

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢.....	1
貳、六國車輛及零組件產業地圖.....	9
– 印度.....	9
– 印尼.....	32
– 馬來西亞.....	53
– 菲律賓.....	76
– 泰國.....	94
– 越南.....	120
參、結論.....	140
肆、附件.....	147

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

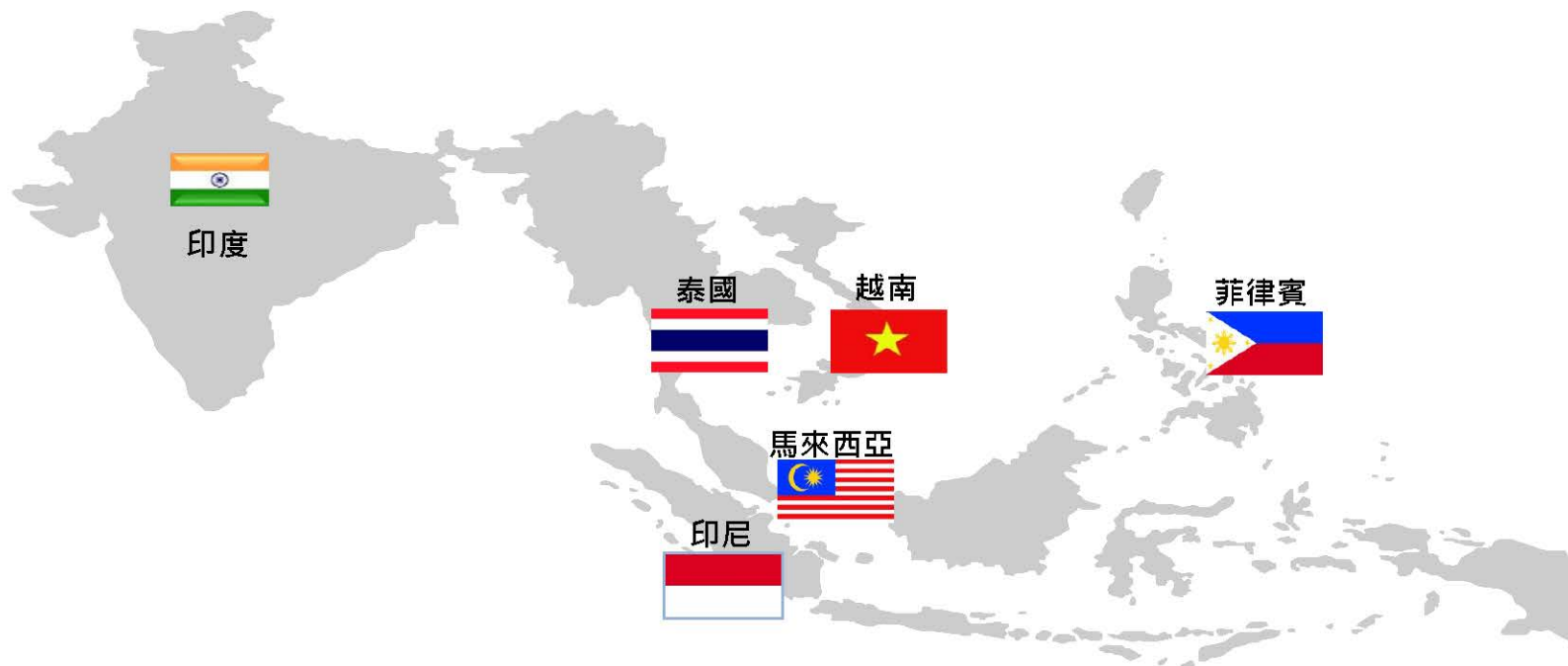
貳、六國車輛及零組件產業地圖

- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

參、結論

肆、附件

新南向六國總體經濟概況



	印度	泰國	越南	馬來西亞	印尼	菲律賓
2020GDP (美元)	2.7兆	5,013億	2,710億	3,370億	1.1兆	3,612億
2020人口 (人)	13.8億	6,980萬	9,730萬	3,240萬	2.7億	1.1億
2020經濟成長率 (%)	-7.3	-6.1	2.9	-5.6	-2.1	-9.6
2021預估經濟成長率 (%)	9.5	1.0	3.8	3.5	3.2	3.2
2020人均所得 (美元)	1,930	7,180	2,780	10,410	3,960	3,296
人口年齡中位數 (歲)	28.4	40.1	32.5	30.3	29.7	25.7

新南向六國吸引產業投資之因素

充足且相對便宜的技術勞工

六國具備充足且年輕勞動人口，平均技術勞工工資相較中國大陸具有競爭力



與美、歐、日主要市場簽訂FTA

六國FTA已涵蓋各主要市場，已簽署之FTA分別為：馬來西亞18項、印尼17項、泰國15項、印度15項、越南15項及菲律賓10項



當地政府投資優惠政策

六國政府推出一系列針對特定產業、工業區、經濟特區等投資優惠措施吸引製造業投資設廠



未來具成長潛力之內需市場

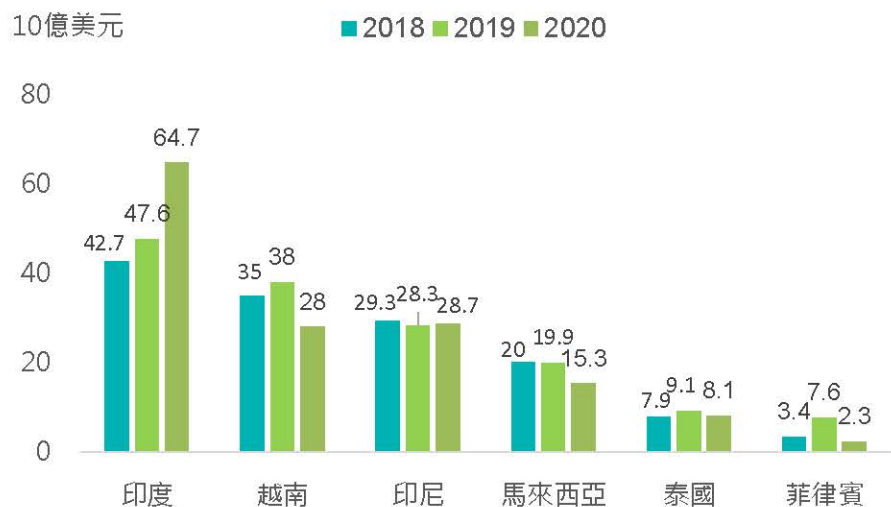
六國占全球總人口數約1/4，快速經濟成長帶動人均所得持續增長，預估六國2020-2025消費市場年均成長率將達6.9%



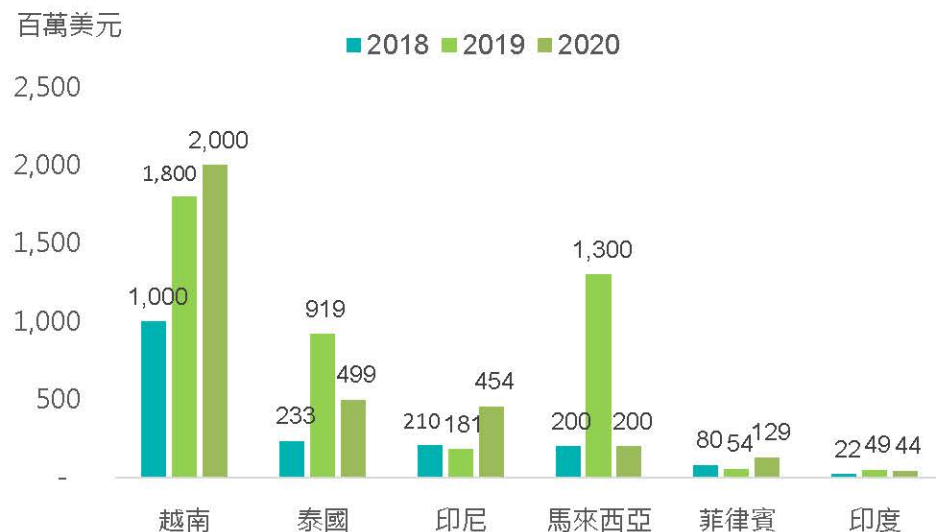
2018-2020年新南向六國之外國直接投資

- 美中貿易戰自2018年下半年升溫，新南向6國成為廠商移轉生產基地的主要選擇。2018-2020年間，越南在東南亞5國中獲得的國外直接投資最高；印度於2020年3月推出電子製造業投資補助計畫，自當年8月1日起接受申請，促使2020年國外投資較2019年成長36%。
- 2019年臺商對越南、泰國、馬來西亞投資大幅成長；2018-2020年臺商對新南向6國直接投資金額合計，越南占比51%，泰國和馬來西亞各約18%。

2018-2020年新南向6國批准之國外直接投資



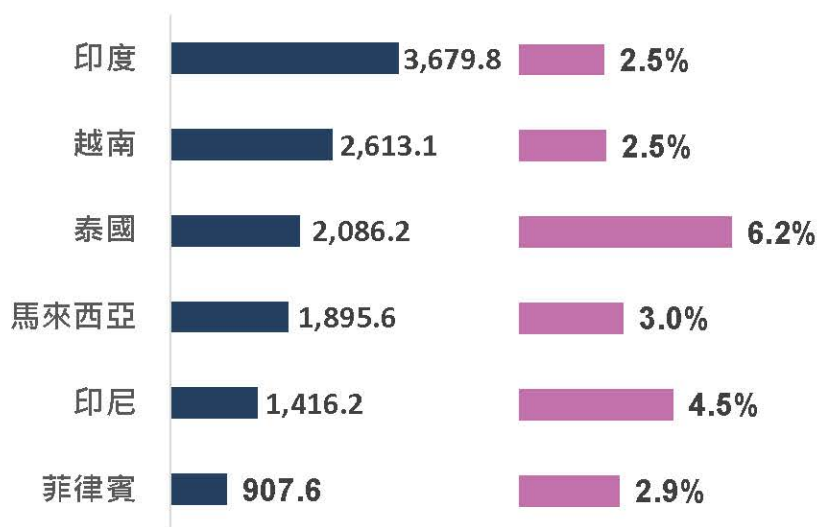
2018-2020年臺灣在新南向6國直接投資



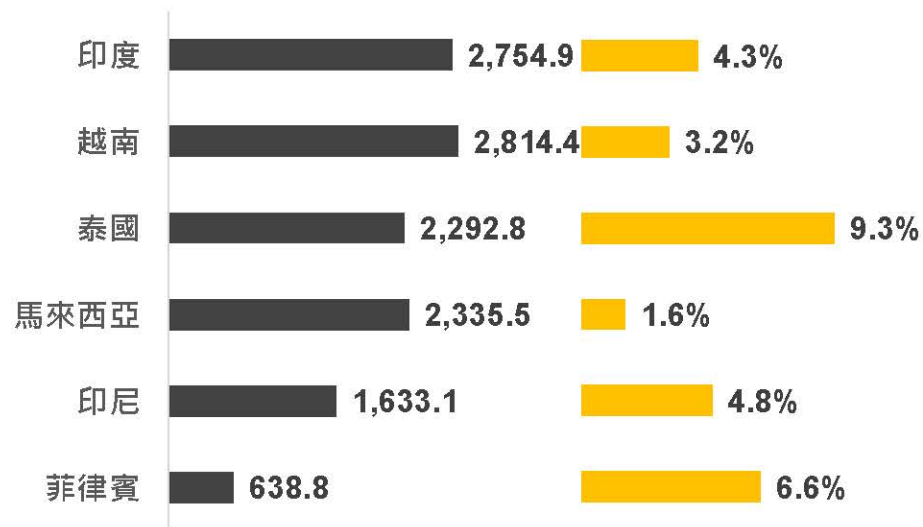
註: 臺灣對印度投資以間接投資居多

新南向六國車輛及零組件進出口比較

2020年總進口值 (億美元) / 車輛及零組件所占比例



2020年總出口值 (億美元) / 車輛及零組件所占比例



2020年之前3大出口商品

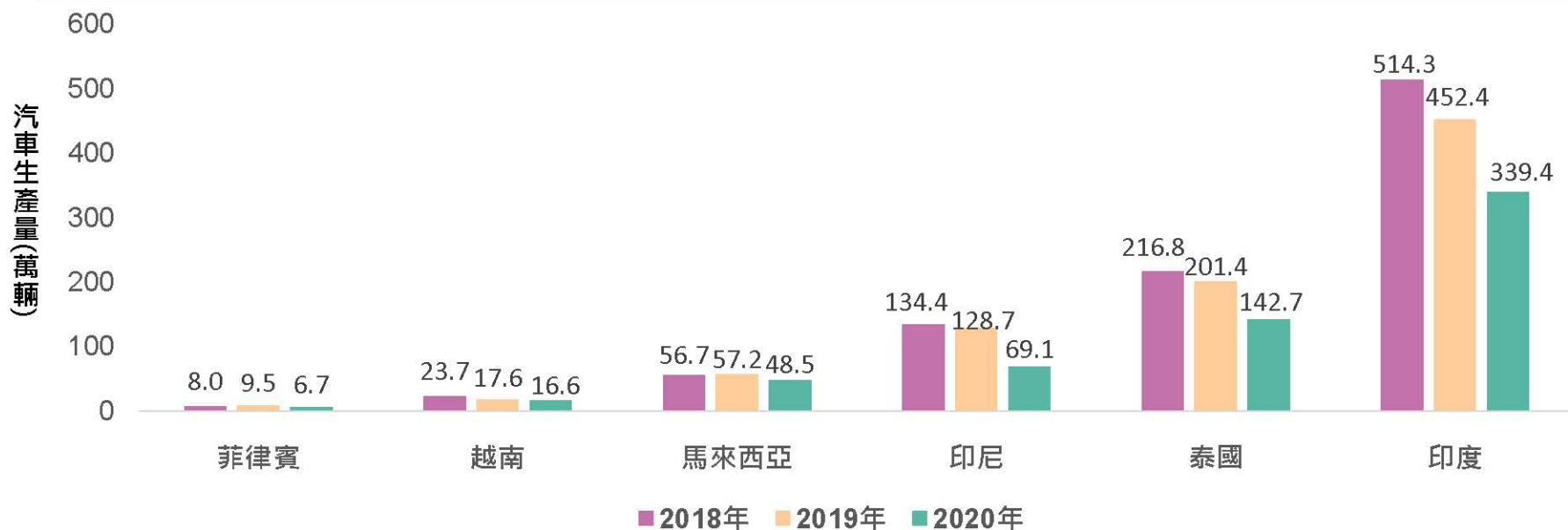
印度	菲律賓	越南	印尼	泰國	馬來西亞
1. 石油及提自瀝青礦物之油類	1. 積體電路	1. 手機、話機及其零件	1. 棕櫚油及其餾分物	1. 黃金製品	1. 積體電路
2. 醫藥製劑	2. 自動資料處理機	2. 積體電路	2. 煤	2. 自動資料處理機	2. 石油及提自瀝青礦物之油類
3. 寶石	3. 電線電纜	3. 紡織製鞋	3. 黃金製品	3. 乘用車	3. 棕櫚油及其餾分物

註：以HS Code四碼統計

新南向六國汽車生產量比較

- 2018-2020年新南向6國總體汽車生產量，分別為953.8萬輛、866.8萬輛，以及623.1萬輛，其中印度的生產量居6國之首，其次為泰國及印尼。
- 美中貿易摩擦及疫情衝擊造成生產停工，更引發相關汽車原材料及零組件無法即時供應需求，導致各國汽車生產量銳減。

新南向6國汽車生產量(萬輛)



註：2018年菲律賓統計數字來自東協汽車聯盟(AFAA)

新南向六國電動車發展規劃



泰國

積極布建充電基礎設施，打造電動車垂直整合生產據點

- 促進電動車普及計畫提供電動車充電基礎設施投資與獎勵。
- BOI投資獎勵計畫，包含電動車、關鍵零組件、充電站、純電動汽車平台類別。
- **主要參與廠商**：泰國國家石油 PTT(泰)、Energy Absolute(泰)。



馬來西亞

發展電池技術、建構充電網及電動巴士等生態系發展

- 2020國家汽車政策聚焦發展次世代汽車產業鏈，整合電子電氣產業優勢，發展電池技術，並設定2030年超過20萬輛電動汽機車、巴士及12.5萬座充電站之目標。
- **主要參與廠商**：DreamEDGE (馬)、Samsung SDI Energy(韓)。



印尼

利用鎳礦資源輔以管制政策，打造電動車電池在地供應鏈

- 以禁止鎳礦出口政策及電動車監管條例，達成純電動車80%在地自製率，並成為關鍵零組件鋰電池主要生產國。
- **主要參與廠商**：寧德時代(中)、現代汽車(韓)、LG化學(韓)。



菲律賓

強化國內電動車公共運輸網絡

- 電動車獎勵措施與計劃主推三輪車、吉普車、巴士。
- 政策目標2030年電動車占本地整體汽車21%，2040年電動車占本地整體汽車50%。
- **主要參與廠商**：Tojo Motors(菲)、SARAO Motors(菲)。



越南

扶植本土自有汽車品牌，發展電動車

- 越南首家國內汽車製造商 Vinfast於2021年開始生產首批電動車，並積極與國際大廠合作建立電動車電池製造基地，確保關鍵零組件之供給。
- **主要參與廠商**：Vinfast(越)。



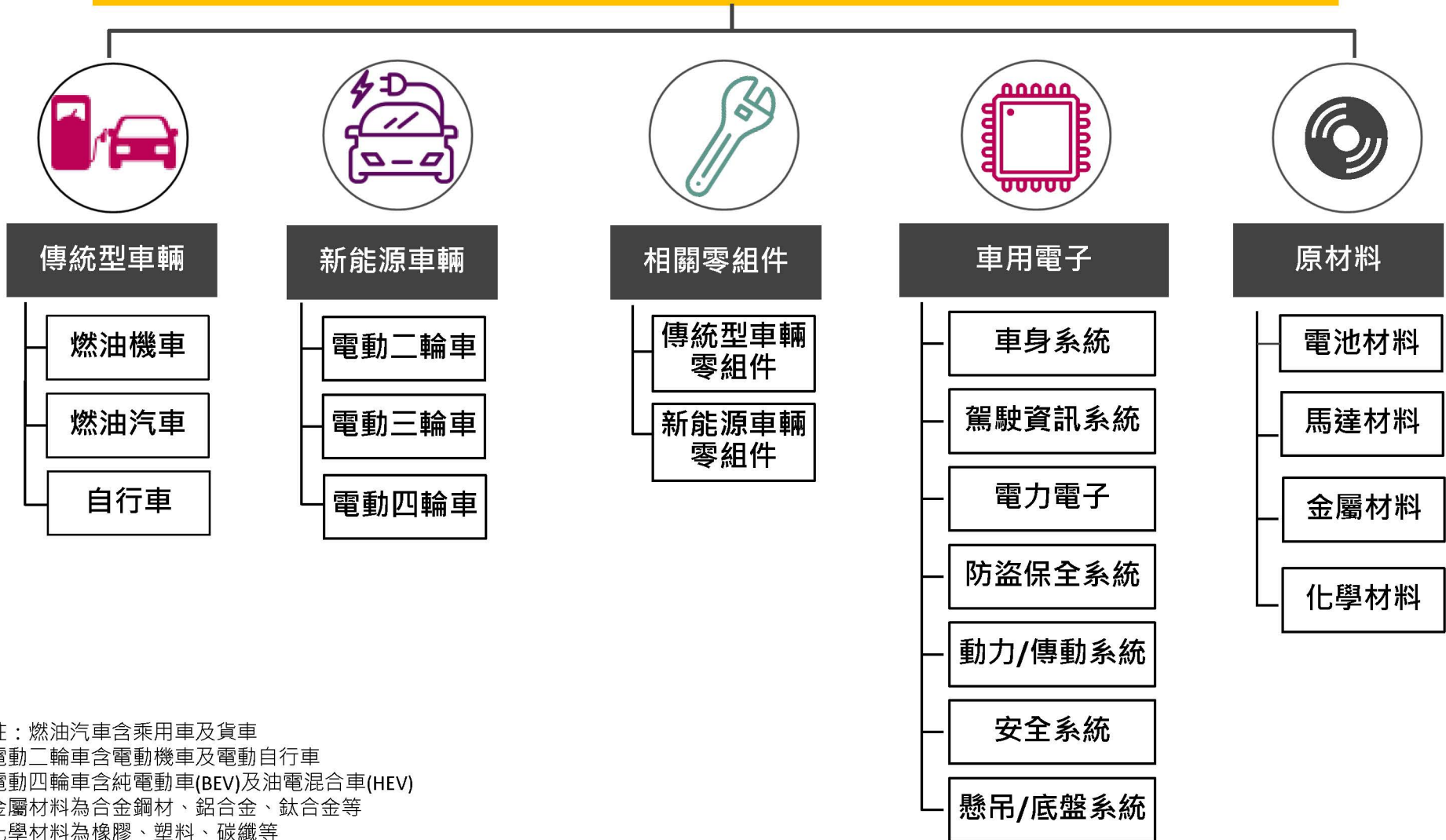
印度

以投資獎勵及關稅，打造在地車輛產業鏈

- 透過PLI等獎勵投資計畫，吸引國內外電動車廠商投資。
- 透過階段性加徵關稅，要求電動車國際大廠至當地設廠，實現在地生產。
- **主要參與廠商**：Tata集團(印度)、Hero Moto(印度)。

車輛及零組件產業範疇

車輛及零組件產業



註：燃油汽車含乘用車及貨車
電動二輪車含電動機車及電動自行車
電動四輪車含純電動車(BEV)及油電混合車(HEV)
金屬材料為合金鋼材、鋁合金、鈦合金等
化學材料為橡膠、塑料、碳纖等

