

印尼 扣件、汽車、建築、GDP、PMI 統計數據概況



「努山塔拉」將被打造成為支持綠能的永續智慧城市，觸發一連串龐大投資商機，而高科技業的投資將印尼的市場潛力帶往新巔峰。除了高科技企業之外，甚至有數家台灣扣件企業正評估在印尼設廠，還有一家來自中國的龍頭扣件貿易公司在本雜誌的報導中透露今年目標要拓銷印尼市場。

2024 已成為印尼試圖跳躍到新高的關鍵起始點，本文將帶領讀者回顧印尼過去 5 年的主要經濟數據，包括扣件業者關注的扣件統計數據，作為讀者評估的參考。

過去 3 年的全球供應鏈大洗牌，為東南亞帶來經濟復甦的契機。除了先前系列專文介紹過的泰國與菲律賓之外，曾被摩根士丹利歸類為「脆弱五國」之一的印尼也受到外資的青睞。

2019 年，印尼總統佐科威宣布遷都計畫，新首都位在雅加達東方 2,000 公里，婆羅洲東加里曼丹省的「努山塔拉」，目前已有 10 萬人遷往新都，預計未來十年可達兩百萬人口。2025 年至 2029 年，努山塔拉將擴大住宅區、增設辦公大樓和商業區，新首都的基礎建設經濟規模將達 320 億美元，目前正積極招外商。

佐科威去年 10 月表示，中國將在兩年內成為印尼最大的外國直接投資國，其投資項目包括價值 73 億美元的雅加達萬隆高鐵。此外，印尼政府高級官員在今年 1 月表示，比亞迪將在印尼投資 13 億美元，包括建造一家工廠。

印尼也成為歐美高科技產業的新寵。今年 4 月，印尼官員透露，輝達計劃與印尼電信巨頭 Indosat Ooredoo Hutchison 合作，斥資 2 億美元在印尼建立人工智慧中心。微軟也在同月宣布未來 4 年將在印尼投資 17 億美元建設雲端及 AI 基礎設施。此外，包括蘋果與特斯拉等等其他高科技業巨頭也已透露正考慮在印尼設立新據點。

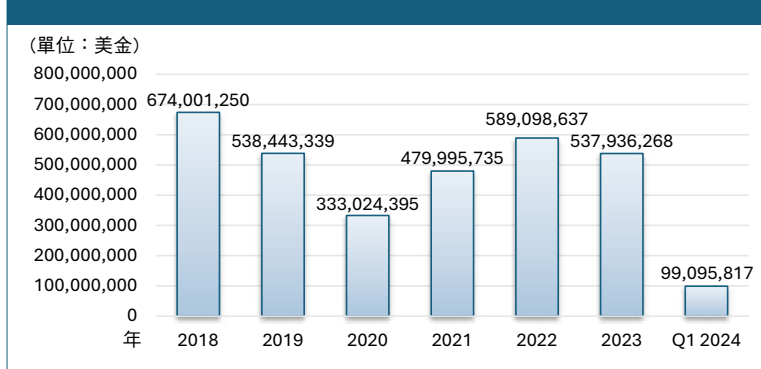
扣件進出口表現

進口額

印尼的扣件進口大於出口。如圖 1 所示，過去 5 年以來進口額的最高峰是在 2018 年，達到 6.74 億美金，在 2019 年下滑 20.1%，落在 5.38 億美金。2020 年疫情剛爆發時再重挫 38.1%，落到 3.33 億美金，但在隔年 (2021) 完成 V 型反轉，彈升 44.1% 達到 4.79 億美金，2022 年再抬升 22.7% 達到 5.89 億美金。去年 (2023) 下滑 8.6%，落在 5.37 億美金。

印尼扣件進口額雖在疫情發生前大跌 38.1%，卻在整個疫情的三年 (2020 至 2022) 之間，總共回彈了 76.8%，完全抵消了疫情的衝擊，雖然仍未達到 2018 年的水準，但已基本恢復到疫情前的水準。今年第一季進口額為 9,909 萬美金，相當於 2023 年進口額的 18.4%。**整體來看，印尼扣件進口額在去年出現下滑的跡象，但今年 6 月佐科威表示新首都建設工作已完成八成，7 月將搬至新首都辦公。新首都引領的基礎建設需求，以及汽車與科技業的建廠、設備建置與產品供應需求，有機會推動未來印尼的扣件需求。**

