

中國大陸自行車 (電動自行車)行業現況

文◎貿協市場拓展處 呂昇宇

行業結構

據統計中國大陸年生產能力已超過 7,000 萬輛。1985 年產量為 3,000 萬輛，1987 年突破 4,000 萬輛，2002 年則突破 6,000 萬輛，產量達到 6,715 萬輛。2003 年 1-10 月產量為 3,905 萬 5,700 輛，比 2002 年同期增長 14.73%（統計範圍為國有企業及銷售額在人民幣 500 萬元以上的非國有企業），如加上銷售額低於 500 萬元人民幣的企業，專家預測，2003 年的自行車產量達到或超過 7,000 萬輛。

目前中國大陸已形成華南（廣東、深圳）、華東（江蘇、浙江、上海）、華北（天津、河北）三個主要自行車生產地區，生產量占中國大陸總

產量的 98%，山東、遼寧、河南等地也有生產。2003 年前十個月自行車產量前五位的地區依次為廣東、天津、江蘇、上海、浙江。世界自行車的年總產量約為 1 億 1,000 萬至 1 億 2,000 萬輛，其中亞洲 9,000 萬輛、歐洲 1,300 萬輛、南美 550 萬輛，其他地區 500 多萬輛，中國大陸占了總量的 60%。（參見附表 1、2）

在中國大陸自行車產業的發展過程中，其經濟結構發生了很大變化，民營企業和三資企業已成為產業的主力，股份制民營企業占 65%；三資企業占 32%；國營企業數量只占其中的 2-3%。根據資料 1992 年排行前十大自行車企業中，國有企業占 9 家，市場佔有率為 40%，而在 1999 年，前十位的

排行榜上只有 4 家國有企業，市場佔有率降到了 20%。

根據 2002 年大陸國家統計局對 490 家自行車企業資本情況統計分析，國有資本為 15 億 4,900 萬元（人民幣，下同），集體資本 3 億 3,000 萬元、法人資本 8 億 6,000 萬元、個人資本 7 億 4,000 萬元、港澳資本 25 億 6,000 萬元、外商資本 9 億 7,000 萬元。台港澳外商資本主要分佈在廣東、江蘇、上海、浙江、天津等地區。

2002 年民營企業發展迅速，僅天津王慶坨地區自行車產量高達 680 萬輛，占中國大陸總量的 10.1%。根據 2002 年有關部門對 331 家自行車企業統計，在總產量 6,715 萬 4,200 輛中，產量 50 萬輛以上共有 39 家，其中民營企業 19 家，占統計總企業數 5.8%，但總產量為 1,468 萬 6,000 輛，占總量的 21.87%。據估計，2003 年還會有 3-4 家突破 100 萬輛大關的民營企業出現。

三資企業在中國大陸自行車業的實力不容忽視，2002 年自行車行業中產量 100 萬輛以上的有 12 家企業，總產量為 2,155 萬 9,300 輛。其中 6 家三資企業，總產量為 1,256 萬輛，

2002年中國大陸部分地區自行車產量（萬輛）

附表 1

地區	天津/206個企業	河北/8個企業	上海/21個企業	江蘇/28個企業
產量(萬輛)	2028.49	47.70	843.14	954.02
地區	廣東/26個企業	山東/2個企業	浙江/40個企業	遼寧、河南、湖南、江西 廣西、四川、陝西、福建
產量(萬輛)	1597.13	30.74	1182.38	31.82
合計：企業331個產量6715.42萬輛				
資料來源：《中國自行車》				

2003年1-10月中國大陸部分地區自行車產量（萬輛）

附表 2

地區	廣東	天津	江蘇	上海	浙江	山東	廣西
產量	1448.5	683.0	621.6	574.9	536.0	17.5	9.1
地區	河南	四川	陝西	河北	江西		
產量	7.2	3.9	2.8	0.6	0.4		
資料來源：中國大陸國家統計局							

占其中 17.8%；產量在 50 萬輛至 100 萬輛以下的有 27 家企業，產量為 1,766 萬輛，其中三資企業 11 家，產量為 726 萬 7,000 輛，占其中 10.8%。

對外貿易

目前世界自行車貿易量約為 6,200 至 6,500 萬輛，中國大陸占了其中約 70%。1992 年大陸自行車出口為 1,000 萬輛，1999 年為 2,000 萬輛，2000 年為 3,000 萬輛，2002 年達 4,000 萬輛。大陸自行車國際市場的迅速擴展，主要原因在於 1980 年加入了國際標準化組織，廣泛採用國際標準，增強了產品在國際上的競爭力；同時陸續擴大開放、股份制改造、跨地區合作等一系列有利民營企業的政策；