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

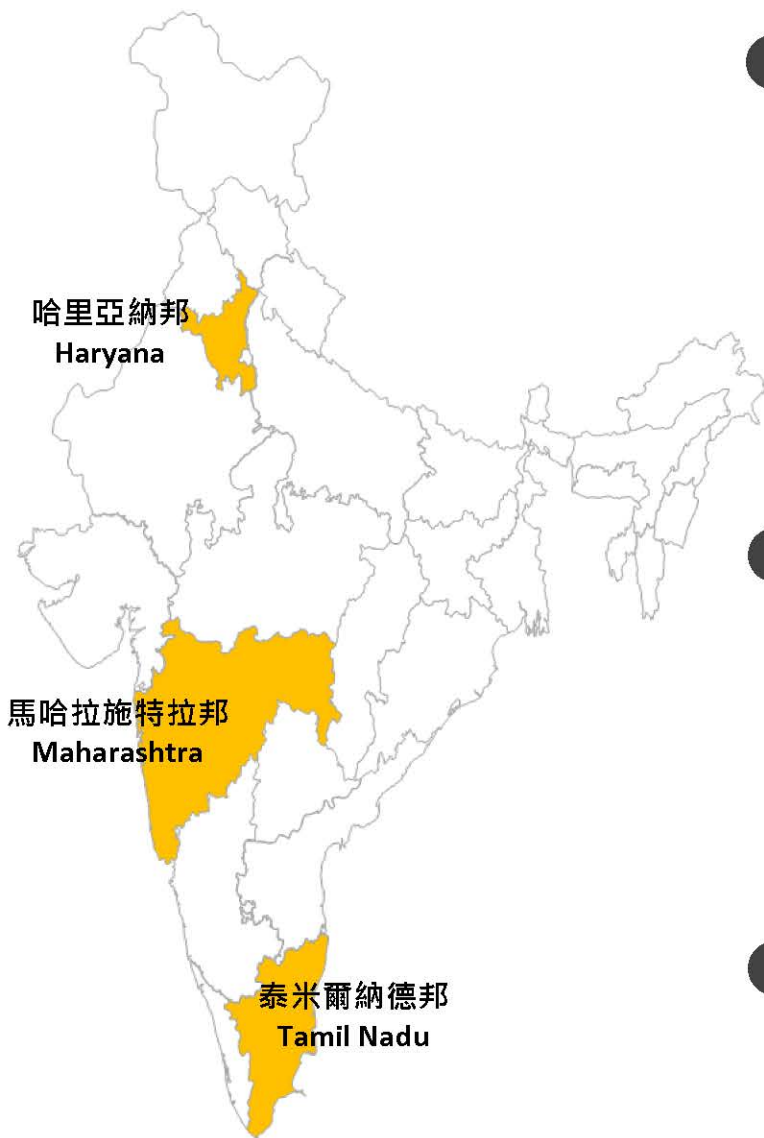
- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

- 產業發展概述
- 產業政策
- 產業結構及聚落
- 區域投資優惠及勞動法規
- 主要廠商布局動態

參、結論

肆、附件

印度產業發展概述



總體經濟

- 印度為全球第二大人口國，2020年人口數約**13.8**億人；聯合國預估，印度將於2027年正式超越中國，成為全球第一大人口國。
- 印度於2019年成為全球第五大經濟體。2020年受疫情影響GDP為**2.7**兆美元，滑落至第六名。IMF預估2023年印度將再次超越英國，重新站回全球第五大經濟體。
- 由於疫情嚴重，以及疫苗覆蓋率不足，影響經濟復甦力道，IMF將印度2021年預估經濟成長率自12.5%下調至**9.5%**。

產業成長動能

- 印度為全球第五大汽車銷售市場，且擁有1.5億駕駛人口，內需消費市場龐大，近年聚焦發展電動車，政府祭出生產獎勵計劃等投資誘因，希望吸引外國投資，藉此發展電動車及電池在地化供應鏈。
- 特斯拉(Tesla)於2021年1月在印度註冊成立公司，從事電動車銷售業務，印度政府持續拉攏特斯拉至當地設立生產據點。

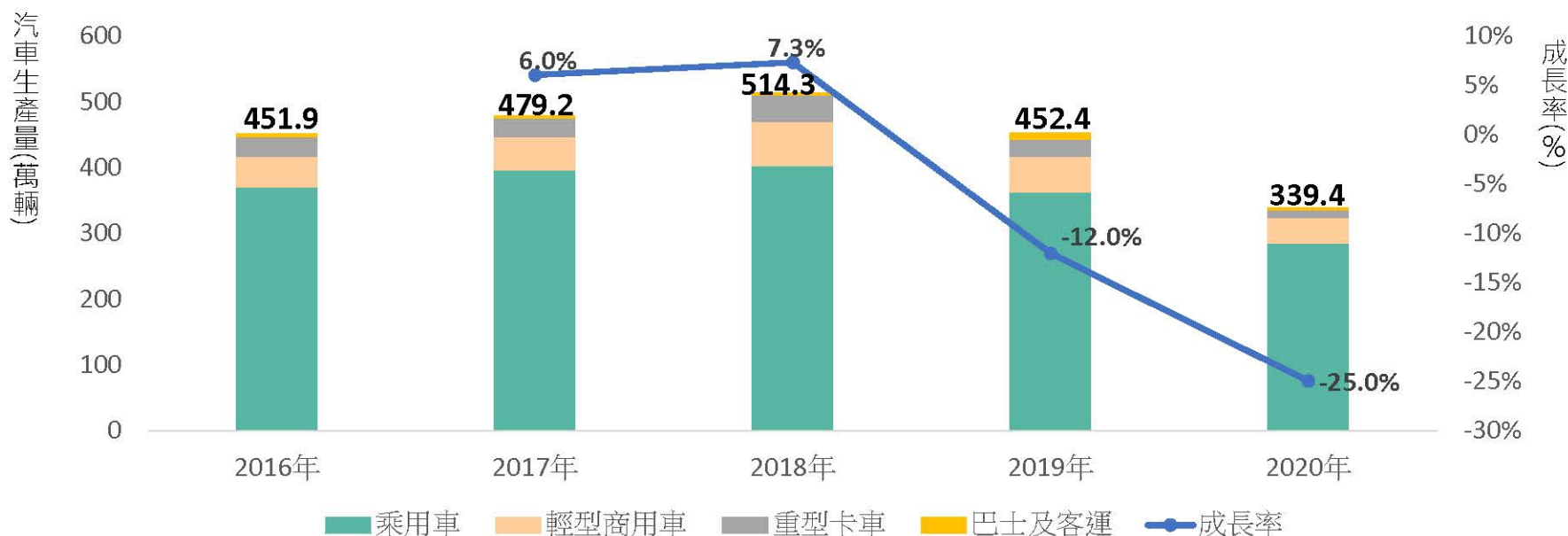
主要車輛產業聚落

- 印度主要車輛產業聚落位於南部的**泰米爾納德邦**(Tamil Nadu)、西部的**馬哈拉施特拉邦**(Maharashtra)，以及北部的**哈里亞納邦**(Haryana)。

印度汽車生產量與成長率

■ Covid-19疫情衝擊，導致印度整體汽車生產量銳減

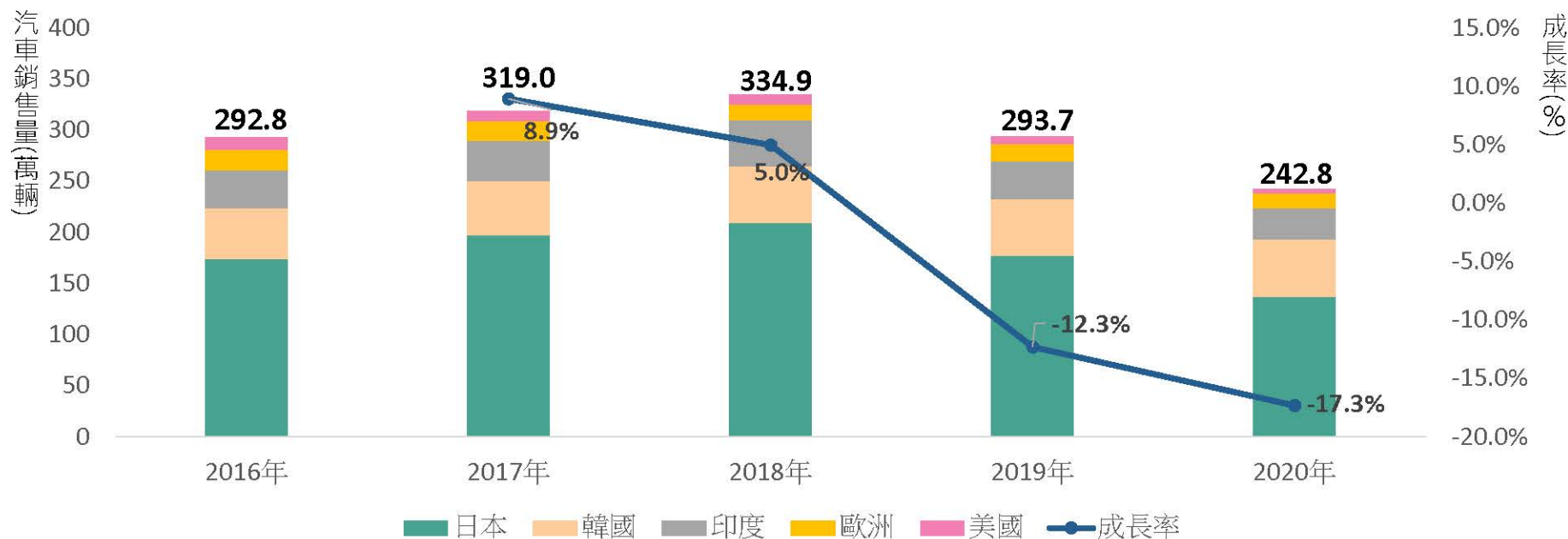
- 自2019年起因美中貿易摩擦加劇，全球經濟不確定性提高等因素，印度汽車生產量為**452.4**萬輛，較2018年下滑**12.0%**；2020年因Covid-19疫情造成國內生產活動停擺，汽車生產量為**339.4**萬輛，較2019年下滑**25.0%**。
- 印度生產乘用車比重最高，近五年占整體汽車生產量平均比重約**81.5%**，以在地品牌及日系品牌為生產主力。其次為輕型商用車，近五年平均比重**11.4%**，當地重型卡車、客運及巴士生產比重則約**7%**。



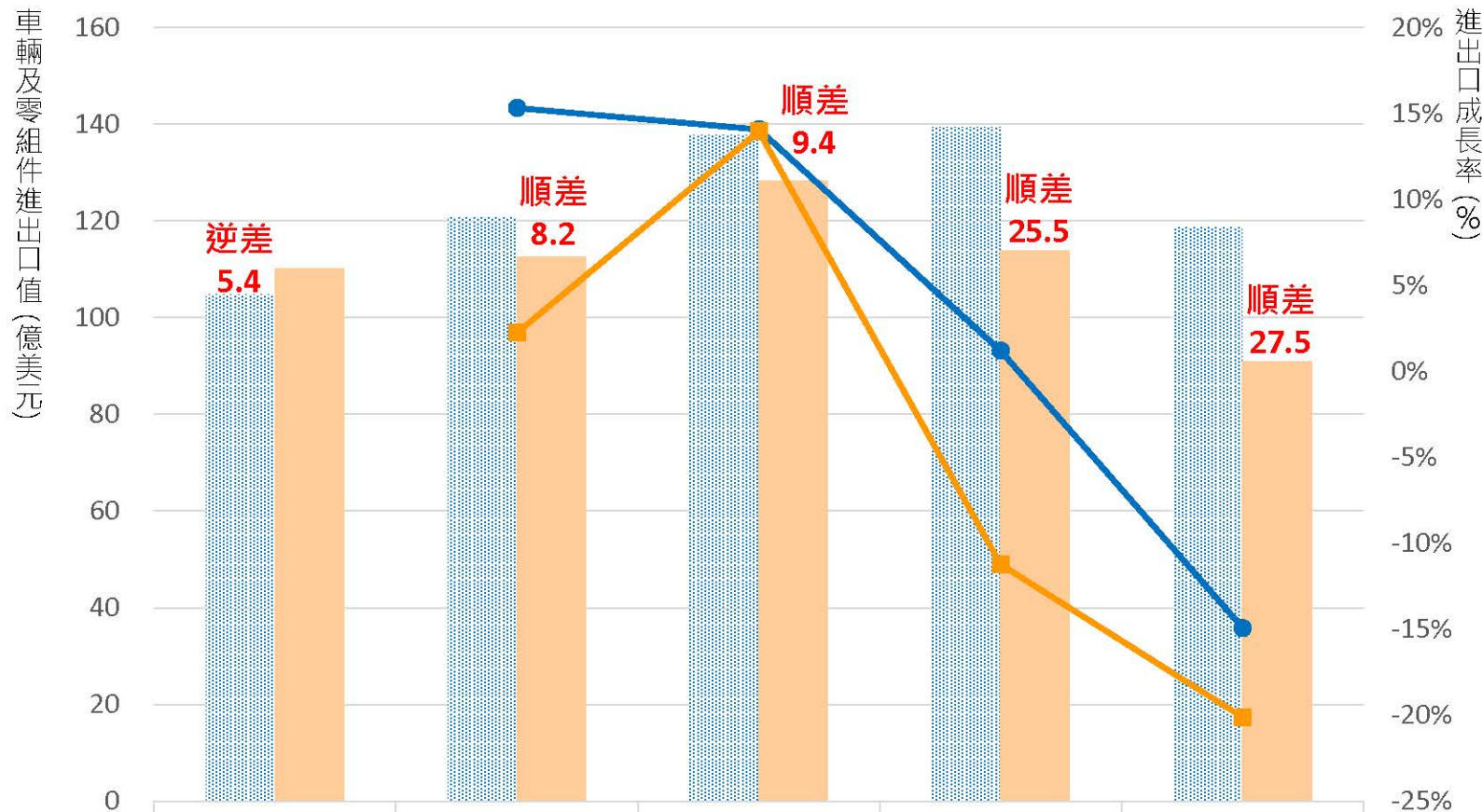
印度汽車銷售量與成長率

■ Covid-19疫情衝擊企業資本財及民眾耐久財採購意願，影響車市銷售量

- 依據印度知名市調Team-BHP網站統計，印度2020年汽車銷售量為**242.8**萬輛，較2019年下滑**17.3%**，主要原因為Covid-19疫情造成印度當地企業及民眾延緩購買資本財與耐久財，影響商用車及乘用車銷售，故車市銷售不振。
- 印度汽車市場以日系品牌為主，近五年平均市占率為**60.1%**，其次為韓系品牌及印度當地品牌，近五年的平均市占率分別為**18.4%**及**12.8%**，其餘市占率則為歐美品牌。



印度車輛及零組件進出口值與成長率



車輛及零組件出口值	104.8	120.8	137.8	139.5	118.6
車輛及零組件進口值	110.2	112.7	128.4	114.0	91.0
出口成長率	-	15.3%	14.1%	1.2%	-14.9%
進口成長率	-	2.2%	14.0%	-11.2%	-20.1%

印度車輛及零組件進出口值重點說明

■ 疫情造成國內停工多時，車輛原材料及零組件進口需求下降，進口值衰退

- 印度2020年車輛及零組件產品進口值為91.0億美元，較2019年下滑20.1%，主要原因為Covid-19疫情造成國內停工多時，企業車輛原材料及零組件需求下降，導致整體進口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要進口國為中國(27.9%)、韓國(17.8%)、德國(11.1%)、日本(8.2%)、美國(7.5%)，主要進口產品為變速箱及其相關零組件、引擎系統及其相關零組件、車身相關零組件、機車零組件。

■ 印度主要出口國為美國，但疫情造成國際汽車需求衰退，導致出口值下滑

- 印度2020年車輛及零組件產品出口值為118.6億美元，較2019年衰退14.9%，主要原因為全球車市需求不振，Covid-19疫情衝擊各主要出口國之內需市場，導致出口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要出口國為美國(16.4%)、墨西哥(10.1%)、沙烏地阿拉伯(5.0%)、南非(4.9%)、孟加拉(4.5%)，主要出口產品為引擎系統及其相關零組件、大客車輪胎、煞車系統及其相關零組件、機車零組件、變速箱及其相關零組件、傳動與轉向系統及其相關零組件。

■ 印度逐步成為亞洲汽車零組件製造中心，主要供應給全球領導車廠

- 印度為車輛及零組件貿易順差國，2019年起順差快速成長，金額達25.5億美元，2020年順差金額為27.5億美元。印度逐步成為亞洲的主要汽車零組件製造中心，在全球汽車供應鏈中的角色日漸重要，並具備供應關鍵零組件給全球汽車領導廠之能力。

印度產業推動政策總覽



產業政策

**Automotive Mission
Plan 2026
(AMP 2026)**

印度政府與印度汽車製造商協會於2015年9月發布AMP2026計劃。內容包含乘用車之車檢制度、舊車報廢規範、廢棄排放法規等，以期透過節能規範，帶動新車市場的需求。

**全國電動車推廣計畫
(NEMMP)**

於2013年啟動針對電動車發展政策NEMMP，旨在推動電動車來降低對石油的依賴。期望於2030年時將國內三分之一的市售車輛轉型成為電動車。

**第二階段加速油電混合及全電動車普及與製造補貼計畫
(FAME II)**

公布於2019年4月，計畫總經費為1,000億盧比，強調供應鏈在地化，並透過補貼電動車輛，以及持續擴建充電設施，推升電動車普及率。

配套措施

**生產鏈結獎勵計畫
Production Linked
Incentive Scheme(PLI)**

為吸引外商於印度設廠、研發、技術轉移，印度政府於2020年11月加碼10大獎勵產業，主要受益者為汽車及零組件製造商，以及電動車電池製造商。

全國車輛及儲電轉型計畫

於2019年3月公布，透過5年的階段性製造計畫(PMP)在2024年前建置數座具出口競爭力的電池及電池模組製造的大型廠房。

印度為全球第五大汽車銷售市場，且擁有1.5億駕駛人口，內需消費市場龐大，近年聚焦發展電動車，政府祭出生產獎勵計劃等投資誘因，希望吸引外國投資，藉此發展電動車及電池在地化供應鏈，打造印度成為全球電動車製造及銷售中心。

印度產業政策重點說明

■ 產業政策

• 汽車產業規劃 Automotive Mission Plan 2026 (2016-2026)：

印度政府與印度汽車製造商協會(SIAM)於2015年9月發布AMP2026計劃。此為第二階段之印度汽車產業10年綜合性規劃，重點內容包括乘用車之車檢制度、舊車報廢規範、廢棄排放法規等，以期能透過加強安全、節能規範等要求，帶動新車市場需求。

• 全國電動車推廣計畫 National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP)：

印度政府於2013年啟動針對電動車發展相關政策NEMMP，目的為推動電動車擺脫對石油的依賴。該政策透過推動一系列方案，期望於2030年時將國內三分之一的市售車輛轉型成為電動車。

■ 配套措施

• 第二階段加速油電混合及全國電動車普及與製造補貼計畫 (FAME II)：

2012年4月推出FAME I，原預計於2020年前，透過發展電動車科技、擴大消費者需求、廣設充電設施、執行電動車示範計畫，全面促進印度電動車市場發展；因未達預期目標，因此祭出第二階段。FAME II公布於2019年4月，原預計實施至2022年3月，2021年6月宣布延長至2024年3月，計畫總經費為1,000億盧比(約13.57億美元)，強調供應鏈在地化，並透過補貼電動車輛，以及持續擴建充電設施，推升電動車普及率。

• 生產鏈結獎勵計畫 (PLI)：

印度政府於2020年3月推出生產鏈結獎勵計畫，首推獎勵產業包含大型電子製造業(手機製造及相關零組件)、藥品原料、醫療器材，並於2020年11月再加碼10大獎勵產業，共計獎勵13類產業，其中與汽車及零組件(含電動)相關產業之總獎勵預算為最大，共計高達7514.2億盧比(約102.04億美元)。

• 全國車輛及儲電轉型計畫：

印度政府於2019年3月公布全國車輛及儲電轉型計畫(National Mission on Transformative Mobility and Battery Storage)，透過為期5年的階段性製造計畫(Phased Manufacturing Program, PMP)，在2024年前建置數座具出口競爭力之電池模組大型廠房(Giga plants)，並預計分階段調升電動車零組件及鋰電池的進口關稅。

印度FAME II計畫

■ 政策目標及執行方向

- 第一階段：2012年4月推出FAME I，原預計於2020年之前，透過發展電動車科技、擴大消費者需求、廣設充電設施、執行電動車示範計畫，全面促進印度電動車市場開發與提升製造技術。因未達規劃目標，因此祭出第二階段。
- 第二階段：2019年4月公布FAME II，原預計實施至2022年3月，2021年6月宣布延長至2024年3月，計畫總經費為1,000億盧比(約13.57億美元)，強調供應鏈在地化，並透過補貼電動車輛，以及持續擴建充電設施，推升電動車普及率。

■ 車輛及零組件產業發展重點

- FAME II預計補助電動二輪100萬輛、電動三輪50萬輛、電動四輪5.5萬輛、電動公車7,000輛，其中三輪以上以補助商用及大眾運輸工具為主，二輪補助則涵蓋私家車。
- FAME II以電池續航力作為檢核之補貼標準，電池續航力越高，所取得補貼也越多，每kWh補助1萬盧比，且僅補助鋰電池，未含鉛酸電池；2021年6月對電動二輪車輛放寬補助標準，電池每kWh補助金額由原1萬盧比增至1.5萬盧比，車價補助上限由原20%調高至40%。
- 制訂電動車全速馬力下限、每次充電續航力、加速時間、平均時速之相關標準，嚴格執行在地化製造規格，並要求電動機車中須有50%零組件為本地製造。
- 針對自製率(local content)訂立相關規範，未來許多從臺灣及中國大陸進口零組件(completely knock-down kits, CKD kits)，並於當地組裝之印度業者將被排除在補貼範圍外。

