






對等關稅對 台日韓汽車零組件 產業影響與機會 (上篇)

日本、韓國與台灣汽車產業概況

| 指標 |  日本 |  韓國 |  台灣 |
|------------|--|--|--|
| 產業佔製造業GDP比 | 18.9% | 25.4% | 3.4% |
| 2024年汽車產量 | 442.1萬輛 | 413萬輛 | 45.8萬輛 |
| 電動車滲透率 | 純電動0.6%，複合動力35.1% | 研發電動車專屬平台&新款電動車型 | 電動車市場市占率8.3% |
| 出口值 (美元) | 整車1,220億，零組件630億 | 主要品牌積極投入電動車 | 車零組件出口成長受美國市場帶動 |
| 主要挑戰與趨勢 | 電動車滯後，晶片短缺 | 國內需求減退，電動車研發強 | 市場回歸常態，電動車快速成長 |

日本

根據內閣統計，2024 年日本汽車產業產值占整體製造業 GDP18.9%，略高於德國 18.3%，低於韓國 25.4%，日本製造業與 10 年前相較變化不大，以汽車整車與零組件、工業機器人、半導體與工具機為主。以汽車產業為例，直接與間接從業人口 552 萬人，約占日本總就業人口 8.3%，汽車與零組件製造業是日本的核心產業，受制於全球晶片短缺，2024 年銷售各式車輛共 442.1 萬輛，乘用車銷售 372.5 萬輛，商用車銷售 69.6 萬輛，汽車產業出口值 1,850 億美元，其中汽車整車 1,220 億美元，汽車零組件 630 億美元等，除供應內需市場外，汽車整車與零組件也是日本重要的出口品項。

受到國際、國內與經濟驅動，日本製造業正出現龐大且結構性變化，日本在電動化步調緩慢，根據日本汽車工業協會 (JAMA) 統計，在 2024 新車的銷售當中 35.1% 屬於複合動力車，僅 0.6% 是純電動車，不同於當前的國際趨勢。The Climate Group 報告指出，倘若日本無法在 2030 年前，將銷售的新車轉型為 100% 電動車，可能失去全球一半的汽車市場，屆時將導致 172 萬個工作職位消失，且失去 14.4% 的 GDP 動能，這些趨勢也觸發日本政府與產業積極尋找刺激電動車發展的政策與產業策略。

韓國

2024 年韓國整體汽車產量下滑，主要受國內市場需求不振影響，Hyundai 因市場需求疲軟，國內銷量下滑。出口市場方面，全球總出口量維持微幅成長，尤其電動車是出口成長的重要推動力，2024 年韓國汽車產量下滑 2.7%，總共 413 萬輛，排名下滑至全球第七位，國內需求疲軟，受高利率、可支配所得減少等因素影響，韓國國內汽車市場表現不佳，銷售量年減 2.8%，不過 Kia 汽車 2024 年全球銷售量 309 萬輛，創下歷史新高，營業利潤與銷售額也創下新紀錄。

韓國以現代汽車集團 (Hyundai Motor Group) 為首，涵蓋 Genesis、Hyundai、Kia 等三個品牌，近年積極投入研發電動車專屬平台 (如 E-GMP、IMA、PBV)、電池技術與氫能技術等，在全球電動車浪潮中展現強大企圖心。Genesis 是韓國品牌中唯一明確宣示 ZEV (零碳電動車) 年限的品牌，2025 年起新車皆以電動車為主，2030 年全車系為純電動車，2035 年實現碳中和，未來並加強智慧座艙等新技術的策略研發；Hyundai 與 Kia 則於 2023 年設定 2030 年電



動車銷量大幅提升的目標，並強化增程電動車 (EREV) 與燃料電池電動車 (FCEV) 研發，以對應部分國家市場電動車成長放緩與政策變動的彈性空間，未來計畫以新平台持續研發新款電動車型，並加強電池、氫能、機器人、空中移動等事業；SsangYong 於 2023 年正式更名為 KG Mobility (KGM)，在更名後積極開發電動車，未來則以擴充產品線為主。

