

2020年 全球摩托車、自行車、農機設備 產銷統計

文/惠達 曾柏勳

扣件滲透製造業各種領域，一般扣件業者大多關注汽車、建築業等等扣件的使用大戶，但同時也有不少業者供應扣件到摩托車、自行車、農機這三個市場。三個市場的經濟規模各自有多大？另外，2020年是全球各大產業命運的一大轉捩點，疫情和貿易戰是否有衝擊到這三個使用扣件的市場？透過目前筆者可取得的其中幾國資料，帶各位讀者看詳細的統計數據。



摩托車

1. 亞洲與東南亞地區

亞洲摩托車產業聯盟(Federation of Asian Motorcycle Industries)底下結盟了7個國家的的摩托車協會，分別是印尼、日本、馬來西亞、菲律賓、泰國、台灣和越南這七個國家。除了印尼未提供生產數據之外，這些協會皆定期提供當地摩托車的生產與銷售數據給聯盟。根據聯盟統整出來的2020年數據，雖然印尼未公布產量，但從銷量來看(見圖2)是七國當中最高的，為366萬台，其次是越南銷售出271萬台、泰國151萬台、菲律賓120萬台、台灣84萬台、馬來西亞49萬台、日本32萬台，可推知東南亞國家的摩托車以及摩托車用扣件的市場需求高出台灣與日本好幾倍。

現在我們把範圍聚焦在2020疫情年的12個月內，看看七國每個月的銷量變化(見圖4)。首先提醒讀者，越南去年的銷量數據是按季而非按月份來公告，其餘六國都是按月公告。我們會發現七國都陸續在疫情最嚴重的4到6月之間銷售

圖1、六國協會公告2020全年摩托車產量統計(不含印尼)

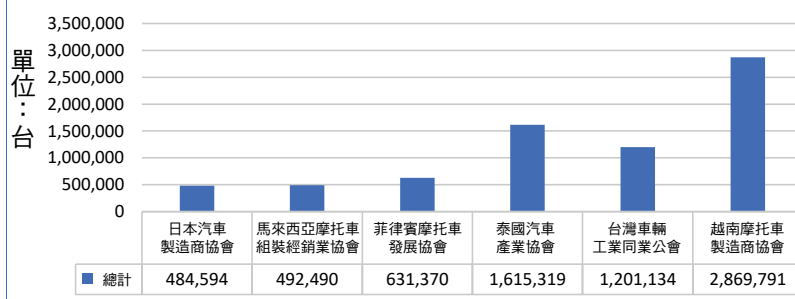


圖2、七國協會公告2020摩托車當地全年銷售統計(含印尼)

