

從對等關稅發展看

越南汽車產業商機(下)

著作權所有：惠達雜誌／撰文：蕭瑞聖

一、越南汽車國產化率不足，國際領導廠商布局產業供應鏈

越南的汽車產業聚落主要集中在兩大經濟區，其一是以首都河內為中心，越南南部芹苴市第1茶諾工業區(Tra Noc)，包括太原與海防等地，其二是以胡志明市為中心，包括同奈省(Đồng Nai)、平陽省(Bình Dương)等地的經濟區與清化組裝基地等，兩大經濟區面臨港口，交通便利，分具南北物流調度中心，人民收入水準較高，擁有較高消費能力，同時兩個主要產業聚落有許多大型國有傳統機械製造企業，勞動力技術基礎較佳，汽車領導廠商選擇這兩大經濟區設立生產或銷售據點，形成汽車產業聚落。

為鼓勵汽車製造、組裝與生產汽車零組件，越南將三大重點經濟區域及附近地區整合零組件資源與分配，其中包括越南北部：河內(Hà Nội)，海防省(Hải Phòng)與寧平省(Ninh Bình)的經濟三角洲地帶；越南中部：峴港市(Đà Nẵng)、慶和省(Khánh Hòa)；越南南部：由胡志明市(Hồ Chí Minh)、巴地頭頓省(Bà Rịa – Vũng Tàu)、同奈省(Đồng Nai)、平陽省(Bình Dương)等四個經濟區域與芹苴市(Phố Cần Thơ)所組成的汽車產業聚落。

為提高汽車國產化率，越南政府實施一系列措施，包括對國內廠商提供低息貸款與優惠稅收政策，根據不同零組件制定進口稅率，取代原來的全散件(Complete Knock Down, CKD)進口稅，提出製造汽車引擎、變速箱、傳動系統、生產專用汽車與普通汽車項目的優惠機制等，並拓展對周邊國家與地區外銷汽車零組件，越南多數關鍵零組件如引擎、變速箱、底盤與懸吊機構仍以進口為主。

越南汽車領導廠商包含越南汽車工業集團公司(Vinamotor)、越南引擎與農業機械總公司(Veam)、越南煤炭總公司(Vinacoal)與西貢汽車機械運輸公司(SAMCO)投資從事汽車與相關零組件製造與組裝，Vinamotor專注於製造和組裝乘用車、小型和中型卡車、汽車、引擎、齒輪與變速箱模組等，Veam從事製造、組裝乘用車、小型和中型卡車、引擎與變速箱系統零組件，Vinacoal製造、組裝中型和大型貨車、專用汽車與附屬零組件；SAMCO則製造、組裝乘用車與生產汽車零組件。根據越南工業部統計，有30多家廠商(主要在越北地區)獲准進口汽車零組件組裝生產汽車，所有進口的汽車零組件幾乎來自中國，組裝的中國汽車整車有11個車型，分別是東風、輕騎、長征、力帆、金杯、北汽福田、九龍等。在越南北部和西南部共有25個汽車銷售代理商，代理銷售9種中國品牌汽車(主要是載重700公斤至2.5噸的貨車與8座至29人座的中型乘用車)。



越南境內約 200 餘家汽車零組件廠商，以中小型企業為主，政府提出 2005 年國產化目標 40%，2010 年 60%，截至 2024 年底汽車零組件國產化率僅 34.8%，越南汽車產業供應鏈上中下游不完整，精密機械與製造技術仍缺乏，即便是國際合資廠商，越南境內生產的乘用車 / 大型乘用車或巴士仍有高達 70.5% 比例需依賴進口零組件。

國際領導廠商布局產業供應鏈，生產汽車零組件，如日本的 Denso、GS(電池)、三洋、橫濱，韓國 Kymbo，主要製造塑膠、橡膠類零組件、連接器零組件、螺絲、油門踏板等金屬機製件。越南汽車與零組件產業發展主要存在幾種現象，其一是產業基礎研究能力不足，與汽車產業搭配的冶金、材料、電子、化工、機械等產業發展不足，多數生產橡膠 / 塑膠、車身鈑金與輪胎等零組件，主要關鍵零組件如引擎組、變速箱(手排與自排，包含變速齒輪組)、煞車伺服系統等仍依賴進口，其二是普遍缺乏高級技術人員，研發設計能力薄弱，其三是售

