

## 2012年の中国自転車業界動向分析報告 －「中国自転車」誌の記事から－

中国自転車協会(CBA)は、2012年の中国自転車及び電動自転車産業についての分析を機関誌「中国自転車」の3月号に発表した。

文中に記されている2012年の生産、輸出入についての主なデータ及び概容は以下のとおり。

完成車	生産台数	前年比 0.8%減の 8,278 万台
〃	輸出台数	同 2.6%増の 5,715.1 万台
〃	輸出金額	同 9.4%増の 31.8 億米ドル
〃	輸入台数	同 87.0%増の 12.5 万台
〃	輸入金額	同 130.4%増の 5,447.9 万ドル
部品	輸出金額	同 5.2%増の 22.1 億ドル
〃	輸出货量	同 減少 全部品
〃	輸入金額	同 14.4%増の 4.8 億ドル
電動自転車	生産台数	同 13.2%増の 3,505 万台
〃	輸出台数	同 9.7%増の 66.5 万台
〃	輸出金額	同 11.3%増の 2.9 億ドル

自転車輸出台数が微増に留まったのは、先進国の経済回復の緩慢、人民元価格の上昇、労働力コストと貸出金利の上昇等が原因である。

輸出自自転車の車種は「その他の自転車」とMTBの割合が増加し、仕向地はオーストラリア、インドネシア等の新興国向けが大幅に増加した一方、インド向けは前年比42%減となった。部品はフレームとホークの輸出割合が4割以上にもなり、台湾、ドイツ及び香港向けが大幅増となった。

輸入完成車は台数、金額とも急増し、平均単価は434.9ドルで、国内市場の高額自転車に対する旺盛な消費能力を示している。

電動自転車は従来の主要輸出先の欧州と日本に加えて、アメリカ及びインドネシア向け輸出货量が其々前年比109.7%増、382.4%増の大幅な増加となった。

(仮訳)  
中国自転車産業  
2012年経済動向分析報告

作成／中国自転車協会事務局

2012年の我が国経済は依然として金融危機後の不安定な段階にあり、国内外の環境は複雑で変化が激しい。自転車産業は国家の安定の中で進歩を求めるといふ全体基調に基づき、積極的に発展方式の転換と構造調整を推進し、生産量と利潤を拡大し、生産金額は安定的に増加し、産業は全体的に安定を保った。

中国軽工業情報センターと中国自転車協会は共同で2012年12月の中軽自転車景気指数を発表した。

12月の自転車産業景気指数は100.02だった。そのうち、生産額景気指数は105.67、販売景気指数は105.17、輸出景気指数は101.91、資産景気指数は91.16、そして利潤景気指数は91.92だった。

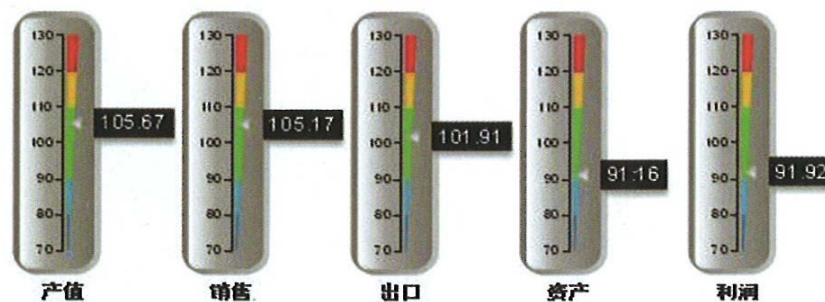


図1 2012年12月自転車産業景気指数

## 一、自転車、電動自転車の生産経営状況

### (一)総生産量

全国の主要生産地の協会の統計及び国家統計局の一定規模以上の企業(※)を対象とした統計によると、2012年の全国自転車総生産量は8,278万台で前年比0.8%減、そのうち一定規模以上の企業の累計生産量は5,912.5万台で同13.2%増だった。

電動自転車の総生産台数は3,505万台で同13.2%増、リチウム電池電動自転車は149.9万台、そのうち一定規模以上の企業の累計生産量は2,028.5万台だった。