圖 1. 過去 5 年印尼扣件進口額



前四大進口來源國

如圖 2 所示，2023 年，印尼前四大扣件進口來源為日本 (2.12 億美金，佔 39.4%)、中國 (8,662 萬美金，16.1%)、泰國 (4,080 萬美金，7.5%)、澳洲 (3,047 萬美金，5.6%)。從這個直條圖中可觀察到，從 2020 年一路到 2024 年第一季，印尼對這四國的進口額都是在 2020 至 2022 年間逐年上升，在 2023 年開始回落，顯示印尼在疫情期間不斷增加對此四國的扣件採購，在疫情結束後開始減少採購。

由於台灣尚未成為跨太平洋夥伴全面進步協定 (CPTPP) 的成員，無法享有銷往印尼的關稅優惠，因此尚無法打進印尼的前四大扣件進口來源。

出口額

如圖 3 所示，2018 年出口額為 8,920 萬美金，在 2019 年下滑 13.4%，落在 7,720 萬美金。2020 年再下滑 0.8%，落到 7,656 萬美金，但在隔年 (2021) 彈升 27% 達到 9,728 萬美金，2022 年再抬升 19.8% 達到 1.16 億美金，是過去 5 年以來出口額的最高峰。去年 (2023) 下滑 11.8%，落在 1.02 億美金。

印尼出口額在疫情期間更勝疫情前的水準，從 2020 到 2022 年間合計成長了 46.8%，雖然在 2023 年下滑，但仍高過疫情前的水準。今年第一季進口額為 3,618 萬美金，相當於 2023 年進口額的 35.2%。

前四大出口對象國

如圖 4 所示，2023 年，印尼前四大扣件出口對象為菲律賓 (2,200 萬美金，21.4%)、德國 (1,850 萬美金，佔 18.0%)、泰國 (1,164 萬美金，11.3%)、荷蘭 (612 萬美金，5.9%)。從這個直條圖中可觀察到，截至 2023 年為止，大致上，印尼對菲律賓、泰國、荷蘭的出口額是逐年增加。印尼對德國出口扣件的金額在 2021 年達到顛峰後開始逐年下滑。有趣的是，今年第一季，印尼對菲律賓出口扣件的金額已相當於 2023 年出口額的 69.9%，非常有機會在今年超過 2023 年的水準。此外，泰國同時是印尼扣件的第三大進口來源國以及出口對象國。