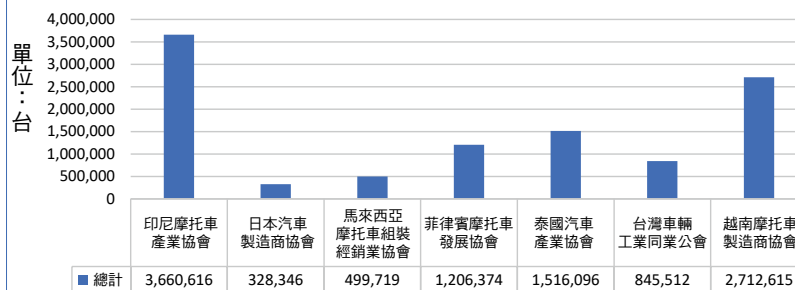
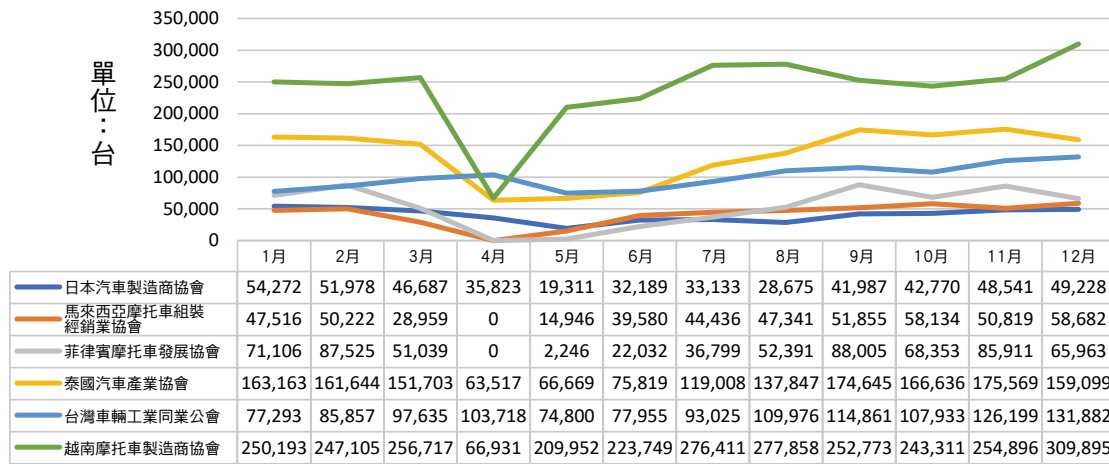
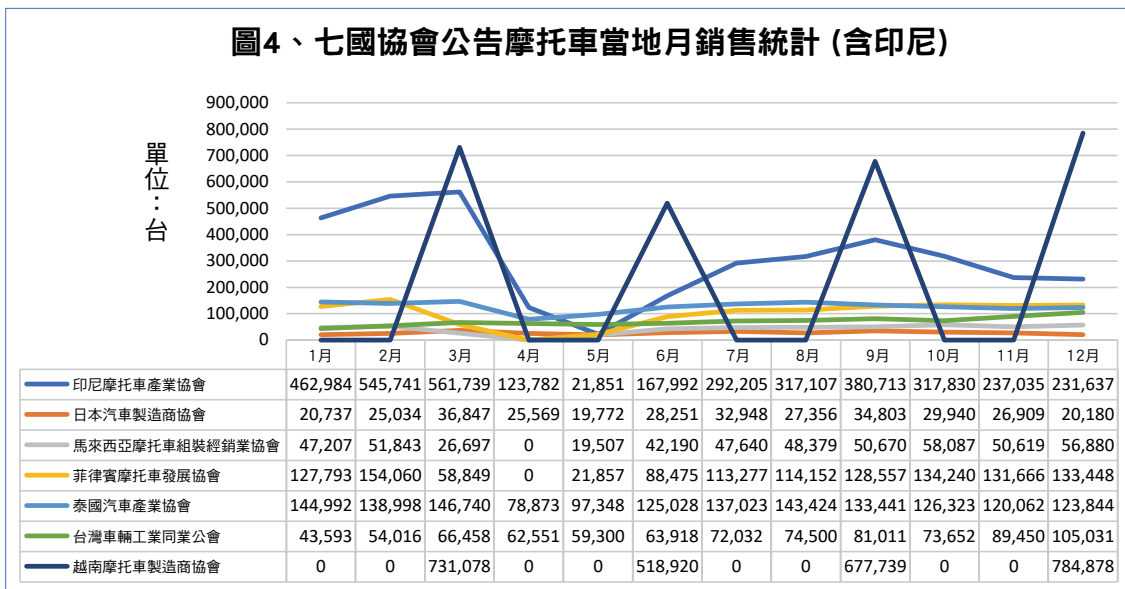


圖3、六國協會公告各月摩托車產量統計(不含印尼)



觸底，在第三季與第四季以緩成長的趨勢回溫。其中印尼與越南這兩個規模最大的摩托車銷售市場的漲跌差距最大。印尼去年的銷售谷峰(三月)與谷底(五月)之間差距高達96%，等於曾經下跌整整一倍的銷量。越南去年第二季的銷量則比第一季下跌近30%。除了