全国の自転車、電動自転車を合わせた生産台数は1億1,783万台だった。

(※)年間の主管業務収入が2千萬元、又はそれ以上の工業企業。

### (二)生産販売比率、収益能力及び資金保有状況

1. 自転車:国家統計局の一定規模以上の企業396社を対象とした統計によると、完成工業生産総額は523.3億元で前年比9.4%増、生産販売率は98.7%に達した。実現利益総額は22.9億元で同41.3%増、生産額利益率は4.4%、製品在庫は22.5億元で同6.1%増だった。純売掛金額は70.1億元で同3.7%減となった。

2. 電動自転車:国家統計局の一定規模以上の企業316社を対象とした統計によると、完成工業生産総額は540.7億元、前年比26.8%増で生産販売率は98.8%に達した。実現利益総

額は 32.0 億円、同 38.3%増で生産額利益率は 6.0%に達した。製品在庫は 12.2 億円で同 6.1%増、純売掛金は 30.7 億円で同 32.0%増となった。

## 二、自転車、電動自転車及び部品の輸出入状況

### (一)自転車

1. 輸出:完成車輸出量は小幅上昇だった。2012 年輸出完成車総数は 5,715.1 万台で前年比 2.6%増となった。輸出金額は 31.8 億米ドルで同 9.4%増となった。輸出量が微増となった原因を分析すると、一つは先進国の経済回復が緩慢で、国際通貨基金の発表した先進国経済の年平均成長率は僅か 1.3%であり、外需の成長を限定的なものにした。

二つ目は、人民元の交換比率が上昇し、労働力コストと貸出金利の上昇等の要因が輸出コスト上昇に繋がり、さらには輸出平均単価に影響し、我が国製品の“製品が良くて値段も安い”という競争上の優位を削いでしまった。

三つ目は、我が国企業はリスクに抵抗し、市場を開拓し、そして革新発展能力を明らかに増強した。徐々に新たな競争上の優位を形成し、輸出金額を更に拡大した。そのほか、年間を通じて毎月、輸出額は不安定な状態を呈し、月間輸出量の増減の変化は大きい。10 月から 11 月、12 月にかけて輸出量は三ヶ月連続で急速に下降し、“繁忙期に繁忙ではない”という状況はこの三年間余りにしないもので、注意すべきである。