台灣

2024 年台灣汽車產業約占製造業總產值 3.4%，汽車產業整體表現平穩，全年新車銷售量 45.8 萬輛，較 2023 年下滑約 4.0%，主要原因是 2023 年受疫情缺車紅利影響，銷售量達到歷史高峰 47.7 萬輛，2024 年回歸常態。市場結構上，進口車市占率微幅提升至 49.1%，電動車市場持續快速成長，年增率超過五成，市占率創下 8.3% 新高，並有國產純電動車款 LUXGEN n7 貢獻銷量，零組件產銷出現緩步成長，主要受惠於美國市場需求，但全球供應鏈挑戰依然存在。

2024 年新車銷售策略，部分國產車廠為提升市占率，透過降價促銷等手段應對市場，市場偏好休旅車 (SUV)，國產純電車 LUXGEN n7 以親民價格銷售 7,000 多輛。在總體經濟挑戰下，零組件產業在第二季呈現緩步成長趨勢，零組件外銷美國新台幣 978.9 億元，表現優於預期，占外銷總值 52.3%。2025 年汽車零組件產業受對等關稅與匯率影響，面臨嚴苛挑戰。政策與展望國產自製率規範，自 2024 年 8 月起實施的國產車自製率規範，影響部分國產車款的銷售與產品計畫。2025 年新車市場主要動能來自汰舊換新補助政策接近落日、新車款推出及電動車市場的持續發展，惟 2025 年實施的對等關稅，消費者觀望明顯，影響整車銷售量，2025 年汽車銷售量將降至 40 萬輛，較 2024 年衰退 12.6%。預估 2025 年汽車零組件產銷，台灣汽車零組件絕大多數屬於售後服務市場，受對等關稅與新台幣急遽升值影響，生產值新台幣 2,728.4 億元，較 2024 年衰退 3.5%。

實施對等關稅對美國、日本、韓國與台灣汽車產業影響

川普總統在 2025 年 3 月 26 日宣布汽車關稅在 4 月 2 日生效，自 4 月 3 日開始徵收，對所有非美國製造的進口汽車與汽車零組件課徵 25% 關稅，加上原來的 2.5%，總關稅累加稅率 27.5%，汽車零組件有 1 個月寬限期，最遲至 5 月 3 日，課稅範圍擴及引擎、變速箱、驅動裝置等，隨後經過談判，對日本與韓國實施 15% 關稅，對台灣實施 20% 關稅，此舉標誌著川普政府進一步升級「美國優先」(America First) 政策主軸，延續其第一任期對中國、歐洲與北美夥伴進行的貿易強硬立場。

(一) 對美國汽車產業影響

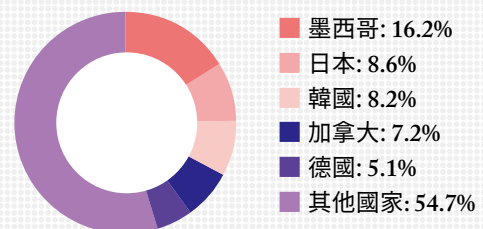
美國實施對等關稅的目的如下：

- 促進美國製造業回流與就業成長：**美國汽車產業長期外移，導致美國中西部工業區陷入產能與就業衰退，藉由提高進口汽車與零組件關稅，激勵美國本土生產誘因，吸引車廠回流設廠製造，創造就業機會。
- 減少貿易逆差：**2024 年美國汽車零組件進口值 1,967 億美元，乘用車整車進口值 2,136 億美元，乘用車、貨車與零組件（包括電動車電池）總赤字 245 億美元，川普將此視為對外國「不公平貿易」讓步的結果，企圖以課稅方式降低貿易赤字。
- 提高談判籌碼：**面對歐盟、日本與韓國在其他產業（如半導體、醫藥）對美設置關稅壁壘，美國透過強硬課稅，迫使對方讓步，藉此促進更對等的貿易條件。

- 增加聯邦財政收入：**白宮預估每年將為政府新增 1,000 億美元關稅收入，可用於基礎建設與製造業投資補貼等。

然而加徵關稅不一定有利於美國汽車產業，因為高度倚賴加拿大與墨西哥的供應鏈，**預估新關稅可能將使每輛新車價格上漲數千美元**，對加拿大、墨西哥與中國加徵關稅將導致生產成本增加。根據美國商務部與 Bloomberg 數據，2024 年進口汽車占美國汽車銷售值約 5 成，汽車進口主要集中於五個國家：墨西哥 (16.2%)、日本 (8.6%)、韓國 (8.2%)、加拿大 (7.2%) 與德國 (5.1%)，這些國家在美國汽車市場扮演關鍵角色，不僅提供大量進口整車，更是全球汽車零組件供應鏈的重要樞紐。