■ 對印度未來之影響

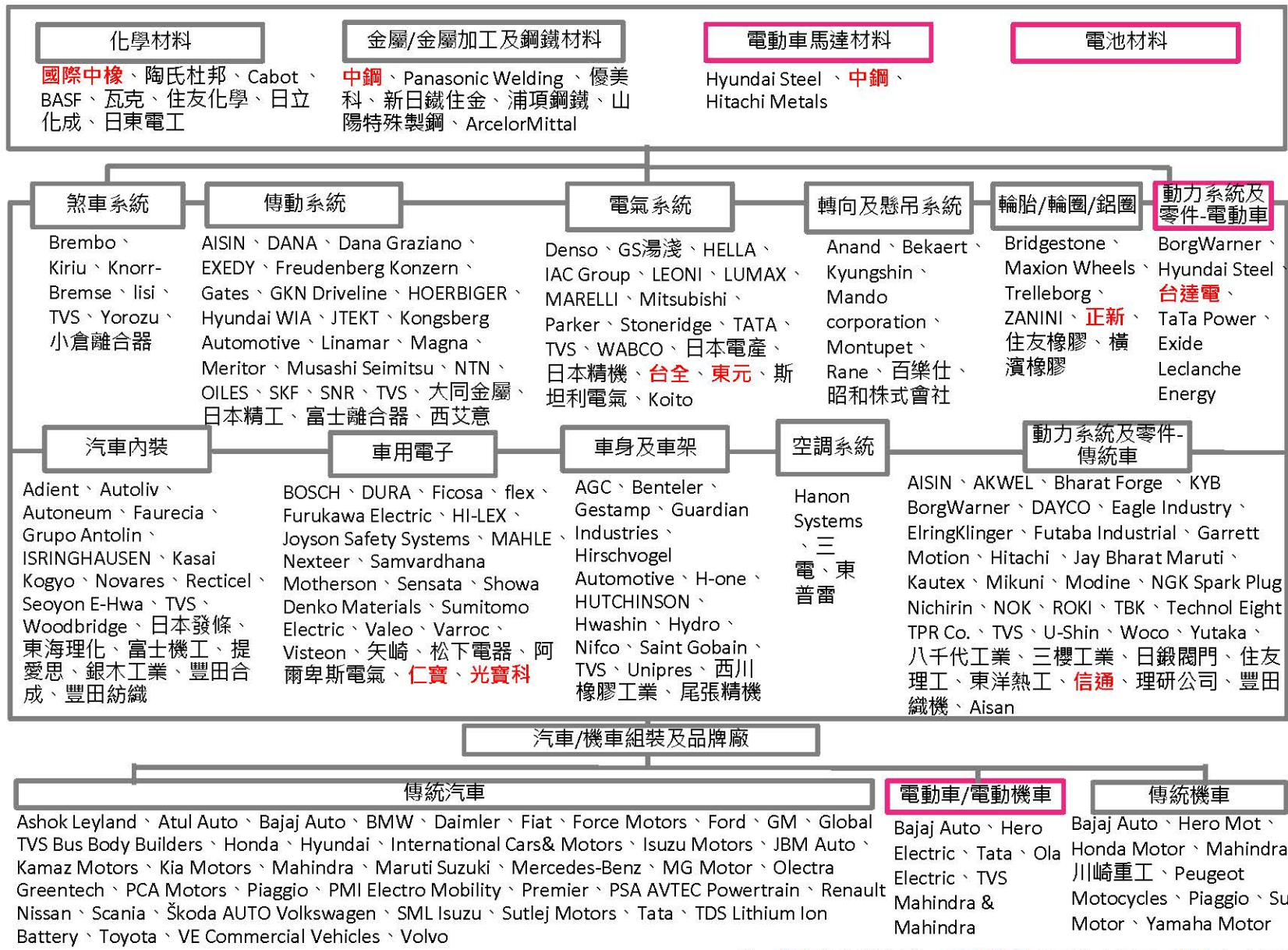
- 印度2020年人口達13.8億人，2020年電動車滲透率雖僅約1%，但因具人口紅利支持，未來成長空間仍大。此外印度政府提出電動車產業獎勵措施，吸引外商投資；預估2025年電動車滲透率可望達10%以上，因此印度為電動車產業極具發展潛力之區域市場。

印度車輛及零組件產業結構(汽機車)

上游材料與
支援產業

中游零組件

下游組裝與
系統產品

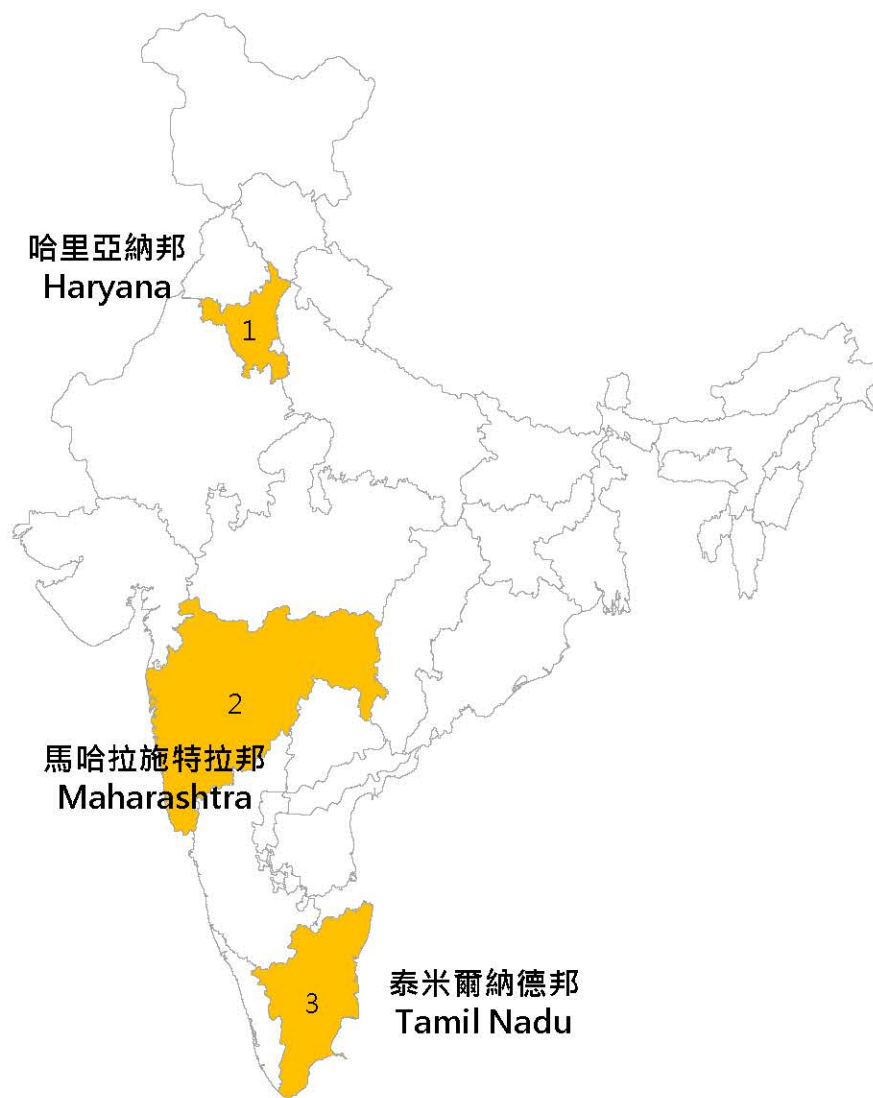


註：紅字為臺灣廠商；粉紅色框表電動車專用；藍字為車用品片廠

印度主要車輛及零組件產業聚落(汽機車)(1/3)

1. 哈里亞納邦Haryana(113)

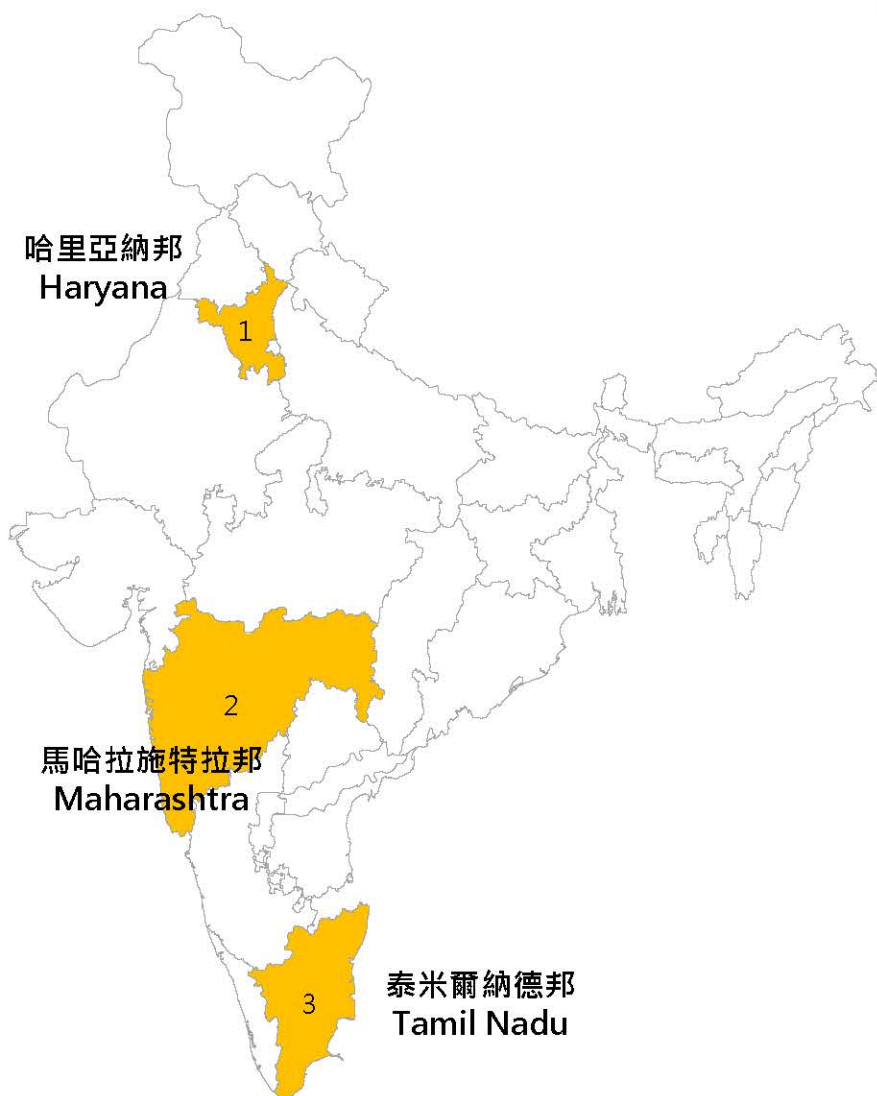
- 上游材料：Hitachi Metals(日)、台達電(臺)、Toyo Aluminium(日)
- 汽車內裝：Grupo Antolin(西班牙)、東海理化(日)、富士機工(日)、銀木工業(日)、豐田合成(日)
- 車用電子：Furukawa Electric(日)、HI-LEX(日)、Joyson Safety Systems(美)、MAHLE(美)
- 車身及車架：AGC(日)、Nifco(日)、西川橡膠工業(日)
- 空調系統：三電(日)
- 動力系統及零件：Bharat Forge(印度)、BorgWarner(美)、DAYCO(美)、Futaba Industrial(日)、Hitachi Astemo(日)、Jay Bharat Maruti(印度)、NGK Spark Plug(日)、Nichirin(日)、ROKI(日)、U-Shin(日)、八千代工業(日)、三櫻工業(日)、住友理工(日)、信通(臺)
- 傳動系統：AISIN(日)、DANA(美)、Gates(美)、GKN Driveline(英)、JTEKT(日)、Kongsberg Automotive(挪威)、Magna(德)、Musashi Seimitsu(日)、NTN(日)、SKF(瑞典)、SNR(法)、富士離合器(日)
- 煞車系統：Kiriu(日)、Knorr-Bremse(德)、小倉離合器(日)
- 電氣系統：Denso(日)、HELLA(德)、IAC Group(盧森堡)、Koito Manufacturing(日)、LUMAX(印度)、MARELLI(美)、Mitsubishi Electric(日)、TVS(印度)、日本精機(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)、住友橡膠(日)、橫濱橡膠(日)
- 轉向及懸吊系統：Anand(印度)、Mando corporation(韓)、昭和株式會社(日)
- 整車組裝及品牌：Hero MotoCorp(印度)、Honda Motor(日)、Mahindra Defense Land Systems(印度)、Maruti Suzuki(日)、PMI Electro Mobility(印度)、Suzuki Motor(日)、Yamaha Motor(日)



印度主要車輛及零組件產業聚落(汽機車)(2/3)

2.馬哈拉施特拉邦Maharashtra(152)

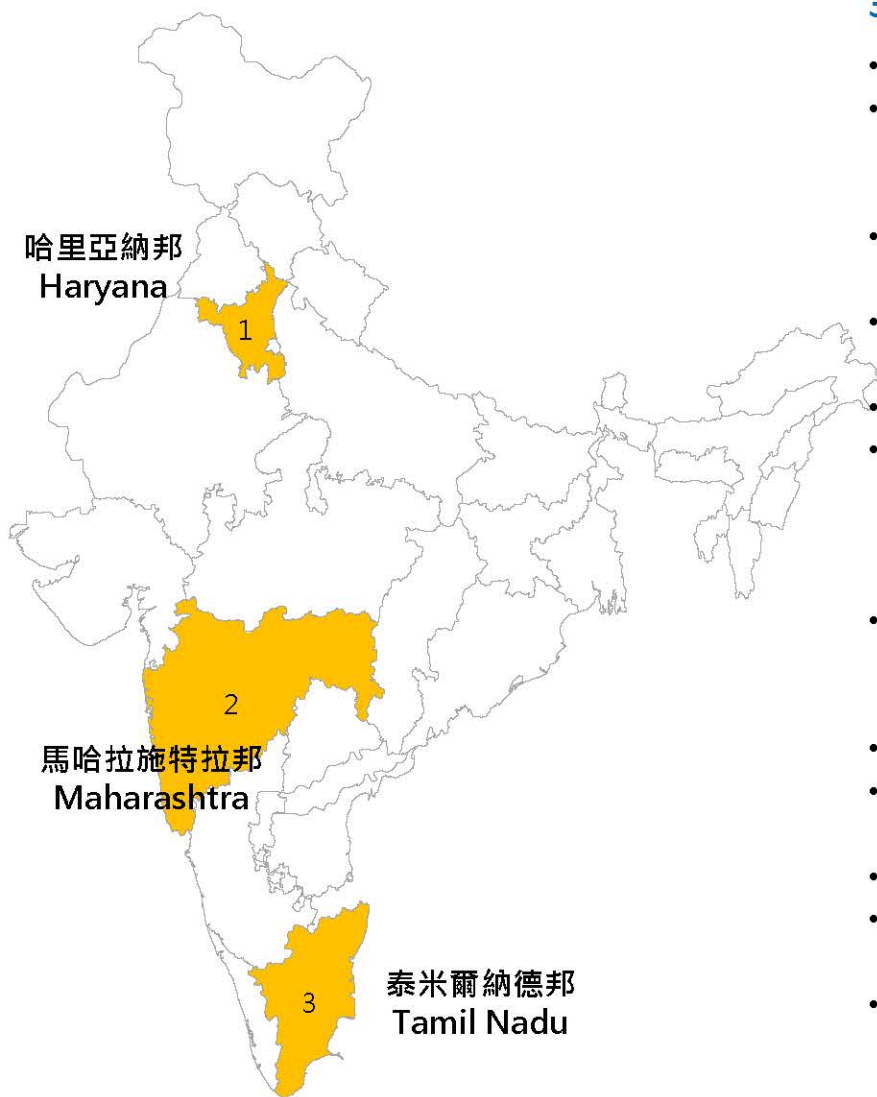
- 上游材料：Toyo Aluminium(日)、Hyundai Steel(韓)
- 汽車內裝：Adient(美)、Autoliv(瑞典)、Faurecia(法)、Grupo Antolin(西班牙)、ISRINGHAUSEN(德)、Recticel(比)
- 車用電子：BOSCH(德)、DURA(美)、Ficosa(西班牙)、Joyson Safety Systems(美)、MAHLE(美)、Nexteer(美)、Samvardhana Motherson(印度)、Sensata(英)、Valeo(法)、Varroc(印度)、矢崎(日)、松下電器(日)
- 車身及車架：Benteler(奧地利)、Gestamp(西班牙)、Saint Gobain(法)、Hirschvogel Automotive(德)
- 動力系統及零件：AKWEL(美)、Bharat Forge(印度)、BorgWarner(美)、Eagle Industry(日)、ElringKlinger(德)、Garrett Motion(瑞士)、Hitachi Astemo(日)、Jay Bharat Maruti(印度)、TBK株式會社(日)、東洋熱工(日)
- 傳動系統：AISIN(日)、CIE Automotive(西班牙)、DANA(美)、EXEDY(日)、Gates(美)、GKN Driveline(英)、HOERBIGER(瑞士)、Kongsberg Automotive(挪威)、Linamar(加)、Magna(加)、Meritor(美)
- 煞車系統：Brembo(義)、Knorr-Bremse(德)
- 電氣系統：Denso(日)、GS湯淺(日)、HELLA(德)、IAC Group(盧森堡)、LEONI(德)、LUMAX(印度)、MARELLI(美)、Parker(美)、Stoneridge(美)、TATA(印度)、TVS(印度)、台全(臺)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)、Maxion Wheels(美)
- 轉向及懸吊系統：Anand(印度)、Bekaert(比)、Montupet(法)、昭和株式會社(日)
- 整車組裝及品牌：Ashok Leyland(印度)、Bajaj Auto(印度)、Fiat(美)、Force Motors(印度)、General Motors(美)、Mahindra Heavy Engines(印度)、Mahindra(印度)、Mercedes-Benz(德)、Piaggio(義)、Premier(韓)、Skoda AUTO Volkswagen(德)、Tata Motors(印度)、川崎重工(日)



印度主要車輛及零組件產業聚落(汽機車)(3/3)

3.泰米爾納德邦Tamil Nadu (142)

- 上游材料：Hyundai Steel(韓)
- 汽車內裝：Adient(美)、Autoliv(瑞典)、Autoneum(瑞士)、Faurecia(法)、Grupo Antolin(西班牙)、Kasai Kogyo(日)、Novares(法)、Seoyon E-Hwa(韓)、TVS(印度)、日本發條(日)、豐田紡織(日)
- 車用電子：BOSCH(德)、flex(美)、HI-LEX(日)、Joyson Safety Systems(美)、MAHLE(美)、Samvardhana Motherson(印度)、Valeo(法)、Visteon(美)
- 車身及車架：Benteler(奧地利)、Gestamp(西班牙)、HUTCHINSON(法)、Hwashin(韓)、Saint Gobain(法)、TVS(印度)、Unipres(日)
- 空調系統：Hanon Systems(韓)
- 動力系統及零件：Aisan Industry(日)、BorgWarner(美)、Hitachi Astemo(日)、Jay Bharat Maruti(印度)、KYB(日)、Modine(美)、ROKI(日)、TVS(印度)、日本活塞環(日)、日本氣化製作所(日)、台達電(臺)、Hwaseung R&A(韓)
- 傳動系統：CIE Automotive(西班牙)、Dana Graziano(義)、DANA(美)、Gates(美)、GKN Driveline(英)、Hyundai WIA(韓)、NTN(日)、SNR(法)、TVS(印度)、大同金屬(日)、日本精工(日)
- 煞車系統：TVS(印度)、Yorozu(日)
- 電氣系統：Koito Manufacturing(日)、LUMAX(印度)、MARELLI(美)、Parker(美)、SL Corporation(韓)、Stoneridge(美)、TVS(印度)、WABCO(瑞士)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)、橫濱橡膠(日)
- 轉向及懸吊系統：Anand(印度)、Bekaert(比)、Kyungshin(韓)、Mando corporation(韓)、Rane(印度)、昭和株式會社(日)
- 整車組裝及品牌：Ashok Leyland(印度)、BMW(德)、Daimler(德)、Force Motors(印度)、Ford(美)、Global TVS Bus Body Builders(印度)、Hyundai(韓)、Kamaz Motors(俄)、PCA Motors(荷)、PSA AVTEC Powertrain(法)、Renault Nissan(日)、Yamaha Motor(日)



各國主要車輛及零組件大廠布局印度概況

產業	產業類型	法國	德國	日本	韓國	美國	印度	臺灣	其他
上游	化學材料							中橡	
	馬達材料			Hitachi Metals		Hyundai Steel		中鋼	
	電池材料			Toyo Aluminium					JM(英)
汽車內裝	Faurecia、Novares	ISRINGHAUSE	Kasai Kogyo、東海理化、富士機工、提愛	Seoyon E-Hwa	Adient		TVS		Autoneum(瑞士)、Autoliv(瑞典)、Grupo Antolin(西)
	Valeo	BOSCH	思、銀木工業、豐田合成、豐田紡織			DURA、flex、Joyson	Samvardhana Motherson	仁寶、光寶科	Sensata(英)、Ficosa(西)
車用電子			Furukawa Electric、HI-LEX、Showa			Safety Systems、MAHLE、Varroc			
車身及車架	HUTCHINSON	Hirschvogel	AGC、H-one、Nifco、Unipres、西川橡膠	Hwashin	Guardian Industries		TVS		Benteler(奧)、Hydro(挪)、Gestamp(西)
	Saint、Gobain Automotive		工業、尾張精機						
空調系統			三電、東普雷		Hanon Systems				
動力系統		ElringKlinger、Kautex、Woco	Aisan、Aisin、Eagle Industry、Futaba、Hitachi Astemo、KYB、Mikuni、NGK	Pyung Hwa Industrial、Hyundai Steel	AKWEL、BorgWarner、DAYCO、Modine、BorgWarner		Jay Bharat Maruti、TVS	信通、台達電	Garrett Motion(瑞士)
	中游		Spark Plug、Nichirin、NOK、ROKI、TBK						
傳動及煞車系統	SNR	Freudenberg Konzern、Magna、Knorr-Bremse	AISIN、EXEDY、JTEKT、Musashi、Seimitsu、NTN、OILES、大同金屬、日本精工、富士離合器、Kiriu、Yorozu、小倉離合器	Hyundai WIA	DANA、Gates、Meritor		TVS		GKN Driveline(英)、SKF(瑞典)、Linamar(加)、Dana、Graziano(義)、Brembo(義)、Kongsberg Auto(挪)
	電氣系統	HELLA、LEONI	Denso、GS湯淺、Koito、Mitsubishi Electric、日本電產、日本精機	SL Corporation	MARELLI、Parker、Stoneridge		LUMAX、TATA、TVS	台全、東元、正新	IAC Group(盧)、WABCO(瑞士)、Trelleborg(瑞典)、ZANINI(西)
輪胎/輪圈/鋁圈			Bridgestone、住友橡膠、橫濱橡膠		Maxion Wheels				
轉向及懸吊系統	Montupet		百樂仕、昭和株式會社	Kyungshin、Mando co.			Anand、Rane		Bekaert(比)
下游	Peugeot	BMW、Daimler	Honda Cars、Honda Motor、Isuzu Motors	Hyundai、Kia	Fiat、Ford、General Motors、Premier		Ashok、Atul Auto、Bajaj、Force Motors、Global TVS Bus、Hero Moto、JBM Auto、Mahindra、Tata、Olectra Greentech、PMI Electro		Kamaz Motors(俄)、MG Motor(中)、International Cars&Motors(印尼)、Woodbridge(加)、Piaggio(義)、PCA Motors(荷)、VE Vehicles(瑞典)、Volvo(瑞典)
	整車組裝及品牌	PSA AVTEC Powertrain	Benz、Scania、Škoda AUTO Volkswagen、Sutlej Motors	Isuzu、Suzuki Motor、TDS Lithium Ion Battery、Toyota Kirloskar、Toyota Kirloskar Auto Parts、Yamaha Motor、川崎重工					