図 2、図 3 参照のこと。

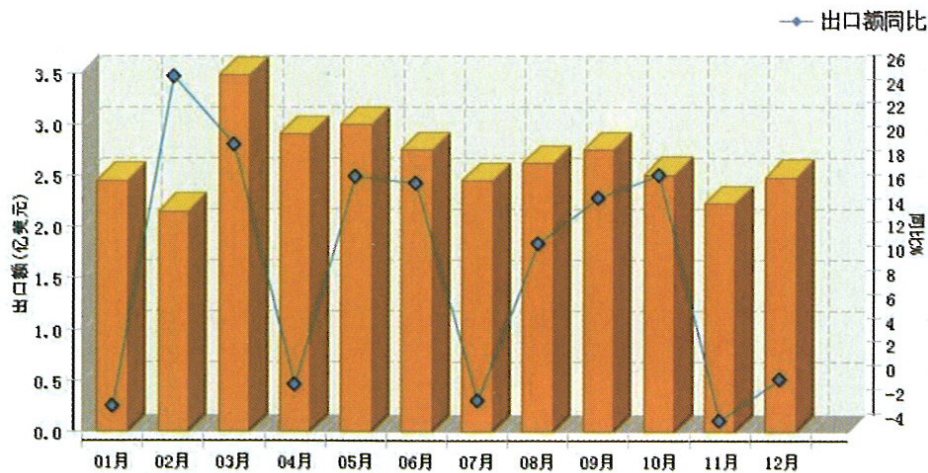


図 2 2012 年月別の自転車輸出金額(棒グラフ)とその前年同期比(折れ線グラフ)の推移

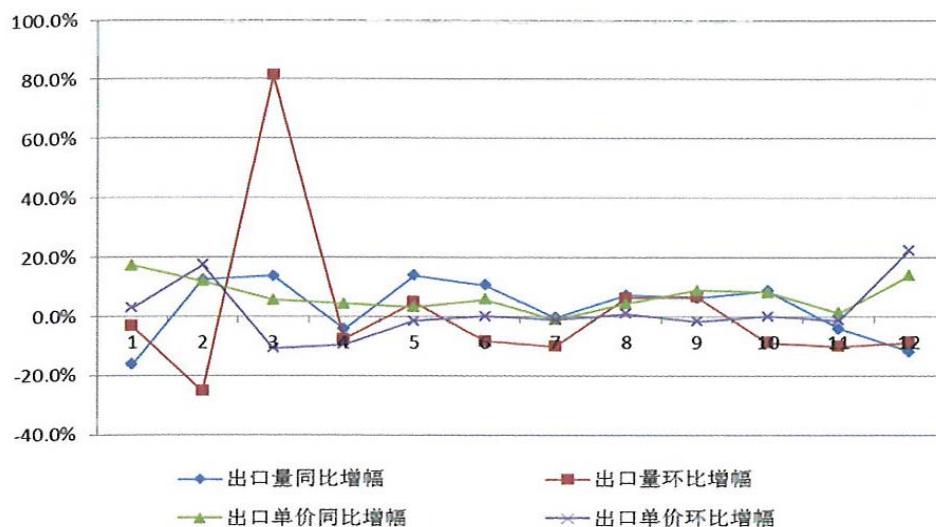


図3 2012年月別の自転車輸出量と輸出単価についての前年同月比と前月比の増減の推移

輸出製品の構成は安定を保った。競技用自転車と16,18,20インチクロスカントリーの輸出量はいくらか下降したが、しかし、MTBとその他の自転車の輸出割合は増加し、その他の自転車の輸出量は前年比3.2%増加し、輸出金額は前年比8.9%増加した。完成車輸出の平均輸出単価は55.6ドルで、前年比6.6%上昇した。競技用自転車の平均輸出単価は更に上昇して294.2ドルで前年比12.8%の上昇となったが、台湾業界の製品とはまだ80ドル以上の差がある。表1参照

表1 2012年自転車輸出車種別統計表

商品名称	輸出量/万台	増減/%	輸出額/万米ドル	増減/%	単価/米ドル	増減/%	輸出全体に占める割合/%
競技用自転車	16.2	-16.8	4,752.3	-6.2	294.2	12.8	0.3
MTB	915.7	7.2	90,237.9	14.6	98.5	6.9	16.0
16,18,20インチクロスカントリー	738.9	-6.5	24,420.4	-2.1	33.0	4.8	12.9
その他のクロスカントリーバイク	1.9	-54.5	246.0	-15.3	132.7	85.9	0.0
16インチ以下のその他の自転車	1,546.5	4.2	39,127.3	10.0	25.3	5.6	27.1
その他の自転車	2,496.5	3.2	158,849.5	8.9	63.6	5.6	43.7
合計	5,715.1	2.6	317,633.5	9.4	55.6	6.6	100.0

(注：税関統計資料を基に作成)

主要輸出市場の集中度が更に高まり、米国、日本向け輸出量は数年連続して上位2位までに位置し、米国、日本、そしてインドネシアの累計輸出量は全輸出量の50%以上を占めた。

