

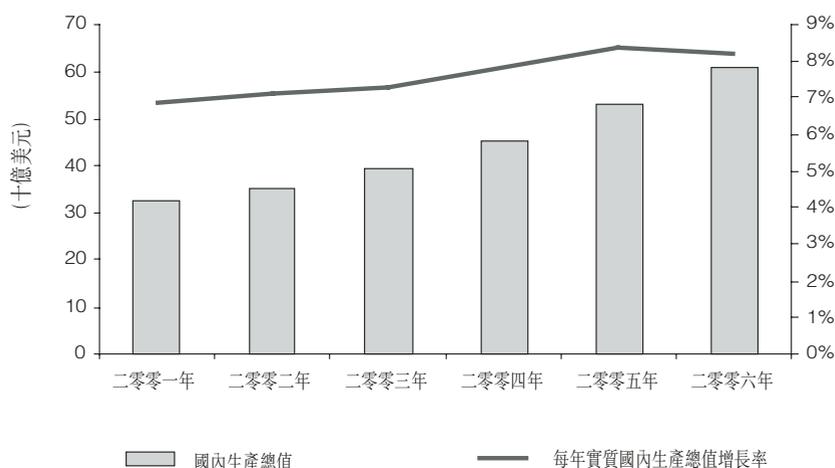
行業概覽

本部分所述的若干資料、與行業及國家有關預測及統計數字是由政府官方刊物（如未另作說明）摘錄而成。該等資料、預測及統計數字並未經獨立核實。本集團、保薦人、包銷商或參與全球發售的任何其他各方並無獨立核實該等資料、預測及統計數字，或對該等資料、預測及統計數字的準確性作出任何聲明。該等資料及統計數字未必彼此或與其他可供參閱的資料一致，並且未必準確，故不應過份依賴。

越南的社會及經濟發展

整體經濟增長

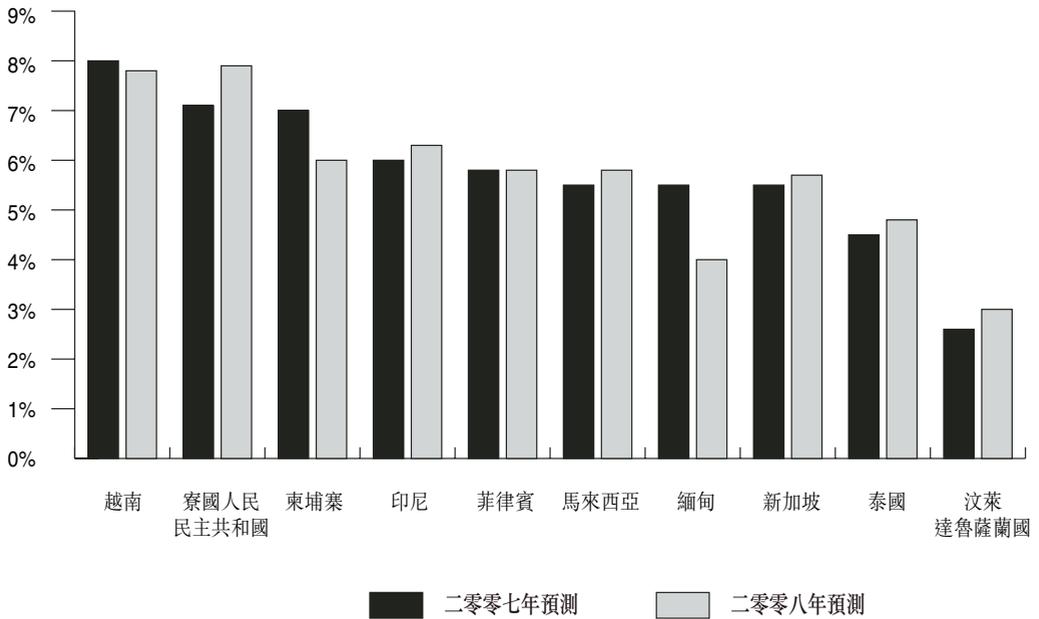
越南經濟急速擴張，增長速度超越大部分其他東盟國家。二零零一年至二零零六年期間，越南實質國內生產總值平均年增長率為7.6%，名義國內生產總值由二零零一年325億美元增加至二零零六年610億美元。下表顯示越南二零零一年至二零零六年名義國內生產總值及實質國內生產總值增長率：



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

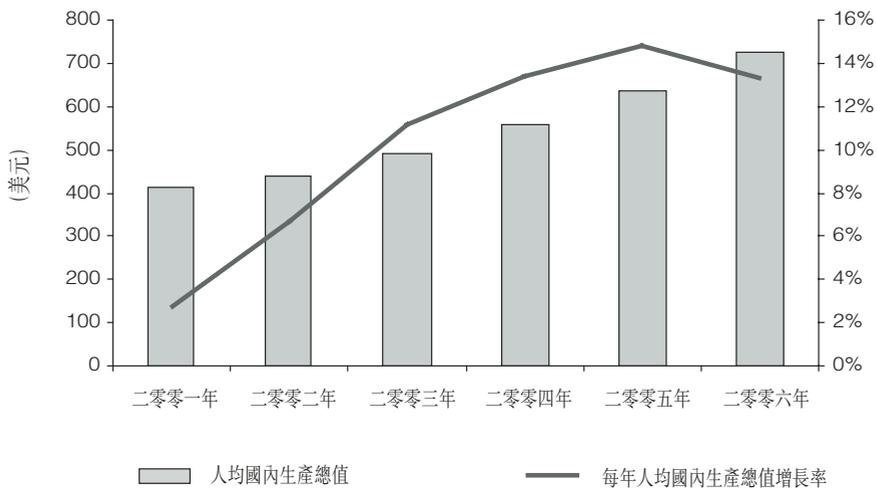
行業概覽

國際貨幣基金組織估計，越南二零零七年及二零零八年的每年實質國內生產總值增長率將分別為**8.0%**及**7.8%**，預計將比大部分其他東盟國家為高。下表顯示國際貨幣基金組織對東盟國家實質國內生產總值增長率的預測：



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

越南的人均國內生產總值由二零零一年**413**美元增加至二零零六年**723**美元，複合年增長率達**11.8%**。下表顯示該國二零零一年至二零零六年人均國內生產總值及該項指標的增長率：

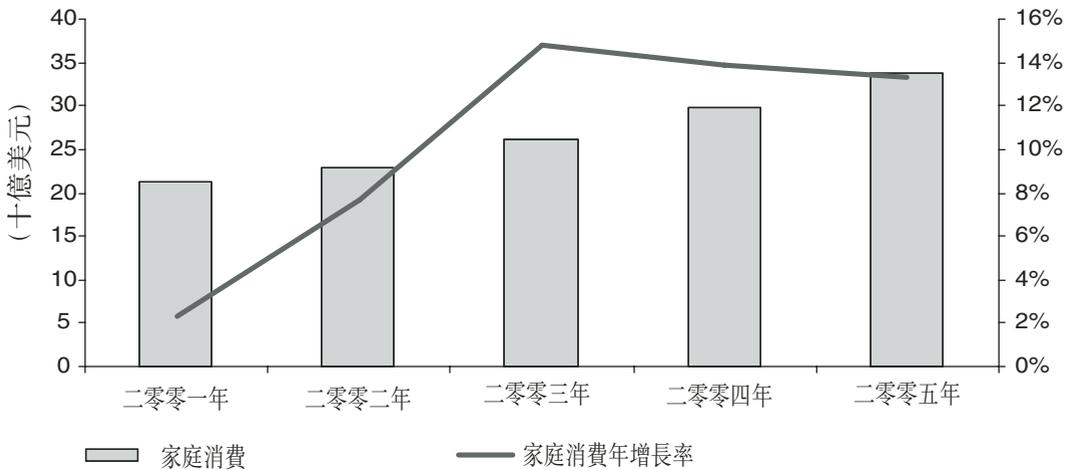


資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

行業概覽

越南的強勁經濟增長，使越南生活水平得到改善，越南人的可支配收入相應提高，拉動消費者對商品需求的增長。該國商品（包括機車）的零售銷售總額在五年內增加82.5%，由二零零一年的166億美元，增至二零零五年的303億美元，複合年增長率達16.3%。越南家庭消費由二零零一年212億美元，增至二零零五年的338億美元，漲幅59.4%，複合年增長率12.4%。