各國占美國汽車銷售比例



墨西哥是美國最大汽車進口來源國，得益於美加墨協議框架下的免關稅協定，2024 年對美出口值 785 億美元，遠高於排名第二的日本 397 億美元。德國為主要高價車出口國，面臨關稅衝擊尤其劇烈，汽車關稅將對德國出口帶來打擊，處在德國汽車供應鏈中的國家也受到影響。德國還需應對來自中國的競爭加劇、能源成本上升以及電動化帶來的多重挑戰。Bloomberg 估計，若德國車廠全額承擔 25% 稅負，獲利將大幅減少 10~20%。汽車關稅亦將對加拿大的製造業造成沉重打擊，2024 年加拿大向美國輸出 312 億美元汽車，使汽車成為加拿大最重要的出口產品之一。通用汽車、克萊斯勒母公司 Stellantis、豐田汽車等公司在安大略省均設有組裝廠。亞洲國家方面，則以日本與韓國受到的衝擊較大，若再以汽車出口至美國占其 GDP 比率觀察，經濟受到衝擊較大的國家前五名為斯洛伐克、墨西哥、韓國、加拿大、日本。

汽車零組件向來是全球分工最密集的產業之一，若全面納入課稅，將對整車製造商與供應鏈造成連鎖衝擊，主要影響如下：

1. **成本結構惡化**：BMW 從德國進口變速箱、Hyundai 進口電子控制模組等都將面臨大幅成本上升。
2. **供應鏈混亂與延遲**：整車生產需仰賴全球零組件同步交付，關稅將迫使廠商重整材料來源與運輸成本。
3. **消費端壓力上升**：根據 AutoForecast 估計，**跨界車成本恐增加 4,000 美元以上，美製電動車更將上漲逾 12,000 美元。**
4. **Tier 2、Tier 3 零組件廠商受制**：中下游供應鏈如感測器、電氣零組件與模組供應商若無法轉進美國生產，將失去競爭力。

USMCA 協定若得以豁免部分美加墨本地品質較高的零組件，可稍微減緩衝擊，但規則嚴苛，實際操作空間相當有限。

(二) 對日本汽車產業影響

對等關稅對日本汽車產業的影響有利有弊，優勢是成功將美國關稅從原本可能高達 25% 降至 15%，降低潛在的巨大威脅，因此導致日本汽車類股價上漲，顯示市場對此協議的正面反應。然而此舉可能帶來影響，**部分美國車商可能因此提高其進口車價格，進而導致日本汽車在美國的銷售量下滑；同時，日本車廠也可能面臨零組件價格的上漲。**關稅降低的利多，降低關稅壁壘，減少對日本汽車出口的衝擊。

潛在的負面影響，部分美國車商可能因關稅上漲而提高價格，導致日本汽車在美國的銷售量下滑，以及對日本汽車產業的盈利能力產生負面影響。零組件成本增加，為應對關稅，日本車商可能要求零組件供應商降低成本，可能影響到汽車零組件產業發展。產業空洞化疑慮，若關稅影響持續，可能會導致日本汽車產業的生產與就業機會減少，甚至引發產業空洞化的疑慮。

(三) 對韓國汽車產業影響

對等關稅對韓國汽車產業的影響主要是削弱過去享有的零關稅優勢，增加進口成本，並可能損害在美國市場的競爭力。雖然關稅從先前的 25% 降至 15% 是利多，但這項協議將韓國車與日本、歐盟等國的待遇趨於一致，讓韓國喪失相較於日本等國的價格優勢。可能導致韓國汽車在美國的銷售策略受到影響，並促使企業尋求在美國設立更多生產基地或分散市場以降低關稅衝擊。

在過去的美韓自由貿易協定 (FTA) 下，韓國汽車以零關稅進入美國，相較於日本、歐盟等需要繳納 2.5% 基本稅率的國家，韓國車享有顯著價格優勢，然而新的 15% 對等關稅協議，使韓國汽車喪失這項優勢，增加在美國市場的總體成本，削弱價格競爭力。影響銷售策略與利潤，這項關稅變動可能影響現代與起亞在美國的銷售策略與利潤空間。促使企業調整策略，為減輕關稅負擔，部分廠商正加速在美國生產，例如三星 SDI 計畫在 2025 年前在美建廠生產動力電池，現代汽車集團也宣布在美國進行大規模投資，但短期內仍難避免關稅衝擊。