オーストラリア、アラブ首長国連邦等の新興市場向け輸出が急増する勢いを示し、二桁の増加を維持した。

インドは我が国の伝統的な輸出市場だが、同国の貿易政策の影響を受け輸出は前年比42.3%減と大幅な下降を示した。表2参照。

表2 2012年自転車主要国及び地域向け輸出統計表

国名	台数/万台	増減/％	金額/万米ドル	増減/％	単価/米ドル	増減/％	全体に占める割合/％
米国	1,792.7	19.5	101,307.1	23.0	56.5	2.9	31.4
日本	794.7	-11.8	70,449.7	-3.8	88.6	9.0	13.9
インドネシア	477.3	24.1	16,654.6	18.8	34.9	-4.3	8.4
ロシア連邦	219.5	-18.2	11,296.1	-0.8	51.5	21.2	3.8
マレーシア	178.7	-0.5	7,221.1	6.1	40.4	6.6	3.1
韓国	165.9	1.4	12,457.8	7.6	75.1	6.2	2.9
オーストラリア	139.4	31.9	10,823.2	34.5	77.6	1.9	2.4
カナダ	120.0	8.1	7,966.1	9.6	66.4	1.4	2.1
インド	94.7	-42.3	3,605.8	-31.5	38.1	18.7	1.7
アラブ首長国	94.2	15.0	3,340.4	24.1	35.5	7.9	1.6
合計	4,077.2	5.6	245,121.9	10.1	60.1	4.2	71.3

(注：税関統計資料を基に作成)

年間のアセアン向け輸出完成車数量は809.8万台に達し、前年比24.0%増となった。しかし、累計輸出量は全体の9.8%を占めるに過ぎず、今後増加する可能性はやはり非常に大きい筈なので、我々が積極的に市場を開発するだけの価値はある。

EU向け完成車輸出は貿易保護措置の制限のため、数量は前年に比べ減少し、輸出量は僅か66.8万台だったが、しかし、輸出単価は業界平均レベルより高い。このことは我が産業が欧州市場を放棄せず、まだ堅守していることを示している。

**2. 輸入:**2012年の累計輸入完成車は12.5万台で前年比87.0%増、輸入額は5,447.9万ドルに達し、同130.4%増となった。輸入平均単価は434.9ドル(※)で、人民元に換算すると2,700元となり、国内市場の高額自転車に対する旺盛な消費能力を明示している。

