



新興市場商機 東協主要國家汽車與零組件產銷概況

一、東協國家汽車產銷呈現成長

東協10國總面積444萬平方公里，人口6.2億，2022年國民生產總值(GDP)超過3.2兆美元，是具有相當影響力的新興區域組織，東協國家中，泰國、菲律賓與印尼屬於汽車產業開放國家，特別是印尼已取代泰國，成為東協最大汽車市場，而泰國在東協汽車產業政策中，屬於政府干預少且對汽車產業保護較少的國家，已經開放市場的泰國早與其他國際車廠建立技術合作或生產關係，在製造整合與成本競爭力已領先其他東協國家。

相對於泰國，馬來西亞則是屬於汽車產業保護國家，馬來西亞政府致力於發展本土汽車產業，介入汽車產業的程度較深，進而要求降低關稅或相關保護措施的衝擊壓力也最大，對於自由化議題也較為抗拒，馬來西亞政府之所以選擇汽車產業保護主義政策，主要是因為該國的特殊政經背景與產業環境有關。

東協主要國家已奠定汽車零組件製造與裝配基礎，擁有整車製造與組裝能力，全球主要車廠在東協國家設有裝配廠，並已初具規模，勞工充足、工資低廉、地價便宜，具汽車產業與市場發展潛力等，東協汽車產業主要集中在馬來西亞、印尼、菲律賓、泰國等。印尼、泰國、馬來西亞、菲律賓、新加坡、越南等東協國家之間已取消汽車進口關稅，汽車零組件亦免除課徵奢侈稅。

泰國、印尼、越南、菲律賓等人口稠密國家，人均汽車保有量比例(2022年每1,000人擁有的汽車數量，泰國245.8輛，印尼91.3輛，越南17.3輛，菲律賓35.8輛)相較先進國家低，無論是中古車(After Market)市場與新車(OEM)市場，未來汽車零組件商機極具發展潛力。日系車廠如Toyota、Suzuki、Daihatsu等，看好東協發展潛力，積極將東協國家調整為生產汽車整車零組

件(Completely Built Unit, CBU)生產基地，以小型多用途車輛(MPVs)布局東協與新興國家，東協與金磚國家比較，汽車保有量仍然偏低，多數國民仍以機車為交通工具，近年來隨著經濟發展，消費行為改變，導引低價小型車需求增加，就全球市場與發展趨勢而言，東協未來將成為各大車廠重要的競爭舞台。

圖1所示，是東協汽車產銷量預測，2022年東協汽車生產438.4萬輛，較2021年成長23.9%，係泰國與印尼增產所致，2023年景氣持續熱絡，生產量441.7萬輛，較2022年成長3.0%，預測2023年銷售383.8萬輛，較2022年成長12.1%。圖2是東協主要國家汽車銷售量預測，2022年東協汽車銷售342.5萬輛，較2021年成長22.7%，主要原因是印尼與菲律賓內需增加導致銷售成長，其中東協最大汽車市場印尼銷售104.8萬輛、泰國銷售84.9萬輛、馬來西亞銷售72.1萬輛。

圖1

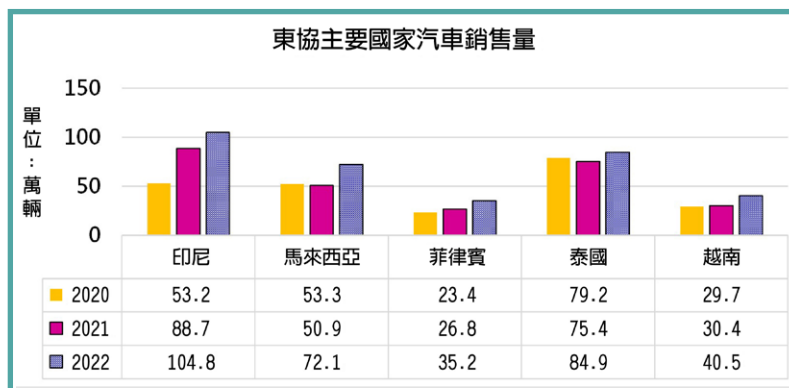
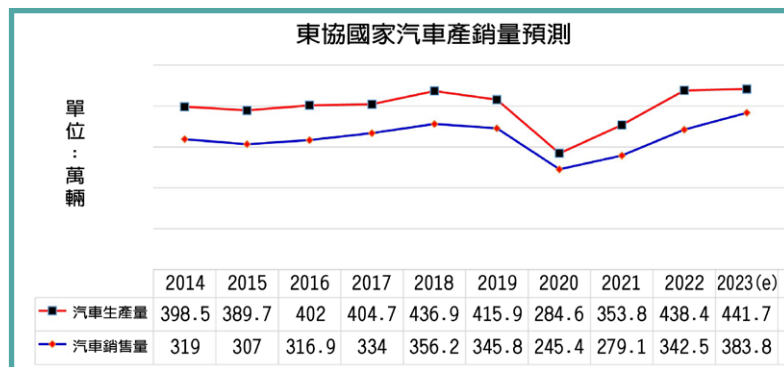


