

印尼 摩托車

產銷分析

2020



文/ Shervin Shahidi Hamedani

前言

過去約20年來印尼摩托車產業一直都是全球第三大摩托車產業。其在人員和貨物運輸領域所創造出的規模約是汽車產業市場的6倍以上。

2019年，印尼的兩輪載具市場達到約649萬輛，從數量上看，該國兩輪載具市場的規模僅次於印度和中國。可支配個人收入的增加、更多可負擔私有載具需求的上升以及女性騎士數量增長、道路基礎建設的強化和建設，以及信用借貸場所逐漸受到歡迎都是印尼兩輪載具市場成長的主要原因。

該國和該區域在一般收入水平和摩托車需求之間一直都有某種程度的強大關聯性。在印尼等新興經濟體，摩托車是相較於徒步、騎自行車或利用大眾運輸還要更吸引人的選擇。**這個市場主要由日本品牌所主導，不只替印尼國內市場生產，也大部分出口至東盟，和拉丁美洲等區域。**

印尼的兩輪載具以車輛類型、引擎cc數和區域做分類。在車輛類型部分，市場由三個種類組成，包括速可達、摩托車和機器腳踏車。速可達在印尼市場市佔比最高，預計至少在接下來5年仍能維持主導性。

在引擎cc數方面，車輛也被歸成3類。低於150cc數的引擎、介於150至250cc數的引擎，以及那些超過250cc數的引擎。如前述，**輕量速可達最受印尼群眾歡迎，其引擎低於150cc且預期之後仍會維持市場動能。**

新冠疫情和印尼摩托車產業

儘管過去20年持續成長，新冠疫情的爆發在2020年對摩托車市場造成巨大阻礙。供應鏈因為貿易限制受到損害，且市場需求因為印尼政府的封城措施和活動管制大幅下滑。

如同其他產業，摩托車製造商非常仰賴來自全球不同國家原物料、零件和零組件的供應。由於政府管制境內貨物的移動，如同其他國家所做的一樣，製造商因為原料、零件和零組件短缺被迫需要暫停或是關閉產線。市場上的出口商和進口商也同樣面臨類似限制。

此外，因為該國實施封城所造成消費者需求下滑而讓新摩托車的銷售大幅下滑。今年疫情的爆發預計會持續造成企業損失。不過，在今年，市場已經有復甦一些，也看到一些成長。因為從疫情影響中逐漸復甦，企業開始重新調整運作，並逐漸適應新常態。

統計顯示2020年全球市場營收損失246億美元。雖然今年已經有一些復甦跡象，預計在未來兩年具破壞性的市場走勢仍然會持續。**在2023年之前，全球摩托車銷售預期會在營收上達到約1,060億美元，但仍然比2019所達到的紀錄少了約20%。**

2020年全球的摩托車銷售為5,650萬輛，比前一年下降14%，是過去以來第5高的紀錄。從數量上看，產業損失超過900萬輛的銷售量，主要是因為與2019年相較，印度少了500萬輛、印尼少了290萬輛、菲律賓少了70萬輛和越南少了50萬輛。

這讓印尼摩托車產業成為2020年全球表現最慘的一個，同時受到經濟衰退和新冠疫情重創，每一季(甚至是第四季)都出現明顯損失，不過在其他國家，市場表現在該年度下半已經有部分復甦。在印尼，發展趨勢在最後一季比起2019年同期下滑約50%。2020年該年度總銷售約為370萬輛，下滑了驚人的43.7%，是過去30年來最低紀錄，這也大幅影響日本製造商全球的獲利和銷售量。印尼被認為是這些日本製造商在





全球的首要市場，但該市場的下滑對這些日本品牌的全球營收、銷售和獲利造成嚴重的結果。

結論

從第二季開始，印尼政府所採取來防衛新冠疫情的措施大幅影響產業，在病毒擴散和市場下滑方面，對經濟和消費者貨品需求產生負面影響。

因為近期疫情擴散所產生出的新常態已經影響了印尼的摩托車產業，且在去年造成短期的負面影響。具破壞性的趨勢預期在今年會持續。不過，最終，新常態所帶來的好處，在目前全球兩股全新趨勢支持下將會戰勝這些損害。

很快地，對於個人移動將會有龐大需求，因為人們將持續施行社交距離，而這也將與兩輪載具部分完美契合。第二個趨勢則跟近期各國政府、組織和人民主要關心的環境議題有關。**對於電動兩輪載具政策、提案和補助的提出也將在這個10年所剩下的時光內為市場變革提供支持，也將是印尼市場的新走向**，中國和台灣也已經走在這條路上。

這就是為何我們會預測印尼和其他摩托車市場的關鍵佼佼者(像是越南、菲律賓和泰國)將跟隨中國和台灣市場的腳步，這些市場的電動載具製造商和貿易商即將撼動全球的競爭。 ■

資料來源

- 01 *McD, Motorcycles Data, ASEAN, 2021*
- 02 *ReportLinker, Motorcycle and Bicycle Global Market Report 2021*