圖4、七國協會公告摩托車當地月銷售統計(含印尼)

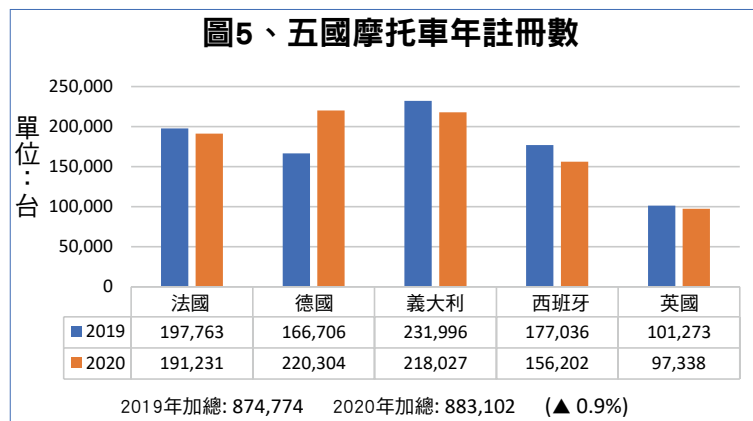


印尼直到去年12月還無法回到疫情前的銷售水準之外，其餘國家的銷售大致都在年底時回彈到疫情前的水準。雖然協會尚未公布今年第一季的摩托車銷量，但我們可推測，隨著全球逐漸步入後疫情時代，這七國今年的摩托車銷量應會繼續穩定爬升。

2. 歐洲地區

歐洲的摩托車產業聯盟(The Motorcycle Industry in Europe)收集了來自法、德、義、西、英這五國的摩托車註冊量數據(見圖5)，藉此我們可以窺探歐洲摩托車與其緊固件市場的規模。2019年，五國的註冊量總

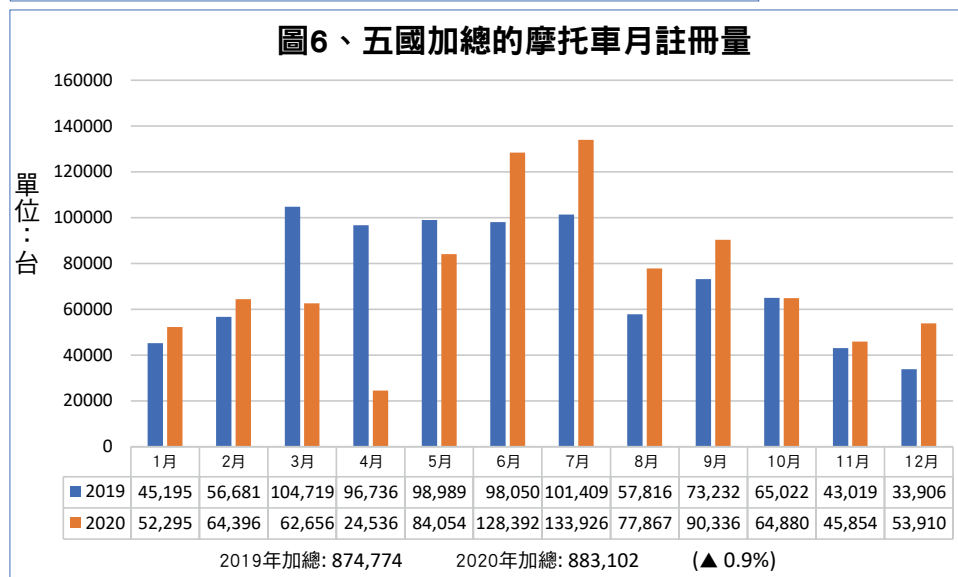
圖5、五國摩托車年註冊數



合為87.4萬台，到了2020年達到88.3萬台的規模，上升0.9%。總體來說雖然有疫情的衝擊，但仍有微幅成長。其中德國成長了32%最不受疫情影響，英法兩國都下跌3%，義大利下跌6%，西班牙下跌11%。