圖2





二、內需明顯，汽車零組件進口大於出口—印尼

印尼汽車的生產規模曾是東協最大，起步較早且有內需市場支撐，相較其他東協國家更具產業發展優勢，印尼擁有內需市場潛力與自然資源，加上東協自由貿易區實施，已取消泰國、馬來西亞、新加坡、汶萊、菲律賓與印尼等6個東協創始國之間的汽車與零組件5%進口關稅，從印尼出口汽車與汽車零組件至東協國家變得非常容易，且具成本競爭優勢。

印尼政府已將汽車裝配製造列為重點發展產業，未來5年將積極推動汽車產業發展，希望能取代泰國成為東南亞最大的汽車裝配生產基地，2011年泰國水災造成汽車零組件供應鏈失調與供需失衡現象，主要車廠體會到生產基地集中於一地(泰國)的現象，紛紛尋求第二或第三生產地，印尼擁有廣大的內需市場與自然資源，加上東協國家自由貿易區的實施，印尼冀望取得東協國家區域性汽車組裝與零組件生產中心的機會。

印尼汽車零組件因為新車型陸續投入生產與內需市場擴大，汽車零組件在地化需求變得殷切，主要汽車與零組件廠商不斷強化對印尼當地的投資設廠事業。印尼汽車整車組裝所需的零組件主要以半散裝件方式進口，如汽車電子產品、齒輪箱、底盤、引擎系統、轉向機構與系統、傳動軸零組件、煞車與懸吊系統等零組件，都採取進口方式因應，圖3是印尼汽車零組件銷售值預測，2022年印尼汽車零組件(HS:8708，其他類汽車零組件)銷售值86.5億美元，較2021年成長11.7%。

圖3

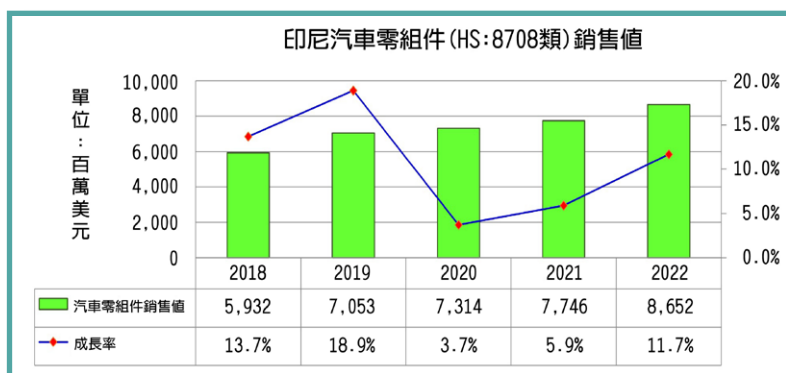


圖4是印尼汽車零組件(HS8708)進出口值預測，2022年印尼汽車零組件出口值28.9億美元，較2021年成長2.3%。由於印尼汽車零組件產業缺乏完整供應鏈，多數零組件半成品與引擎系統、自動變速箱等關鍵零組件仰賴進口，屬於進口值大於出口值的市場特性，2022年印尼汽車零組件進口值56.7億美元，預測2023年印尼政經穩定與汽車保有量增加等因素，進口值58.1億美元，較2022年成長2.4%。

