

## 中国自転車事情

酒井 宗和

昨年8月から、本年6月末まで、当方の北京事務所所長として、北京に駐在しておりました。この間、「経済情報」(経済情報)という中国の新聞記事で目についたものを以下にご紹介します。

### '90年の特徴点

1. 全国の生産量は3,141万台で、前年より14.6%低下。上期は前年同期より23.5%も落ち込み、下期特に10月より増勢に転じ、10~12月では前年同期より5.1%の増となった。

2. 販売面では、前年より2.8%の減。内1~6月では前年同期比10.6%も減ったが、7~12月は同5.2%の増加と持ち直した。やはり名ブランドで、品質の良い、新デザインのものは好調であったが、大多数のメーカーは前年の痛い教訓(厳しい売行き不振により大量のストックを抱えることとなった)をもとに、'90年度の販売の減少分以上に生産を落としたため、ストック率は2.3%に止まった。('89年は7.5%であった)

3. 売れ行きの好調なものは(数年来の傾向だが)新モデルの軽量車で、カラフルな女性用も大変好評であった。特に610mm以下が好調であったが、660mm以上(685mmレース車を除く)は大幅に減少した。

車種	生産量	販売量
710mm車積載車	41.4%減	25.9%減
710mm軽量車	25.4% "	27.1% "
660mm車	21.6% "	22.7% "
610mm車	21.5%増	22.5%増
510mm車	34.8% "	26.3% "
BMXシリーズ	171.6% "	163.6% "
(女性用車各種)	12%増	14%増)

### 4. 輸出——一層の拡大

通関統計では、377.72万台(前年比54.4%増)中国の自転車メーカーの半分以上が輸出もしている。仕向け地は主に、東南アジア、アフリカ、南米、中東、少量だが西欧・北米市場にも輸出している。

車種は一般車、スポーツ車、フィットネス車、レジャー用車等であるが、品種はまだまだ単調、低級で、自転車王国の名に相応してない。輸出車単価も低く、外貨交換コストが高くついている。赤字すらかかりに上っている。一台のBMXを輸出するごとに平均30元(1元=25円)の赤字となり、輸出により企業の経営効率を下げている。もちろん輸出は代金回収周期も長期で、借入れ金の返済が遅れ、資金の回転も悪くなる。その結果多かれ少なか

れ、企業の輸出の意欲をそいでいる。

#### 5. 競争激化——新製品の開発がポイント

市場の争奪戦は激烈である。各ブランドも厳しい挑戦を受けている。中国の北の方のメーカーは外国とタイアップし、名ブランド（蘭荅、スリーガン、ハイデマン、スブルグ等）のOEMを行っており、南方では主に深圳・アモイ等の特別区で合弁が盛んであり、例の中華自転車会社は中国の自転車輸出のトップに踊り出ている。

'90年に各メーカーが開発した新製品は、変速軽量車、新プリンセス車、マウンテンバイク、折り畳み車、ノンチェーン車、原付バイク等があり、また第二世代製品ともいえる、リハビリ用原付車、高級衛生車等も試作されている。

#### 6. 主要問題は？解決の糸口は？

1) 一部の品質は依然として問題である。ペイントの剥げ落ち、めっき部の錆び、かすり傷、組み立ての誤差、箱詰め時の部品不足や部品違い等、自転車業界全体の信用を落とす問題である。

2) 新製品・品種開発が遅く、輸出にも適応できていない。ニーズの多様化にも対応できないでいること。ニーズの変化に遅れ、タイミングを失し、製品グレードも低いため国際競争力に劣り、経済的収益性も低くさせている。原付自転車をせっかく開発しても、国の関連規定が古いままのため、禁止されてしまったとも聞く。

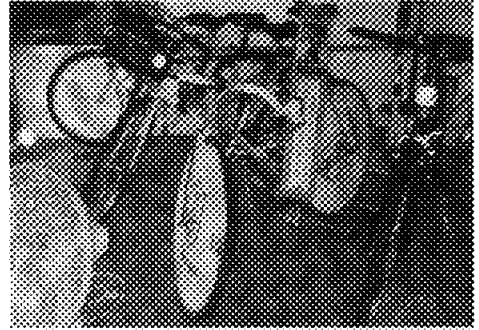
3) “三増一減”の克服を、つまり、全業界に関わる問題であるが、①銀行借入れが増加し、②運転資金の回転日数が増え、③赤字企業が增え、④販売収入が減っているのである。

解決の途はただ一つ、“品質、品種、効率”の追求あるのみ。品質を向上させ、製品のグレードを高め、品種を増やし、経済効率を高め、市場を開拓することである。高付加価値製品の開発に努め、市場の変化にタイムリに適應できるかどうか、その能力の大きい者のみが、自らの生活をより良くできるのだ。