韓國政府採取應對措施提供財政支援，擴大產業支援資金規模，提供政策金融貸款給汽車產業，並協助受關稅衝擊的中小企業。減稅優惠，受影響企業可申請延長法人稅、附加價值稅、所得稅繳納期限。促進市場多元化，為降低對美國市場的依賴，政府鼓勵企業拓展其他海外市場，如東南亞和中東地區。政府將持續推動技術升級和研發，以加強韓國汽車在新能源車等領域的技術優勢，應對貿易壁壘。

(四) 對台灣汽車產業影響

台灣汽車產業因關稅率高於日韓而面臨較大的競爭壓力，進口車價格下降也可能衝擊國產車市場。日韓汽車產業則相對受益，尤其日本因對美國關稅稅率與其他競爭國拉近，且日韓的汽車零組件貿易條件優於台灣。競爭力下降，台灣汽車關稅稅率 (17.5%) 高於美國 (2.5%)，對進口車價格造成影響，台灣國產車產業因長期高關稅保護，缺乏產品競爭力，若進口車價格下降，可能衝擊國產車市場。

在美國對等關稅政策下，美國對台施壓調降汽車關稅，對台灣汽車產業鏈造成衝擊，可能導致國產車市場占有率下滑；**雖然台灣汽車占美國市場的出口比重不高，但台灣汽車零組件廠商可能因關稅問題，面臨來自日韓的競爭壓力，如日本廠商的零組件已享有較低的關稅，具備價格競爭優勢。**



對等關稅政策對台日韓汽車產業帶來不同影響，台灣汽車產業因關稅率高於日韓，面臨較大的競爭壓力，市場前景堪憂，日韓汽車產業則相對受益，在美國市場獲得競爭優勢，尤其在零組件出口方面，雖然美國對台灣汽車產業施壓調降汽車關稅，但可能對國產車市場造成衝擊，尤其是當進口車價格下降時，同時其他台灣汽車零組件廠商也可能面臨來自日韓的競爭壓力。

日本、韓國汽車零組件貿易條件比台灣有優勢，對等關稅率差異或許對日本與韓國汽車零組件產業而言，將在美國市場擁有更強的價格競爭優勢。實施對等關稅對台灣汽車產業影響大致如下：

(1) 對汽車廠商不利

台灣長期來以高關稅保護國內汽車產業，目前稅率 17.5%，根據財政部統計，2024 年台灣自美國進口（日系）汽車新台幣 303 億元，台灣出口到美國 30 億美元（主要是沙灘車），為增加國人對美國汽車的購買，川普極可能施壓我方政府調降汽車關稅，進口車價格下降將導致國產車競爭力相對下滑，不利台灣汽車產業鏈與汽車整車產業。


(2) 對零組件廠商而言，多空皆有

汽車零組件方面，台灣 2024 年出口到美國的金額 31 億美元（新台幣 1,026 億元），上市櫃公司受美國關稅衝擊最大者可能為面板廠商，面板雙虎友達、群創在全球車用市場占領先地位，訂單涵蓋美日歐等國，因其未在美國設廠，恐淪為受創嚴重廠商。

另一方面，多家汽車零組件廠已在美設廠生產，如東陽、堤維西與和大，尤其東陽已在美國德州設廠與積極投資擴廠，後續即使貿易條件有所改變，是最被看好的受惠廠商；至於和大因生產的傳動軸可能會是第一波被課徵關稅的關鍵零組件項目，能否能受惠仍待觀察。


此外，不論是進口車或是美國車在新關稅課徵後，整車價格都會明顯調高，因此消費者可能縮手或轉向二手車市場，對於售後維修市場需求將增加，台灣向來以售後維修零組件為出口大宗，有利於零組件市場發展。■


著作權所有：惠達雜誌 / 撰文：蕭瑞聖

▶▶ 

FASTENER

WORLD





2,000+

供應商加入
我們的行列

專業服務

B2B廣告刊登
線上採購媒合

500+

參加過的國際展會

專業扣件採購平台
扣件專業展會代理

50,000+

每月電子報發量

70,000+

採購主看見您的廣告