圖 2. 印尼前四大扣件進口來源國

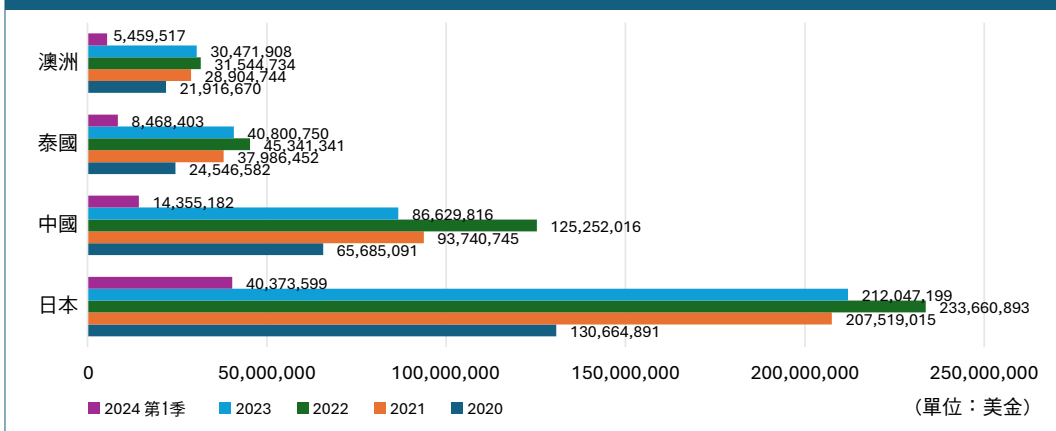


圖 3. 過去 5 年印尼扣件出口額

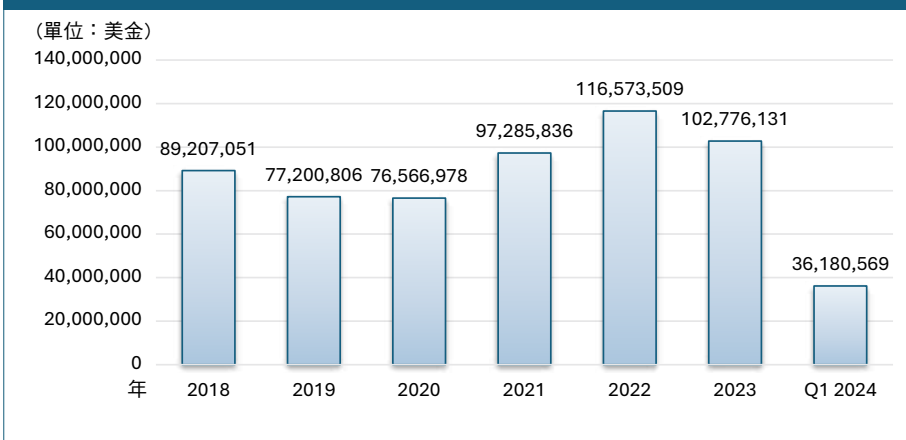


圖 4. 印尼前四大扣件出口對象國

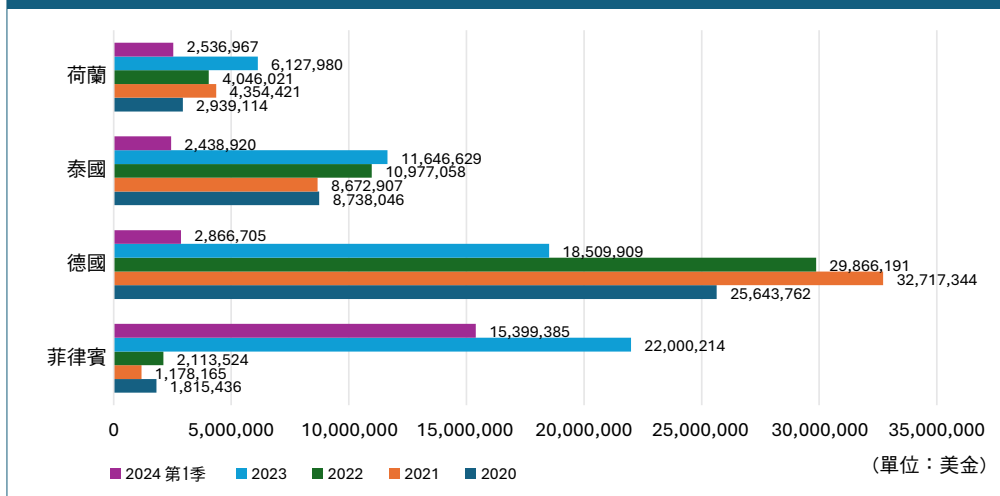


表 1. 2023年印尼扣件進出口金額

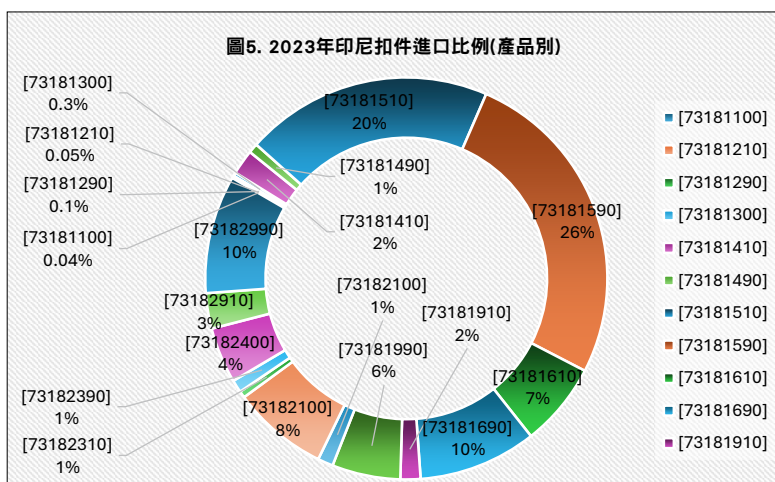
單位:美金

產品別	進口	出口
[73181100] 螺紋工件；木螺絲	233,051	2,580
[73181210] 螺紋工件；桿部外徑不超過16公厘的其他木螺絲	243,039	22,291
[73181290] 螺紋工件；桿部外徑超過16公厘的其他木螺絲	745,476	182,402
[73181300] 螺紋工件；螺絲鉤和螺絲環	1,418,567	18,410
[73181410] 螺紋工件；桿部外徑不超過16公厘的自攻螺絲	10,761,510	709,325
[73181490] 螺紋工件；桿部外徑超過16公厘的自攻螺絲	4,159,195	549,036
[73181510] 螺紋工件；其他螺絲和螺栓，無論是否帶有外徑不超過16公厘的螺帽或墊圈	107,112,055	15,015,006
[73181590] 螺紋工件；其他螺絲和螺栓，無論是否帶有外徑超過 16 公厘的螺帽或墊圈	140,352,435	53,453,516
[73181610] 螺紋工件；螺帽，無論是否帶有外徑不超過 16 公厘的螺帽或墊圈	36,327,264	14,660,388
[73181690] 螺紋工件；螺帽，無論其螺帽或墊圈的桿部外徑超過 16 公厘	51,141,990	5,789,167
[73181910] 螺紋工件；桿部外徑不超過 16 公厘；除細目 731811 - 731816 的產品外	8,689,371	417,642