圖4

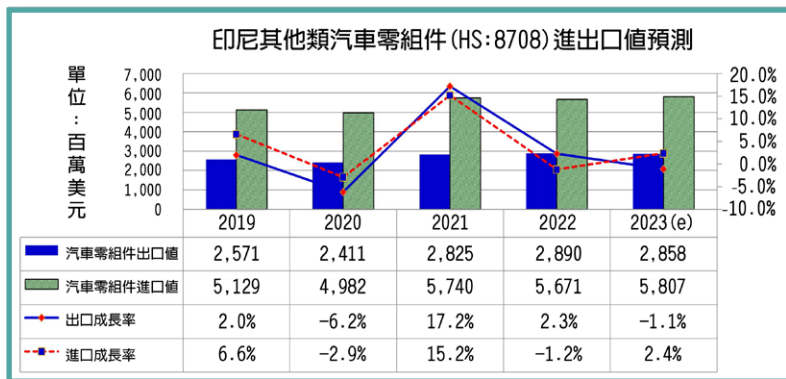


圖5是2022年印尼汽車零組件主要進口國家與占比，進口印尼汽車零組件(HS8708)多數來自日系廠商，主要進口國家計有日本(41.0%)、泰國(35.8%)、中國(5.1%)、德國(4.4%)、馬來西亞(3.5%)，前5大進口汽車零組件國家占89.8%。圖6所示，是2022年印尼汽車零組件(HS8708)主要出口國家與占比，印尼汽車零組件主要出口國家計有泰國(24.6%)、日本(13.7%)、馬來西亞(13.4%)、巴西(5.8%)、印度(5.7%)，前5大出口汽車零組件國家占63.2%。

圖5

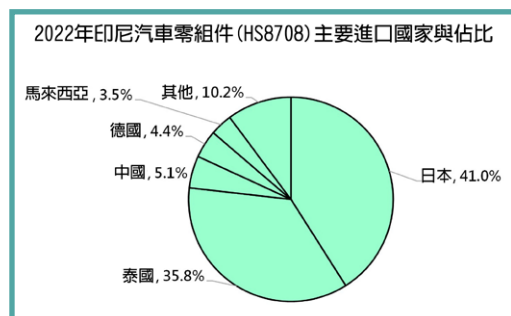
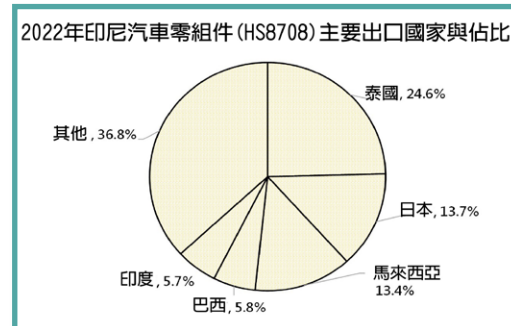


圖6



三、日系車廠與零組件的 第二生產基地—泰國

為強化本土產業發展，達到生產的經濟規模，泰國限制國內組裝車款的型式，進一步提升國產化，並帶動零組件產業發展，成立「泰國汽車零組件製造商協會」(The Thai Auto-Parts Manufacturers Association, TAPMA) 作為國家統合機制，為提供零組件產業整合與發展的機制，泰國宣布禁止「整車進口」，並調高「進口組裝」關稅，作為保護國內汽車產業的手段，在政府停止給予生產特權、要求提升零組件本土生產比例的雙重政策實施下，泰國本土的零組件廠商的數量逐年成長。



泰國加入WTO後，必須廢止對整車零組件的原產地限制，允許跨國企業以獨資方式成立，開放的結果造成汽車組裝由外資所主導，本土廠商則轉為零組件的供應鏈，形成產業分工的供應鏈體系。另外「東協自由貿易區」(AFTA)的區域整合，也加速汽車產業自由化，根據東協國家自由貿易區規範，東協舊會員國(汶萊、印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡與泰國)進口關稅和非關稅調降為0~5%。

泰國投資委員會(Board of Investment, BOI)將汽車產業列入「五大投資促進產業」，採取鼓勵措施，以吸引更多的跨國車廠於泰國設廠，根據「東協工業合作計畫」(ASEAN Industrial Cooperation Scheme, AICO)，當汽車零組件製造符合40%原產地的規範，可在東協區域享0~5%的特別關稅，進口到泰國的汽車關稅降為5%。泰國汽車已成為第五大出口產品，汽車出口是東協國家第一，亞洲第三，僅次於日本、韓國，泰國不僅成為東協最大的汽車組裝基地，更是全球前10大汽車製造國，泰國境內有16家汽車組裝廠與1,800家零組件廠商，產業重點發展的皮卡車(Pick-Up)，產量僅次於美國，是促使汽車零組件產業發達的原因之一。