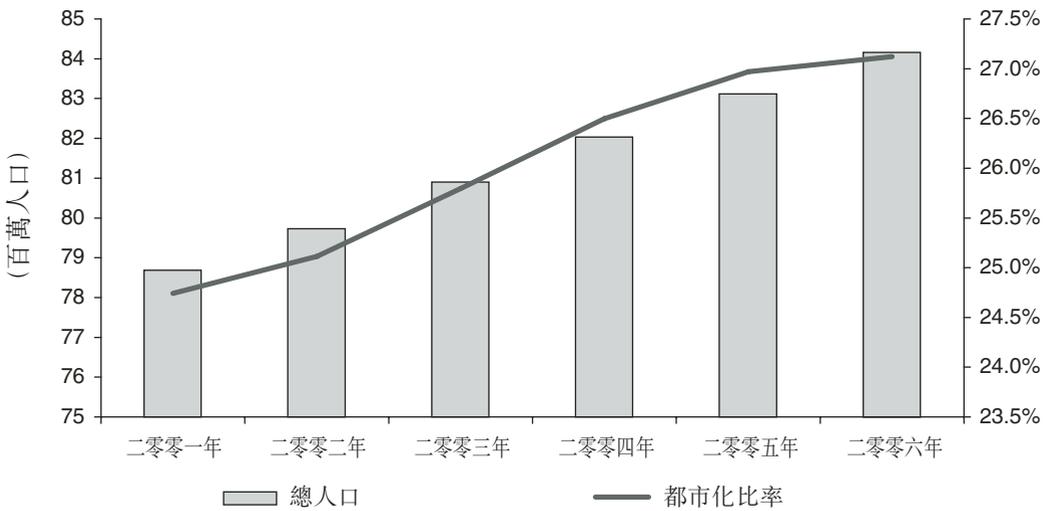
下表闡述二零零一年至二零零五年越南家庭消費演變情況：



資料來源：聯合國亞太區經濟與社會委員會

日趨都市化

越南二零零六年人口為84.2百萬人，其農村人口比例高於區內其他國家。二零零一年至二零零六年期間，越南都市化比率的複合年增長率為1.9%，二零零六年都市人口佔總人口27.1%。二零零六年，越南兩大城市胡志明市及河內市合計，分別佔越南的總人口及都市人口11.0%及40.8%。預期越南都市人口佔總人口比例，將於二零一零年上升至30%，與二零零六年比較，代表居住都市地區的新增人口將有3.4百萬人。預期該國總人口將於二零一零年上升至89.2百萬人。下表顯示二零零一年至二零零六年越南都市人口及農村人口的變化。



資料來源：越南統計局

地區差異

儘管人均國內生產總值急速增長，但越南的經濟發展呈現不均衡的態勢，其中南部地區的增长遠超過北部。二零零六年，胡志明市獨佔越南國民生產19.5%、外國投資23.4%及出口總額37.9%，同年，其佔經濟比重遠超過佔人口比重之7.6%。胡志明市本地人均收入約為國家平均人均收入的2.5倍。

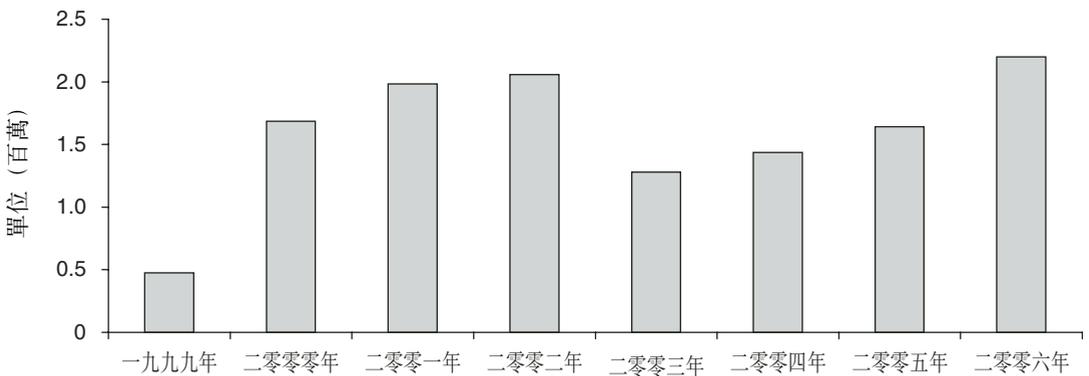
越南的機車業

概覽

越南尚未建成完善的公共運輸系統，公共道路網絡條件欠佳，造就機車成為越南的主要交通工具。

近年，越南機車業經歷顯著增長。一九九九年至二零零二年期間，越南機車業的規模增長近4.3倍，二零零二年高峰期售出逾2.0百萬部機車。二零零三年至二零零五年期間，政府實施限制機車在大城市登記的政策，對銷售額造成不利影響。隨著該政策在二零零五年底撤銷，二零零六年銷量復甦，達2.2百萬部，按年同比增長34.1%，一九九九年至二零零六年複合年增長率24.5%。下表顯示一九九九年至二零零六年越南機車的銷量。

機車銷售額（一九九九年至二零零六年）



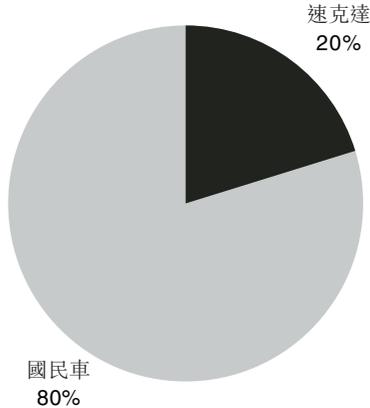
資料來源：越南工業貿易部；及產業政策戰策研究所：「*Nam 2007 tieu thu xe may se vuot 2.5 trieu chiec*」（「二零零七年售出機車數目將超過2.5百萬部」），二零零七年三月十三日

除供國防部或其他公安使用外，越南一向不常生產或進口大型機車（引擎容積超過175cc），因此該國的機車業以國民車及速克達為主。國民車為機車的一種，駕駛者雙腿跨過引擎，而速克達車架中空，駕駛者坐立時不必跨過引擎的任何部分。目前，越南本地市場的機車車款以國民車為主，而速克達僅佔二零零六年越南的每年銷售額約20%。

行業概覽

下列圖表顯示二零零六年國民車及速克達在越南的組成。

速克達與國民車市場（二零零六年）

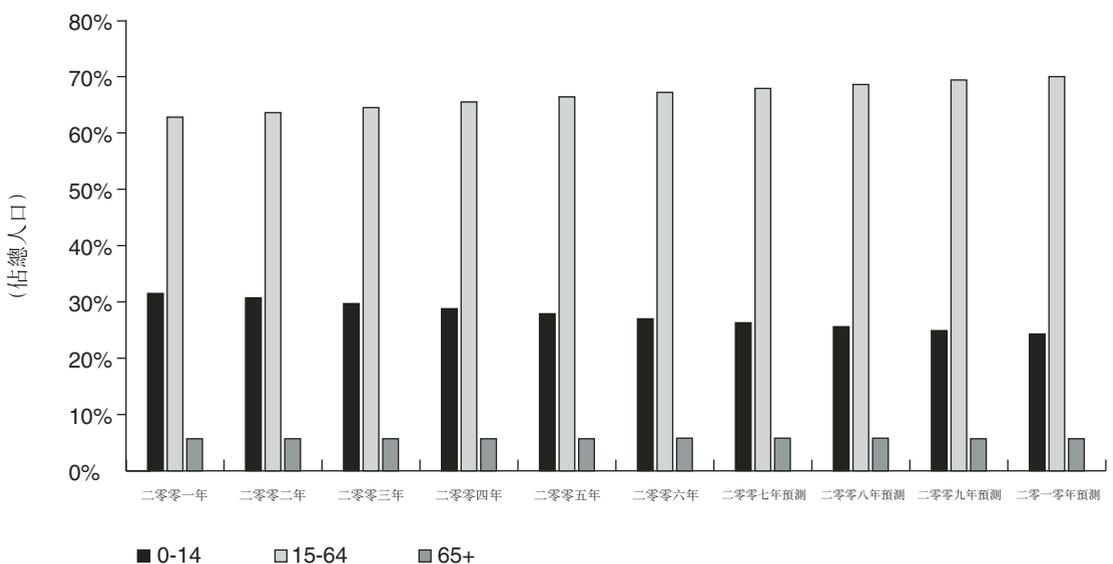


資料來源：VietNamNet：「Xe tay ga nhieu san pham moi, gia giam」（「速克達車種推陳出新，價格下降」），二零零六年十月九日