接下來把各國每月的銷量各自加總起來，就能得出五國每月的總註冊量(圖6)。原本2019年4月是註冊量的谷峰，在2020年的同一月份跌到了谷底，下跌了74%，但慶幸的是，從五月開始大幅回彈，在七月達到最高峰(13萬台)，超越2019年同月(10萬台)的水準，成長態勢甚至一直延續到年底。總體來看，歐洲這五國的摩托車市場受到疫情侵襲後很快就恢復景氣。

圖6、五國加總的摩托車月註冊量



同樣的狀況也反映在這五國各自的每個月註冊數(見圖7~11)。基本上會發現，除了都在4月跌到谷底之外，2020年與2019年的折線走勢大致是一樣的，甚至2020年各月的註冊量大致上比2019年各月更高。這意味著疫情對這五國的摩托車市場衝擊不那麼大。



3. 中國

圖12顯示，中國摩托車的產量與銷量之間的差距很小，銷售市場規模落在1400~1600萬台之間。單獨抓銷量出來看，發現過去五年，銷量是每年輪替增減，2016年下跌11%，2017年上升2%，2018年下跌7%，2019年上升8%，2020年下跌2%。換句話說，過去五年中國摩托車的銷量走勢是呈現波浪狀。端看中國疫後市場回溫且熱絡，可合理推斷2021年將有更明顯的成長力道。然而，出口量的趨勢卻不是呈現波浪狀，而是在2018年起連續跌落三年至2020年，甚至低於2015年的水準，可推知是受到中美貿易關稅戰的影響。

自行車

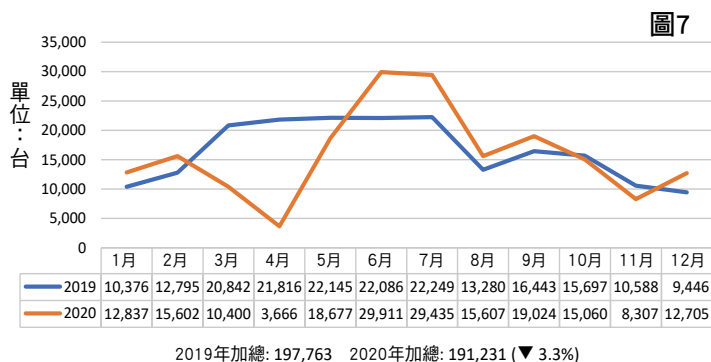


1. 台灣

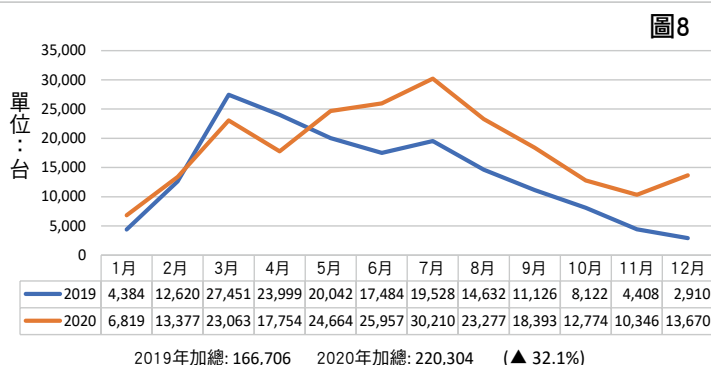
圖13與圖14顯示2016到2019年，台灣自行車出口數量維持在2百萬台，出口額維持在13~14億美金的水平，這可視為台灣自行車出口外銷的疫情前規模，唯獨在2020年受到疫情影響，封城、貨運緊縮等等因素使外銷量暫時縮小了20%、出口額縮小18%左右。我們可以觀察到一個有趣的現象，台灣出口到歐盟的數量，在過去五年逐年下降。疫情前的2019年出口量比2016年少了近40%，到了疫情期間的2020年時降幅擴大到60%。反之，對北美自由貿易區的出口量逐年小幅攀升，2019年出口量比2016年高出25%，2020年時就算下跌，還是比2016年高出17%。2020年，台灣受惠於來自美國的轉單效應，對北美自由貿易區的銷售量甚至高於對歐盟。今年在北美的銷量可望繼續攀升。