※正確には435.8ドルだが、原文のまま引用した。

## (二)自転車部品

**1. 輸出:**2012年の部品の累計輸出額は22.1億ドルとなり、前年比5.2%増となった。月別の輸出額は9ヶ月が前年比マイナス成長で、そのため輸出金額は上半期が僅か1.1億ドルの増加に留まった。図4参照。

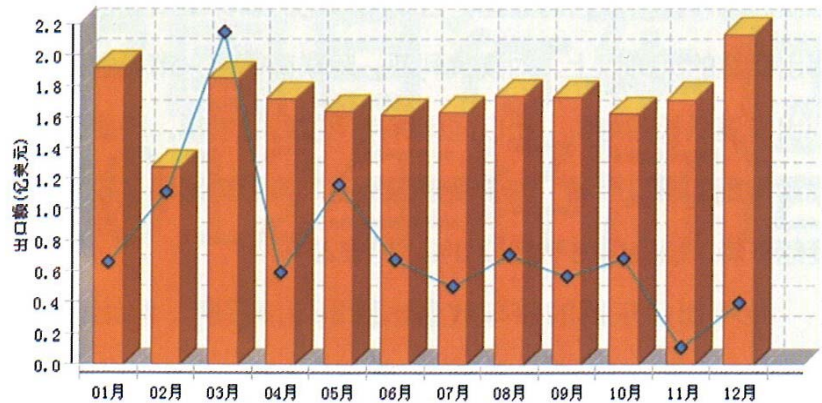


図4 2012年の自転車部品の月別輸出額(棒グラフ)と前年比(折れ線グラフ)の推移

注意すべきは部品輸出量が全面的に減少したことである。リム、スポーク、スプロケットホイール、ペダル及びギヤクランク等の製品では輸出量と金額が共に下降した。

フレームとホークの輸出割合は更に上昇し、輸出額は前年比 12.7%増となり、既に主要な収益製品となっている。表3参照。

表3 2012年部品輸出統計表

部品名	輸出量/万トン	増減/％	輸出額/万米ドル	増減/％	全体に占める割合/％
ローラーチェーン	25,694.0	-19.8	5,026.7	-9.0	2.3
フレーム、ホーク等の部品	131,618.5	-4.2	94,502.5	12.7	42.8
リムとスポーク	59,769.0	-13.7	14,918.2	-17.7	6.8
ハブ	8,371.5	-3.8	5,269.8	19.0	2.4
フリーホイール	15,290.6	-0.2	5,935.5	10.2	2.7
スプロケットホイール	735.4	-8.9	274.1	-11.6	0.1
ブレーキとその部品	33,307.7	-3.3	13,597.9	8.5	6.2
サドル	34,304.0	-48.1	10,723.3	4.8	4.9
ペダルとその部品	17,809.8	-11.9	4,192.4	-4.7	1.9
クランクギアとその部品	41,731.1	-6.4	10,215.5	-3.9	4.6
その他の部品、アクセサリ	155,110.9	-7.9	55,918.1	2.9	25.4
合計	-	-	220,574.0	5.2	100.0

(注：税関統計資料を基に作成)

主要輸出市場は依然として拡大し続けている。台湾、ドイツ及び香港向けが大幅に増加した。一方、インドネシア向け輸出は2年連続して増加した後、14.3%以上下落した。表4参照。

表4 2012年自転車部品主要国及び地域向け輸出統計表

国名	金額/万米ドル	増減/％	全体に占める割合 /％
台湾	13,671.2	10.7	16.6
ドイツ	15,045.7	16.4	6.8
香港	12,145.1	8.6	5.5
ブラジル	10,869.5	-2.1	4.9
インドネシア	9,467.6	-14.3	4.3
ロシア連邦	9,368.1	-1.7	4.2
日本	8,926.9	-8.8	4.0
オランダ	8,877.2	40.1	4.0
イタリア	7,241.5	-4.1	3.3
メキシコ	6,675.3	11.7	3.0
合計	125,288.1	5.7	56.8

(注：税関統計資料を基に作成)

2. 輸入:2012年の自転車部品の累計輸入額は4.8億ドルで、前年比14.4%増となった。

### (三)電動自転車

**輸出:**2012年の累計電動自転車の輸出は66.5万台で、前年比9.7%増となった。輸出金額は2.9億ドルで前年比11.3%増となった。平均輸出単価は430.8ドルで同1.5%高となった。

主要輸出市場に僅かに変化があった。欧州と日本がずっと電動自転車の主な輸出市場だったが、しかし、アメリカ及びインドネシア向け輸出量の増加が年間輸出量の増加に影響を及ぼし、輸出量は其々前年比109.7%増、382.4%増となった。

それ以外に欧州諸国向け平均輸出単価が400ドル以上で、アメリカ及びインドネシア向け輸出単価は僅か200ドル余りに過ぎない。このことは電動自転車輸出についても市場を細かく見る必要のあることを示している。表5参照。

表5 2012年電動自転車主要国及び地域向け輸出統計表

国名	輸出量/万台	増減/％	金額/万米ドル	増減/％	単価/米ドル	増減/％
米国	7.4	109.7	1,751.8	53.3	238.0	-26.9
オランダ	7.1	5.0	5,238.9	8.2	735.4	3.1
ドイツ	6.5	-15.3	2,934.9	-6.5	453.1	10.4
イタリア	5.2	26.5	2,276.6	43.9	440.5	13.8
日本	5.0	0.9	1,837.2	30.1	366.5	28.9
ベトナム	3.9	66.2	1,090.7	74.7	279.4	5.1
ブラジル	3.9	78.5	1,205.2	75.6	312.2	-1.6
ベルギー	2.7	-35.8	1,312.4	-26.9	485.0	13.9
インドネシア	2.3	382.4	561.9	395.7	247.5	2.8
イギリス	1.9	1.0	951.8	3.6	504.5	2.6
合計	45.8	20.2	19,161.5	17.9	418.7	-2.0

(注：税関統計資料を基に作成)