越南人口相對較為年青，0至14歲人口眾多，使該國龐大的15至64歲人口每年不斷增加。二零零一年至二零零六年期間，越南的15至64歲人口持續擴張，預期此趨勢將於二零零七年至二零一零年持續，應會對機車需求起著積極作用。

下表顯示二零零一年至二零一零年期間，越南不同年齡組別人口以往及預計的變化：

人口年齡分佈（二零零一至二零一零年）



資料來源：美國統計局、國際數據庫，二零零七年七月

行業概覽

越南的交通基礎建設相對較差。二零零六年，胡志明市每1,000人計享有巴士數目僅為0.5部，二零零四年曼谷的相應比率則為1.3。此外，根據越南道路管理局資料，二零零六年，越南的道路網絡僅約19%完成路面平整，而市區道路佔總道路網絡僅為3.3%。由於越南交通基建不足，而機車與汽車相較，又有機動性較高、價格較為相宜的特點，因此越南人一般以機車作為個人交通工具。二零零五年，機車分別約佔河內市及胡志明市交通運輸需求62.7%及77.9%，公共汽車分別約佔該兩個城市交通運輸需求8.4%及5.9%，而汽車及計程車合共則分別約佔該兩個城市交通運輸需求3.5%及1.6%。

路面機車數目增長速度遠超過人口增長，部分是因為越南經濟高速增長所致。二零零五年至二零零六年，人口增加約1.0百萬人，機車數目增加約2.0百萬部。

二零零六年售出新機車2.2百萬部，路面已登記機車約18百萬部，按人口約84.2百萬人計算，機車滲透率為21.4%，對比二零零五年之滲透率為19.2%。產業政策戰策研究所預測，到二零一零年越南將有約25百萬部機車，相等於約每3.6人擁有一部機車。

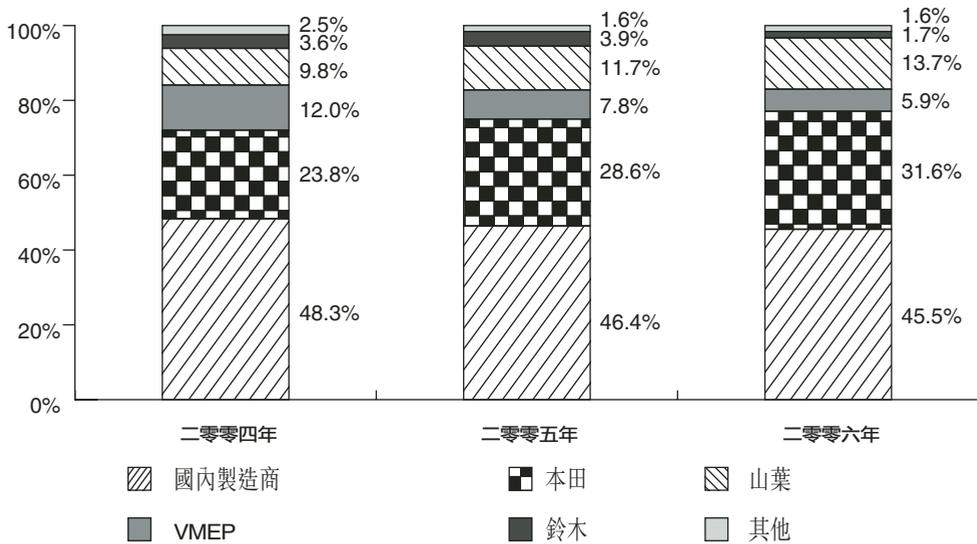
競爭環境

越南機車製造業包含逾50家公司，並由七家外商直接投資製造商主導，包括本田、山葉、本集團、鈴木、Lifan、Vina Siam及GMN。在該七家公司中，本集團為越南唯一的獨資外商直接投資機車製造商，其餘各公司全部都是外資夥伴與一位或多位越南夥伴合組的合營企業。

於二零零三年左右，機車業的市場出現重大變化。機車市場以往由組裝低價中國機車的本地製造商所主導。然而，二零零三年以後，該等本地製造商的主導地位被外商直接投資公司取代。本地生產商現在多數轉攻農村市場。農村市場對較簡單（因此較外商直接投資公司產品便宜）的車種需求仍然很大，未擁有機車人口比例亦較高。儘管外商直接投資公司也有開拓農村市場，並成功地以一些低檔次車種完全搶佔中國製車種的市場佔有率，但他們亦同時生產新款優質車種，以都市年青消費者及較高收入人士為對象。二零零四年、二零零五年及二零零六年，外商直接投資機車製造商的合計市場佔有率分別為51.7%、53.6%及54.5%。下表顯示二零零