後服務、市場調查、研究與資訊收集能力不足，且交通基礎設施相較其他東協國家(如泰國、馬來西亞或印尼等)不完整。

越南汽車與零組件產業正在摸索發展戰略，近年來越南憑藉著廉價勞動力等人口紅利優勢，對部分汽車零組件積極拓展外銷業務，由於越南內需停滯不前，汽車與其相關的零組件產業遲遲無法順利展開，近來隨著東協國家區域經濟的興起，越南被視為是作為外銷東協國家或日本的生產外銷基地，相關汽車零組件廠商數量明顯增加，惟較高比例是從事低附加價值的塑膠零組件製造。

越南本土汽車零組件廠商僅能生產一些簡單汽車零組件，主要是汽車後視鏡、汽車坐墊、電池等，其附加價值低且多數未達經濟規模，越南汽車零組件廠商因當地機車工業較發達，市場規模較大，因此多以製造機車零組件為主，汽車零組件為輔，在上述情形發展下，關鍵零組件大多仰賴進口，受到提高進口關稅影響，導致汽車售價居高不下。



二. 對等關稅對越南汽車產業的影響

2025 年 7 月 2 日，美國與越南在華府共同宣布達成「美越關稅協議」，不僅終結外界對 46% 對等關稅的恐慌，正式替 2025 之後的全球供應鏈版圖下新註腳。以往越南憑藉「中國 +1」優勢，成為電子、成衣、汽機車與自行車等產業轉移首選，20% 關稅與更嚴格的 40% 轉運條款，將改變產業經營模式，越南與美國達成對等關稅協議，其中對越南外銷到美國的商品將適用 20% 關稅，而轉運貨物則課以 40% 關稅，這項協議對越南汽車產業的影響，需要同時考量關稅調整與市場開放兩個面向。

對等關稅對汽車產業的影響：

(1) 關稅降低

原本越南外銷到美國的商品，可能面臨高達 46% 的關稅，降至 20% 對越南的汽車整車與零組件產業外銷而言是利多，特別是紡織、製鞋與零組件等勞力密集型傳統產業，越南是這些產業的重要生產基地。

(2) 轉運貨物關稅提高

對於經過越南轉運的汽車整車與零組件等成品或半成品關稅提高到 40%，可能影響到一些依賴越南轉運的國家，同時也可能促使越南發展更多本地產業，減少對轉運的依賴。

(3) 市場開放

美越關稅協議中也提到越南將進一步開放市場，意味著美國汽車等產品將更容易進入越南市場，對越南的汽車整車與零組件產業既是挑戰也是機會。

(4) 越南汽車產業的挑戰與機會

競爭加劇，關稅降低與市場開放，將使美國汽車整車與零組件更容易進入越南市場，造成本土汽車品牌競爭壓力，為與進口汽車品牌競爭，越南整車與零組件產業需要調整競爭策略與加速技術升級，提高產品品質與競爭力，市場開放與競爭壓力將促使越南汽車產業加速向高端化與智慧化轉型，引進先進技術與產業轉型，有助於提升越南汽車產業的整體實力。

三. 越南防制產品洗產地舉措



美國與中國分別是越南第一大及第二大外銷市場，越南向來奉行等距外交，但為了擺脫被美國加徵 46% 關稅壓力，以及撕下中國商品「洗產地」標籤，藉此向美方爭取降低對等關稅至 22 ~ 28%，越方準備取締「轉口貿易濫用」(Transshipment Abuses)，加強監管中國透過越南外銷到美國的敏感產品。許多跨國公司採取「中國 + 1」策略，在越南建立工廠，以分散對中國的過度依賴，越南外銷至美國的許多商品含有中國零組件，中企也在越南設廠生產後外銷美國，讓美國批評中越濫用轉口貿易，將商品送至越南加工、貼標再外銷，以規避原始國對其商品的高額關稅，有些中國商品在越南港口短暫的停留，即獲頒「越南製造」證明，然後再轉運至美國。





為避免美國祭出高額關稅，越南貿易部已發布命令，旨在嚴厲打擊將商品「洗產地」的非法轉運 (Illegal Transshipment) 至美國與其他貿易夥伴的行為。根據《路透》文件顯示，這項命令已於 4 月 15 日生效，越南新修法將引入更嚴格審查程序，包含加強現場稽查、增加原產地證書核發的審查等，防止官員或廠商鑽漏洞，不過該草案尚未列出具體懲罰。