其次是台灣、日本等外資企業引進了先進的生產技術和管理方式，帶來了外銷機會，促進了中國大陸自行車出口數量。

2002 年中國大陸自行車整車出口量為 4,555 萬 5,600 輛，與比前一年增長 30.38%，貿易額為 12 億 7,912 萬 5,700 美元，增長 27.68%。出口零配件貿易額為 5 億 5,449 萬 8,600 美元，增長 5.29%。整車和零配件合計貿易額為 18 億 3,362 萬 4,400 美元，較前一年增長 19.97%。（參見附表 3）

從整車出口的車型類別來看，16-20 吋越野車和 16 吋以下小輪車為 2,162 萬 1,800 輛，占總出口量的 47.48%，較前一年增長 33.99%，小輪徑車占出口量近一半，是出口單價走低

的原因之一。出口平均售價為 28.58 美元／輛，與前一年相比上升了 4.15 元人民幣／輛，但由於中國大陸原材料上漲了 6-7 元／輛，總體售價還是下降了。登山車、競賽型車出口 1,415 萬 8,400 輛，占總出口量的 31.31%，較前一年增長 32.76%。其他未列名自行車為 914 萬 1,300 輛，占總出口量的 20.1%，增長 28.78%。（參見附表 4）

據中國大陸海關統計，2003 年 1-10 月中國大陸整車出口量為 4,365 萬輛，與 2002 年同期相比增長 0.80%，已接近 2002 年全年的出口量。整車出口金額為 12 億 4,000 萬美元，增長 12.69%；零配件出口為 5 億 5,000 萬美元，增長 17.63%。數字中顯示出，出口金額增長高於出口數量增長，表明著中國大陸自行車向「質優價增」方向發展的趨勢。

中國大陸自行車出口企業中三資企業位於榜首，國營、民營企業次之，外貿公司最差。2002 年 27 家三資企業出口 1,596 萬 9,000 輛，貿易額為 6 億 2,800 萬美元，平均 39.47 美元／輛；26 家國營、民營企業出口 822 萬輛，貿易額為 2 億 1,500 萬美元，26.13 美元／輛；外貿公司出口 2,144 萬輛，貿易額為 4 億 3,700 萬美元，平均 20.37 美元／輛。

中國大陸自行車整車及零配件出口到世界上 160 多個國家和地區，其中主要出口市場為美國、日本、香港、韓國、

中國大陸1990-2002年自行車出口統計

附表 3

年份	出口量(萬輛)	增長(%)	整車、零配件貿易額(萬美元)	增長(%)
1990	387	54.3	20,747	46.7
1991	729	92.9	42,829	106.4
1992	1024	40.5	53,217	24.3
1993	1033	0.9	57,574	8.2
1994	1342	29.9	70,530	22.5
1995	1262	-6.0	89,300	26.6
1996	1217	-3.6	81,024	-9.3
1997	1439	18.2	95,167	17.5
1998	1761	22.4	104,472	9.8
1999	2270	28.9	120,264	15.1
2000	3286	44.8	154,349	28.3
2001	3494	6.3	152,845	-1.0
2002	4556	30.4	183,362	19.97

資料來源：《中國自行車》

2002年中國大陸自行車整車出口分類統計

附表 4

車型(英吋)	數量(萬輛)	增長(%)	所占比例(%)
競賽型車	1.80	1,666.6	忽略不計
山地車	1414.00	32.60	31.0
16\18\20越野車	1300.89	26.84	28.6
其他越野車	63.41	-38.97	1.4
16及以下未列名車	861.29	46.44	18.9
其他未列名車	914.13	28.78	20.1
合計	4555.56	30.38	100

資料來源：《中國自行車》

印尼、澳大利亞、阿拉伯聯合大公國等。

2002年中國大陸進口整車4,700輛，比前一年增長38.24%；進口金額為36萬美元，增長19.27%。零配件進口金額為1萬7,979美元，增長9.86%。統計顯示，2003年中國大陸整車進口大幅下降，2003年1-10月中國大陸進口整車600輛，同期相比下降76.92%；進口金額也有所下跌，為12萬9,000美元，下降2.23%。零配件進口金額為1億2,800萬美元，下降15.84%。