行業概覽

四年至二零零六年主要外商直接投資機車製造商的市場佔有率，按已製造並已組裝完成的機車數目計算：



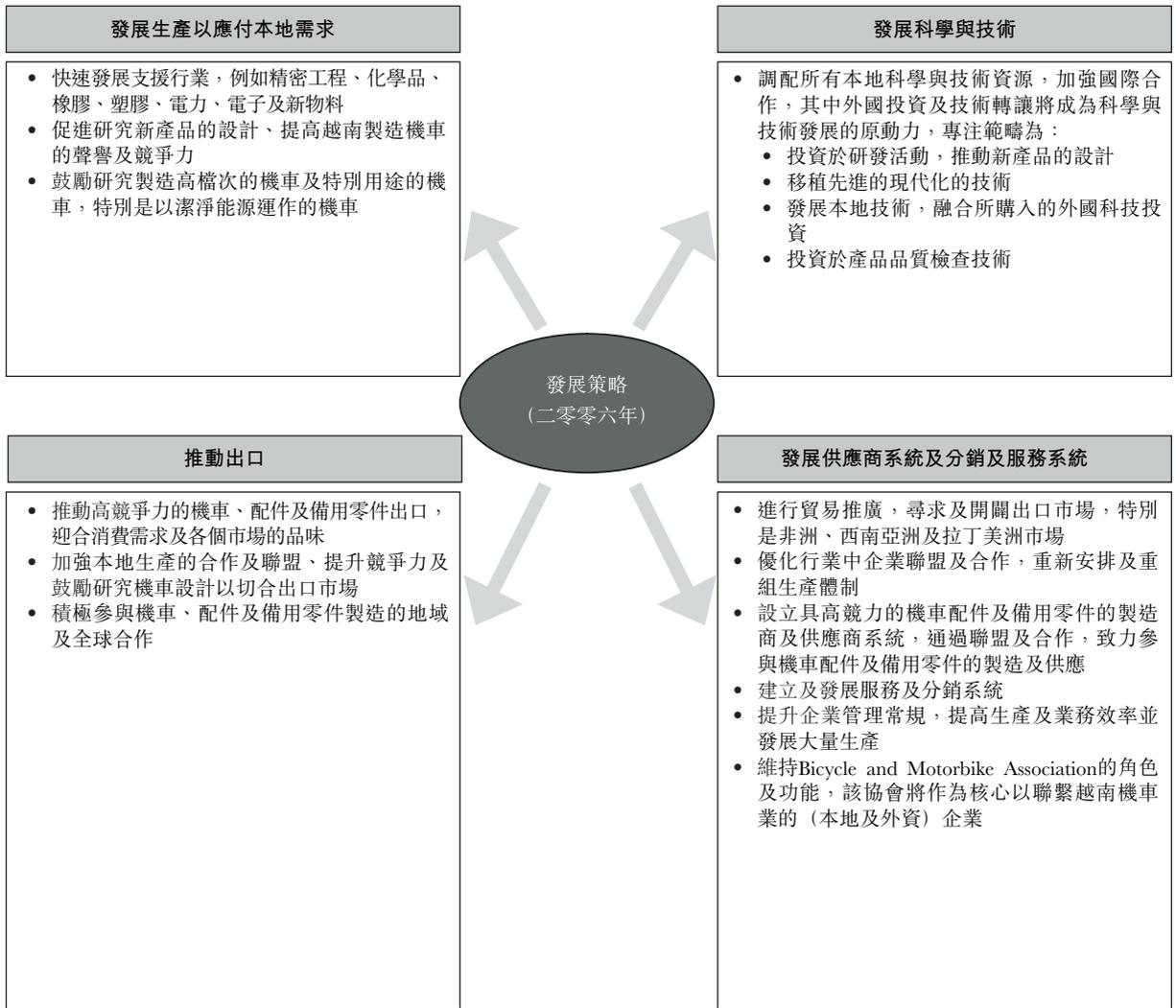
資料來源：越南工業貿易部

近期發展

政府對機車業的策略

二零零六年，越南政府刊發第33號決定，闡述越南機車業至二零一五年的發展策略。發展策略的目標為改善產能，並提高本地機車製造業的技術水平，使越南最終成為機車主要出口基地。政府計劃鼓勵製造商增產備用零件，透過規模效益降低成本，最終刺激出口銷售的增長。為吸引先進技術輸入越南，越南政府有意鼓勵更多外商直接投資公司在越南成立。越南政府亦計劃鼓勵製造商之間進行業務合作與組成商會，以推動此行業整體發展。下表扼要敘述這項發展策略。

行業概覽



資料來源：工業貿易部於二零零六年九月十三日發出的第33/2006/QD-BCN號決定

目前尚未清楚越南政府擬以何方法實踐是項發展策略，但越南政府已推出若干配套政策，例如為鼓勵本地製造商，政府已向最惠國國家進口的完成組裝機車實施最高90%的進口關稅，向東盟外的其他國家實施最高135%的進口關稅（誠如下文詳載者）。此外，越南政府自二零零零年起已禁止進口二手機車。

鼓勵越南公共運輸系統的發展

誠如上文所述，越南大部分道路網絡的條件欠佳，公共運輸系統不足。於二零零四年十二月十日，越南總理批准一項發展越南運輸系統至二零二零年的策略。根據是項策略，預期公共運輸將在二零一零年滿足胡志明市及河內市25至30%的運輸需求，至二零二零年滿足50至60%的運輸需求。該項策略需要對公共運輸基建及龐大道路網絡的投資。同時該項策略對機車業的影響尚未明確。

越南加盟世貿

二零零七年一月十一日，越南成為世貿的成員，對越南經濟帶來機遇及挑戰，尤其該國的工業。作為世貿雙邊准入協議的部分，越南將大幅降低製造商品的關稅，以向美國及其他外國產品進一步開放越南市場。越南已承諾約束關稅稅率，並在全面實行後調低工業及消費商品的平均已約束關稅稅率**20%**。就此，該等變更將影響該國的機車業。例如，在全面實行世貿協議時，越南的機車零件關稅稅率，將由目前平均**45%**降至**35%**。此外，越南已同意取消限制大型機車（即引擎馬力超過**175cc**的機車）的進口，並就個人及公司進口、分銷及使用大型機車，設立非歧視性和具有透明度的制度（需符合若干準則）。

越南加入東盟自由貿易區以及東盟－中國自由貿易區

一九九五年七月二十八日，越南正式加入東盟。東盟成立於一九六七年，是一個為提供地域合作架構與機制而設的組織。作為東盟會員，越南加入了東盟自由貿易區及東盟－中國自由貿易區（「東盟－中國自由貿易區」）。該等協議的最終目的是透過消除商品、服務、資本及勞工的流通障礙，推動更大的經濟效益、生產力及競爭力，並達致東盟國家彼此之間以及東盟國家與中國之間的經濟整合。目前，經濟整合仍處於萌芽階段，當務之急是透過減低關稅及非關稅障礙，促進國家之間商品與服務的流通。

多年來，越南政府通過有利於本地機車業的進口稅政策，對本地機車業作出保護。自二零零三年至二零零六年，從享有最惠國待遇的國家（不包括簽署東盟自由貿易區及東盟－中國自由貿易區協議的國家）進口的已完成組裝機車須按**100%**稅率納稅，而機車零件及零件的最惠國稅率則為**50%**。自二零零六年九月起，該等稅率分別定為**90%**及**45%**。

為遵守東盟自由貿易區及東盟－中國自由貿易區責任，越南已調低從東盟成員國及中國進口的機車及機車零件進口稅。根據東盟自由貿易區協議，越南開始於一九九六年實施共同有效優惠關稅計劃，據此，在區內貿易的多種產品的關稅，將於二零零六年逐漸調低至介於**0%**至**5%**。然而，共同有效優惠關稅計劃允許越南透過將若干項目列為高度敏感產品（包括可於本地製造的機車零件及零件以及已完成組裝機車）而使該等項目不包括在此框架內。來自東盟國家的配件及零件的現時稅率為**5%**，該等配件及零件不包括離合器組裝、齒輪組裝及起動器系統等項目，彼等的稅率為**10%**。從中國進口的已完成組裝機車的稅率為**80%**，而從中國進口的配套零件的稅率則為**40%**。

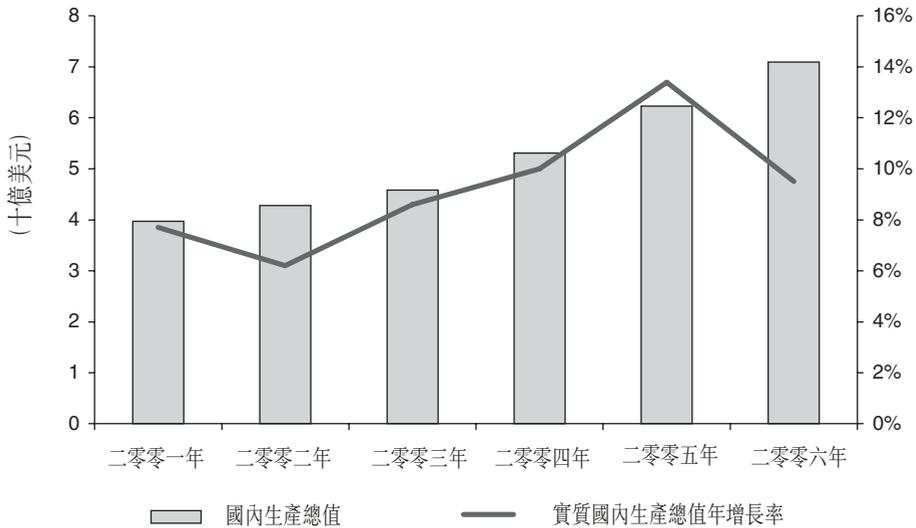
根據東盟自由貿易區及東盟－中國自由貿易區，越南已承諾於來年進一步調低機車關稅率。根據東盟自由貿易區，進口機車配套零件於二零零八年至二零一三年間的稅率為**5%**，其大大低於世貿條例於二零一零年規定越南的最終約束稅率**35%**。根據東盟－中國自由貿易區，越南已同意於二零一八年調低中國進口的已完成組裝機車的稅率至**50%**。