[73181990] 螺紋工件；桿部外徑超過 16 公厘；除細目 731811 - 731816 的產品外	29,592,817	276,390
[73182100] 不含螺紋之工件；彈簧墊圈和其他鎖定墊圈	6,675,816	192,304
[73182200] 不含螺紋之工件；其他墊圈	41,542,603	3,225,823
[73182310] 不含螺紋之工件；外徑不超過 16 公厘的鉚釘	2,910,537	114,067
[73182390] 不含螺紋之工件；外徑超過 16 公厘的鉚釘	5,450,201	253,226
[73182400] 不含螺紋之工件；銷和開口銷	24,133,723	929,306
[73182910] 不含螺紋之工件；桿部外徑不超過 16 公厘；除細目 731821 - 731824 的產品外	15,330,794	1,213,233
[73182990] 不含螺紋之工件；桿部外徑超過 16 公厘；除細目 731821 - 731824 的產品外	51,115,824	5,752,018

以產品為分類的進口額

如圖 5 所示，2023 年印尼進口的前三大扣件產品是：

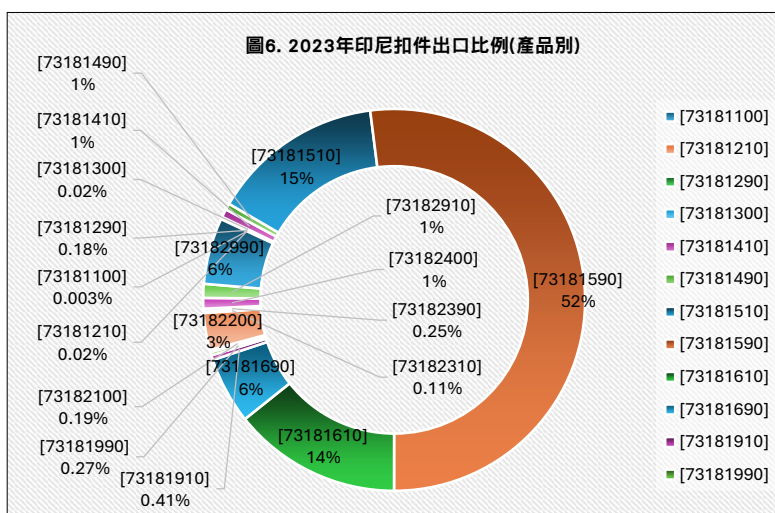
- [73181590] 其他螺絲和螺栓，無論是否帶有外徑超過 16 公厘的螺帽或墊圈 (1.40 億美金，佔 26%)
- [73181510] 其他螺絲和螺栓，無論是否帶有外徑不超過 16 公厘的螺帽或墊圈 (1.07 億美金，佔 20%)
- [73181690] 螺帽，無論其螺帽或墊圈的桿部外徑超過 16 公厘 (5,114 萬美金，佔 10%)
- [73182990] 不含螺紋之工件；桿部外徑超過 16 公厘；除細目 731821 - 731824 的產品外 (5,111 萬美金，佔 10%)