印度生產鏈結獎勵計畫(PLI)-目標產業

	目標產業	總獎勵額度	申請時間
2020年3月 首推產業	大型電子製造業(手機製造及相關零組件)	4,000億盧比(約54.32億美元)	2021年3月31日截止
	藥品原料(關鍵原料(KSM) ; 藥品中間體(DI) ; 原料藥(API))	225億盧比(約3.06億美元)	2021年8月31日截止
	醫療器材製造	1,842億盧比(約25.01億美元)	2021年8月31日截止
2020年11月 加碼產業	電子/科技產品	732.5億盧比(約9.95億美元)	2021年4月30日截止
	電信及網通產品	1,219.5億盧比(約16.56億美元)	2021年7月3日截止
	汽車及零組件	5,704.2億盧比(約77.46億美元)	尚未公布
	先進化學電池(ACC)	1,810億盧比(約24.58億美元)	尚未公布
	白色家電(空調及LED照明)	623.8億盧比(約8.47億美元)	2021年9月15日截止
	製藥	1,275億盧比(約17.31億美元)	2021年8月31日截止
	食品加工	1,090億盧比(約14.80億美元)	2021年6月17日截止
	太陽光電模組	450億盧比(約6.11億美元)	尚未公布
	紡織產品	1,068.3億盧比(約14.51億美元)	尚未公布
特殊鋼品	632.2億盧比(約8.58億美元)	尚未公布	

印度生產鏈結獎勵計畫(PLI)-先進化學電池

財政年度	總獎勵額度(每年)
2022-23	先進化學電池(ACC)產能建置
2023-24	
2024-25	270億盧比 (約3.65億美元)
2025-26	380億盧比 (約5.14億美元)
2026-27	450億盧比 (約6.09億美元)
2027-28	430億盧比 (約5.82億美元)
2028-29	280億盧比 (約3.79億美元)
計畫獎勵總計	1,810億盧比 (約24.49億美元)

- 獎勵條件：**申請核准之企業必須建置至少5GWh先進化學電池產能，並於兩年內投入生產；獎勵自實際銷售開始計算，並於5年內陸續發放，且每年支付的獎勵額度上限為每間企業20GWh產能。
- 補貼金額計算公式：**每單位(每千瓦小時)補貼金額x期間實現的銷售增額百分比x先進化學電池(ACC)實際銷售單位。

印度邦政府投資獎勵措施

邦	資本補貼	免除印花稅	電價優惠	電稅豁免	邦商品及服務稅 (SGST) 返還
哈里亞納邦 Haryana	補貼固定資產投資的 50%	100%	每度電費補貼1.21 盧比，最多補助5年	可100%退還， 最長優惠7年	可100%返還，最長優惠期限 10年
馬哈拉施特拉邦 Maharashtra	補貼固定資產投資的 25%	100%	每度電費補貼1盧比， 最多補助3年	可100%退還， 最長優惠10年	最高可返還40%
泰米爾納德邦 Tamil Nadu	最高補貼1,500萬盧比 (約20.4萬美元)	50%	每度電費補貼1.3盧 比，最多補助3年	可100%退還， 最長優惠5年	無返還
安得拉邦 Andhra Pradesh	最高可補貼固定資產投 資的35%	100%	每度電費補貼1-1.8 盧比，最高5年	可100%退還， 最長優惠5年	退返50%
卡納塔克邦 Karnataka	最高補貼1億盧比 (約135.8萬美元)	75%- 100%	每度電費補貼1盧比， 最高5年	可100%退還， 最長優惠5年	無返還
古吉拉特邦 Gujarat	最高補貼1,000萬盧比 (約13.6萬美元)	100%	每度電費補貼1盧比， 最高5年	可100%退還， 最長優惠5年	可100%返還，最長優惠期限 10年

印度勞動法律規範

工時/工資

法定工時：

- 每天工作8-9小時，每週工作時長為48-50小時

加班給付：

- 加班付雙薪
- 每季加班不得超過50-75小時

最低工資規範：

- 根據印度勞工部2018年規定，印度最低每日薪資分為三區域，並依據各產業所需技能之熟練度，訂定不同的每日最低薪資^(註)
- 各區域產業每日最低薪資可參考印度勞動部網站<https://reurl.cc/522QLR>

保險

雇主負擔(16.75%)：

- 社會保險(4.75%)+退休金(12.0%)

勞工負擔(13.75%)：

- 社會保險(1.75%)+退休金(12.0%)

政府補貼(0%)：

- 無特別規範

特殊規定

產假規範：

- 女性勞工過去12個月工作滿80天以上者，產假為26週；未守規定之企業得處3個月有期徒刑併科罰金

外國勞工規定：

- 政府鼓勵使用當地勞工，雖無明文規定禁用外勞，但辦理簽證限制多
- 外籍受僱員工需依規定向印度駐外大使館申請工作簽證始得入境。且簽證條件之一為年薪必須達到25,000美元以上

其他規定：

- 退休金為所有員工強制參加；月薪少於21,000盧比的僱員強制參加社會保險；員工工作滿5年以上，離職時需向其支付離職金

註：2019年工資法(The code on wage 2019)，原預計在2021年4月1日實施，因印度各地方政府尚未確定相應的規則，導致暫緩實施。

印度主要廠商布局動態(1/5)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	Tata Motors (印度)	<ul style="list-style-type: none">• Tata Motors 於2021年9月宣布投入20億美元成立電動車事業，目標為5年內於印度推出10款具Ziptron技術的電動車。• 塔塔汽車在印度乘用車市占率達71%；公司2021年9月預估未來幾年印度電動車銷售量將呈指數成長，除積極在印度各地建立充電基礎設施外，目前正積極尋找與印度或歐洲電池製造商的合作機會。
整車組裝 及品牌廠	TVS Motor (印度)	<ul style="list-style-type: none">• TVS Motor為印度三大機車品牌之一，平均年營收為2,000億盧比(約27億美元)，僅次於Hero MotoCorp及Bajaj Auto，TVS集團旗下約90家子公司，其二輪車及三輪車年產能分別為495萬輛及12萬輛。• TVS Motor於新南向國家擁有4座工廠，3座位於印度，分別在泰米爾納德邦(Tamil Nadu)的Hosur、卡納塔克邦(Karnataka)的Mysuru，以及印度北部喜馬偕爾邦(Himachal Pradesh)；1座位於印尼西爪哇省(West Java)的Karawang。• TVS Motor2021年9月宣布將上調2021-22財政年度(2021年4月-2022年3月)的資本支出33%，至80億盧比(約1.08億美元)，希望將電動機車iQube銷售範圍從目前印度6座城市擴大至印度全境。• TVS Motor於2021年10月宣布投資100億盧比(約1.33億美元)成立電動車全資子公司，發展電動車事業。

印度主要廠商布局動態(2/5)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
支援產業	Gravita (印度)	<ul style="list-style-type: none">印度最大電池回收業者Gravita India於2021年9月宣布，將投入電動車用鋰電池回收業務；隨著電動車市場持續成長，預估6-7年後，電動車用鋰電池回收需求將逐漸浮現。Gravita India已在印度古吉拉特邦(Gujarat)建立一座回收工廠，2021年8月已投入營運，未來將提供電池回收的冶煉及煉油服務。另外，公司目前亦已與Amara Raja Batteries及HBL Power等主要電池公司建立合作關係，使公司能在印度採購更多相關原料。
整車組裝 及品牌廠	特斯拉 (美)	<ul style="list-style-type: none">依據印度公司註冊局(Registrar of Companies)公開資訊，特斯拉印度汽車及能源私人有限公司(Tesla India Motors and Energy Private Limited)於2021年1月8日成立，註冊地點為南印度的班加羅爾(Bangalore)，公司計畫初期以販售電動車輛為主，後續根據市場反應決定是否擴大投資，包含設立製造及組裝廠或研發中心等。印度政府積極拉攏特斯拉至印度設廠，2021年6月特斯拉表示印度電動車進口關稅過高，希望將售價4萬美元以下之全組裝電動車進口稅率降至40%，才考慮至印度設廠；該提議獲得包括道路運輸部、工業和內部貿易促進部以及改造印度國家研究院(NITI Aayog)等支持，但最終決定權為財政部。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

印度主要廠商布局動態(3/5)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	福特汽車 (美)	<ul style="list-style-type: none">福特汽車(Ford Moto)於2011年布局印度，經營超過10年累積虧損逾20億美元；於2021年9月10日宣布，將停止在印度製造汽車，並暫停位於西印度古吉拉特邦(Gujarat)及南印度清奈(Chennai)的製造業務。
動力系統 及零件-電 動車	Tata Power (印度)	<ul style="list-style-type: none">Tata Power積極擴大建設印度電動車充電網絡，截至2021年10月底已於印度170個城市設立約1,000座充電點，其中包括250座交流慢充點523座直流快充點，以及188座50kW高功率快充，目標為2022年3月底前倍增至2,000座充電點。Tata Power已與MG Motor India、Jaguar Land Rover、Tata Motors建立充電基礎設施的合作關係；Tata Motors也與Tata Power合作在德里、孟買、班加羅爾、浦那、海德拉巴等城市打造300多座快速充電站。
整車組裝 及品牌廠	Ola Electric (印度)	<ul style="list-style-type: none">印度電動機車獨角獸Ola Electric於2021年8月15日發布兩款新型電動機車，其價格再計入政府補貼後與燃油機車相當，為印度目前性價比最高之電動機車；另外Ola Electric規劃於泰米爾納德邦(Tamil Nadu)打造年產能1,000萬輛電動機車製造中心，並於印度400座城市建置10萬座充電站。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

印度主要廠商布局動態(4/5)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	Maruti Suzuki (日)	<ul style="list-style-type: none">• 2021年8月31日Maruti Suzuki India表示，由於車用晶片短缺影響汽車生產，預估9月汽車產量將銳減約40%，其哈里亞納邦(Haryana)工廠與古吉拉特邦(Gujarat)鈴木汽車(Suzuki Motor)代工廠將受影響• Maruti Suzuki於2021年10月表示，鑒於電動車在未來仍為小眾，其銷量與傳統燃油車相比仍微不足道，未來公司以燃油或油電混合車滿足印度市場需求策略不變。
整車組裝 及品牌廠	Mahindra (印度)	<ul style="list-style-type: none">• Mahindra & Mahindra (M&M)於2021年4月宣布，未來3年內在電動車領域投300億盧比(約4.1億美元)，目標為2023年印度道路上投放50萬輛電動車。• M&M目前於班加羅爾建立一座電氣技術工廠，生產電池組，電力電子設備和電動機，並於馬哈拉施特拉邦的恰坎(Chakan)工廠投資一個生產電動車部門。
整車組裝 及品牌廠	Hero Moto (印度)	<ul style="list-style-type: none">• 印度最大二輪車製造商Hero Moto與臺灣電動機車廠Gogoro，於2021年4月宣布策略聯盟，雙方將在印度共組營運智慧電池交換網路的合資公司，並協力開發以Hero為品牌，並採用Gogoro換電系統的電動機車，預計2022年3月前推出首款電動機車。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

印度主要廠商布局動態(5/5)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
動力系統 及零件-傳 統車	Bharat Forge (印度)	<ul style="list-style-type: none">印度車用及電機設備大廠Bharat Forge於2021年9月宣布發展電動車事業，將透過其掌控49%股權的Tork Motors開發電動機車，產品預計將於2022年3月底前公布；此外Tork Motors也將進一步推出電動三輪車。Bharat Forge於2020-21年財政年度成立電動車零組件事業Kalyani Powertrain，目前正與多家汽車製造及商用車隊洽談電動出租方案及相關合作細節。
整車組裝 及品牌廠	Bajaj Auto (印度)	<ul style="list-style-type: none">Bajaj Auto於2021年7月表示，董事會已同意斥資10億盧比(約1,342萬美元)，成立獨資子公司經營電動車事業。Bajaj Auto於2020年1月推出其首款純電動機車，年產能6萬輛，初期僅在浦那(Pune)及班加羅爾(Bengaluru)銷售，2021年9月將新增那格浦爾(Nagpur)、奧蘭卡巴(Aurangabad)、邁索爾(Mysore)、門格洛爾(Mangalore) 4座城市銷售。
整車組裝 及品牌廠	鴻海 (臺)	<ul style="list-style-type: none">鴻海於2021年10月18日鴻海科技日中對外展出3款電動車，包含C級距電動車、E級距電動車，以及電動巴士，展現電動車產業布局之成果；此外，鴻海董事長劉揚偉於2021年10月20日公開演說表示，預估全球電動車市場可望在2024年起飛，鴻海也規劃在2024年底前布局印度、歐洲及南美等地，打造電動車區域製造中心

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

- 產業發展概述
- 產業政策
- 產業結構及聚落
- 區域投資優惠及勞動法規
- 主要廠商布局動態

參、結論

肆、附件

印尼產業發展概述



總體經濟

- 2020年Covid-19疫情重創全球經濟，印尼為東南亞疫情最嚴峻之國家。根據IMF統計，印尼實質GDP衰退**2.1%**。2021年隨著疫情狀況再次升溫，IMF於10月下修對印尼2021年實質GDP成長率預測至**3.2%**。
- 2020年印尼失業人口估計達1,000萬人，吸引投資及創造就業機會是推動2021年經濟成長的關鍵。
- 根據印尼投資部統計，2020年外國直接投資(FDI)金額較2019年微幅**成長2%**，達**287**億美元。

產業成長動能

- 印尼主要生產輪胎、金屬零組件、蓄電池以及塑膠零配件等，而車用電子產品、底盤、引擎、傳動、轉向、煞車、懸吊系統關鍵零件等均仰賴進口。2021年印尼政府針對純電動汽車(BEV)，排除油電混合車(HV)及插電式混合動力車(PHV)，制定一系列財政及非財政優惠措施，期望能吸引外國投資，帶動國內電動車產業鏈。

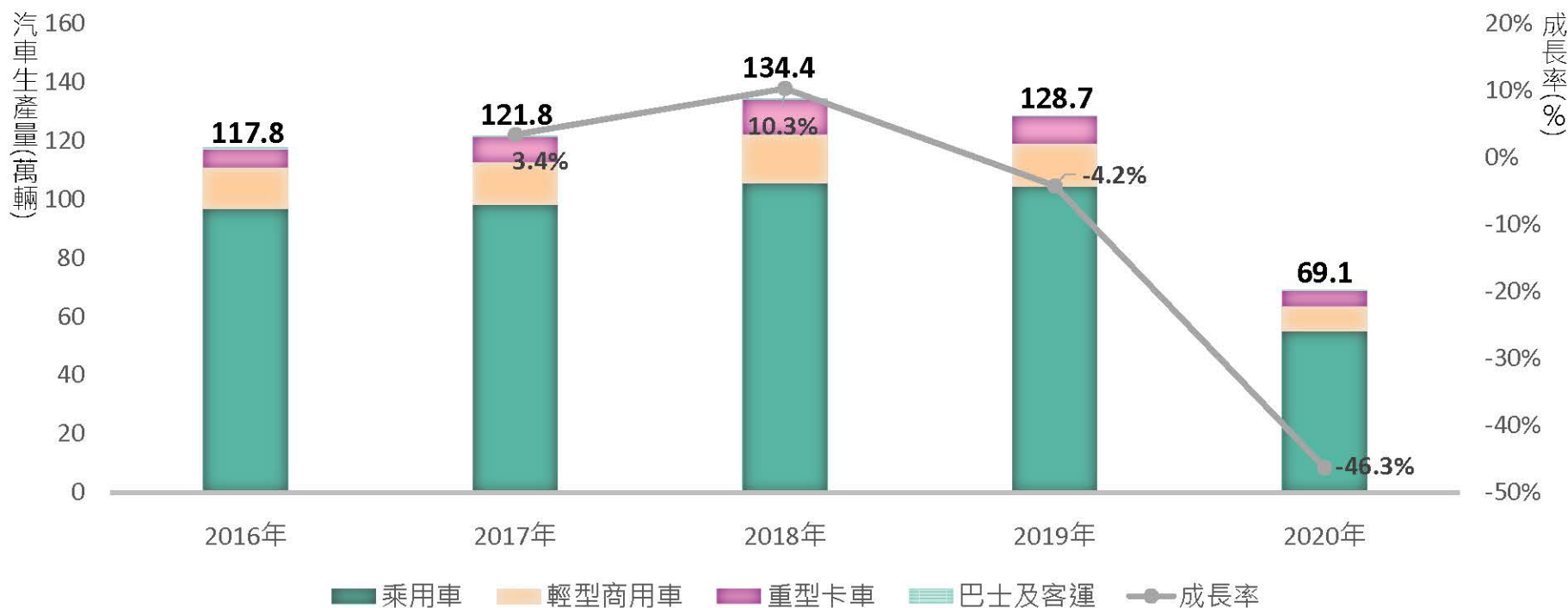
主要車輛產業聚落

- 印尼主要車輛產業聚落位於**西爪哇省**(West Java)，主要集中在**勿加泗**(Bekasi)、**卡拉旺**(Karawang)兩座城市。

印尼汽車生產量與成長率

■ Covid-19疫情衝擊，導致印尼整體汽車生產量銳減

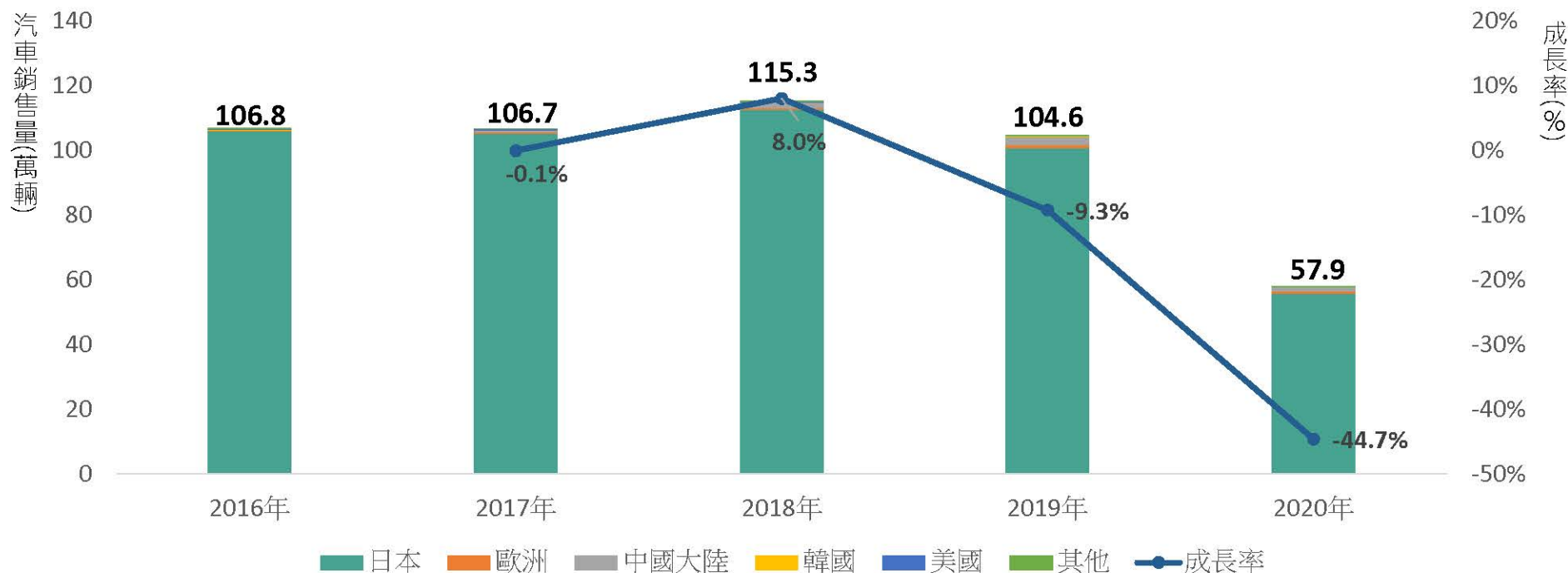
- 根據世界汽車工業國際協會(OICA)統計，印尼2020年汽車生產量為**69.1萬輛**，較2019年**下滑46.3%**，主要原因為Covid-19疫情造成印尼國內停工多時，生產量銳減。
- 印尼當地以日系車廠為生產主力，生產乘用車比重最高；乘用車近五年占整體汽車生產量平均比重為**80.5%**，其次為輕型商用車及重型卡車，近五年平均比重分別為**12.0%**及**7.3%**。