東盟國家資料

柬埔寨

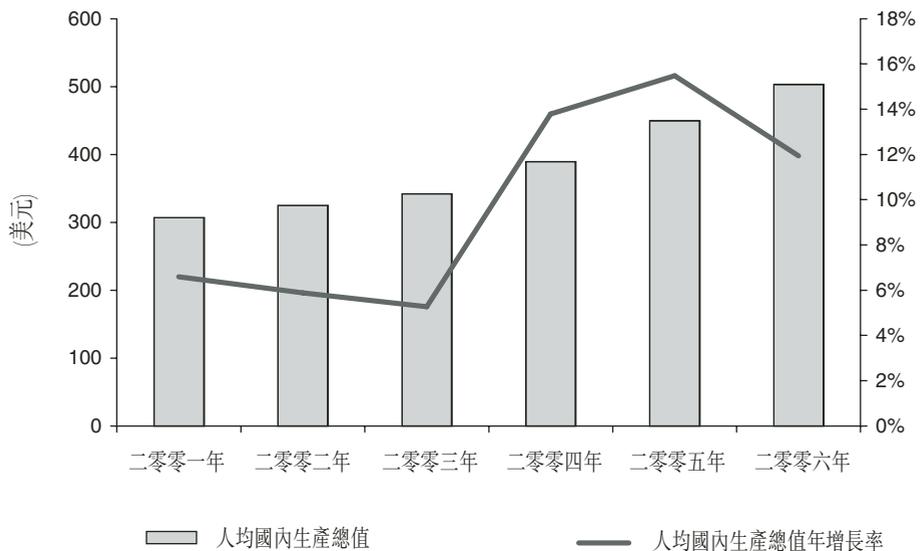
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，柬埔寨實質國內生產總值的平均年增長率達**9.2%**，名義國內生產總值由**40億美元**上升至**71億美元**。下表顯示該國同期的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

柬埔寨人均國內生產總值由二零零一年**307美元**上升至二零零六年**503美元**。下表顯示該項增長及該項指標同期的年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

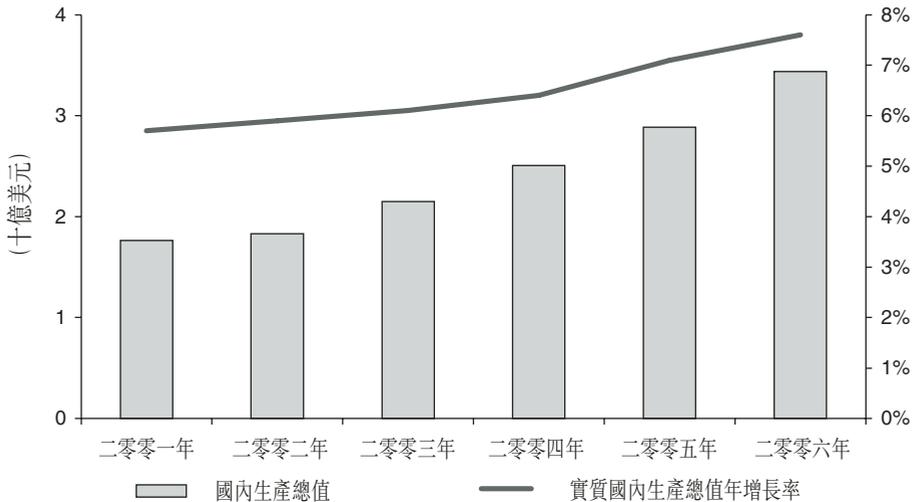
二零零五年，柬埔寨人口達**14.1百萬人**，**19%**於都市居住。二零零六年，磅湛為柬埔寨人口最稠密的城市，約有**1.6百萬人**。

行業概覽

寮國人民民主共和國

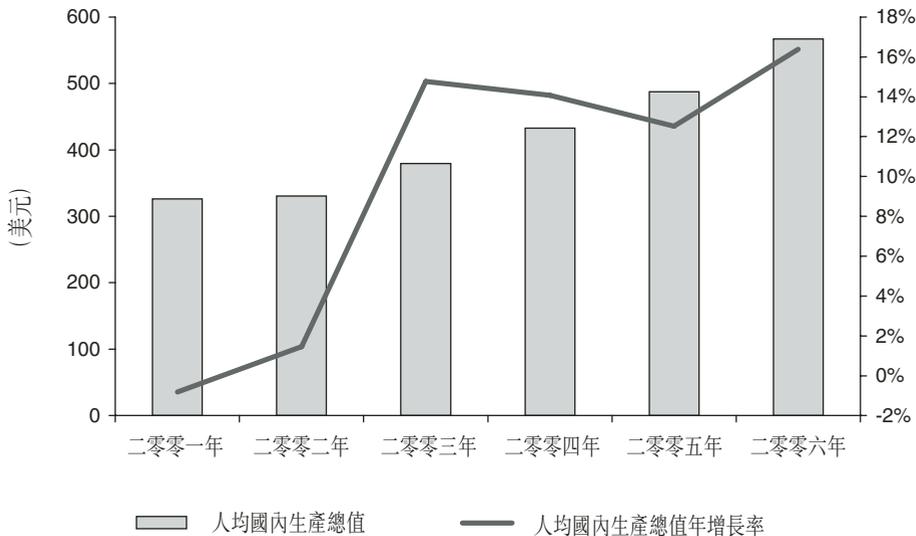
整體經濟增長

寮國名義國內生產總值由二零零一年的18億美元上升至二零零六年34億美元。實質國內生產總值由二零零一年5.7%上升至二零零六年7.6%。下表顯示同期的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

寮國人均國內生產總值由二零零一年326美元增加至二零零六年567美元。下表闡述該國同期的人均國內生產總值及該項指標的年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

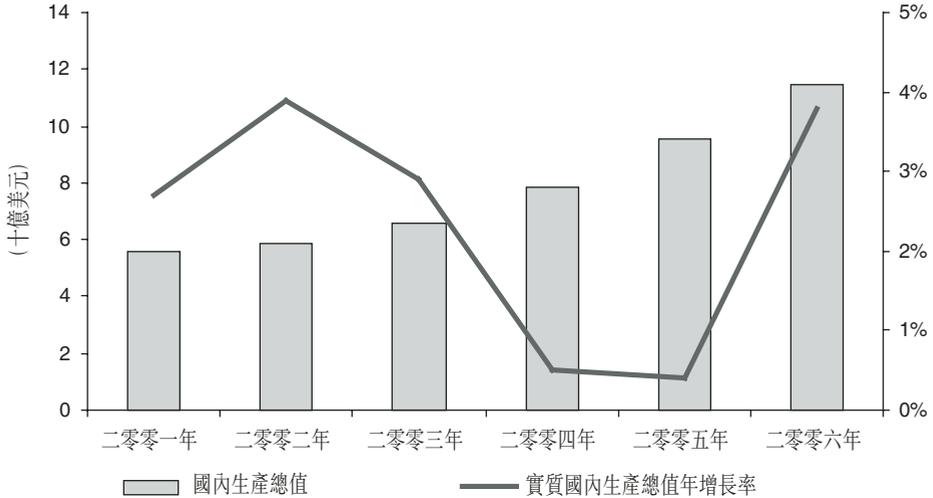
二零零五年，寮國人口達到5.9百萬人，21%於都市居住。二零零五年，首都萬象為寮國人口最稠密的城市，約有535,000人。