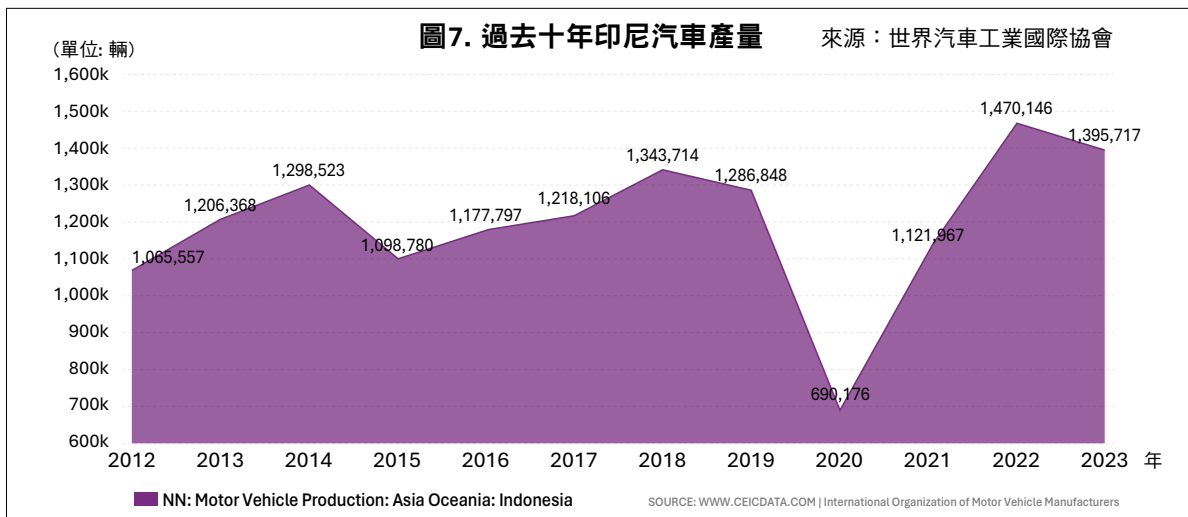


以產品為分類的出口額

如圖 6 所示，2023 年印尼出口的前三大扣件產品是：

- [73181590] 其他螺絲和螺栓，無論是否帶有外徑超過 16 公厘的螺帽或墊圈 (5,345 萬美金，佔 52%)
- [73181510] 其他螺絲和螺栓，無論是否帶有外徑不超過 16 公厘的螺帽或墊圈 (1,501 萬美金，佔 15%)
- [73181610] 螺帽，無論是否帶有外徑不超過 16 公厘的螺帽或墊圈 (1,466 萬美金，佔 14%)