圖7是泰國汽車零組件市場預測，2022年泰國汽車零組件銷售值169.4億美元，預測2023年泰國國內汽車零組件仍需求暢旺，銷售值183.9億美元，較前一年成長8.6%。圖8是泰國汽車零組件進出口值預測，屬於於出口值大於進口值的屬性，泰國因為是日系整車廠的海外主要生產基地，挹注資源相對較多，主要關鍵零組件如引擎與變速箱多自日本進口。

圖7

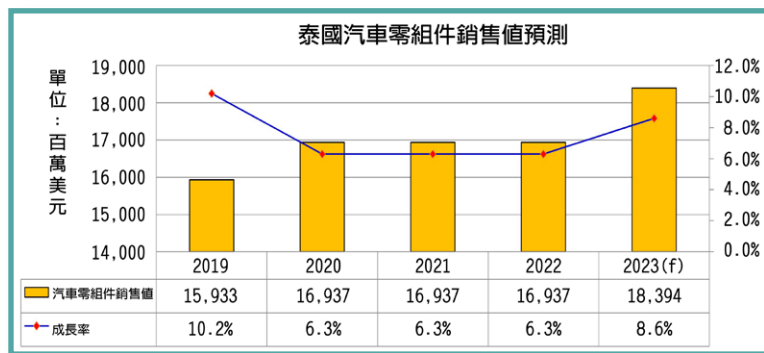


圖8

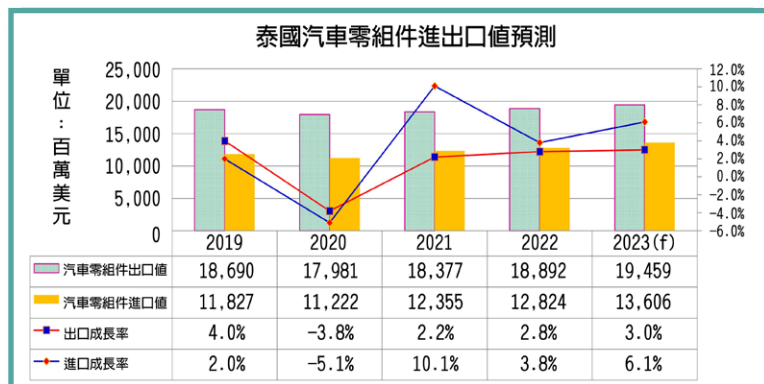


圖9是2022年泰國汽車零組件主要進口國家與占比，進口泰國汽車零組件(HS8708)多數來自日系廠商，主要進口國家計有日本(49.0%)、中國(24.9%)、德國(7.5%)、美國(2.3%)、印尼(2.2%)，前5大進口汽車零組件國家占85.9%。圖10所示，是2022年泰國汽車零組件

(HS8708)主要出口國家與占比，主要出口國家計有日本(11.2%)、印尼(10.0%)、馬來西亞(9.2%)、中國(7.9%)、美國(7.2%)，前5大出口汽車零組件國家占45.5%。

圖9

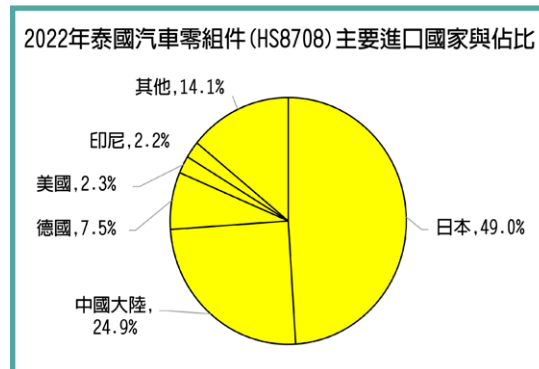
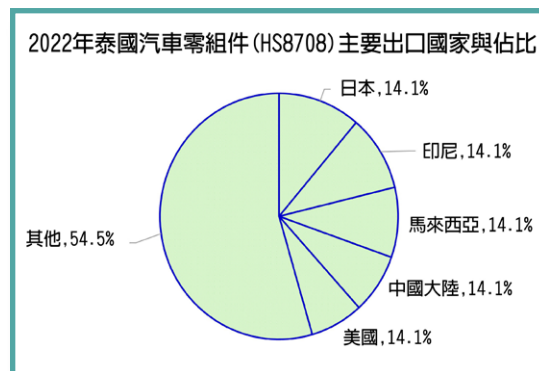