我們把範圍縮小到2020年(見圖15)，台灣出口的兩大地區分別是北美(42%)、歐洲(39%)。其中歐洲地區又以英國(9.6%)、荷蘭(8.9%)為大宗。其他主要目的地國家還包括澳洲(5%)與日本(3.9%)。台灣的外銷用自行車屬於精緻化高端產品，主要供應到已開發國家。

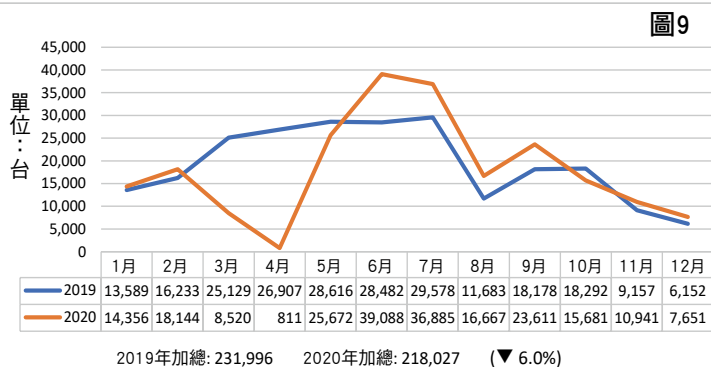
法國



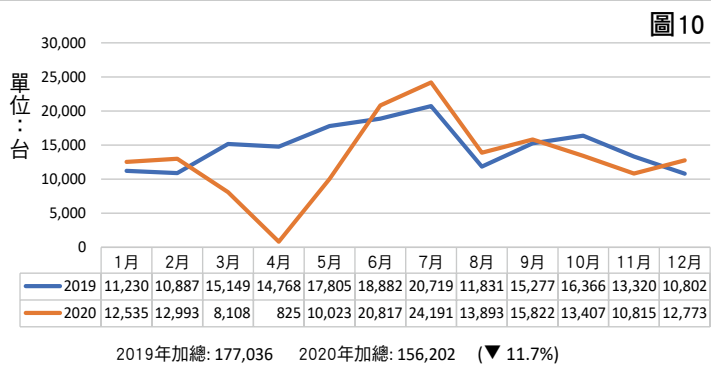
德國



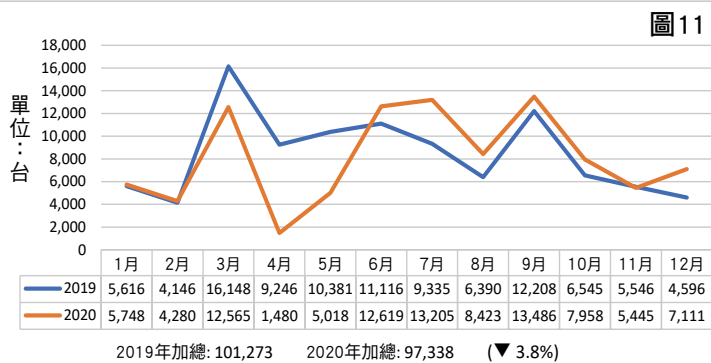
義大利



西班牙



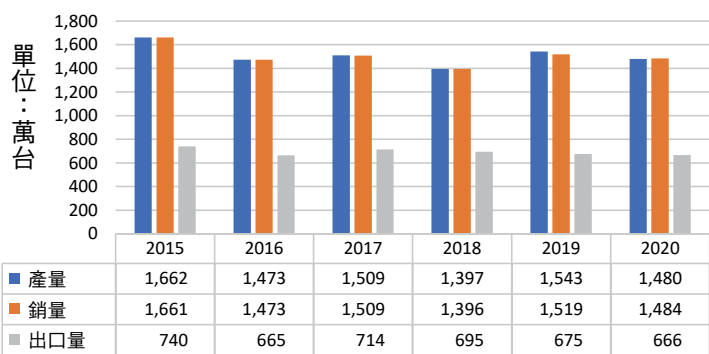
英國



歐洲五國摩托車月註冊數



圖12、2015-2020年中國摩托車產銷量



2. 日本

圖16顯示日本自行車國內銷售在2016年前落在8百萬台的水平，自2016年起至今維持在7百萬台。出口量也是均年維持在3百萬台水準，僅在2020年下跌到290萬台。

把範圍聚焦到2020年，圖17顯示12個月的總銷售額770億日幣，各月份銷售額的中位數約在65億日幣，平均銷售單價的中位數為4.7萬日幣。與汽車業出現的斷頭式下跌相比，日本自行車業在疫情期間的銷售和單價波動小許多，受衝擊程度較小。