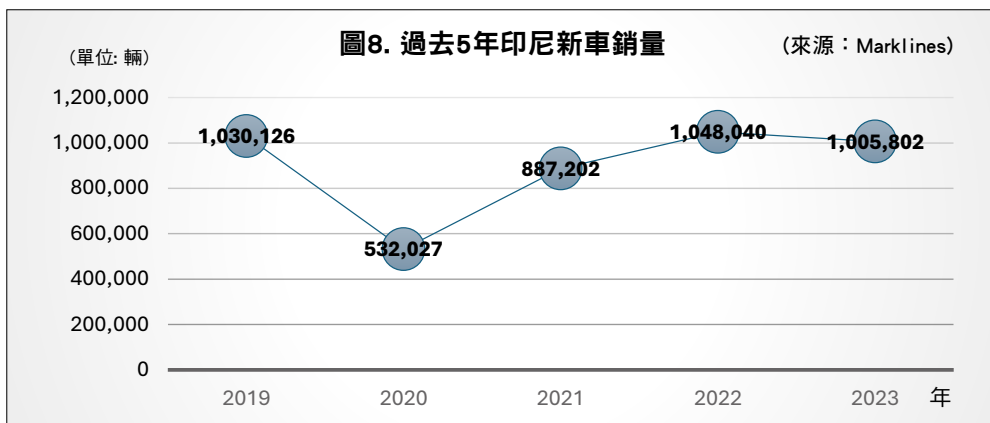




汽車產銷量趨勢

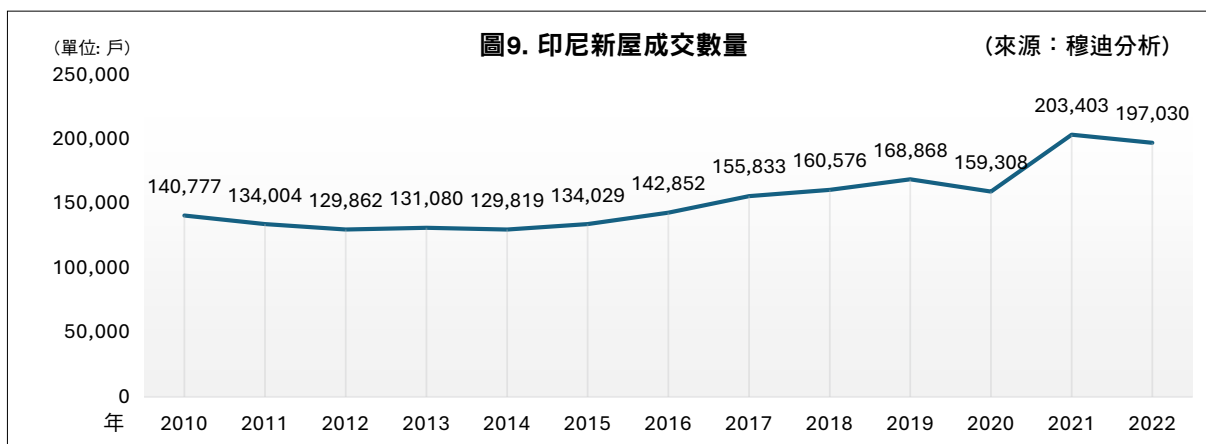
如圖 7 所示，過去十年以來，印尼汽車產量出現兩次 V 形反轉。第一次是在 2015 年全球經濟出現放緩跡象的時期，當時生產了 109.8 萬台，在截至 2018 年的三年內回彈了 22.2%，回到放緩前的水準。第二次是在疫情爆發時 (2020)，落在最低點 69 萬輛，暴跌 46.3%，然後在截至 2022 年的兩年內暴增 113%，達到過去十年來的最高點 147 萬輛，也超越疫情前的水準。2023 年的產量下降並恢復到接近 2018 年的水準。

