

居安思危謀發展

# 王鳳和談中國自行車 & 電動自行車現況

圖、文◎編輯部



▲中國自行車協會理事長王鳳和。

日前，中國自行車協會理事長王鳳和出席了天津市自行車行業協會主辦的電動自行車產業發展預警工作會議，並在會上發表演講。王理

事長一方面介紹電動自行車蓬勃發展的現狀，鼓勵業者把握時機拓展市場；另一方面又透過一系列資料和現象來分析行業目前潛在的問題與危機，呼籲企業要更加科學理智地做好長期發展規劃。

## 一、2005年中國自行車行業基本情況

據中國自行車協會聯合各地協會統計，2005年中國生產自行車整車超過8,000萬輛，電動自行車的產量也首次突破千萬輛，達1,200萬輛。

據中國海關公佈，2005年中國出口自行車整車5,357.7萬輛，創匯17.49億美元，同比分別增長3.52%和6.62%。出口自行車零部件創匯9.54億美元，同比增長7.25%。電動自行車出口沒有確切資料，估計不超過30萬輛。

2005年中國出口的自行車按銷售區域區分，出口亞洲其他國家和地區計2,118.72萬輛，北美計1,985.06萬輛，

歐洲計603.51萬輛。

近年來，中國自行車出口價格雖保持不斷提高的趨勢，但低價競爭仍困擾行業，不少產品出口價格過低，導致行業整體價格水平不高。2005年中國整車出口平均價格僅32.65美元，而台灣整車出口平均價格是199.63美元，差距很大。再者，出口整車中，20英寸及以下的小輪徑自行車計有2,450萬輛，占出口總量的46%，平均出口價格僅18.36美元，遠低於整體平均出口價格。

價格過低、小輪車比例過大，說明產品質量檔次不高、競爭過於激烈，而競爭方式仍處在低水平階段。當然，中國出口產品中也不乏高價位者，比如有一家企業全年產品平均出口價格就達122美元，單批產品平均價格達127.2美元。

## 二、關於電動自行車的幾點看法

近年來，由於中國汽車快速發展，有輿論認為自行車將被作為工業化標誌的汽車所淘汰。但是，王理事長引用國內外資料說明各種交通工具的發展很難達到此消彼長，他相信中國小轎車的發展不會減少對自行車、電動自行車的需求。

2003年，中國小轎車社會保有量203.33萬輛，較2002年增長84.7%，但中國自行車內銷量仍然增長48.7%。2005年轎車產量268萬輛，摩托車1,700萬輛，分別增長17%和2%；但與2004年比，

自行車產量仍增長 9.6%，電動自行車增長 62.7%，自行車內銷增長 24.6%。

發達國家的情況也顯示自行車和汽車的發展並不相衝突。以日本為例，2004 年該國汽車保有量 7,470 萬輛，自行車、電動自行車銷量為 1,000 萬輛。2005 年，日本二手汽車銷量 800 多萬輛，新車銷售 585.2 萬輛，但自行車、電動自行車銷量仍高達 1,000 萬輛。據日本自行車協會介紹，日本自行車人均擁有率為 9%，國際上經濟發達國家人民平均擁有自行車的比率一般也多在 6-10%。

王理事長認為，電動自行車不可能全部替代自行車，這是由其自身功能、環境和消費群體等因素決定的。因此，2005 年電動自行車產量雖達到 1,200 多萬輛，但自行車內銷量仍保持 2,600 萬輛。

電動自行車產品的定位很重要，產品結構、性能都和定位有關係。從功能上定位，電動自行車是短途代步工具，即不能作為長途交通工具，也不能作為載重載客工具。從消費群體上定位，主要應該針對中老年人、婦女和中學生，替代部分自行車。目前自行車社會保有量有 5 億，其中城市占 2.52 億輛，農村占 2.48 億輛。以老年人市場為例，相關統計顯示 65 歲及以上的老年人占人口總數 7%，約 9,100 萬，還有報導指稱到 2004 年底，65 歲及以上人口多達 9,857 萬人。從消費區域上定位，電動自行車的主要市場應為中小城鎮。中國現有 100 萬人口以上的城市計有 17 個，50-100 萬人口城市 279 個，50 萬人口以上城市 210 個，建制鎮 20,600 個，城鎮總人口 5 億人；從以上資料推斷電動自行車應具有很大的市場潛力。

王理事長強調，行業要居安思危，要冷靜下來看到繁華背後可能存在的不足甚至危機。中國雖然是電動自行車生產大國，但行業現狀可以概括為「一慢二低三不高」。一慢，是指技術進步步伐慢。二

低，是指企業及其產品認知度（美譽度）低、行業集中度低；2005 年，電動自行車產量超過 20 萬輛的企業有 8 家，產量共計 187.04 萬輛，占總產量 17%，其中中自協信譽標誌企業 5 家；產量 20 萬輛以下 10 萬輛以上的企業有 18 家，產量共計 225.49 萬輛，占總產量 20.5%，其中中自協信譽標誌企業 7 家；產量最高企業生產 28.7 萬輛，僅占總產量 2.6%，企業需要有從粗放式經營到集約式經營的緊迫感。三高，是指行業整體水平不高、質量檔次不高、管理水平不高。

談到產業發展問題，王理事長指出，一要緊緊圍繞 16 屆五中全會精神，落實科學發展觀念，根據行業、企業情況建設節約型、環保型行業和企業，提高產品質量，加強管理，提高正品率，延長使用年限，節約用材；二要緊緊圍繞產品定位、消費者需求加以研發，將集成創新和引進消化吸收再創新作為企業創新的重點；三要認識企業是科技進步的主體，加強合作，互利共贏，加大基礎理論的研究才能使電動自行車有質的飛躍。

最後，王理事長特別呼籲業者要認真嚴肅對待電池的回收問題。隨著社會保有量的增加，電動自行車用電池的回收處理將受到重視。2003 年民用汽車社會保有量約為 2,383 萬輛，有統計指出民用汽車保有量到 2005 年已有 3,000 萬輛。今年電動自行車的社會保有量就要超過汽車了，電動自行車用鉛酸蓄電池量也會超過汽車。電池與電動自行車生產企業做好電池回收工作不僅是社會責任！更是法律責任！據《中華人民共和國固體廢物污染環境防治法》第五條規定，國家對固體廢物污染環境防治實行污染者依法負責的原則，產品的生產者、銷售者、進口者、使用者對其產生的固體廢棄物依法承擔污染防治責任。 ■