#### '91年の市場動向は？

1. 最近の市場は軟化し、流通方面の買付けも減っており、消費者はお金を握ったまま様子見て、工場は製品在庫が増え、資金負担が急速に拡大し、経営を圧迫しつつある。'90年下期から好転の兆しが見え、市場も動意が見られ、販売回復に向かい始めた。'91年1月の生産量は前年1月比36%増加し、流通機関の買付けも同44.5%増加した。小売も同12.2%増えた。'91年通年の総需要量は'90年の横バイか、あるいはやや上回るかと予測される。根拠は、

1) 自転車は、中国に於ては、個人の交通手段として



はやはり主要な手段となっており、当分その位置は揺るがない。'90年年末で都市部では、1戸当たり自転車所有台数は1.89台、農村部で1.3台となっている。農村の生活レベルの向上、道路施設の改善に伴い、更に販売に努めるなら、農村の購買力はもっと大きくなるだろう。'91年も新規需要は一定程度見込める。

2) 自転車の更新周期の短縮化により、買換え需要も期待できる。消費水準の向上や消費観念の開放により、ニーズは益々多様化し、これが買換えニーズを一層加速する。よって、中国の自転車需要の柱はこの買換え需要である。

3) 国際市場でも、乗用車の普及は進んではいるが、自転車の独特な利点もあり、やはり好調な売れ行きである。中国の自転車業界にとっては、その生産能力が、国内需要を大幅に超えているので、輸出拡大は重要な課題であり、また、その可能性も有り得る。国際市場のニーズに適應する能力を身につければ、その輸出量が、本年400万台を突破することも期待できる。

2. '91年の総需要量は、やはり3000万台前後とみられ、市場の売れ行き状況によって生産を決めるようにし、年間生産量は年間需要量よりやや少なめにするようにすべきだ。

#### 今後の10年は？

'90年代の方向として、軽量化、高級化、多様化、美観化があげられる。デザインの変化も多く、機能的にも多機能なものが求められよう。自転車用材料も軽合金、複合材料の時代に入ることが予測される。

軽合金材料としては、アルミ合金、マグネシウム合金、チタン合金等であり、複合材料としては炭素繊維で自転車を作れば9kgの重量ですむという。当面は価格が高いのですぐの普及という訳にはいかないが、'90年代中・後期には主流となるかもしれない。

機能面でも、老人、女性、児童用も市場に投入され、交通難や住宅の高層化を反映して、自転車の小型化、軽量化、伸縮化が要求され、折り畳み式は売れ筋商品とな

るかもしれない。

デザイン・設計面でも一層流線型化し、自然色が主な色調になっているだろう。

部品開発も進み、押しボタン式変速器や油圧の利用のみでなく、電子技術も変速レバーや走行メータ等といった型で自転車に応用されてくるだろう。

このような報道をみると、これが「社会主義」の中国の姿かと、少々不思議な感を持たれるのでは、と思います。そこで若干のご説明を加えさせていただきますが、

#### ◎中国の軽工業は市場経済が中心

ご承知の通り、オール国営計画経済の行き詰まりで1989年以来、中国では経済の改革・開放方針を採ってきました。始めは農村で、人民公社から各戸請負いへ、そして、農村工場やサービス・流通業等へと枠を拡げてきました。

一方都市(工業)でも、一部基幹産業の主要工場は「国家計画による生産命令と必要資材の配給を受け、その製品も国定価格で国家に供出」という従来のやり方を大部分残しつつ、毎年少しずつこの方式の部分の割合を下げ、「自社で計画し、自社で資材を買付け、その製品も自社で販売し、価格もネゴで決める方式」の比率を拡大して、徐々に体質を移行させる方法をとっています。しかし、同じ工業でも大部分の品目(軽工業品紡織工業品等)は市場経済の法則により、各々自社の責任で生産を計画し、

手配し、販売する、国家には税金を納めるという方法を採用してきております。そして一部の工場は以上の二つのモデルの中間の段階の所もあります。要は、広大な土地と人口、様々な条件の異なる企業がある中国で、“民営化”に向って、経済全体が変化しつつあります。中国の事ですので、この変化には10年~20年の期間が必要で、日本の国鉄や電々公社の民営化のように急速に、スムーズな転換はできないのです。従って、自転車業界は市場経済の法則によって動くようになりつつあります。今迄は国家の命令により、いわれた通り動いておれば良かった人々が、急には、資本主義社会で鍛えられた人々のようには「市場経済」に対応しきれません。色々な苦勞を経験しつつある今日、此頃といえましょう。特に業績の悪い工場をすぐさま倒産させてしまうこともできませんので、活力のある工場に合併させ、専門化により活路を拓かせようとしているようです。しかし、以上の報道のごとく、相当しっかりと厳しく自から客観的に見ており、これなら日本企業とは、今後同じ土俵で物事を考えることができるようになることは確実です。これは何といっても一大変化であるに相違ありません。益々“話が通じ、話が解る”相手になってくれつつあります。今後は徐々に(スピードは大陸的にしかなりませんが)商売もし易くなると期待されます。

(筆者は、日中経済貿易センター専務理事)