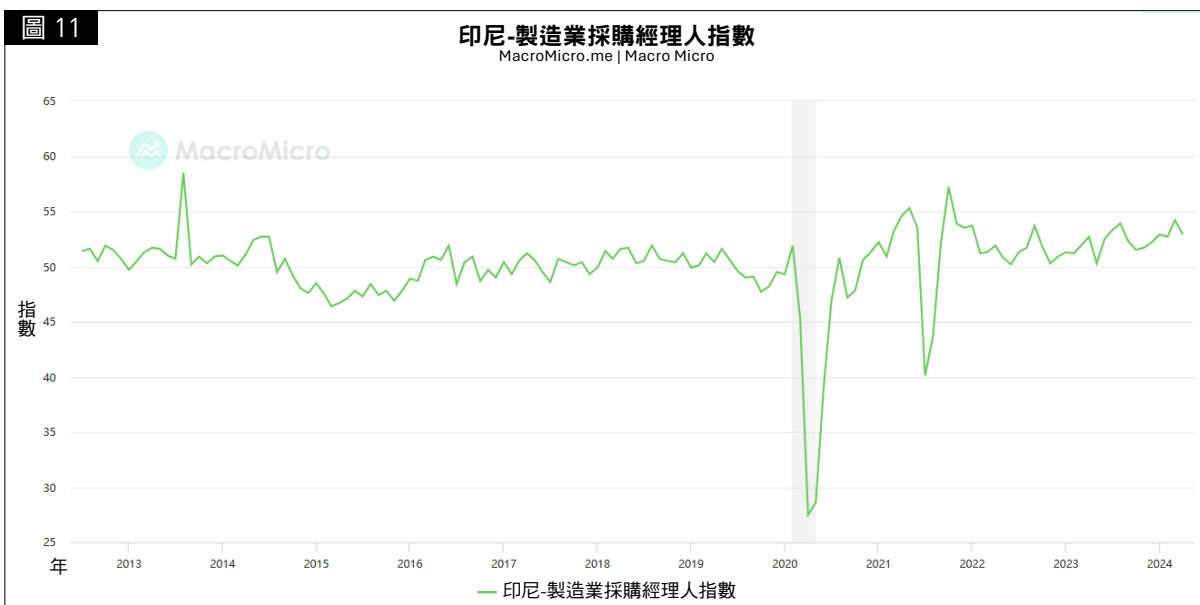
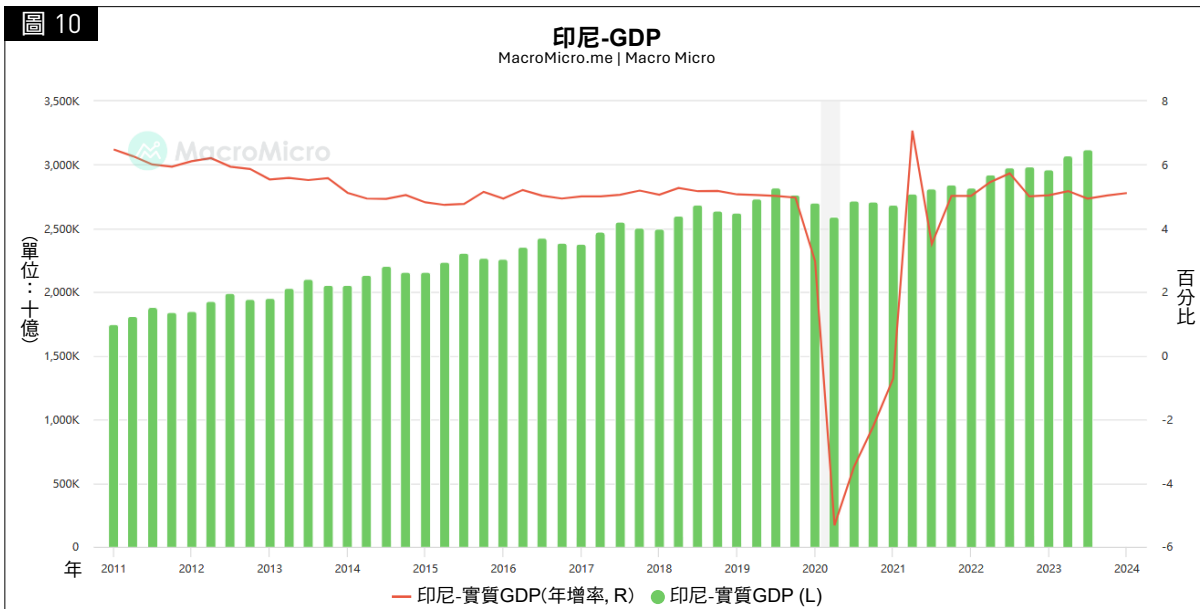
圖 8 的過去 5 年汽車銷量也反映出相似的趨勢。



建築

如圖 9 所示，以過去十年的範圍來看，截至 2020 年印尼的新屋成交數量波動相對比較平緩，中位數約落在 14 萬戶。在 2020 年後出現劇烈的增幅，最高點是 2021 年的 20 萬戶，並在隔年 (2022) 開始下滑。雖然尚無法取得最新數據，但印尼政府搬遷到新首都，可望為 2025 年以後民生的搬遷與購屋需求增添柴火。





GDP、PMI

如圖 10 所示，印尼過去十年的實質 GDP 大致是逐年成長。若扣除掉疫情期間的劇烈波動不看，**印尼一直維持相當穩定一致的 GDP 年增長率，顯示印尼經濟的成長動能一直都在。**類似的趨勢也反映在圖 11 的印尼製造業採購經理人指數。考量到印尼新首都將專注發展 AI 與綠能這兩大足以定義國家未來的動能產業，再加上高端科技業與其他產業的外商將陸續進駐投資，印尼的市場經濟價值很有機會突破新紀錄。■

著作權所有：惠達雜誌 / 撰文：曾柏動

FASTENER
WORLD

即時買與賣訊息
助您敲出商機全壘打