農機



1. 日本

日本無法查到精算的產銷量數值，但我們透過圖18的出貨額推估日本農機市場規模在疫情前是在4千億日幣的水平，2020年疫情期間下跌了12%落在3884億日幣。值得注意的現象是，在疫情前日本農機市場規模是逐年在攀升的，可見若無疫情攪局的話，農機在日本有穩定的成長動能，同樣的成長動能也反映在進出口額。

另外，日本農機出口額規模為2千3百億日幣左右，進口額規模為680億日幣左右。在既有的成長動能支撐下，估計今年待疫情進一步趨緩時，日本農機市場規模會回復到2016年以上的水準。

把範圍聚焦到2020年，圖19顯示日本農機外銷的前三大地區依序為北美(53%，1178億日幣)、亞洲(28%，626億日幣)、歐洲(14%，316億日幣)。

圖13、2016-2020年台灣自行車出口各區域數量統計

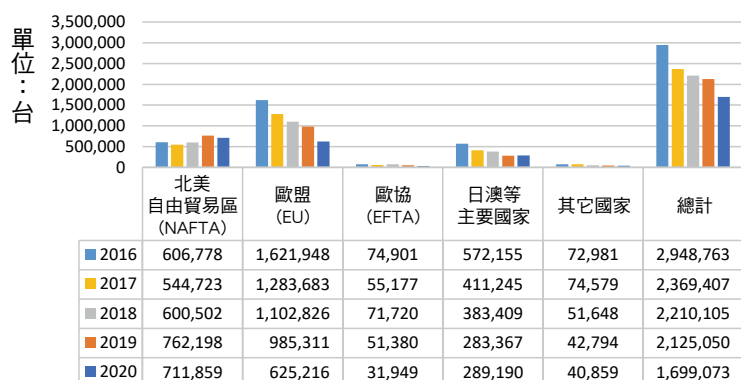


圖14、2016-2020年台灣自行車出口各區域金額統計

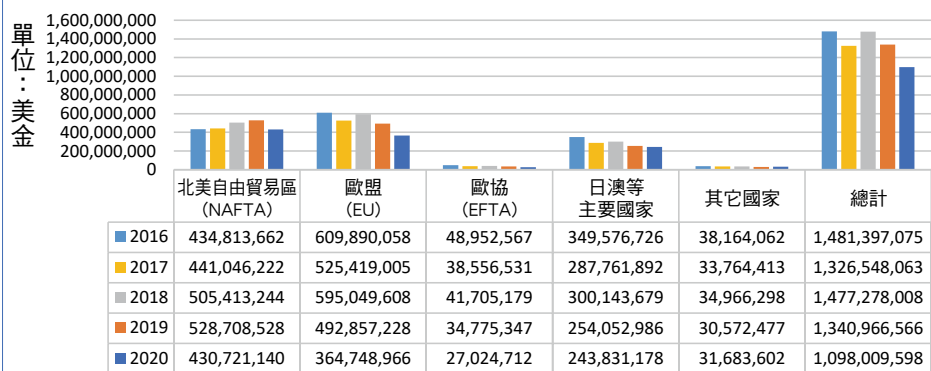


圖15、2020年台灣自行車主要出口國家佔比(單位：台)