印尼汽車銷售量與成長率

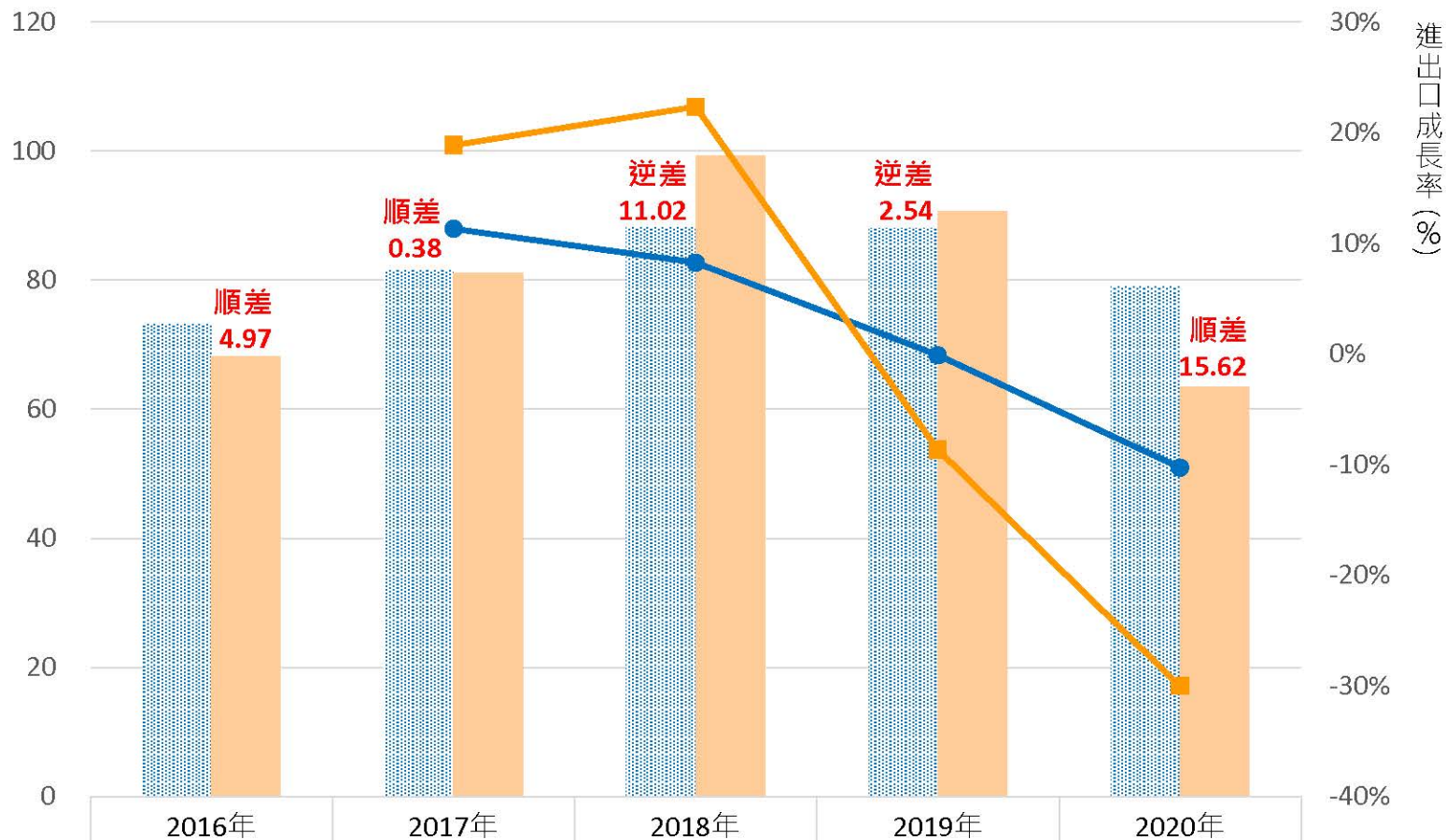
■ Covid-19疫情嚴重遞延企業資本財及民眾耐久財採購，造成車市買氣衰退近五成

- 依據印尼汽車工業協會(GAIKINDO)統計，印尼2020年汽車銷售量為**57.9萬輛**，較2019年**下滑44.7%**，主因為Covid-19衝擊嚴重遞延企業資本財及民眾耐久財採購需求，造成車市買氣衰退近五成。
- 日系車廠因早期瞄準印尼龐大內需市場，深耕布局印尼市場，故印尼當地汽車銷售幾乎為日本品牌獨占，近五年平均市占率高達**97.6%**。但近三年中國大陸品牌崛起掠奪市占率，市占率約下滑2%。



印尼車輛及零組件進出口值與成長率

車輛及零組件進出口值 (億美元)



車輛及零組件出口值	73.2	81.5	88.2	88.1	79.1
車輛及零組件進口值	68.2	81.1	99.2	90.6	63.4
出口成長率		11.3%	8.2%	-0.1%	-10.3%
進口成長率		18.9%	22.3%	-8.7%	-30.0%

印尼車輛及零組件進出口值重點說明

■ 疫情造成企業停工多時，民眾延緩消費，進口物料需求下降，導致進口值衰退

- 印尼2020年車輛及零組件產品進口值為63.4億美元，較2019年下滑30.0%，主要原因為Covid-19疫情造成國內停工多時，進口物料需求下降，加上國內民眾因疫情而延緩購買耐久財等因素，導致整體進口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要進口國為日本(25.1%)、中國大陸(21.1%)、泰國(18.7%)、印度(4.0%)、巴西(3.6%)，主要進口產品為大客車及貨車整車、引擎系統、傳動系統、懸吊及轉向系統、煞車系統及相關零組件，以及機車動力系統及傳動系統。

■ 印尼主要出口地區為東協，疫情造成各國車市需求不振，導致出口值下滑

- 印尼2020年車輛及零組件產品出口值為79.1億美元，較2019年衰退10.3%，主要原因為Covid-19疫情影響各出口國之內需市場，導致出口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要出口國為菲律賓(23.9%)、越南(12.0%)、泰國(10.6%)、日本(7.6%)、沙烏地阿拉伯(6.8%)，主要出口產品為汽車整車、汽車輪胎、機車輪胎、引擎用之鍛造件、鉛酸蓄電池、傳動元件等。

■ 車輛關鍵零組件多仰賴進口，印尼主要生產當地易取得且需求較高之零組件

- 印尼車輛相關零組件多仰賴進口，例如車用電子產品、底盤、引擎、傳動、轉向、煞車、懸吊系統等，主要以半成品組裝(SKD)方式進口，而本地主要生產當地容易取得原料且需求較高之零組件，例如輪胎、金屬零組件、蓄電池以及塑膠零配件等。2020年進口下滑幅度高於出口，因此外貿呈現順差，順差金額為15.62億美元。

印尼產業推動政策總覽



印尼擁有全球最大的鎳礦藏量，而鎳是電動車電池的重要製造原料。近年來印尼致力發展完整的電動車產業鏈，目標是在2025年時，20%汽車產量為電動車，打造印尼成為全球電動車、電動車電池生產中心。

產業政策

印尼4.0
(Indonesia 4.0)

為進一步強化印尼製造業能力，印尼政府於2018年4月公布「印尼工業4.0」(Making Indonesia 4.0) 藍圖，希望使印尼在2030年成為全球第10大經濟體。

車輛產業發展重點

印尼規劃2022年起開始生產電動車，2023年電動車使用的本土零件須達35%，2025年的電動車產量須占汽車總生產量的20%，讓印尼成為亞洲電動車，以及鋰電池的製造中心。

擴大市場

電動車
充電基礎建設

2020年發布電動車充電基礎建設(能源部第13/2020號條例)，目標2030年新增7,146座充電站及15,000電池交換站。

配套措施

禁止鎳礦出口政策

禁止印尼當地直接出口鎳礦，並利用國家豐沛原物料，發展高附加產業鏈，鎖定電動車電池。

營造產業投資環境

租稅抵減(財政部第96/2020命令)、免稅期(財政部第130/2020命令)、投資經濟特區優惠(財政部第237/2020命令)。

印尼產業政策重點說明

■ 印尼4.0

- 2018年4月發布，聚焦五大產業，包含食品和飲料、紡織與服裝、汽車、電子、化工，其中汽車產業發展「電動車」為最受矚目新領域；該政策目標以製造業推動經濟發展，預計製造業2030年GDP貢獻達21-26%，2018年至2030年間經濟成長率提升至6-7%，並創造1,900萬人的就業機會，打造以科技為基礎的就業及投資活動。

■ 車輛產業發展重點

• 電動車監管條例 (總統第55/2019命令)：

2019年8月簽署並發布，政策聚焦純電動車(BEV)，目標為達成純電動車80%在地自製率，並成為關鍵零組件鋰電池主要生產國。內容涵蓋純電動車電池在地自製供應鏈、純電動車獎勵優惠措施、充電站建設及電能費用結構、燃油車淘汰時程規劃等面向。

• 禁止鎳礦出口政策：

鎳礦為電動車電池的生產原料，印尼政府2019年10月宣布，2020年1月起禁止印尼當地鎳礦直接出口，為加速發展國內冶煉等關鍵產業鏈，將不再僅出口低附加價值的原物料，並鎖定電動車電池作為發展重點。

■ 營造產業投資環境

• 投資優惠措施：

租稅抵減(財政部第96/2020命令)、免稅期(財政部第130/2020命令)、投資經濟特區優惠(財政部第237/2020命令)等。

• 純電動車獎勵優惠措施 (總統第55/2019命令)：

印尼政府針對純電動汽車(BEV)，排除油電混合車(HV)及插電式混合動力車(PHV)，制定一系列財政及非財政優惠措施，包含相關零組件進口稅賦優惠、取消奢侈品銷售稅(PPNBM)、研發電動車相關技術補助等。

■ 擴大市場

• 電動車充電基礎建設 (能源部第13/2020號條例)：

2020年發布，規劃於購物中心、辦公大樓、加油站等建設充電站及電池交換站，目標2030年新增7,146座充電站及15,000個電池交換站。

電動車監管條例(總統第55/2019命令)

■ 政策目標及執行方向

- 2019年8月簽署並發布，政策聚焦純電動車(BEV)，目標為達成純電動車80%在地自製率，並成為關鍵零組件鋰電池主要生產國，且未來將逐步建立電動車供應鏈，晉升為電動車及關鍵零組件之出口大國。
- 政策規劃2022年起開始生產電動車，2023年電動車使用的本土零件須達35%，2025年的電動車產量須占汽車總生產量的20%，讓印尼成為全球電動車以及鋰電池的製造中心。

■ 電動車監管條例重點規範

- 根據該政策規範，在印尼從事電動車業務的廠商，有義務在當地建立「電池製造」設施，並與印尼中央政府、地方政府、研究機構，以及本土企業合作，共同研發電動車專用電池，以及電動車相關零組件，並遵行電動車相關零組件部分比例必須在印尼製造之規範。
- 印尼政府將積極推動電動車相關財政及非財政優惠刺激措施，吸引相關產業國內外廠商投入資源，共同打造電動車生態系。

■ 對印尼未來之影響

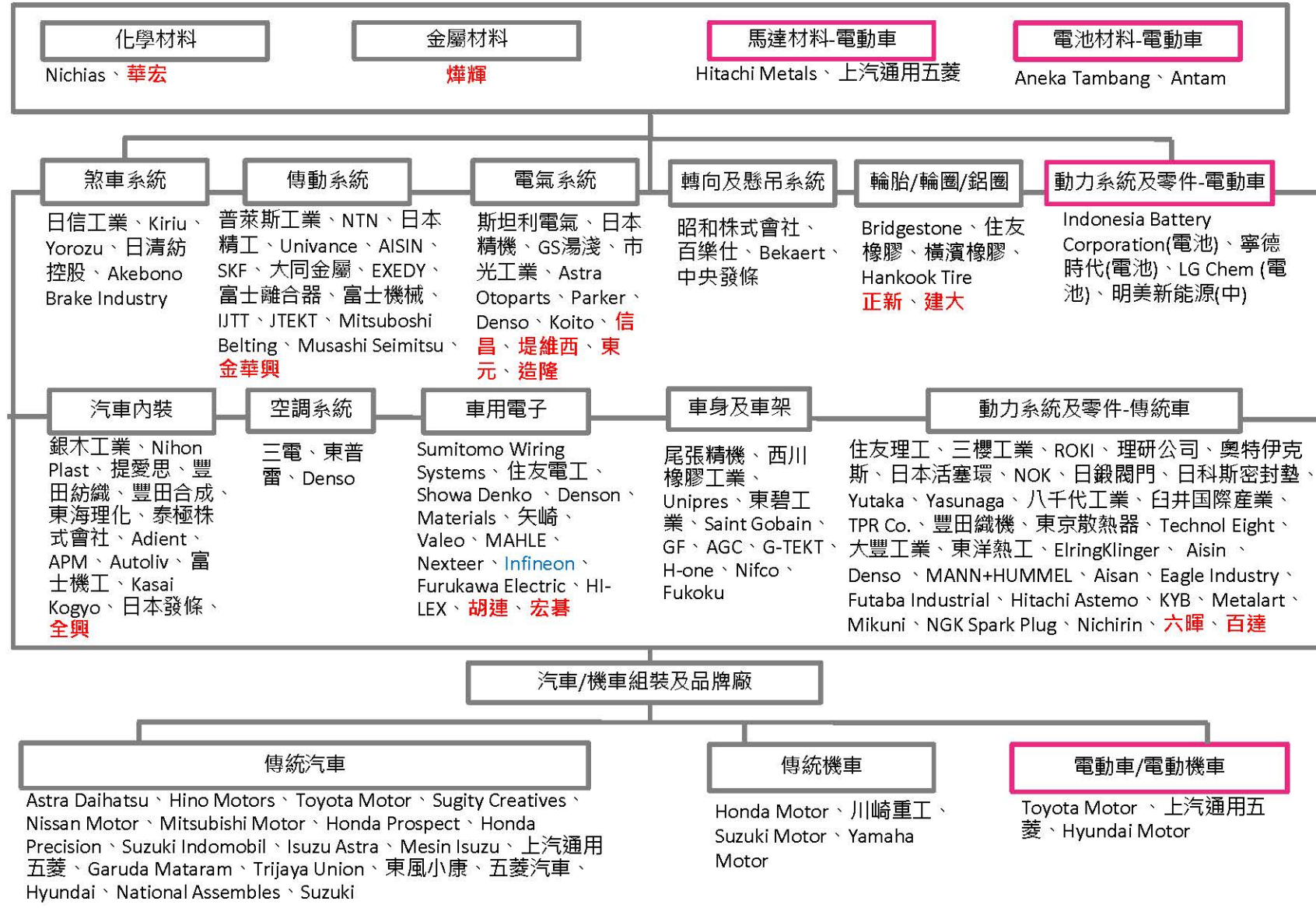
- 印尼過去受燃油補貼議題(BBM)所苦，國內不僅有燃油短缺問題，國家預算也有相當比例支應燃油補貼，累積龐大財政負擔；若能順利推行電動車，發展相關產業鏈，將有助於緩解印尼財政問題。

印尼車輛及零組件產業結構(汽機車)

上游材料與
支援產業

中游零組件

下游組裝與
系統產品



註：紅字為臺灣廠商；粉紅色框表電動車專用；藍字為車用品片廠

印尼主要車輛及零組件製造產業聚落(1/2)



1. 西爪哇省(138)

電氣系統 市光工業(日)、Parker(美)、Koito(日)、堤維西(臺)、造隆(臺)

轉向及懸吊系統 昭和株式會社(日)、百樂仕(日)、Bekaert(比)、中央發條(日)

傳動系統 普萊斯工業(日)、NTN(日)、日本精工(日)、Univance(日)、AISIN(日)、大同金屬(日)、EXEDY(日)、富士離合器(日)、富士機械(日)、IJTT(日)、JTEKT(日)、Mitsuboshi Belting(日)、Musashi Seimitsu(日)、金華興(臺)

動力系統及零件

住友理工(日)、三櫻工業(日)、ROKI(日)、奧特伊克斯(日)、日本活塞環(日)、NOK(日)、日鍛閥門(日)、日科斯密封墊(日)、Yutaka(日)、八千代工業(日)、白井國際產業(日)、TPR Co.(日)、豐田織機(日)、Technol Eight(日)、大豐工業(日)、東洋熱工(日)、ElringKlinger(德)、MANN+HUMMEL(德)、Aisan(日)、Aisin(日)、Eagle Industry(日)、Futaba Industrial(日)、Hitachi Astemo(日)、KYB(日)、Metalart(日)、Mikuni(日)、Nichirin(日)、百達(臺)

煞車系統

日清紡控股(日)、KIRIU(日)、Yorozu(日)

輪胎/輪圈/鋁圈

Bridgestone(日)、正新(臺)、住友橡膠(日)

上游材料

Nichias(日)、華宏(臺)

整車組裝及品牌

Hino Motors(日)、Toyota Motor(日)、Sugity Creatives(日)、Astra Daihatsu(日)、Nissan Motor(日)、Mitsubishi Motor(日)、Honda Prospect(日)、Honda Precision(日)、Suzuki Indomobil(日)、Isuzu Astra(日)、Mesin Isuzu(日)、上汽通用五菱(中/美)、Garuda Mataram(德)、五菱汽車(中)、Hyundai(韓)、川崎重工(日)、Suzuki Motor(日)、Yamaha Motor(日)、Suzuki(日)

汽車內裝

銀木工業(日)、Nihon Plast(日)、提愛思(日)、豐田紡織(日)、豐田合成(日)、東海理化(日)、泰極株式會社(日)、Adient(美)、APM(馬)、Autoliv(瑞典)、富士機工(日)、Kasai Kogyo(日)、日本發條(日)、全興(臺)

車用電子

Sumitomo Wiring Systems(日)、住友電工(日)、Showa Denko Materials(日)、矢崎(日)、Valeo(法)、MAHLE(美)、Nexteer(美)、HI-LEX(日)、胡連(臺)、宏晷(臺)

車身及車架

尾張精機(日)、西川橡膠工業(日)、Unipres(日)、東碧工業(日)、GF(瑞士)、G-TEKT(日)、H-one(日)、Nifco(日)、Fukoku(日)

空調系統

三電(日)、豐田織機(日)

印尼主要車輛及零組件製造產業聚落(2/2)

廖內群島-巴淡島(6)

車用電子	Infineon (德)、Sumitomo Wiring Systems(日)、Valeo(法)
動力系統及零件	NOK(日)
輪胎/輪圈/鋁圈	橫濱橡膠(日)

雅加達 Jakarta(18)

汽車內裝	APM(馬)
車用電子	Denso(日)
車身及車架	Saint Gobain(法)、AGC(日)
空調系統	Denso(日)
動力系統及零件	NGK Spark Plug(日)
電氣系統	GS湯淺(日)、Astra Otoparts(印尼)、Denso(日)、東元(臺)
傳動系統	富士機械(日)、SKF(歐)、Denso(日)
煞車系統	Akebono Brake Industry(日)、日信工業(日)
整車組裝及品牌	Astra Daihatsu(日)、Toyota Motor(日)、Suzuki Indomobil(日)、Gaya Motor(德)、National Assembles(印尼)、Honda Motor(日)



2. 萬丹省 Banten (16)

馬達材料	Hitachi Metals(日)
車用電子	HI-LEX(日)、住友電工(日)、矢崎(日)
車架/輪胎/輪圈	建大(臺)
空調系統	東普雷(日)
電氣系統	斯坦利電氣(日)、日本精機(日)、GS湯淺(日)、信昌(臺)
動力系統及零件	Yasunaga(日)、六暉(臺)、東京散熱器(日)
傳動系統	Mitsuboshi Belting(日)
整車組裝及品牌	東風小康(中)、Trijaya Union(日)

3. 中爪哇省(2)

車用電子	Sumitomo Wiring Systems(日)、矢崎(日)
------	----------------------------------

4. 東爪哇省(3)

車用電子	矢崎(日)
動力系統及零件	理研公司(日)、日本活塞環(日)

各國主要車輛及零組件大廠布局印尼概況

產業	歐美	日本	臺灣	其他
上游 化學材料		Nichias	華宏	
金屬材料			燁輝	
馬達材料		Hitachi Metals		
汽車內裝	Autoliv、Adient	銀木工業、Nihon Plast、提愛思、豐田紡織、豐田合成、東海理化、泰極株式會社、富士機工、Kasai Kogyo、日本發條	全興	APM(馬)
車用電子	Valeo、Infineon、MAHLE、Nexteer	Denso、Sumitomo Wiring Systems、住友電工、Showa Denko Materials、矢崎、Furukawa Electric、HI-LEX	宏碁、胡連	
車身/車架/車輪及相關組件	Saint Gobain、GF	住友橡膠、尾張精機、西川橡膠工業、Unipres、東碧工業、橫濱橡膠、AGC、Bridgestone、G-TEKT、H-one、Nifco	正新、建大	
空調系統		三電、東普雷、Denso		
電氣系統	Parker	斯坦利電氣、日本精機、GS湯淺、市光工業、Denso、Koito	東元、造隆、堤維西、信昌	Astra Otoparts (印尼)
中游 轉向及懸吊系統	Bekaert	昭和株式會社、百樂仕、Bekaert、中央發條	全興、百達	
動力系統及零件	ElringKlinger、MANN+HUMMEL	住友理工、三櫻工業、ROKI、理研公司、奧特伊克斯、日本活塞環、NOK、日鍛閥門、日科斯密封墊、Yutaka、Yasunaga、八千代工業、白井國際產業、TPR Co.、豐田織機、東京散熱器、Technol Eight、大豐工業、東洋熱工、Aisan、Aisin、Eagle Industry、Futaba Industrial、Hitachi Astemo、KYB、Metalart、Mikuni、NGK Spark Plug、Nichirin	六暉、百達	
傳動系統	SKF	普萊斯工業(日)、NTN(日)、日本精工(日)、Univance(日)、AISIN(日)、大同金屬(日) EXEDY(日)、富士離合器(日)、富士機械(日)、IJTT(日)、JTEKT(日)、Mitsuboshi Belting(日)、Musashi Seimitsu(日)	金華興	
煞車系統		日信工業、Yorozu、日清紡控股、Akebono Brake Industry、Kiriu	百達	
下游 整車組裝及品牌	Garuda Mataram、Gaya Motor	Astra Daihatsu、Hino Motors、Toyota Motor、Sugity Creatives、Nissan Motor、Mitsubishi Motor、Honda Prospect、Honda Precision、Suzuki Indomobil、Isuzu Astra、Mesin Isuzu、Trijaya Union、Honda Motor、川崎重工、Suzuki Motor、Yamaha Motor、Suzuki		東風小康(中) 五菱汽車(中) National Assembles (印尼)、 Hyundai(韓)

印尼主要投資優惠

- 印尼主要投資優惠規範，包含免稅期Tax holiday(財政部第130/2020命令)、租稅抵減Tax allowance(財政部第96/2020命令)、超級租稅扣抵Super tax deduction(財政部第128/2019命令)等，依據投資生產之產品及投資金額，享有不同所得稅率減免及不同年限之投資優惠。
- 投資優惠鎖定18種先驅產業，其中包含汽車及零組件產業。