行業概覽

汶萊達魯薩蘭國

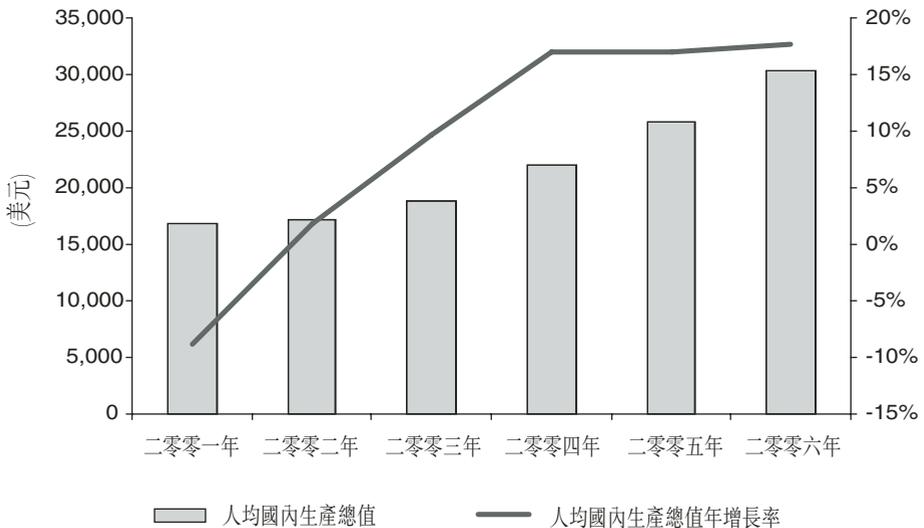
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，汶萊達魯薩蘭實質國內生產總值平均年增長率為2.4%，名義國內生產總值由期初56億美元上升至期末114億美元。下表顯示該國於二零零一年至二零零六年的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

汶萊達魯薩蘭國人均國內生產總值由二零零一年16,830美元上升至二零零六年30,298美元。下表顯示該項增長及該國人均國內生產總值於該等年度期間的年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

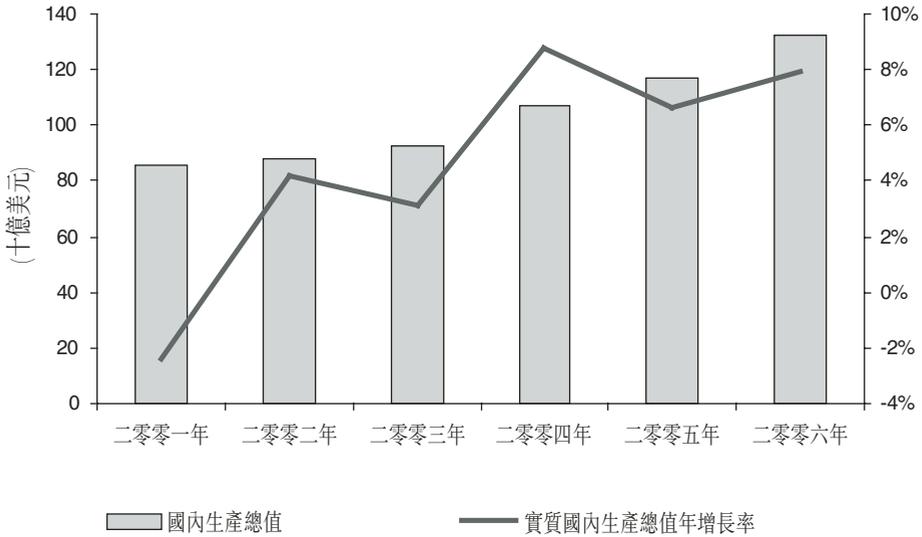
二零零五年，汶萊達魯薩蘭國人口達0.4百萬人，77%於都市居住。二零零五年，斯里巴加灣市為汶萊達魯薩蘭國人口最稠密的城市，約有70,000人。

行業概覽

新加坡

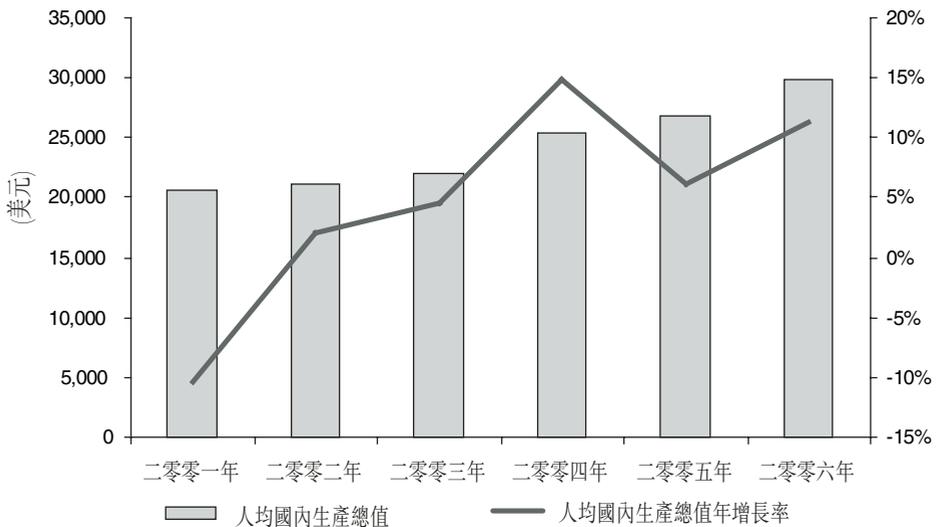
整體經濟增長

新加坡名義國內生產總值由二零零一年855億美元上升至二零零六年1,322億美元，實質國內生產總值平均年增長率為4.7%。下表顯示新加坡同期的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

新加坡人均國內生產總值由二零零一年20,692美元上升至二零零六年29,917美元。下表顯示新加坡同期的人均國內生產總值及該項指標的年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

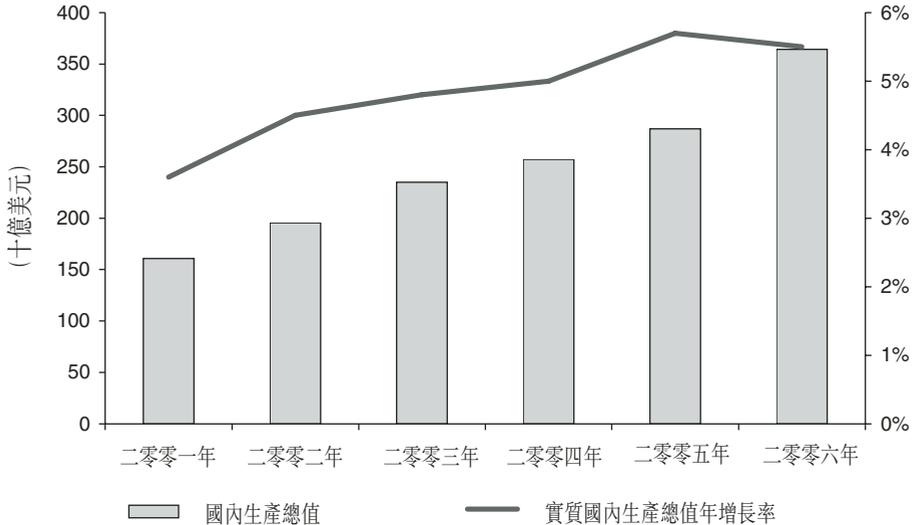
二零零五年，新加坡人口共4.3百萬人，全部居於都市。

行業概覽

印尼

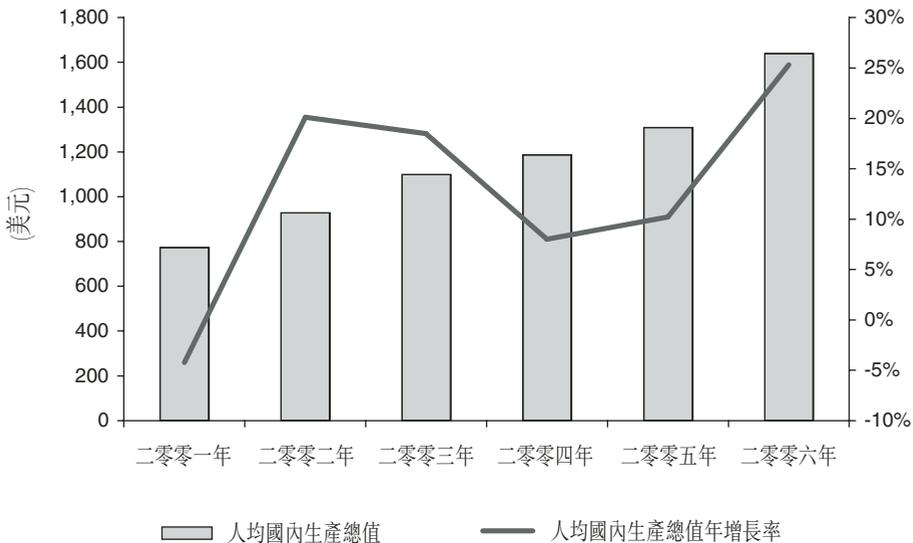
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，印尼實質國內生產總值平均年增長率為4.9%，名義國內生產總值由二零零一年1,607億美元上升至二零零六年3,642億美元。下表顯示該國於該等年度期間的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