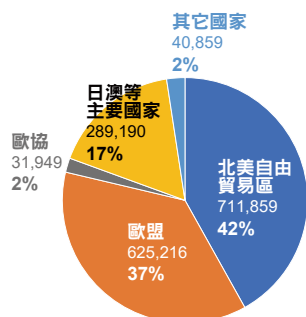


圖16、2014~2020年日本自行車產銷貿易

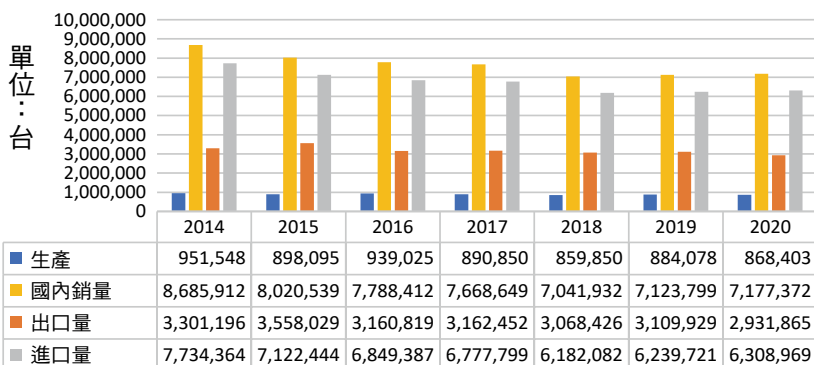


圖17、2020年日本自行車銷售額與平均單價

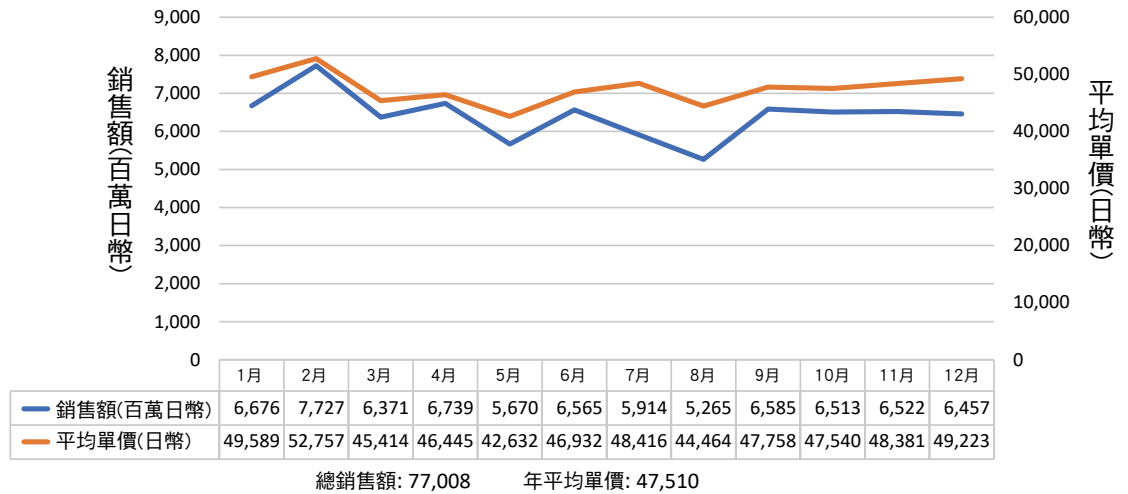


圖18、2016~2020年日本農機市場規模

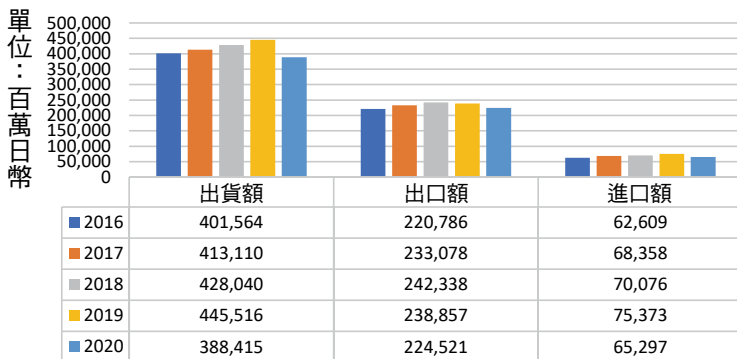


圖20、2016~2020年美國農機銷量

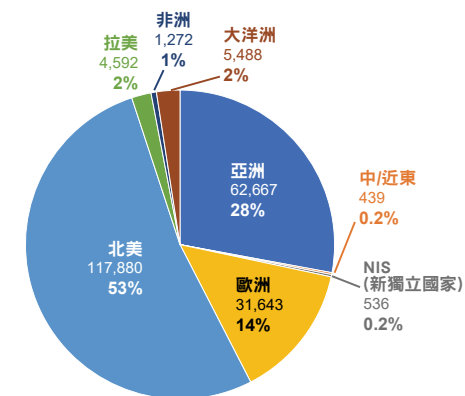
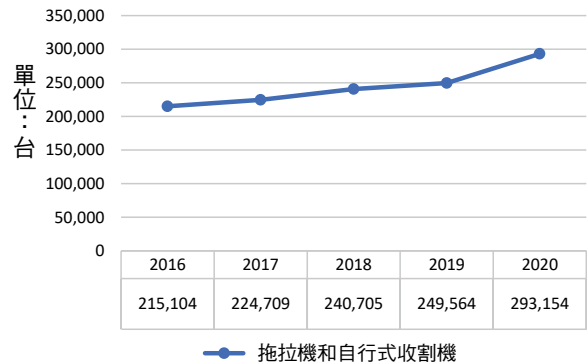


圖19、2020年日本農機對海外區域出口額(單位:百萬日幣;%)

2. 中國

根據國家統計局數據,2020年拖拉機總產量53.76萬台,大型拖拉機(大於100馬力)累計產量7萬台,同比增長56%;中型拖拉機(25-100馬力)累計產量28.9萬台,同比增長17.7%;小型拖拉機(小於25馬力)累計產量17.8萬台,同比下降47.2%。三機型的產量總合為107萬台。

3. 美國

如圖20所示,過去五年美國農機的年銷售量平均為24萬台左右,可視為美國農機銷售市場的規模。五年的年平均成長率為8%,每年都逐步攀升。2020年的成長率甚至是這五年內最高的,達17%,是平均成長率的兩倍以上。這代表美國農機的成長動能相當強勁且穩定,2021年的銷售景氣也是看好的。

摩托車、自行車、農機市場在2021年前景樂觀

亞洲、歐洲與中國的摩托車產業雖然和汽車業一樣在去年四月都跌落谷底,但很快在年中過後回復到原先的水準。台灣的自行車業受惠於本土疫情的管控得當以及來自美國的轉單,去年受到的衝擊已減小許多,而日本則大約維持在往年的水平,跌幅不如汽車業那麼大。日本農機市場的成长底蘊很穩定,相信很快就會回復到2019年以前的水準。中國的小型拖拉機產量雖然在2020年減少一半,但中型和大型拖拉機的產量都有明顯的成长。美國的農機銷售則是穩定攀升的態勢。總體來看,雖然目前這幾國所公布的資料有限,但可觀察出摩托車、自行車、農機市場都在去年很快走出低迷的銷售,2021年的市場成长加速是可期的!