免稅期(Tax Holiday)

- 投資3,500-7,000萬美元(免企業所得稅5年)
- 投資7,000萬-3.5億美元(免企業所得稅7年)
- 投資3.5-10.5億美元(免企業所得稅10年)
- 投資10.5-21億美元(免企業所得稅15年)
- 投資21億美元以上(免企業所得稅20年)
- 以上投資案皆享到期後2年免50%企業所得稅

租稅抵減(Tax Allowance)

- 30%投資金額，可分配至6年期間抵扣企業之應課稅收入
- 投資所直接使用之固定資產或無形資產可採用加速折舊和攤銷
- 前5年之虧損扣抵(Tax Loss Carry Forward)
- 國外納稅義務人獲得之股利，徵收10%所得稅，或採用避免雙重課稅協議之較低稅率

印尼2020年第1號政府條例企業優惠措施

- 印尼政府為降低Covid-19疫情對企業及國內經濟衝擊，並穩定政府稅收，發布2020年第1號政府條例(印尼語：Perppu 1/2020)，於2020年3月31日生效，主要內容涵蓋四大項目，其中與企業優惠措施相關的項目為企業所得稅減免、進口關稅豁免及減免。

2020年第1號政府條例(四大項目)



企業所得稅減免



電子商務交易活動徵稅



延長個人納稅義務時程



進口關稅豁免及減免

企業所得稅減免(原始稅率25%)

- 2020年度至2021年度企業所得稅稅率降為22%，自2022年度起減為20%
- 印尼證交所上市且擁有至少40%流通在外股數之企業，並符合特定適用條件者，可再進一步減降3%，即2020年度至2021年度企業所得稅稅率減至19%，2022年度後調整為17%

進口關稅豁免及減免

- 該條例賦予財政部長有權豁免及減免特定商品進口關稅

印尼保稅工業區投資優惠

- 印尼保稅工業區(Bonded Stockpiling Areas)投資優惠，規範於財政部第16/2020、96/2020、130/2020、153/2020、78/2019、128/2019命令，以及總統第45/2019命令，主要分為財政優惠(Fiscal Incentives)及非財政優惠(Non-fiscal Incentives)，相關重點優惠內容整理如下：

財政優惠(Fiscal Incentives)

- **免稅期(Tax Holiday)**：投資金額超過1,000億印尼盾(約704萬美元)，享5-20年所得稅(CIT)免稅期，優惠結束後，再享2年50%所得稅減免
- **租稅抵減(Tax Allowance)**：投資金額少於1,000億印尼盾(約704萬美元)，可享優惠為資本投資允許採加速折舊及攤銷、6年共計30%稅前淨利扣抵(每年5%)、國外納稅義務人所獲得之股利，徵收10%所得稅，或採用避免雙重課稅協議之較低稅率、符合目標產業、投資地點、雇用人數等條件，虧損扣抵可延長至5年以上，但不超過10年
- **關務優惠(Custom Facilities)**：進口原物料和生產設備等免徵關稅(Import Duty)、進口稅(Import Taxes)及貨物稅(Excise)
- **增值稅(VAT)及奢侈稅優惠**：進口原物料和生產設備等免徵增值稅及奢侈稅

非財政優惠(Non-fiscal Incentives)

- 外國人、外資公司土地使用權(HP)和建設權(HGB)期限為30年，可延長20年，到期後經主管機關同意，可再延長30年，最多達80年
- 獲得被選定之48座工業區及保稅區投資許可證之廠商，允許直接開始施工建廠，並同步申請投資優惠及其他所需之許可證(投資部155/2018命令)

印尼經濟特區投資優惠

- 印尼經濟特區(Special economic zones)投資優惠規範，鎖定財政部第237/2020命令及政府規範第12/2020(GR-12)，主要分為財政優惠(Fiscal Incentives)及非財政優惠(Non-fiscal Incentives)，相關優惠內容整理如下。
- 印尼目前正式營運的經濟特區(SEZ)有13座，涵蓋產業為製造業、農業、天然資源、觀光旅遊業。

財政優惠(Fiscal Incentives)

- **免稅期(Tax Holiday)**：投資金額超過1,000億印尼盾(約704萬美元)，依據不同投資額區間，享有10年、15年、20年所得稅(CIT)免稅期；土地及建物銷售與租賃相關所得免稅
- **租稅抵減(Tax Allowance)**：資本投資可採用加速折舊及攤銷、國外納稅義務人所獲得之股利，其扣繳率降至10%、10年之虧損扣抵(Tax Loss Carry Forward)、企業投資金額30%可分6年抵減公司所得稅
- **關務優惠(Custom Facilities)**：進口資本財(生產用機器、設備等)免徵關稅(Import Duty)及進口稅(Import Taxes)；進口生產所需原材料免徵關稅、進口稅及貨物稅(Excise)
- **增值稅(VAT)及奢侈稅優惠**：進口原物料和生產設備，或經濟特區內業者互相交易原物料或生產設備免徵增值稅及奢侈稅

非財政優惠(Non-fiscal Incentives)

- 外國投資者有權利申請經濟特區工作證
- 外國投資者有權利於抵達印尼時獲得30天期的簽證，簽證期限可展延5次，每次30天
- 簡化商務人士及眷屬簽證申請流程
- 在觀光旅遊經濟特區的外國公民可獲得居留證
- 外國人、外資公司土地使用權(HP)和建設權(HGB)期限為30年，可延長20年，到期後經主管機關同意，可再延長30年，最多達80年

印尼勞動法律規範

工時/工資

法定工時：

- 一週工作6天，第1-5天為7小時，第6天為5小時，一週工作5天，每日為8小時，每星期40小時

加班給付：

- 正常工作日為平時工資的1.5-2倍，休假日為2-4倍
- 正常工作日每日不得加班超過3個小時，每週加班不得超過14小時

最低工資規範：

- 各省會根據全國最低工資標準制定本省標準
- 每年制定薪資增幅基準
- 省級最低工資最高為雅加達，2021年為441萬6187印尼盾(約新台幣9,970元)
- 2021年各省最低薪資可參考網站
<https://www.kemnaker.go.id/>

保險

雇主負擔(10.24-11.74%)：

- 工傷保險(0.24%-1.74%)+人壽保險(0.3%)+健康保險(4%)+養老保險(3.7%)+退休金(2%)

勞工負擔(4%)：

- 工傷保險(0%)+人壽保險(0%)+健康保險(1%)+養老保險(2%)+退休金(1%)

政府補貼：

- 政府無特別補貼

特殊規定

產假規範：

- 預產期前1.5個月，及產後1.5個月享有產假，前後共3個月產假

外國勞工規定：

- 公司可僱用外籍員工；依照勞工部指令需說明：理由、職位以及其薪資、聘僱期間以及工作地點、本國籍合作員工之指派(外籍員工在執行工作必有本國籍員工之參與)、人數及國籍

其他規定：

- 依據印尼勞動法規定，勞工有權組織職業工會，並加入為會員。工會若基於爭取勞工福利產生之相關費用，可向會員收取管理金，同時負擔工會財務之責，包括提供罷工活動所需之經費

印尼主要廠商布局動態(1/3)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
動力系統 及零件- 電動車	Indonesia Battery Corporation (印尼)	<ul style="list-style-type: none">• 印尼國家石油公司PT Pertamina、印尼鋁業公司PT Inalum、印尼礦業公司PT Aneka Tambang Tbk(ANTAM)以及印尼國家電力公司Perusahaan Listrik Negara(PLN)於2021年3月宣布，籌組合資公司Indonesia Battery Corporation(IBC)，投入電動車電池供應鏈。
動力系統 及零件- 電動車	寧德時代 (中)	<ul style="list-style-type: none">• 印尼政府2020年10月與全球電動汽車電池大廠寧德時代簽訂協議寧德時代有機會加入印尼電池供應鏈投資計畫。• 印尼政府2020年12月表示，寧德時代擬斥資50億美元於印尼設鋰電池廠，預計於2024年投產。此外，印尼政府為提高本地附加價值，要求寧德時代確保60%的鎳在當地生產成電池，目前鎳礦由印尼國有礦業公司PT Aneka Tambang供應。

印尼主要廠商布局動態(2/3)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	現代汽車 (韓)	<ul style="list-style-type: none">• 2019年11月現代汽車(Hyundai Motor)與印尼政府簽署合作備忘錄，於印尼Kota Deltamas建立汽車製造廠，預計至2030年累計投資15.5億美元，預計2021年下半年開始生產，以每年生產15萬輛車，並以SUV、MPV以及電動車為主。• 現代汽車於2021年11月表示，在印尼Kota Deltamas第一座汽車製造廠已順利竣工，初期以生產傳統內燃引擎車為主，並預計至2022年投入生產電動車。• 現代汽車(Hyundai Motor)、起亞汽車(KIA)、現代摩比斯(Hyundai Mobis)、樂金化學(LG Chem)共組聯合集團，與印尼電池公司(Indonesia Battery Corporation)合作在卡拉旺(Karawang)興建車用電池廠，投資總額達11億美元。該工廠於2021年9月15日舉行動工典禮，預估電池裝機產能達10Gwh，目標於2023上半年完工，並於2024上半年開始生產鎳、鈷、錳、鋁四元鋰電池。
整車組裝 及品牌廠	日產汽車 (日)	<ul style="list-style-type: none">• 2020年5日日產汽車(Nissan Motor)宣布，因2019年產生虧損，關閉其在印尼及西班牙汽車製造工廠，而後泰國為東南亞唯一生產據點。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

印尼主要廠商布局動態(3/3)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
輪胎/輪圈/鋁圈	Hankook Tire (韓)	<ul style="list-style-type: none">• Hankook Tire 2021年3月表示，為配合印尼政府電動車政策，將持續研發電動車專用輪胎；公司發言人表示，因電動車比傳統燃油車重10%-20%，因此電動車行駛時將對輪胎造成更多磨損，相關專用輪胎將於行駛時須具備低滾動阻力，以及良好抓地力之特性，才能確保電動車行駛之穩定。
整車組裝及品牌廠	豐田汽車 (日)	<ul style="list-style-type: none">• 豐田汽車(Toyota Motor)2020年12月宣布，5年內將投資20億美元(約新台幣560億元)支持印尼電動車發展計畫，於當地製造混合動力車(HEV)和開發插電式油電混合車(PHEV)，計劃未來5年推出超過10款電動車進入印尼市場，協助降低對化石燃料的依賴，並規劃將印尼變成汽車出口中心。
整車組裝及品牌廠	特斯拉 (美)	<ul style="list-style-type: none">• 印尼政府2021年2月5日表示，已收到美國電動車大廠特斯拉(Tesla)的投資提案，預計將與特斯拉進行視訊會議，針對電池及能源儲存解決方案等議題討論，並持續邀請特斯拉至當地設廠投資。但後續消息指出特斯拉較偏向於印度設廠，而不是印尼。
整車組裝及品牌廠	Gogoro (臺)	<ul style="list-style-type: none">• 印尼叫車服務商Gojek與臺灣電動機車廠Gogoro，於2021年11月宣布合作展開試點計畫，未來幾個月將在雅加達南部部署250輛Gogoro和4個電池交換站。

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

- 產業發展概述
- 產業政策
- 產業結構及聚落
- 區域投資優惠及勞動法規
- 主要廠商布局動態

參、結論

肆、附件

馬來西亞產業發展概述



1. 檳城 (Penang)
2. 雪蘭莪 (Selangor)
3. 柔佛 (Johor)
4. 吉打 (Kedah)

總體經濟

- 世界銀行2021年5月研究指出，馬來西亞將於2024年至2028年間，躍身為高所得國家(high-income nation)；依據世界銀行定義，目前高所得國家為人均國民所得超越12,535美元之國家，而馬來西亞2020年人均國民所得**10,410美元**，距高所得國家尚差2,125美元。

- 根據IMF統計，2020年馬來西亞經濟成長下滑**5.6%**，主要原因為政府為了有效控制Covid-19疫情，多次實施行動管制令，造成產業活動停滯，衝擊實體經濟。IMF於2021年10月下修2021年馬來西亞經濟成長為**3.5%**。

- 馬來西亞第三國產車計畫(NNCP)，由本土企業DreamEDGE Sdn Bhd主導，並由日本大發工業提供技術協助，預計推出的新車款為燃油或油電混合小型車款。

- 近年聚焦發展次世代汽車產業鏈，透過減稅優惠及投資獎勵等誘因，希望吸引本土及外資企業投資，共同打造電動車在地化產業鏈，提高電動車本土化生產比重。

- 馬來西亞主要車輛產業聚落位於馬來半島西部沿海區域，包含**檳城州** (Penang)、**雪蘭莪州** (Selangor)、**柔佛州** (Johor)，以及**吉打州**(Kedah)。

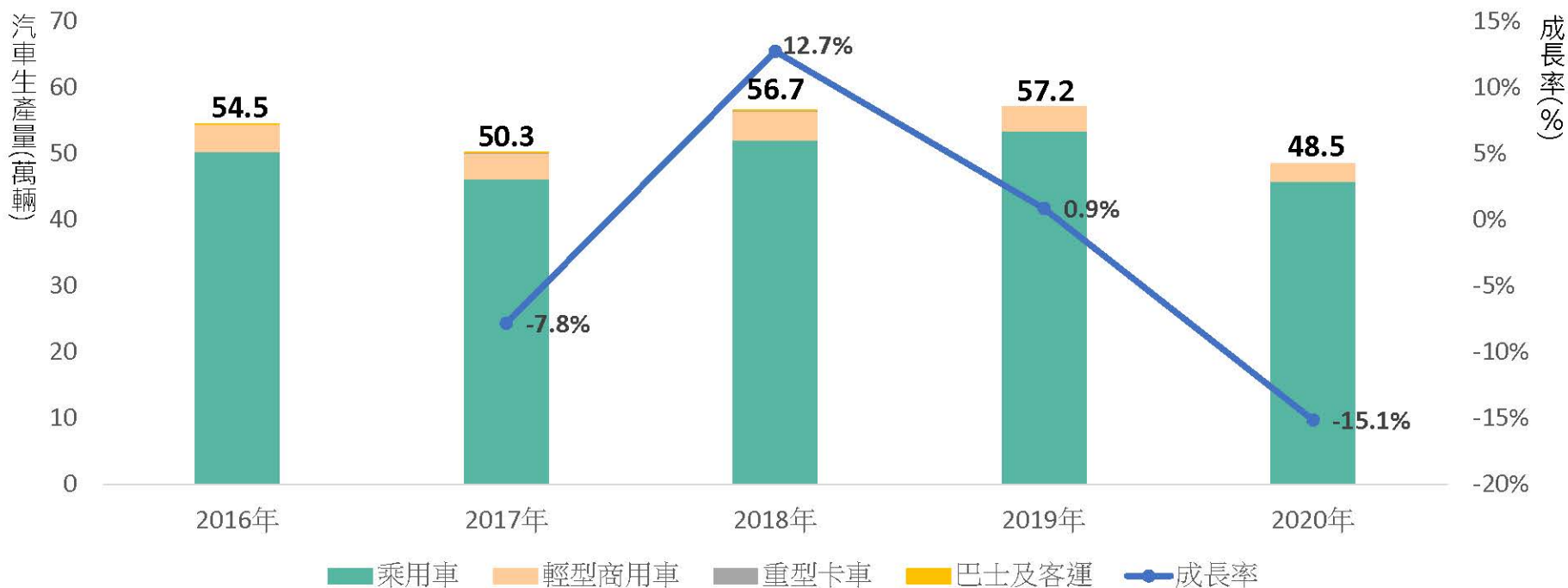
產業成長動能

主要車輛產業聚落

馬來西亞汽車生產量與成長率

■ Covid-19疫情造成各國汽車生產量銳減，馬來西亞年產量跌破50萬輛

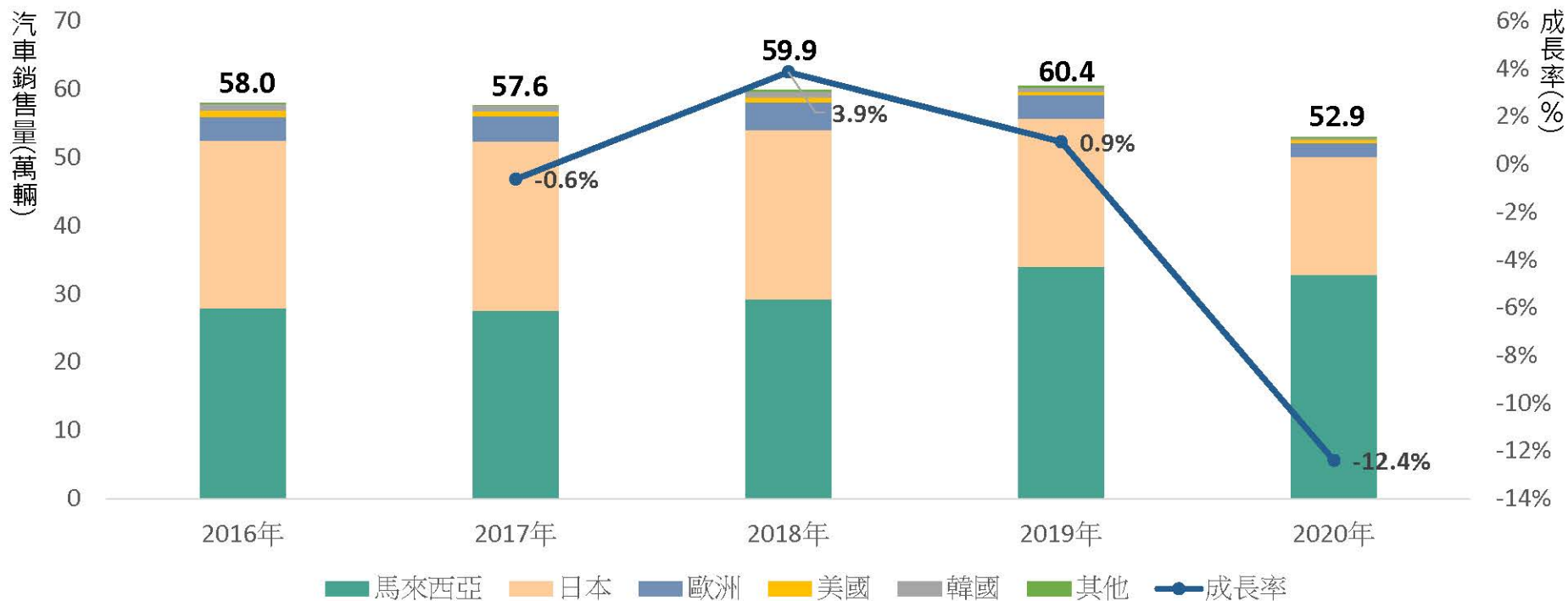
- 根據世界汽車工業國際協會(OICA)統計，馬來西亞2020年汽車生產量為**48.5**萬輛，較2019年下滑**15.1%**；2020年Covid-19疫情馬來西亞祭出行動管制令，導致當地汽車生產量銳減，為近五年唯一年產量未達50萬輛之年度。
- 馬來西亞當地以國產品牌及日系品牌為生產主力，生產乘用車比重最高。乘用車近五年占整體汽車生產量平均比重約**92.8%**，其次為輕型商用車，近五年平均比重**7%**，當地重型卡車、客運及巴士需求則仰賴進口。



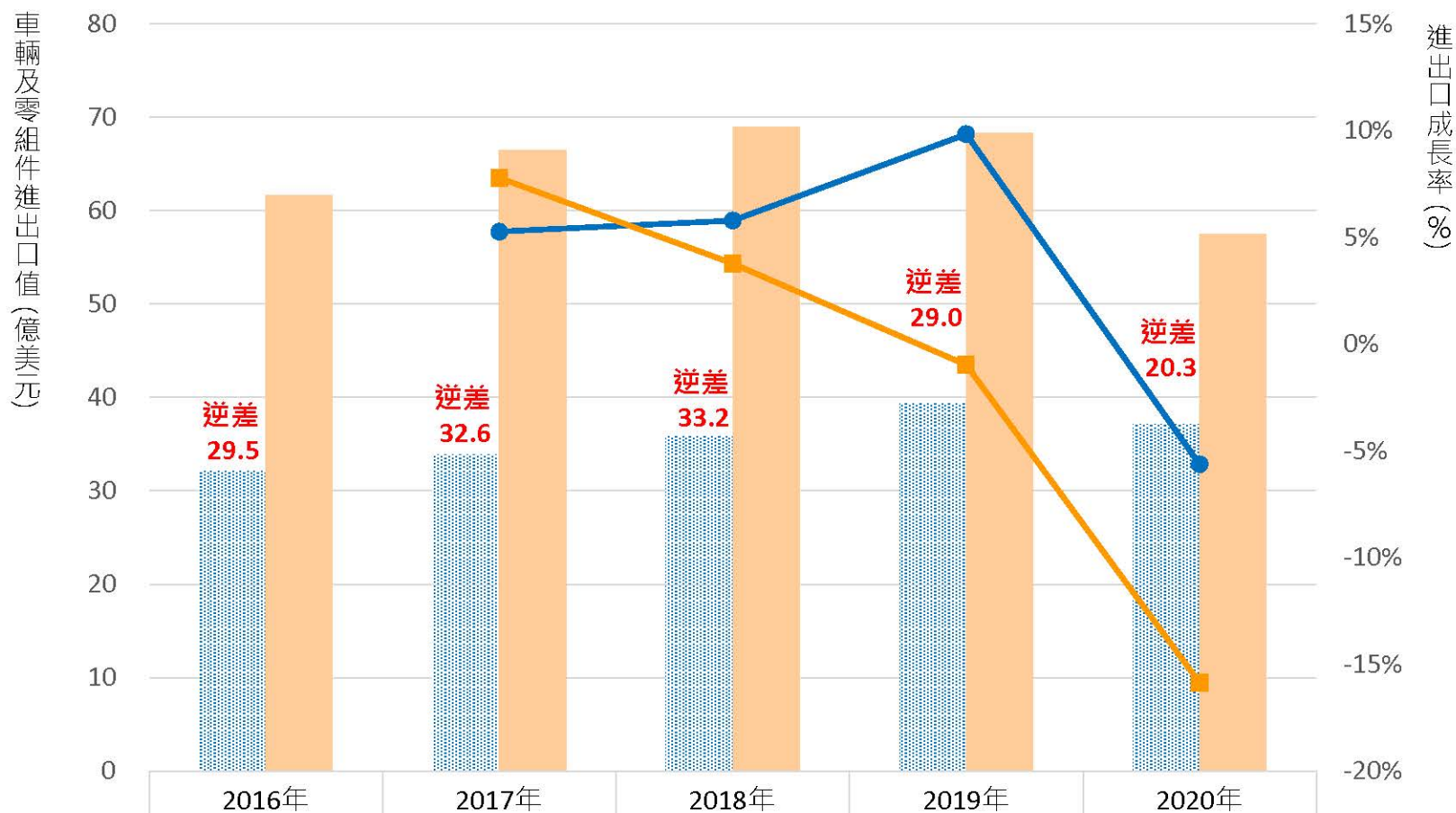
馬來西亞汽車銷售量與成長率

■ Covid-19疫情，遞延企業及民眾購買汽車需求，影響乘用車及商用車銷售

- 依據馬來西亞知名市調Paultan.org網站統計，馬來西亞2020年汽車銷售量為**52.9**萬輛，較2019年下滑**12.4%**，主要原因為Covid-19疫情造成國內企業及民眾延緩購買資本財與耐久財，影響乘用車及商用車銷售，車市買氣衰退。
- 馬來西亞汽車市場以國產品牌為主，其市占率自2016年48.2%逐漸成長至2020年62.1%，銷售主力為平價乘用車。馬來西亞政府近年積極扶植國產汽車品牌，日系品牌市占率由2016年42.3%逐步下滑至2020年32.5%，歐系品牌市占率則由2016年6.0%逐步下滑至2020年3.8%。