圖10



四、政府主導國產車產業發展——馬來西亞

以國民車為重心的馬來西亞，致力於發展國民車產業，國產車從造型設計、規模化生產以及零組件的整合生產都已實現國產化，目前擁有4家國產車廠，分別是Proton(1983年成立，2017年6月浙江吉利控股集團與馬來西亞DRB-HICOM集團簽署最終協議，吉利集團收購DRB旗下Proton汽車49.9%股份)、Perodua(1994年)、Inokom(2002年)、MTB(2007年，由日本ISUZU與馬來西亞DRB-HICOM所共同成立)，其中Proton、Perodua發展國民車(乘用車)，面臨國際競爭越來越激烈，國產車市場比例下降，為繼續保有國產車優勢，積極發展成為東協的汽車組裝生產中心。馬來西亞當地生產的汽車零組件多屬於國內可取得原料，且零組件技術層次較低，勞力密集且附加價值較少或污染較高的零組件，如輪胎、鍛造、鑄造、沖壓等製造業，圖11是馬來西亞汽車零組件銷售值，2022年銷售值41.3億美元，較2021年成長12.3%。



圖11

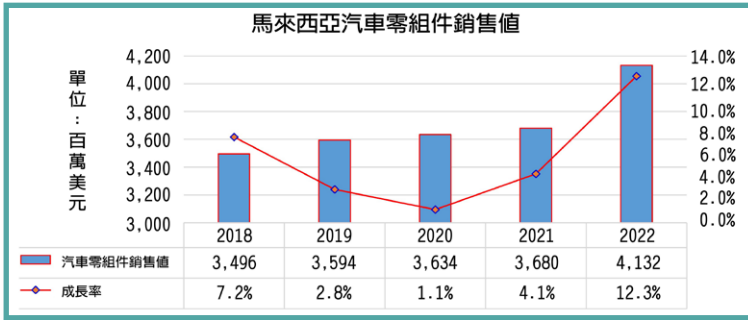


圖12是馬來西亞汽車零組件進出口值預測，2022年進口汽車零組件27.2億美元，出口零組件9.1億美元，馬來西亞汽車零組件超過70%比例供應國民車原廠製造(Original Equipment Suppliers, OES)體系，汽車零組件出口多數屬於技術層次較低的车身板金、保險桿、剎車墊片零組件或排氣(管)系統等，高附加價值關鍵零組件(如引擎系統、自排變速箱等)都依賴進口，是汽車零組件進口值大於出口值的東協國家。

圖12

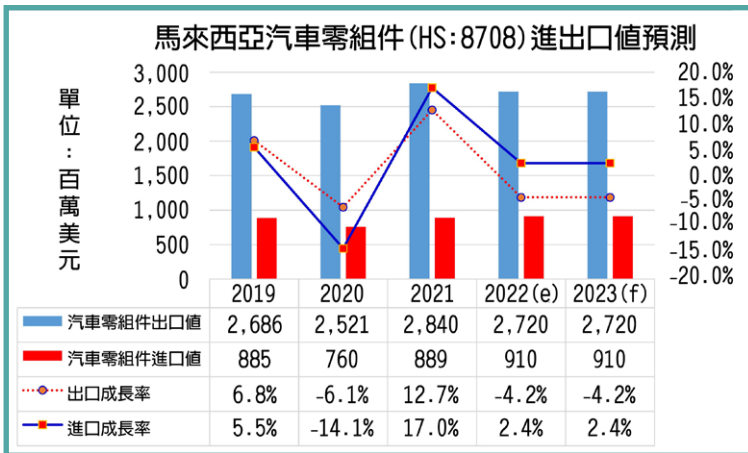


圖13是2022年馬來西亞汽車零組件主要進口國家與占比，進口馬來西亞汽車零組件(HS8708)，主要進口國家是鄰近的泰國(34.9%)、日本(23.3%)、中國(12.7%)、德國(12.3%)、印尼(7.4%)，前5大進口汽車零組件國家占90.6%。圖14所示，是2022年馬來西亞汽車零組件(HS8708)主要出口國家與占比，出口占比依序是泰國(10.9%)、印尼(9.4%)、新加坡(9.3%)、日本(8.1%)、中國(6.7%)，前5大出口汽車零組件國家占44.4%。