### 三、川上産業の経済運行概況

#### (一) 鉄鋼

生産量について、2012年全国の粗鋼生産量は71,654万トンで前年比3.1%増、成長率は前年比4.2ポイント下落した。銑鉄の生産量は65,791万トンで同3.7%増、成長率は4.7ポイント下落した。鋼材の生産量は95,186万トンで同7.7%増、2.2ポイント減速した。

2012年の鋼材価格水準は全体的に去年より低く、長材価格の下落は顕著である。特に4月中旬から市場は連続して大幅に下落し、価格は一時1994年の水準に達した。12月末、中国製鉄工業協会の鋼材総合価格指数は105.3ポイントとなり、年初は12.6%下落した。

2012年末現在、三級鉄筋の全国平均価格は3,808元/トンで、前年同期比672元/トン下落した。3.0mm熱間圧延の平均価格は4,081/トンで、273元/トン下落した。

企業利益は大幅に減少し、2012年80の重要中大型鉄鋼企業の累計販売収入は35,441億円で、前年比4.3%減少した。

実現利益は15.8億円で、販売利益率は大よそゼロ(0.04%)、鉄鋼企業の生産経営は再び低迷状態に陥った。

#### (二) 有色金属

2012年、全国の10種類の有色金属の生産量は3,691万トン、前年比9.3%で、増加幅は1.3ポイント下落した。

そのうち、アルミニウムの生産量は1,988万トンで、同13.2%増。

鉛の生産量は465万トンで、9.3%増。

亜鉛の生産量は485万トンで、同5.6%減。

精錬銅の生産量は606万トンで、10.8%増。

アルミニウムと銅の生産量は其々3,074万トンと1,168万トンで、同15.9%増と11%増だった。

主要な有色金属の価格は低迷を続け、中国有色金属工業協会統計によると国内の銅、アルミ、鉛、そして亜鉛のスポット平均価格は其々57,339元/トン、15,663元/トン、15,382元/トン、そして15,249元/トンで、前年比は其々13.6%減、7.2減、6.5減、そして9.9減と減少した。

一定規模以上の企業の年間実現主管業務収益は41,370億元、前年比15.1%増で、実現利益は1,558億円で、前年比8.9%減だった。

#### (三) ゴム

2012年の天然ゴム価格は僅かに下落した。1年間を見ると価格は高开低走、(即ち)年初はタイの水害で天然ゴムが減産、価格が高騰。年中盤は国内マクロ経済の不振及び在庫の増加圧力を受け、天然ゴム価格は低下の一途を辿り、12月には2.45万元/トン前後を維持した。

中国ゴム工業協会の統計によると、自転車、カート、オートバイ等のタイヤ、チューブの38メーカーの2012年生産時価総額は前年比3.69%増で、総販売収入は同4.51%増だった。

主要製品のうち、自転車用タイヤの生産量は同4.82%増、電動自転車用タイヤは同3.17%増、オートバイは同4.02%増だった。



#### 四、2012 年の動向分析と 2013 年の展望

2012 年、我々の業界は国際市場での不振、そして国内での生産コストの大幅上昇という二つの重圧の下、積極的に調整を行ったことにより様々な不利な要因を克服、着実に前進し“安定成長”という基本的な目標を達成した。

協会(CBA)の統計によると、2012 年の自転車の生産量は 8,278 万台、前年比 0.8%減だったが、しかし総生産金額は同 9.4%増で、収益は同 41.3%増だった。

電動自転車生産量は 3,505 万台に達し、同 13.2%増、収益は同 38.3%増だった。

自転車輸出は 31.8 億ドル、部品は 22.1 億ドル、電動自転車は 2.9 億ドルで、合計 56.8 億ドル、前年比 8.0%増で、好業績を上げた。

自転車の生産量と前年同期比率は僅かに下降したが、しかし、生産金額と収益はなお増加し、しかも製品在庫と売掛金は低水準に推移した。このことは自転車完成車メーカーが市場の変化に対応し、製品調整とグレードアップを加速したことを示している。生産量は僅かに減少したが、しかし、収益指標はなお合理的な範囲内にあり、産業の発展は比較的健全である。