馬來西亞車輛及零組件進出口值與成長率



車輛及零組件出口值	32.2	33.9	35.8	39.4	37.1
車輛及零組件進口值	61.7	66.5	69.0	68.3	57.5
出口成長率		5.3%	5.8%	9.8%	-5.6%
進口成長率		7.8%	3.8%	-1.0%	-15.9%

馬來西亞車輛及零組件進出口值重點說明

■ 疫情造成國內停工多時，企業進口需求下降，進口值衰退

- 馬來西亞2020年車輛及零組件產品進口值為57.5億美元，較2019年下滑15.9%，主要原因為Covid-19疫情馬來西亞祭出行動管制令，影響廠商進口車輛原材料及零組件需求，導致整體進口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要進口國為日本(23.3%)、泰國(21.8%)、中國(21.1%)、德國(14.1%)、印尼(6.4%)，主要進口產品為巴士車身及相關零組件、變速箱、小客車及大客車輪胎、車輪相關組件、電氣元件、煞車系統及相關零組件，以及鉛酸蓄電池。

■ 馬來西亞主要出口地區為亞洲，因主要出口國未受疫情嚴重影響，出口值下滑有限

- 馬來西亞2020年車輛及零組件產品出口值為57.5億美元，較2019年僅下滑5.6%，因前五大主要出口國中，包含臺灣及中國大陸，2020年境內經濟活動受疫情影響有限，維持正常運作，因此馬來西亞車輛及零組件產品出口值下滑有限。
- 2020年車輛及零組件產品之主要出口國為泰國(16.5%)、新加坡(9.6%)、中國(9.1%)、臺灣(7.3%)、德國(5.8%)，主要出口產品為車載影音產品、巴士車身及相關零組件、小客車輪胎、胎壓偵測器、保險桿、煞車系統相關零組件、電氣元件、轉向系統相關零組件。

■ 馬來西亞政府積極扶植國產汽車品牌，並強化關鍵零組件在地生產，縮減貿易逆差

- 馬來西亞為車輛及零組件貿易逆差國，2020年逆差金額為20.3億美元。馬來西亞政府近年積極扶植國產汽車品牌，並推出一系列政策及投資優惠，強化車輛及零組件在地生產及出口，貿易逆差自2017年32.6億美元，逐年收斂至2020年20.3億美元。

馬來西亞產業推動政策總覽



馬來西亞透過與外資合作，成功扶植第一國產車(寶騰Proton)，以及第二國產車(Perodua)，實現汽車製造本土化之里程碑，近年國產車市占率已達60%。馬來西亞近年聚焦發展次世代汽車產業鏈，整合服務及電子電氣產業強項於汽車產業中，致力建構完整的生態系。

產業政策

2020國家汽車政策
(NAP2020)

接續2014國家汽車政策，2020年4月發布2020國家汽車政策，新增次世代汽車、移動服務、工業4.0三元素，整合馬來西亞在服務及電子電氣領域之強項於汽車產業中，建構完整的生態系。

第三國產車計畫
(NNCP)2020

2019年推出第三國產車計畫，由本土企業DreamEDGE Sdn Bhd主導。

配套措施

電動車減稅優惠政策

2020國家汽車政策預計提供電動車減稅優惠，包含道路稅減免、綠色停車方案、通行費優惠、充電獎勵，電動車的銷售稅、國產稅、進口稅減免。

其他投資優惠措施

為增強汽車零組件製造商競爭力，政府持續推行汽車發展基金(ADF)、工業調整基金(IAF)補助，並透過稅務優惠鼓勵廠商研發投資。

稅務政策

進口關稅與國內稅

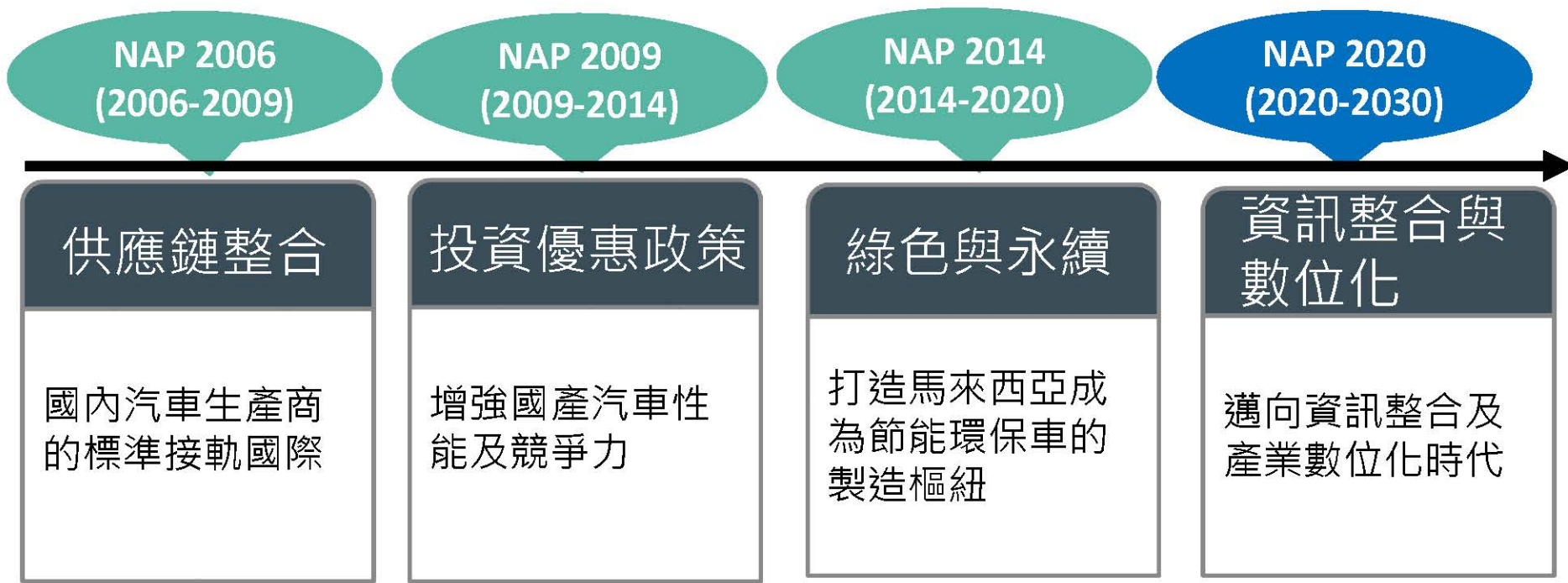
一般進口汽機車需繳納銷售稅10%、國產稅65%、進口稅30%；2021年因疫情影響，馬來西亞政府豁免國內汽車銷售稅以刺激經濟復甦。

燃料路稅

鼓勵新能源汽車普及化，持續補貼燃料路稅。

國家汽車政策(NAP)發展過程

- 馬來西亞國家汽車政策(National Automotive Policy)總共經歷四個階段，分別為2006、2009、2014，以及2020國家汽車政策。2020國家汽車政策聚焦資訊整合與數位化，主旨為整合服務及電子電氣產業強項於汽車產業中，建構完整的車輛及零組件產業生態系，打造次世代汽車(NxGV)產業鏈。



馬來西亞產業政策重點說明

■ 產業政策

• 2020國家汽車政策 (Malaysia's National Automotive Policy 2020 ; NAP2020) :

接續2014國家汽車政策，2020年4月發布2020國家汽車政策，新增次世代汽車(NxGV)、移動服務(MaaS)、工業4.0三元素，整合馬來西亞在服務及電子電氣產業強項於汽車產業中，建構完整的生態系。目標於2030年達汽車年產量147萬輛，整車出口每年達123億馬幣(約31億美元)，新世代汽車零組件出口每年達283億馬幣(約71億美元)，並創造32.3萬就業機會。

• 第三國產車計畫 (New National Car Project ; NNCP) :

馬來西亞政府於2019年8月宣布第三國產車計畫(NNCP)，由本土企業DreamEDGE Sdn Bhd主導第三家國民車品牌，並由日本大發工業(Daihatsu Motor Company)提供技術協助，預計推出的新車款將會是燃油或油電混合的小型車款。

■ 配套措施

• 電動車投資優惠政策：

馬來西亞電動車投資優惠政策，包含綠色科技融資計畫3.0(GTFS 3.0)、50%的道路稅優惠，以及電動汽機車豁免進口稅(import duties)。馬來西亞政府為加速電動車發展，在2020國家汽車政策中提供電動車減稅優惠，2020年6月已提交內閣批准，內容包含電動車消費者可能獲得道路稅減免、綠色停車方案、通行費優惠、充電獎勵等；另外，電動車的銷售稅、國產稅、進口稅等預計可獲得減免。

■ 稅務政策

• 進口關稅與國內稅：

一般進口汽機車需繳納銷售稅(SST)10%、國產稅(excise duties)65%、進口稅(import duties)30%，汽車以全散件組裝進口(CKD)，以及整車(CBU)進口，皆須課徵銷售稅，但經由東協自由貿易協定(AFTA)，以及日本-馬來西亞自由貿易協定(Japan-Malaysia Free Trade Agreement)進口的汽機車，可豁免進口關稅；另外合法註冊於馬來西亞的汽車製造商依照Sales Tax Order 2018可豁免銷售稅，涵蓋範圍包括，汽車製造過程中運用之原物料及包材，但部分原物料及包材除外。

2020國家汽車政策重點說明

■ 政策目標及執行方向

- 2020年4月發布，總體目標為2030年前達汽車年產量147萬輛，整車出口每年達123億馬幣(約31億美元)，新世代汽車零組件出口每年達283億馬幣(約71億美元)，並創造32.3萬就業機會；依據政策中規劃之電動移動藍圖(Electric Mobility Blueprint；EMB)，電動車目標為2030年前達到10萬輛電動汽車及機車、2,000輛電動巴士，以及12.5萬座充電站。

■ 車輛及零組件產業發展重點

- 該政策與電動車輛相關的次世代汽車(NxGV)，將定義電動車輛規格統一性，包含修訂節能汽車與次世代汽車定義，使其涵蓋乘用車、商用車及機車等、制定聯網自動駕駛車研發安全性要求，以及制定電動車產業用能源管理系統等。
- 針對電動車產業發展規劃，至2024年前發展關鍵電池技術，包含從設計製造端的電池製造、電池管理系統、熱管理系統，電池使用端的換電標準、無線充電及智慧電網，電池報廢後的回收；至2025年前達成次世代汽車市場滲透，並增加油耗性能至東協標準5.3Lge/100km，降低汽車碳排放；至2028年前聚焦次世代汽車所需的逆變器、轉換器、驅動馬達及燃料電池的動力系統、車聯網的通訊模組，並大規模部署直流超快速充電等。
- 電動移動藍圖(EMB)包含ChargeEV計畫推動充電基礎設施建設，充電站設置主要集中於雪蘭莪州及吉隆坡巴生谷區域，目前可相容各電動車款。合作對象包含BMW Malaysia(建構充電網ChargeNow)、PLUS Malaysia Berhad(馬來西亞最大的收費高速公路營運商)、Petronas Dagangan Berhad(馬來西亞國家石油公司)、TNBES(馬來西亞最大電力公司Tenaga Nasional Bhd之子公司)。

■ 對馬來西亞未來之影響

- 整合馬來西亞在服務及電子電氣產業強項於汽車產業中，建構完整的車輛及零組件產業生態系，並發展電動車產業。

2020國家汽車政策發展目標

於2025年達到東協燃料經濟藍圖 (ASEAN Fuel Economy Roadmap)所提之5.3 Lge/100km 標準，降低汽車碳排放。

聚焦次世代汽車所需關鍵零組件

- 逆變器
- 轉換器
- 驅動馬達
- 燃料電池動力系統
- 車聯網通訊模組
- 大規模部署直流快速充電站

2024年

2025年

2028年

2030年

發展關鍵電池技術

- 電池製造
- 電池管理系統
- 熱管理系統
- 換電標準
- 無線充電
- 智慧電網
- 電池報廢後的回收

總體目標

- 汽車年產量147萬輛
- 整車出口每年達123億馬幣(約31億美元)
- 新世代汽車零組件出口每年達283億馬幣(約71億美元)
- 創造32.3萬就業機會

電動車目標

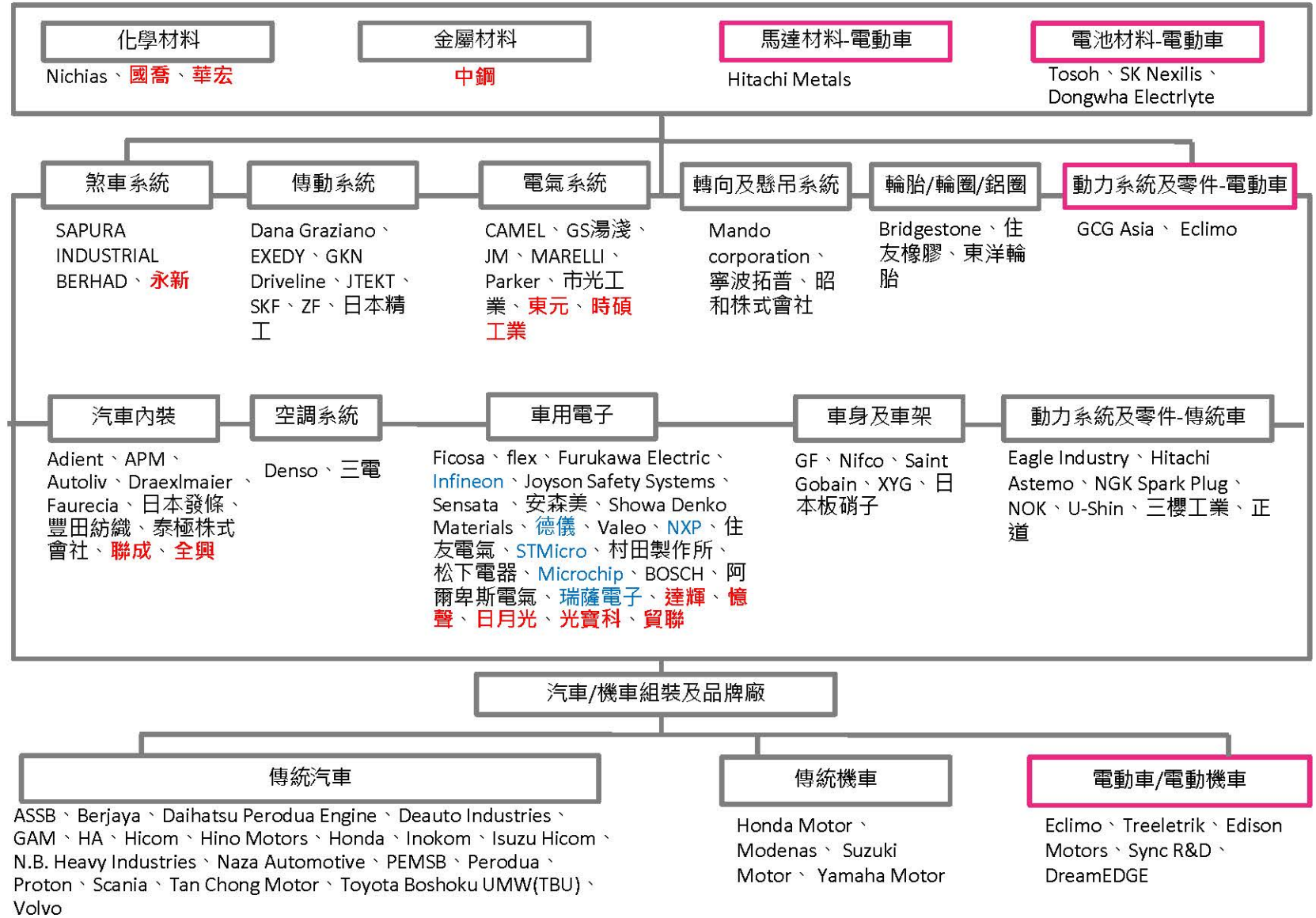
- 10萬輛電動客車
- 10萬輛電動機車
- 2,000輛電動巴士
- 12.5萬座充電站

馬來西亞車輛及零組件產業結構(汽機車)

上游材料與
支援產業

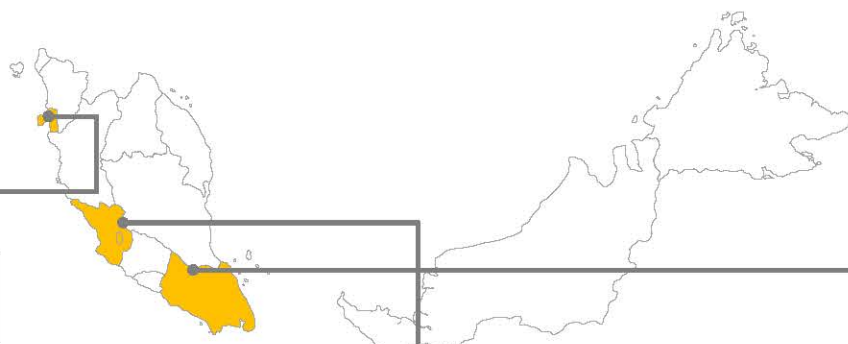
中游零組件

下游組裝與
系統產品



註：紅字為臺灣廠商；粉紅色框表電動車專用；藍字為車用晶片廠

馬來西亞主要車輛及零組件製造產業聚落(1/2)



檳城 Penang(18)

化學材料 國喬(臺)、華宏(臺)

汽車內裝 Faurecia(法)

車用電子 Showa Denko Materials(日)、Valeo(法)、日月光(臺)、光寶科(臺)、松下電器(日)、貿聯(臺)、瑞薩電子(日)、憶聲(臺)、BOSCH(德)

傳動系統 GKN Driveline(英)

電氣系統 MARELLI(美)

動力系統及零件 NGK Spark Plug(日)

整車組裝及品牌 Honda Motor(日)

雪蘭莪 Selangor / 吉隆坡 Kuala Lumpur(74)

汽車內裝 Adient(美)、APM(馬)、Autoliv(瑞典)、泰極株式會社(日)、豐田紡織(日)

車用電子 Ficosa(西班牙)、Furukawa Electric(日)、Joyson Safety Systems(美)、Sensata(英)、Showa Denko Materials(日)、住友電氣(日)、松下電器(日)、瑞薩電子(日)

車身及車架 GF(瑞士)、Nifco(日)、Saint Gobain(法)、日本板硝(日)

空調系統 Denso(日)、三電(日)

傳動系統 JTEKT(日)、ZF(德)、日本精工(日)

煞車系統 SAPURA INDUSTRIAL BERHAD(馬)、永新(臺)

電氣系統 CAMEL(中)、Parker(美)

輪胎/輪圈/鋁圈 Bridgestone(日)、住友橡膠(日)

轉向及懸吊系統 Mando corporation(韓)

動力系統及零件 Eagle Industry(日)、NOK(日)、U-Shin(日)、三櫻工業(日)、正道(臺)、CAMEL(中)

整車組裝及品牌 ASSB(馬)、Deauto Industries(馬)、PEMSB(馬)、Perodua(馬)、Scania(瑞典)、Suzuki Motor(日)、Toyota Boshoku UMW(馬)、Volvo(瑞典)、Tan Chong Motor Assemblies(馬)、Tan Chong Motor(馬)

柔佛 Johor (18)

馬達材料 Hitachi Metals(日)

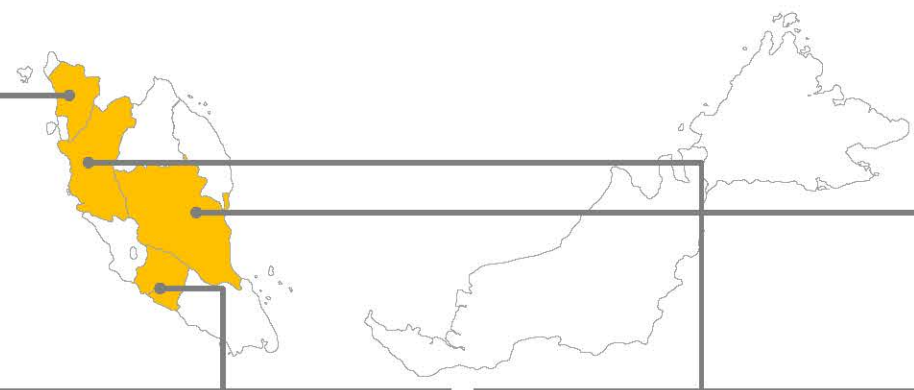
車用電子 flex(美)、Showa Denko Materials(日)、住友電氣(日)、貿聯(臺)

傳動系統 Dana Graziano(義)、ZF(德)

電氣系統 MARELLI(美)、東元電機(臺)

