

# 电动摩托车运营更省钱 政府应积极推广

## 每年需要163万辆 人民可获得更多实惠



（本报讯）电动摩托车用户，每月将比燃油摩托车节省更多的开支。除了实惠的价格，电动摩托车的运营成本也很低。

“罗盘报”分析结果表明，电动摩托车的平均运营成本为每月46,952盾。这个数字与燃油摩托车(BBM)的运营成本相比，燃油摩托车要高出四倍，汽油仍然是201,826印尼盾。电动机的运行效率更高，因为它只包括为电池充电的电费，而且维护成本比传统电动机便宜30%。

电动摩托车5年的总拥有成本低于内燃机摩托车。拥有一辆电动摩托车的成本，包括单价、维修成本和电费，总计达到3270万印尼盾。另一方面，拥有一辆带有内燃机的摩托车的成本是3900盾。5年的拥有期限是根据理想的电池寿命选择的。

这些储蓄也影响着摩托车车主家庭支出的构成。根据2021年3月中央统计局(BPS)的全国社会经济调查(Susenas)的数据，摩

托车燃料的平均运营成本占家庭非食品支出的12.4%。每个摩托车拥有者家庭每月支出为350万盾。如果他们改用电动摩托车，摩托车支出的构成将急剧下降到非食品总支出的2.9%。

在相同条件下，车主家庭并没有感受到如此幅度的支出减少。平均每月燃油车运营成本为519,118印尼盾，占车主每月690万印尼盾非食品支出总额的11.7%。然而，当改用电动汽车时，成本降至171,049印尼盾，占非食品总支出的3.9%。

除了在电动摩托车上节省更多费用之外，感受它的人的潜力也更广泛。2021年，摩托车拥有户数将达到5160万户。同时，拥有摩托车和汽车的家庭有820万户，拥有汽车的家庭有57万户。

尽管许多家庭都感受到了节省的潜力，但电动摩托车的平均价格更高，与汽油摩托车相比大约高出11%。该数据是从2022年生产的15种摩

托车的价格列表中获得的。

电动摩托车的平均价格为2800万印尼盾，比燃油摩托车贵约300万印尼盾，属于中产级摩托车的价格范围。发动机排量小于125 cc的燃油摩托车是我国最受欢迎的类别。售价在减少1000万盾左右即1780万盾。

这导致我国电动摩托车的采用率较低。2022年初，政府的目标是到2030年在我国拥有1300万辆电动摩托车。这意味着平均每年需要163万辆。然而，直到2022年年中，电动摩托车的保有量仅达到18,000辆左右，即目标的0.14%。

交通部长布迪(Budi Karya Sumadi)评估说，如果电动摩托车的售价更实惠，功率更高的电池更便宜，那么印尼电动摩托车行业的市场潜力非常大。

布迪部长认为，向电动摩托车的过渡可以为居民增加收入提供潜力。这是由于较低的日常运营成本。

但是，电动摩托车的售价形式仍然存在障碍，电动摩托车的售价相对比汽油摩托车贵。因此，他希望电动摩托车行业的利益相关者能够共同努力，降低价格，让

它们变得更便宜。

### 公民储蓄

对于巴布亚Asmat、Agats的居民来说，电动摩托车的节能是实实在在的。早在2019年第55号总统令获得批准之前，自2009年以来，Agats居民就一直在骑电动摩托车。

巴布亚有限的地理条件和道路基础设施，以及相对较高的汽油价格，使得电动摩托车比汽油摩托车更受欢迎。

根据Agats人Simon(37岁)的说法，他的摩托车一年的保养费用仅为500,000盾。“这是为破损轮胎支付的平均费用，”他说。但是，这不包括征收每年150,000盾费用，由当地法规监管。

“如果它被转换，它将立即减少燃料补贴。同时，如果人们购买新的电动摩托车，他们家里可能还有燃油摩托车，他们更喜欢使用燃油摩托车，”Sripeni说。

### 不要三心二意

国防大学能源安全讲师Imam Supriyadi评估说，大规模转换计划是一项复杂的政策，很容易在中途受挫或不可持续。

“这可能没有得到证实。不要让人们因为他们的摩托车受损而真正增加负担。这甚至可能适得其反，”Imam说。

Imam补充说，政府应该同样重视电动摩托车。此外，每天依赖摩托车的人群可以节省大量的家庭开支。

Imam提议对电动自行车和其他各种设施实施年度税收激励计划，例如免除信贷垫款。据他介绍，中下阶层社区向电动摩托车过渡的主要障碍是初始购买价格。

Imam说：“电动摩托车是中下阶层的依靠。为什么不捍卫将从这次转型中获得巨大利益的人民的利益？政府不应该三心二意。”（莉丽）