圖13

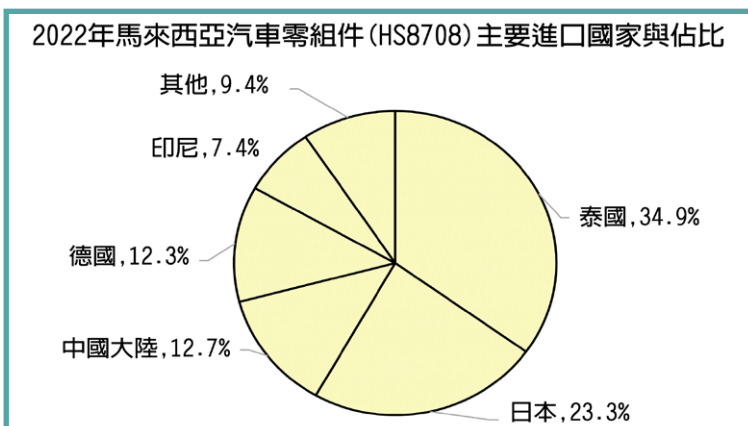
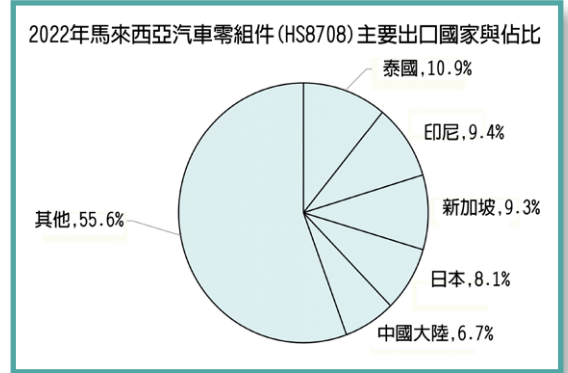


圖14



五、結論與建議

面對如印尼等東協國家汽車低價化、小型車、新能源車輛等多樣化需求，廠商除維繫原有AM競爭優勢與全球供給市場外，宜擺脫對車輛零組件仿製習慣，儘早積極布局印尼汽車零組件市場，轉型進入汽車零組件OEM供應鏈體系，運用台灣ICT技術優勢，開發具價格差異化的創新產品，例如自動變速箱與傳動機構、衛星(GPS)導航機、行車記錄器、車用遊戲娛樂系統、駕駛安全輔助系統等高附加價值汽車零組件，依據零組件廠商競爭優勢、產品屬性、技術能力等條件，積極布局印尼汽車零組件市場。

泰國投資局針對7個省的產業聚落提供包括人力資源、技術發展、基礎設施發展與物流體系、稅收優惠與非稅收激勵、金融與規章制度的修訂等提供支持優惠，促進(外商)投資。泰國汽車關鍵零組件原料多數由日本(出口)提供，日本境內因缺工與生產費用高昂等因素墊高原料與製造成本，長期以來台灣與日本廠商(含整車與零組件廠商)關係密切，研發能力與技術能量具備零組件替代或委託代工機會。

台灣汽車零組件廠商布局馬來西亞市場，宜依循政府汽車產業政策，慎選合作夥伴，配合該國政府整合國內組裝產能的方向，例如選擇與現有組裝或產能過剩的大公司，尤其是有政府背景的廠商合作，提升零組件品質藉以獲得政府的政策支持；其次是採取彈性多樣化的合作方式，初期可採取出口零組件至馬來西亞組裝，並以現有馬來西亞國產車品牌出售，或採取散裝件在馬來西亞組裝，以自有品牌在馬來西亞與轉銷至東協國家銷售。

資料來源: ASEAN Automotive Federation; Global Trade Atlas; 工研院產科國際所

著作權所有: 惠達雜誌 / 撰文: 蕭瑞聖