二零零一年至二零零六年，印尼人均國內生產總值增長逾倍，由二零零一年773美元上升至二零零六年約1,640美元。下表顯示印尼同期的人均國內生產總值及該國的人均國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

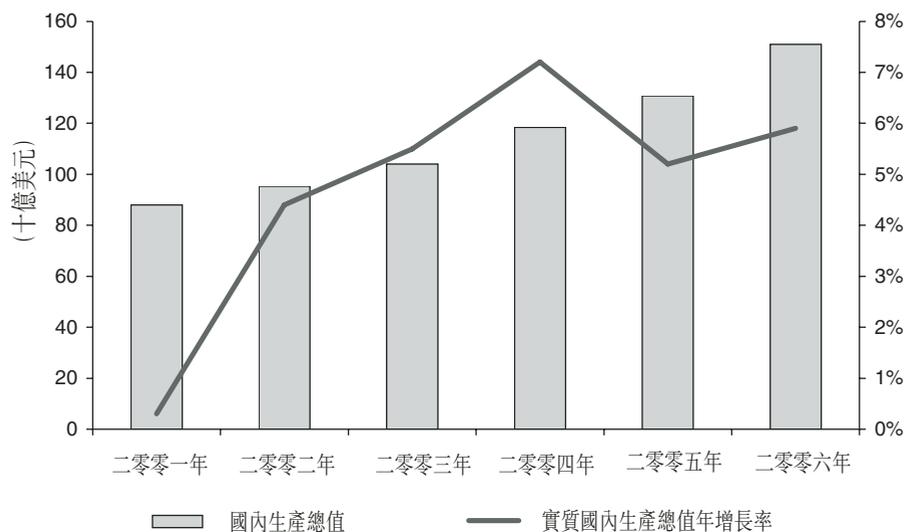
二零零五年，印尼的總人口達219.2百萬人，47%於都市居住。首都雅加達市為印尼人口最稠密的城市，約有14.0百萬人。

行業概覽

馬來西亞

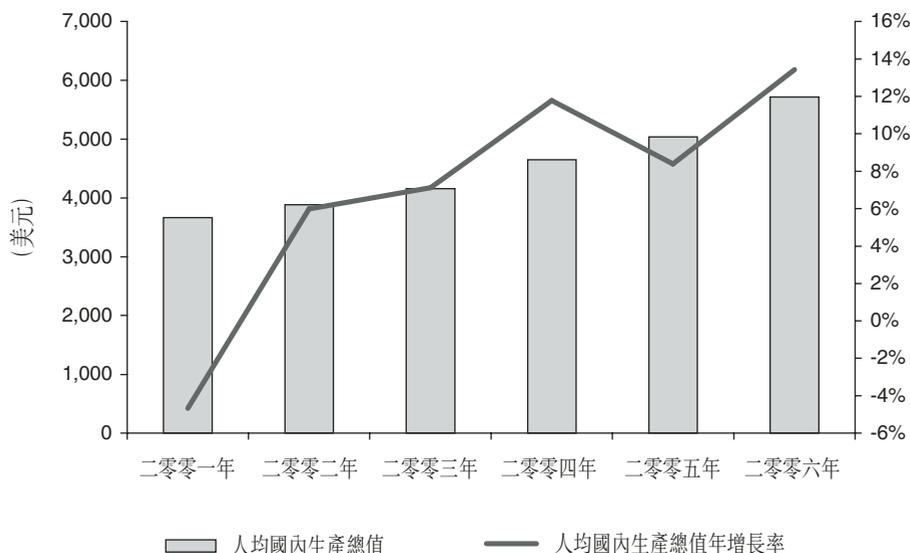
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，馬來西亞實質國內生產總值的年增長率為**4.8%**，名義國內生產總值由**880**億美元上升至**1,509**億美元。下表顯示該國同期的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

馬來西亞人均國內生產總值由二零零一年**3,665**美元上升至二零零六年**5,718**美元。下表闡述該國的人均國內生產總值及該項指標於該等年度期間的年增長率：



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

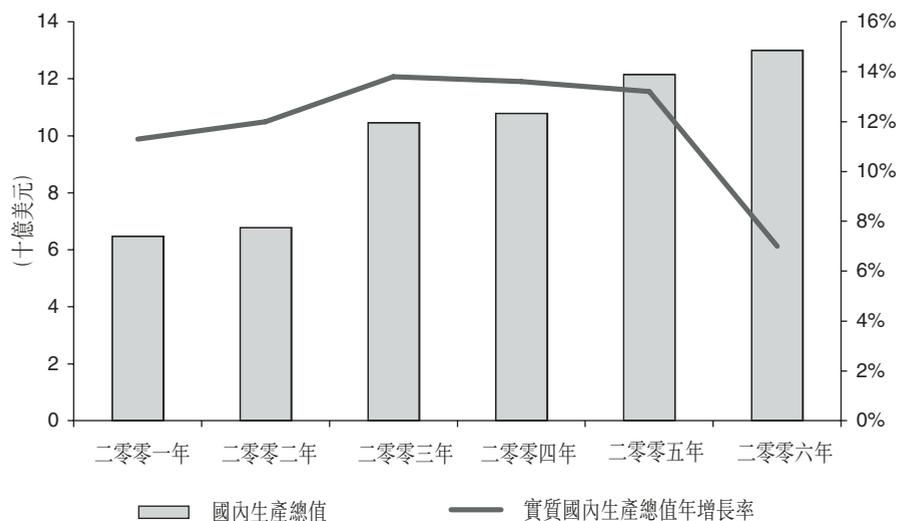
二零零五年，馬來西亞人口達**26.0**百萬人，**64%**於都市居住。二零零五年，首都吉隆坡市為馬來西亞人口最稠密的城市，約有**1.3**百萬人。

行業概覽

緬甸

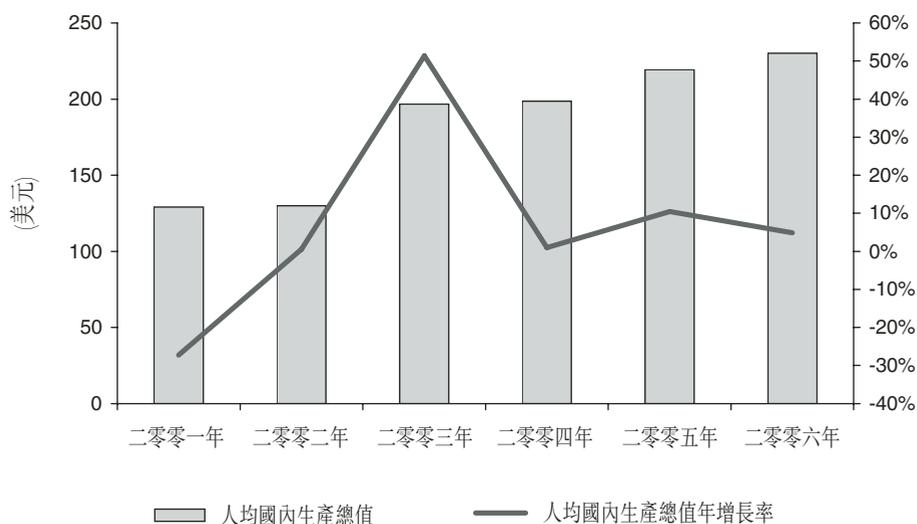
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，緬甸實質國內生產總值平均年增長率為**11.8%**，於該期間，名義國內生產總值由**65億美元**上升至**130億美元**。下表顯示該國二零零一年至二零零六年的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