その外に昨年は国際貿易保護主義が台頭し、そして人民元高という重圧で、なかでも 11 月の対ドルレートが何日も連続して“上昇制限”となったが、貿易を取り巻く状況は非常に困難だった。このような状況の下で自転車輸出が、“台数、単価、金額”のプラス成長を維持するのは容易ではなかった。

自転車は徒歩代替消費品としての国内需要増加の可能性は小さい。中国自転車協会は“緑色出行、文化駆動(キャンペーン)”から着手し、積極的に自転車利用文化を唱道し、文化により産業のグレードアップを推し進め、自転車生産技術レベルの向上を促進しようとしている。去年から幾つかの有名ブランドの自転車の生産販売量の激増と自転車完成車の輸入額の倍増という状況を分析すると、フィットネス、レジャー、そしてツーリングで利用する中高級自転車に対して、消費者は非常に強いニーズを持っており、国内市場は依然として巨大な増加潜在力を有している。

去年、部品輸出量は僅かに下降し、輸出金額だけが小幅増加を維持した。生産コスト増加の点から考えると、部品輸出は製品の低価格に依拠した国際市場での競争優位は徐々に消滅しつつある。輸出量が減少し金額が上昇するのは、グレードアップする過程の過渡的な段階である。部品製品が技術的な付加価値を引き上げ、国際市場における競争力を向上することは未来に向けての発展に繋がる。

2012 年、電動自転車産業の生産量、金額、利潤及び輸出等が全て急速に増加したことは、全軽工業並びに低迷する全製造業の中での数少ない明るい話題の一つとなった。今年産業が如何に調整、転換するかが我々の注目するポイントである。

即ち、一つ目は電動自転車産業の高成長は鈍化するだろう。生産量と社会保有量の絶え間ない増加につれて、限られた市場空間での競争は絶え間なく激化し、適者生存となるのは市場の市場競争の必然の結果である。

二つ目は節度ある発展は産業の不可避な選択である。企業の発展は簡単な在庫調整、減産ではない。企業が規模を形成し、産業が配列を整えることが発展の趨勢である。産業における統合及び再構築の速度は将来明らかに加速するだろう。

三つ目はブランド育成の重視である。企業はブランド樹立を通じて市場競争力を高める。製品品質及び技術革新能力の向上から着手すべきである。ブランド企業は将来、より高い市場シェアを占めるだろう。

中国共産党第 18 次代表大会及び 2012 年中央経済工作会議は、小康社会という全体的方向を既に明確にした。経済発展方式の転換において産業構造を調整し、安定しつつ進歩を求めるといふ全体基調の下、2013 年の全体状況は更に好転するだろう。我々の産業はチャンスを掴み、方式の転換、構造調整から着手し、“輸出維持、内需拡大”に取り

組み、一年間安定成長を継続し、そしてその安定成長の中にあって品質に更に注意を注がねばならない。

---

**コメント:**

CBA は 2011 年にも同様の報告を発表しており、そこから照合可能な数値をだけを取り出すことが出来るのは下記の表中の 4 つの指標である。

	2009 年	2010 年	2012 年
生産販売率	—	98.0%	98.7%
生産額利益率	3.2%	3.6%	4.4%
純売掛金	—	106.6 億元	70.1 億元
製品在庫	32.6 億元	31.2 億元	22.5 億元

中国で毎年 10%以上人件費が上昇しているなかで生産額利益率が上昇しているのは、販売単価が上昇したか、若しくは低格製品中心のメーカーが淘汰されたか、それら二つが考えられる。残念ながらメーカー数は照合できないが、特に 2010 年から 2012 年にかけての上昇幅が大きいことが注目される。2011 年頃から国内で始まった中高級スポーツバイクの人気上昇と関係があるものと思われる。

いずれにしてもこれら四つの指標だけで、中国の一定規模以上の自転車メーカーの経営内容について判断することはできないが、少なくとも業界全体として見れば悪い方向に向かっていることだけは推測できる。

以 上