目前已知像木製家具、夾板、機械零組件、自行車、電池、無線耳機與其他電子產品等被美國視為中國廠商最常洗產地的貨物，美國貿易部報告還列舉多種詐欺手段，包含偽造證明文件、取得越南原產地證明，或透過陸路運輸，將山寨商品運往越南，再送上貨櫃外銷販售。美越兩國初步協議中所謂「非法轉運」，其實並沒有明確定義，如果沒有透過明確文字確認，40% 關稅的裁量權將限縮越南貿易發展，美國呼籲越南減少對中國進口零組件的依賴，特別是電子產品 (包含汽車電子零組件等) 領域。

美國透過關稅談判施壓各國，以防堵中國商品透過「洗產地」輸入的效果已初步顯現，在「對等關稅」暫緩期間，各國相繼對美國展開新一輪談判，引發越南與柬埔寨相繼表態，將配合美國嚴防洗產地轉口產品。越南貿易部發出命令，打擊向美國與其他貿易夥伴非法轉運貨物的詐欺行為，儘管指令沒有明確指出轉運詐欺的來源國，但 2024 年越南從中國進口商品占比近 40.3%，且美國曾批評中國利用越南作為轉運中心規避關稅。該命令要求加強對進口貨物的監管核查以確定其原產地，包括用於生產與外銷的進口原材料，實施更嚴格的工廠檢查程序，監督「越南製造」標籤的發放等。

越南政府藉由以下舉措，防範洗產地行為：

1. 強化原產地證明管理

越南工貿部要求進口外銷局與海關總署合作，嚴格審查進口原材料的來源，特別是用於外銷製造的原材料，以確保商品符合原產地規定，對於申請原產地證明數量異常增加的企業，將進行重點監控。

2. 修訂原產地相關法律法規

工貿部指示法律司與進口外銷局合作，檢視並修訂現行的原產地法律文件，以適應當前國際貿易複雜情勢，並確保越南商品在國際市場上聲譽。

3. 加強與美國的海關合作

越南海關總署與美國海關加強合作，實施集裝箱安全倡議 (CSI)，在主要港口共同掃描外銷至美國的貨物，並推進貨物申報表的使用合作協議，防止洗產地行為。

4. 嚴查可疑企業與商品

越南政府已建立涉嫌原產地欺詐與非法轉運的企業名單，對這些企業進行嚴格監控，特別是對於進口來源不明的原材料進行市場監管，以保護國內產業。

5. 推動數位化與透明化

工貿部計劃升級電子原產地證明系統 (eCoSys)，以提高原產地證明的發放效率與透明度，減少企業的行政負擔。

四. 台灣廠商布局越南機會

越南主要貿易夥伴包括中國、美國、韓國、日本與台灣，其中美國是越南最大的外銷市場，而中國是越南最大的進口國家，越南與台灣之間的貿易關係也相當重要，台灣是越南第五大貿易夥伴，越南對台灣外銷以電子零組件為主，台灣對越南外銷則以機械設備、紡織品等為主，也是越南第三大進口國家。越南汽車保有量不及 100 萬輛，本土汽車市場規模不大，汽車產業 (含整車與零組件) 外銷值高於國內銷售值，屬於出口導向國家，近年來越南經濟成長率均保持 6.5~7.0%，預期人民購買力將快速增加，未來汽

車整車與零組件需求量將呈現跳躍式成長，且根據越南實施鼓勵提高汽車國產化率比例政策，廠商至越南投資或可因應越南日益殷切的汽車零組件需求，獲取相關 (投資或稅制) 優惠。

越南屬於東協組織會員國，已與多數國家簽署自由貿易協定，汽車整車與零組件外銷到東協國家享有零關稅優惠，具成本競爭力，由於歐、美、日先進國家汽車銷售已趨近飽和，需求成長趨緩，東協新興國家即將成為全球第 4 大汽車市場，以越南做為台灣廠商第二生產基地，汽車零組件需

求與市場發展前景可期。台灣在越南投資汽車與機車零組件廠約 10 餘家，投資與生產規模不大，且大多以生產機車零組件為主，汽車零組件為輔。越南擁有人口紅利，工資相較中國低廉，人力成本具備競爭優勢。台灣汽車產業相關沖壓與鎖固件製造精度高，精密製造技術與越南具備互補性，汽車零組件如電氣系統、剎車系統零組件、鋁合金輪圈、汽車線束、剎車片、車燈製造等在世界已佔有重要地位，或可填補越南汽車零組件供應鏈缺口，建議台灣廠商以越南市場為跳板，布局國際商機。■