緬甸同期人均國內生產總值由二零零一年**129美元**上升至二零零六年**230美元**。下表闡述由二零零一年至二零零六年的人均國內生產總值及該項指標的年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

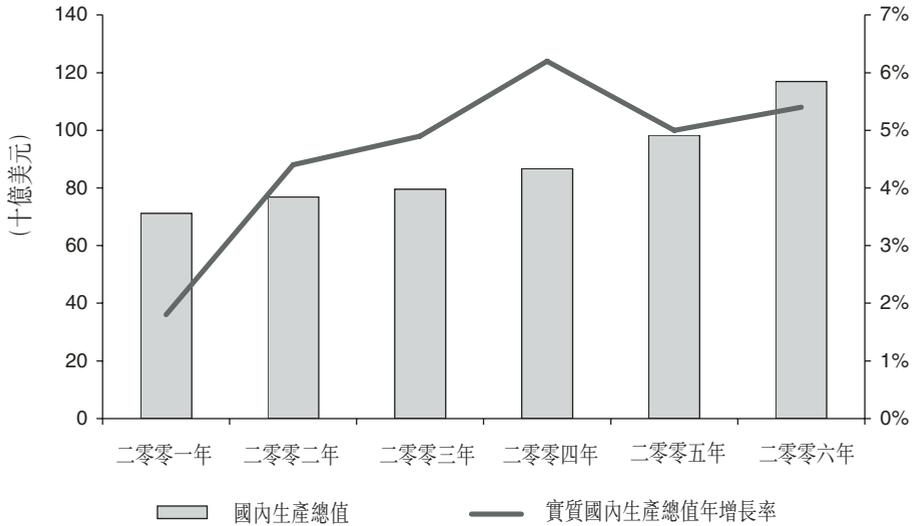
二零零五年，緬甸人口達**55.4**百萬人，約**30%**於都市居住。首都仰光市為緬甸人口最稠密的城市，約有**4.5**百萬人。

行業概覽

菲律賓

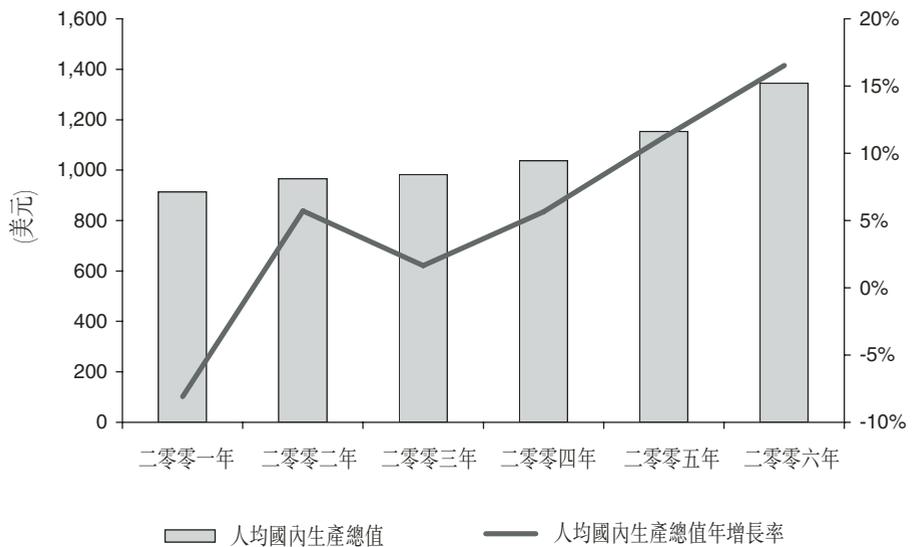
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，菲律賓名義國內生產總值由二零零一年的712億美元上升至二零零六年的1,169億美元，實質國內生產總值平均每年增長率為4.6%。下表闡述二零零一年至二零零六年菲律賓名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

菲律賓人均國內生產總值由二零零一年914美元上升至二零零六年1,345美元。下表顯示該國的人均國內生產總值及該項指標同期的年增長率：



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

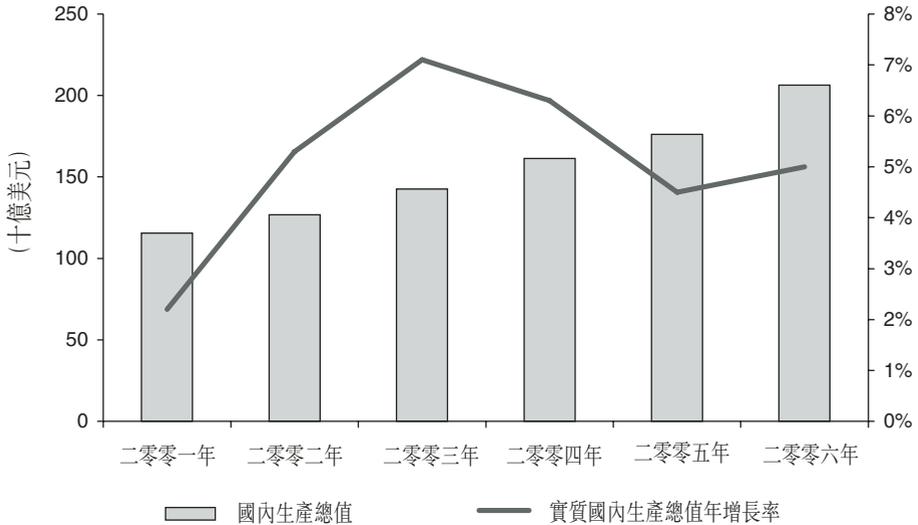
二零零五年，菲律賓人口達85.3百萬人，62%於都市居住。馬尼拉市的大都會（凝聚了包括首都的多個城市）為菲律賓人口最稠密的都市，約有14.0百萬人。

行業概覽

泰國

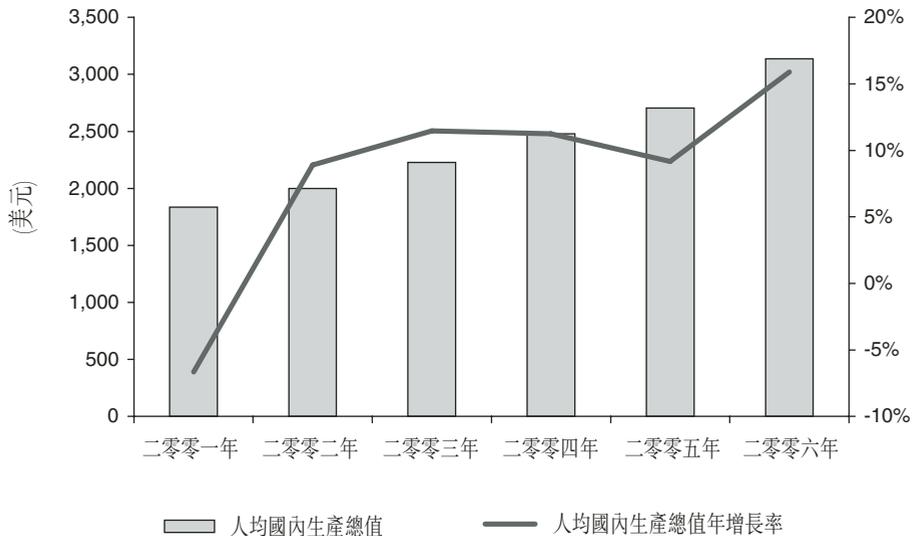
整體經濟增長

二零零一年至二零零六年，泰國實質國內生產總值平均年增長率為5.1%，由1,155億美元上升至2,063億美元。下表顯示泰國同期的名義國內生產總值及實質國內生產總值年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

泰國人均國內生產總值由二零零一年1,836美元上升至二零零六年3,136美元。下表闡述該項指標於二零零一年至二零零六年的人均國內生產總值及其年增長率。



資料來源：國際貨幣基金組織、世界經濟展望數據庫

都市化

二零零五年，泰國人口達65.1百萬人，約32%於都市居住。首都曼谷市為泰國人口最稠密的都市，約有5.7百萬人。