自行車產業面臨的考驗

2004年中國大陸自行車業將面臨嚴峻考驗，一是原材料價格大幅上揚，鋼材價格從2003年底起一漲再漲，增幅超過了40%，導致零配件成本快速上漲，已有不少廠家迫於成本負擔太重而不得不漲價。事實上，中國大陸大部分自行車企業屬微利型，出口的價格已壓到了底線，只有一小部分依靠品質、品牌和技術取得不錯的利潤。二是出口退稅的調整，從2004年1月1日起，自行車業的出口退稅率將從17%下調至13%。三是有些地方如浙江將面臨「電荒」的威脅，2006年前為了保證民用電，浙江政府已頒佈「限制工業用電」政策。鋼鐵及其他原料、能源價格的上漲，必然會對自行車生產、銷售出口帶來一定影響，削價競爭空間已越來越

小。

競爭的壓力導致市場上自行車品質良莠不齊，據大陸有關部門對天津、上海、江蘇、浙江4個省市自行車品質的監督抽查，28種自行車中，僅有17種合格，抽樣合格率為60.7%。從總體狀況來看，生產設備和檢測措施比較完備的企業，或配置高品質零配件的產品，其產品質量比較好。一些小型企業，缺乏對產品的整體設計和品質把關檢驗，購置低劣配件組裝成車，其產品質量較差。

大陸自行車產業在激烈競爭中已進入淘汰期並逐步集中，據調查，2002年年產50萬輛以上的企業達39家，占自行車總企業數的11.5%，其產量為3,922萬7,000輛，占中國大陸總產量的58.41%，2003年這一趨勢還會持續，部分民營企業如無利可圖，將遭到淘汰並退出自行車產業。據中國大陸國家統計局對490家自行車企業作統計，虧損企業達116家占23.67%，其中江蘇31家、廣東29家、天津24家、浙江9家、上海9家，總虧損額達3億1千萬元人民幣。

中國大陸自行車市場需求

對於中國大陸自行車市場的發展趨勢，專家們持有不同看法。其中一種認為，雖然大城市的私人小客車和公車部分替代了自行車的需求，但中小城鎮、農村和經濟欠發達地區

的自行車需求仍在提高。此外他們認為，市民購買電動車只占自行車消費市場的一小部分。從市場的消費調查看，電動自行車屬於機電一體化的產品，有一定的技術層次，市場價格相對較高，不可能被所有的市民所接受。普通自行車最低200元人民幣左右就可以買到一輛，而電動車最便宜的也要900多元，普通自行車的價格優勢將搶走很多工薪階層的市場，並且普通自行車使用、存放也較電動自行車方便，而休閒、娛樂、健身、童車等功能性自行車的需求將不斷擴大。因此到2015年，預測中國大陸自行車年消費量將達到2,300萬輛，當地仍然擁有一個穩定而龐大的自行車市場。

另一觀點人士認為，自行車需求量正在降低，市場趨於飽和。根據在東北吉林城市的調查，每100戶居民的自行車擁有量逐年下降，平均每100戶2001年擁有165.4輛、2002年142.7輛、2003年137.8輛。農村居民每100戶2001年擁有120.5輛、2002年120.8輛、2003年121.3輛。雖然家庭結構發生變化，抽樣數不一樣，但整體呈現減少趨勢。從自行車產量和出口量增長幅度看，根據中國大陸統計局統計，2003年1-8月產量為3,059萬1,000輛，上升15.3%；出口為3,450萬輛，上升13.2%，兩者增長幅度與以往相比小很多，表明中國大陸國內自行車生產量和需求量的增長正在減少。

中國大陸電動自行車現況

作為自行車的延伸，電動自行車的快速發展格外引人注目，短短幾年內電動自行車已在中國大陸形成一個高速發展的產業。據估計，目前中國大陸電動自行車生產廠家達 700 家，其中很多是從 2001 年下半年開始投入生產。進入這一產業的企業，有來自摩托車、電機與電池產業，甚至電視機、電冰箱、洗衣機等企業。一窩蜂投向電動自行車產業的現象，反映出這一行業的誘人前景和企業的迫切心態。

在目前電動自行車生產企業中，大多數為組裝型企業，真正形成產業規模和研發能力的只有少數幾家，品牌雖眾多，但形成明顯競爭優勢的並不多。電動自行車市場還處在群雄割據的狀態，大多數品牌都還只是地方性品牌，雖佔據當地的大部分市場，卻很少能夠拿到其他市場的定單。從 50 家主要企業產銷統計資料顯

