大幅减少。

对于消费者来说,未来几年内汽车价格还会下降,但不会出现爆跌现象。近年来,我国所遭遇的能源紧缺和钢铁等原材料价格上涨,并不会在短时期内得以解决,而且南方企业所普遍面临的“民

工荒”现象也意味着整个社会的劳动成本有较强的上升压力,这些因素都会导致汽车企业的生产成本上升,进而会压缩企业的利润,减少产品的降价空间。

随着中等城市的汽车消费的逐年增加,会对这些城市现有的交通设施、停车设施、交通管理、环境保护等方面都将带来不小压力,尤其是人车争路的现象会更加严重。中等城市的基础设施普遍弱于北京、上海等特大城市或大城市,因此汽车保有量的快速增长给这些城市带来的问题,可能会比北京、上海等城市当前所面临的问题严重得多。这些城市的相关部门,现在就应该重视此问题,未雨绸缪,积极采取应对措施。汽车消费的增加也会带动中等城市汽车服务业的发展,这在一定程度上会创造新的就业机会。

(作者单位/辽宁大学国际关系学院)

(责任编辑/李友平)