示，2003 年前 7 個月企業產量超 5 萬輛的有 2 家；超 1 萬輛有 32 家，預計 2003 年超過萬輛企業可達 50 家。此外傳統的自行車企業在切入電動自行車市場後，其傳統品牌認知度仍在新領域帶來競爭優勢。

隨著電動自行車企業的迅速擴張，電動自行車的生產更是以加倍的數量在成長。資料顯示 1998 年產量為 5.86 萬輛，1999 年上升為 13.39 萬輛，2000 年為 29.1 萬輛，2001 年又達 58.7 萬輛，2002 產量更是達到 160 萬輛。五年間中國大陸電動自行車的產量整整成長至 27 倍，專家估計 2003 年中國大陸電動自行車產量將可達 250 萬輛。從目前的中國大陸市場發展狀況來看，最近 3 至 5 年之間將是電動自行車市場需求量激增的高峰期，直到年產 1,000 萬輛左右，轉變為低速增長。另一方面，屆時中國大陸年產自行車基本穩定在 6,000 萬輛左右，其中約一半左右的數量出口後，電動自行車在中國大陸市場佔有率將達到自行車的

三分之一。（參見附表 5、6）

中國大陸電動自行車產業繁榮發展，但其背後仍隱藏著諸多問題。一是產品技術標準嚴重落後，由於國家標準制定較早，又沒有根據目前的技術發展及時修改，使得有些技術指標已經嚴重落後於技術發展，各個廠商都可以根據自己的技術層次選擇執行標準，技術監督部門無法有效的執行工作。二是過低的進入障礙，由於許可證是以送檢樣品作為檢驗依據，加上前述的標準落後，使得多數企業只要肯掏檢驗費就能得到合格報告並順利取得生產許可證，此後產品的質量就無人過問了。因此電動自行車行業內充斥了大量的無技術、無資金、無設備、無廠房、無商標的作坊式企業。三是市場監管不利，先前兩個原因直接導致相關機構對此行業監管不利，一些企業用犧牲產品質量、犧牲售後服務換取低價格衝擊市場，加劇了企業短期行為的盛行。■

附表 5

最新中國 15 家電動車產量情況排行（資料截止 2003 年 10 月）

名次	單位名稱	品牌	產量（輛）
1	南京天地高科技股份有限公司	中國大陸鵲	9550
2	麥科特集團電動助動車有限公司		8826
3	青島澳克瑪集團	澳克瑪	8000
4	捷安特（中國）有限公司	捷安特	7941
5	山東英克萊集團有限公司	英克萊	7830
6	上海依萊達電動車有限公司	依萊達	7699
7	常州洪都電動車有限公司	洪都	7695
8	金華綠源電動車有限公司	綠源	6918
9	浙江千禧工貿有限公司		6146
10	南京金城電動車有限公司	金城	6050
11	蘇州小羚羊電動車有限公司	騰羚	5272
12	常州常豐自行車工貿有限公司		5050
13	無錫紅豆集團電動車有限公司	紅豆、赤兔馬、歐豹	4798
14	浙江臥龍電動車公司		4710
15	紹興市新琪爾車業有限公司	新琪爾	4500

資料來源：中國自行車協會助力車專委會秘書處統計資料

附表 6

2003 年最新電動車銷售前 15 名排行榜（2003 年 10 月）

名次	單位名稱	品牌	產量（輛）
1	南京天地高科技公司	中國大陸鵲	9400
2	麥科特集團電動助動車有限公司（廣東）		8876
3	青島澳克瑪集團	澳克瑪	8000
4	山東英克萊集團	英克萊	7813
5	常州洪都電動車有限公司	洪都	7543
6	上海依萊達電動車公司	依萊達	7280
7	金華綠源電動車有限公司	綠源	7046
8	捷安特（中國）有限公司	捷安特	6877
9	南京金城電動車有限公司	金城	6050
10	浙江千禧工貿有限公司		5312
11	蘇州小羚羊電動車有限公司	騰羚	5058
12	常州長豐自行車工貿公司		4979
13	浙江臥龍科技公司電動車公司		4703
14	無錫紅豆集團電動車有限公司	紅豆	4627
15	天津市邦德電動車廠		4061

資料來源：中國自行車協會助力車專委會統計報告（資料按上報單位排列）