整車組裝及品牌 Berjaya(馬)、Yamaha Motor(日)

馬來西亞主要車輛及零組件製造產業聚落(2/2)



吉打 Kedah(17)	
化學材料	Nichias(日)
汽車內裝	Draexlmaier (德)
車用電子	Furukawa Electric(日)、Infineon(德)、瑞薩電子(日)、達輝(臺)
傳動系統	ZF(德)
煞車系統	SAPURA INDUSTRIAL BERHAD(馬)
電氣系統	GS湯淺(日)、時碩工業(臺)
輪胎/輪圈/鋁圈	住友橡膠(日)
整車組裝及品牌	GAM(馬)、Inokom(馬)、Modenas(馬)、Naza Automotive(荷蘭)

森美蘭 Negeri Sembilan/ 麻六甲 Melaka(23)	
金屬材料	中鋼(臺)
汽車內裝	Adient(美)、日本發條(日)
車用電子	Valeo(法)、阿爾卑斯電氣(日)
車身及車架	XYG(中)
轉向及懸吊系統	昭和株式會社(日)
傳動系統	EXEDY(日)、SKF(瑞典)
動力系統及零件	Hitachi Astemo(日)、正道(臺)
電氣系統	JM(英)、Koito Manufacturing(日)、市光工業(日)
整車組裝及品牌	Honda Motor(日)、Honda(日)、Daihatsu Perodua Engine(日)、Hino Motors(日)

霹靂 Perak(8)	
汽車內裝	Adient(美)、Draexlmaier (德)
車用電子	Infineon (德)、村田製作所(日)
傳動系統	日本精工(日)
輪胎/輪圈/鋁圈	東洋輪胎(日)
轉向及懸吊系統	Tuopu(中)
整車組裝及品牌	Proton(馬)

彭亨 Pahang(8)	
汽車內裝	Adient(美)、聯成(臺)
車用電子	阿爾卑斯電氣(日)
傳動系統	ZF(德)
電氣系統	CAMEL(中)
整車組裝及品牌	HA(馬)、Hicom(馬)、Isuzu Hicom(日)

各國主要車輛及零組件大廠布局馬國概況

產業	日本	美國	臺灣	歐洲	其他	馬來西亞
上游 材料	Nichias、Hitachi Metals、Tosoh		國喬、華宏、中鋼			
汽車內裝	日本發條、泰極株式會社、豐田紡織	Adient	全興、聯成	Autoliv(瑞典)、Draexlmaier(德)、Faurecia(法)		APM
車用電子	Furukawa、Showa Denko Materials、住友電氣、村田製作所、松下電器、阿爾卑斯電氣、瑞薩電子	flex、Joyson Safety Systems	日月光、光寶科、貿聯、達輝、憶聲	Ficosa(西班牙)、Infineon(德)、Sensata(英)、Valeo(法)、BOSCH(德)	XYG(中)	
車身/車架/車輪及相關組件	Nifco、日本板硝子			GF(瑞士)、Saint Gobain(法)		
空調系統	Denso、三電					
中游 輪胎/輪圈/鋁圈	Bridgestone、住友橡膠、東洋輪胎					
電氣系統	GS湯淺、Koito Manufacturing、市光工業	MARELLI、Parker	東元、時碩工業	JM(英)	CAMEL(中)	
轉向/懸吊/剎車系統	昭和株式會社		永新		Mando corporation(韓)	SAPURA INDUSTRIAL BERHAD
動力系統及零件-傳統車	Eagle Industry、Hitachi Astemo、NGK Spark Plug、NOK、U-Shin、三櫻工業		正道			
動力系統及零件-電動車						GCG Asia、Eclimo
傳動系統及相關組件	EXEDY、JTEKT、日本精工			Dana Graziano(義)、GKN Driveline(英)、SKF(瑞典)、ZF(德)		
下游 整車組裝及品牌	Daihatsu Perodua Engine、Hino Motors、Honda Motor、Isuzu Hicom、Suzuki Motor、Yamaha Motor			Naza Automotive(荷蘭)、Scania(瑞典)、Volvo(瑞典)		ASSB、Berjaya、Deauto Industries、GAM、HA、Hicom、Inokom、Modenas、N.B. Heavy Industries、Perodua、Proton、Tan Chong Motor TBU、Tan Chong Motor Assemblies、Toyota Boshoku UMW

馬來西亞主要投資優惠

- 馬來西亞主要投資優惠分為四類，為新興工業地位(Pioneer Status)、投資賦稅減免(Investment Tax Allowance)、再投資獎勵(Reinvestment Allowance)及免徵進口稅(Import Duty Exemption)，依據投資生產之產品及投資金額，享有不同所得稅率減免及不同年限之投資優惠。
- 投資優惠鎖定車輛及零組件生產，包含高附加價值汽車零組件、電動車關鍵零組件、油電混合車生產、純電動車生產等。

新興工業地位

依據投資產品及投資金額不同，減免企業所得稅**70%**或**100%**，優惠期間為**5**或**10**年

投資賦稅減免

馬來西亞官方核定之資本投資項目，如大型煉鋼廠或大型資料中心等，具**一定金額及規模之投資**，投資金額的**60%**或**100%**，可分**5**年抵扣公司所得稅

再投資獎勵

馬來西亞官方核定具**一定金額及規模**之再投資，投資金額之**60%**，可分**15**年抵扣公司所得稅

免徵進口稅

免徵與生產相關之**機器設備、原材料及零組件**等項目進口關稅

馬來西亞車輛及零組件產業投資優惠

- 馬來西亞投資促進法《Promotion of Investment Act 1986》依據產業活動及投資金額提供不同年限免稅期及投資賦稅減免優惠。
- 為增強汽車零組件製造商的競爭力，本地廠商可與國內大專院校合作研發，並申請汽車發展基金Automotive Development Fund(ADF)及工業調整基金Industrial Adjustment Fund(IAF)補助。
- 主要投資優惠包含新興工業地位(Pioneer Status)、投資賦稅減免(Investment Tax Allowance)，相關優惠內容如下表：

車輛產業活動	新興工業地位 (免企業所得稅年數)	投資賦稅減免 (投資金額60%扣抵 公司所得稅年數)	其他優惠
生產汽車零組件	5年	5年	無
製造重要且具高附加價值 汽車零組件	10年	5年	無
組裝或製造油電混合車或 電動車	10年	5年	<ul style="list-style-type: none"> • 人才培訓及研發補貼 • 本地組裝或製造的車輛免徵50%的國產稅；或提供工業調整基金(IAF)補助

電動車投資優惠政策

■ 綠色科技融資計畫3.0(Green Technology Financing Scheme 3.0 ; GTFS3.0)

- 綠色科技融資計畫3.0(GTFS3.0)最新內容請參考<https://www.danajamin.com/>，將由馬來西亞金融機構Danajamin提供新能源車輛產業融資相關資訊及服務。
- 車輛及零組件產業申請範疇，包含綠色基礎建設(充電站、加氫站、生質燃料補給站)、生質燃料生產(農作物生質燃料、廢棄物生質燃料)、新能源車輛(電動車生產、油電混合車生產、鋰電池、燃料電池等關鍵零組件)。

■ 道路稅(Road Tax)減免優惠

- 馬來西亞電動車道路稅依據動力系統相關輸出功率計算，不同功率區間有不同的計價標準，道路稅主要由基本費率及附加費(以每千瓦計算)組成，政府為鼓勵電動車普及化，給予優惠道路稅率。

■ 客制化優惠措施

- 電動汽機車欲豁免進口稅(import duties)，需事先向政府提出申請，批准後於清關時出示核准證明，即可豁免進口稅。
- 由馬來西亞汽車、機器人暨物聯網研究院(Malaysia Automotive Robotics and IoT Institute ; MARii)根據成本分析法(CBA)進行豁免電動車進口稅評估，以該車輛是否利用綠色技術為主，並輔以對本地組裝製造比率、國產化比率、創造就業機會、出口量等方面貢獻來決定；目前並無訂定標準流程，仍採個案評估。
- 截至2020年為止，政府已批准Sime Darby Bhd的Inokom，Naza Group和DRB-HICOM Bhd等汽車組裝廠給予豁免進口稅優惠。
- 本地組裝的油電混合車及純電動車可享有免徵進口稅。

馬來西亞勞動法律規範

工時/工資

法定工時：

- 每天8個小時或每週48小時

加班給付：

- 正常工作日為平時工資的1.5倍，在休假日為2倍，在國定假日為3倍
- 一天工作不能超過12小時，且一個月內超時工作不能超過64小時

最低工資規範：

- 目前馬來西亞56座主要城市每月最低薪資為1,200馬幣(約291美元)，而其他非主要城市每月最低薪資為1,100馬幣(約266美元)
- 2021年最低薪資可參考網站
<https://www.mohr.gov.my/index.php/ms/>

保險

雇主負擔(13.45-14.95%)：

- 社會保險(1.25- 1.75%)+退休金(12.0-13.0%)+就業保險金(0.2%)

勞工負擔(8.7-11.7%)：

- 社會保險(0.5%)+退休金(8%-11.0%)+就業保險金(0.2%)

政府補貼：

- 政府無特別補貼

特殊規定

產假規範：

- 一般而言不能安排女性在夜間10時至凌晨5時之間工作
- 2018年起規範女性員工享有90天的有薪產假

外國勞工規定：

- 從事製造，研發活動等，符合稅務獎勵措施之公司，並符合一定資本額者，可申請聘僱印尼、柬埔寨、寮國、緬甸、尼泊爾、菲律賓、泰國、越南、斯里蘭卡、土庫曼、烏茲別克、哈薩克等國等國外勞
- 100%馬國公司，資本額馬幣25萬元以上
- 合資企業，資本額馬幣35萬元以上
- 100%外資企業，資本額馬幣50萬元以上

馬來西亞主要廠商布局動態(1/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
電池材料- 電動車	SK Nexilis (韓)	<ul style="list-style-type: none">南韓 SK Nexilis 公司於 2021 年 1 月宣布，將在馬來西亞沙巴州 (Sabah) Kota Kinabalu 工業園區投資 23 億馬幣 (約 5.58 億美元)，生產車用電池銅箔，該廠預定 2021 年開始動工，並在 2023 年完工營運。SK Nexilis 擁有先進的電池用銅箔製造技術，主要生產基地位於韓國，馬來西亞為第一座海外生產基地。
動力系統 及零件- 電動車	三星能源 材料 (韓)	<ul style="list-style-type: none">南韓三星集團 (Samsung Group) 旗下三星能源材料 (Samsung SDI Energy) 多年前已在馬來西亞森美蘭州 (Negeri Sembilan) 設廠，生產供小型裝置使用的鋰電池。該公司 2021 年起開始與馬來西亞汽車、機器人與物聯網研究所 (Malaysia Automotive, Robotics and IoT Institute) 技術合作，生產車用鋰電池。
整車組裝 及品牌廠	Perodua (馬)	<ul style="list-style-type: none">馬來西亞第二國產車 (Perodua) 創立於 1992 年，與日商大發工業 (Daihatsu Motor Company) 合資成立，現為當地最大的汽車製造商。2020 年汽車市占率 41.6%，銷售量最高的車款是 Myvi，2020 年共銷售 220,163 輛，目前旗下車款有 90% 是採用本地製造的零組件。

馬來西亞主要廠商布局動態(2/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	三菱汽車 (日)	<ul style="list-style-type: none">三菱汽車(Mitsubishi Motors)在馬來西亞的工廠開始生產Xpander，為繼印尼與越南後的海外第三個生產基地，該工廠導入全新的車體組裝設備、塗裝設備及測試設備。
整車組裝 及品牌廠	DreamEDGE (馬)	<ul style="list-style-type: none">DreamEDGE Sdn Bhd成立於2007年3月，為一間工業設計與製造公司，目前致力於開發次世代汽車，如純電動車(BEV)及油電混合車(HEV)。馬來西亞政府於2019年8月宣布第三國產車計畫(NNCP)，DreamEDGE主導主導第三家國民車品牌，並由日本大發工業提供技術協助，預計推出的新車款將會是燃油或油電混合的小型車款。
整車組裝 及品牌廠	Eclimo (馬)	<ul style="list-style-type: none">Eclimo Sdn Bhd成立於2008年，為馬來西亞電動汽機車及電池研發製造商，目前以電動機車為主，採只租不售的商業模式營運，主要營運地點為檳城、吉隆坡和雪蘭莪。

馬來西亞主要廠商布局動態(3/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	Treeletrik (馬)	<ul style="list-style-type: none">馬來西亞電動機車製造商Treeletrik於2021年4月宣布，與印尼經銷商PT Pasifik Sakti Enjiniring及Nahdatul Ulama Board簽署合作協議，未來三年希望在印尼銷售20萬輛電動機車。
整車組裝 及品牌廠	Naza Corp (馬)	<ul style="list-style-type: none">Naza Corp Holdings於2020年11月宣布，轉讓韓國起亞汽車(Kia Motor)及法國寶獅汽車(Peugeot)代理經銷權，有意洽談者傳出包括柏馬汽車(Bermaz Auto)、森那美(Sime Darby Motors)及多元資源工業(DRB-Hicom)等。
整車組裝 及品牌廠	寶騰控股 (馬)	<ul style="list-style-type: none">寶騰控股(Proton Holdings)為馬來西亞第一國產車品牌，成立於1985年，與日本三菱汽車(Mitsubishi Motors)合資成立，2017年中國浙江吉利控股集團收購寶騰49.9%股權，成為第二大股東。2020年汽車市占率20.5%，旗下銷量最高的車款為SAGA系列，2020年共銷售了108,524輛。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

馬來西亞主要廠商布局動態(4/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
車用電子	STMicro (瑞士)	<ul style="list-style-type: none">• STMicro於柔佛州(Johor)麻坡市(Muar)設有車用晶片封裝產線，2021年第三季因馬來西亞爆發第三波疫情大流行，政府採取封城措施，導致產能受到嚴重影響，後續逐漸重啟產能，第四季已回到100%產能水準。
車用電子	BOSCH (德)	<ul style="list-style-type: none">• BOSCH於2021年10月宣布，將投資4億歐元(約4.67億美元)擴展旗下半導體製造設施，包括德國羅伊特林根(Reutlinger)與德勒斯登(Dresden)，以及位於馬來西亞的檳城(Penang)等工廠。公司預計擴建於馬來西亞檳城半導體測試中心，面積將擴充至1.4萬平方公尺，目標於2023年開始營運。
動力系統 及零件- 電動車	GCG Asia (馬)	<ul style="list-style-type: none">• 馬來西亞汽車零組件大廠Go Charge Go Asia Malaysia (GCG Asia)於2021年10月宣布，為推動車用電池業務擴張，在馬來西亞投資車用電池廠，目標為確保車用電池未來的永續經營。

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

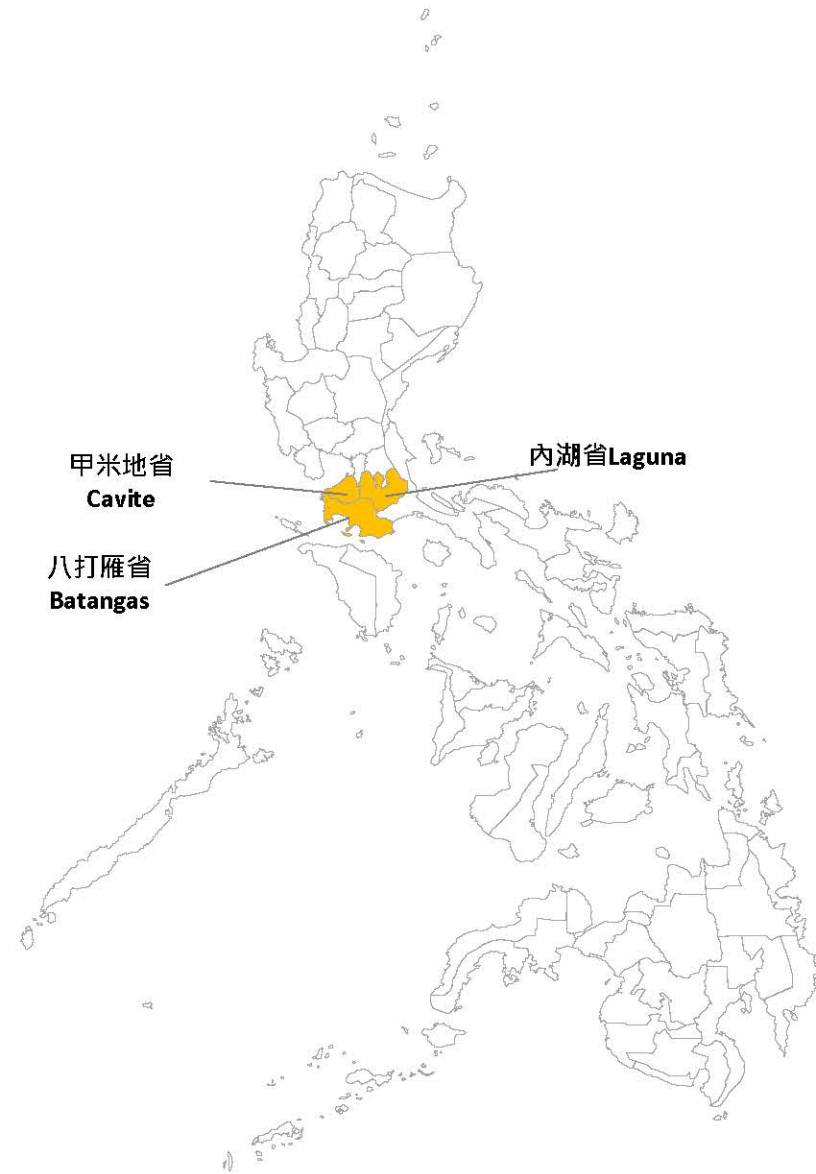
- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

- 產業發展概述
- 產業政策
- 產業結構及聚落
- 區域投資優惠及勞動法規
- 主要廠商布局動態

參、結論

肆、附件

菲律賓產業發展概述



總體經濟

- 菲律賓為東協第二大人口國，2020年人口數約**1.1**億人；聯合國(UN)預估，菲律賓青壯年人口比例將持續增長至2050年，為具人口紅利之國家。
- 菲律賓因疫情導致供應鏈中斷，影響國內經濟活動，據IMF統計，2020年經濟成長下滑**9.6%**。因疫情尚未完全趨緩，經濟復甦力道受限制，IMF預估菲律賓2021年經濟成長率為**3.2%**。

產業成長動能

- 菲律賓當地車廠僅生產少量汽車，因關鍵汽車零組件自製率相對較低，此外島國地形造成能源取得價格高昂，墊高運輸及生產成本，導致當地車廠難以大規模生產。
- 菲律賓政府近年聚焦強化國內電動車公共運輸網絡，主推短程載客之電動三輪車、電動機車，以及電動吉普車；據菲律賓電動車協會(EVAP)估計，未來電動車銷量將以年成長率8-12%的速度成長，至2024年達20萬輛。

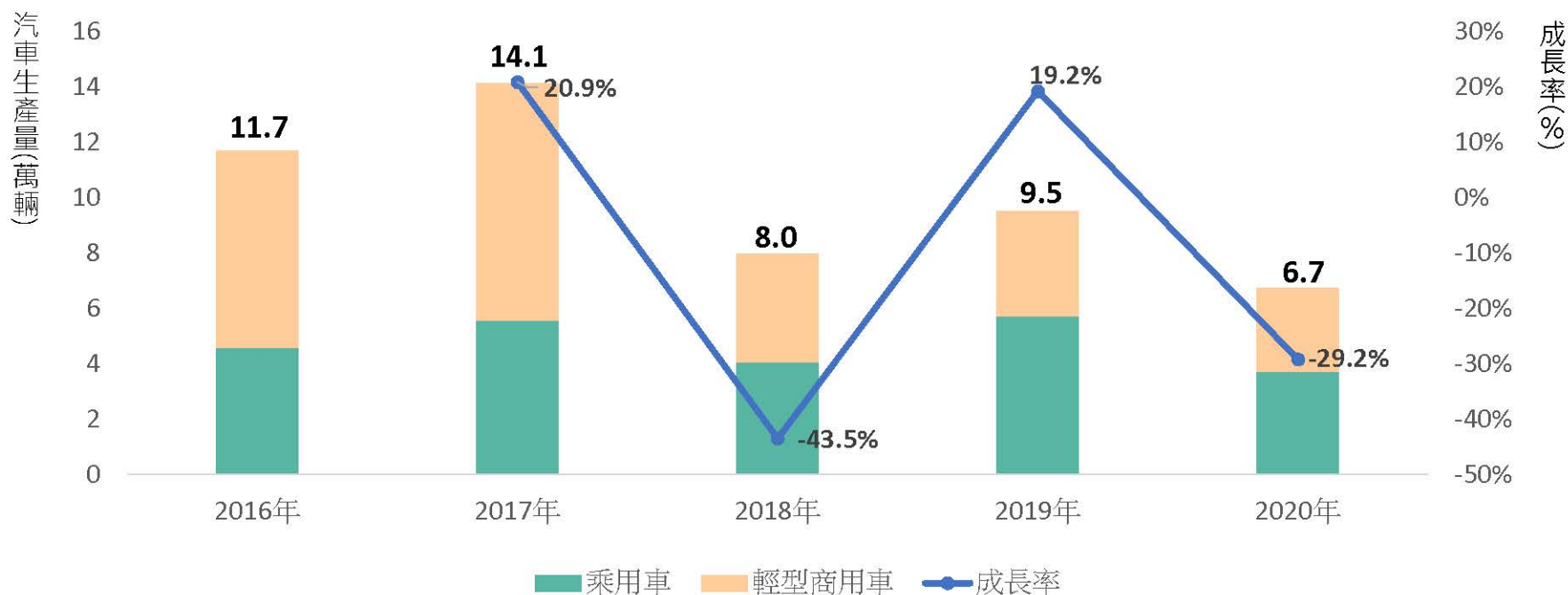
主要車輛產業聚落

- 菲律賓主要車輛及零組件產業聚落位於北方**呂宋島**(Luzon)中西部的**內湖省**(Laguna)、**八打雁省**(Batangas)，以及**甲米地省**(Cavite)。

菲律賓汽車生產量與成長率

■ Covid-19疫情衝擊，導致各國整體汽車生產量銳減，菲律賓年產量下滑29.2%

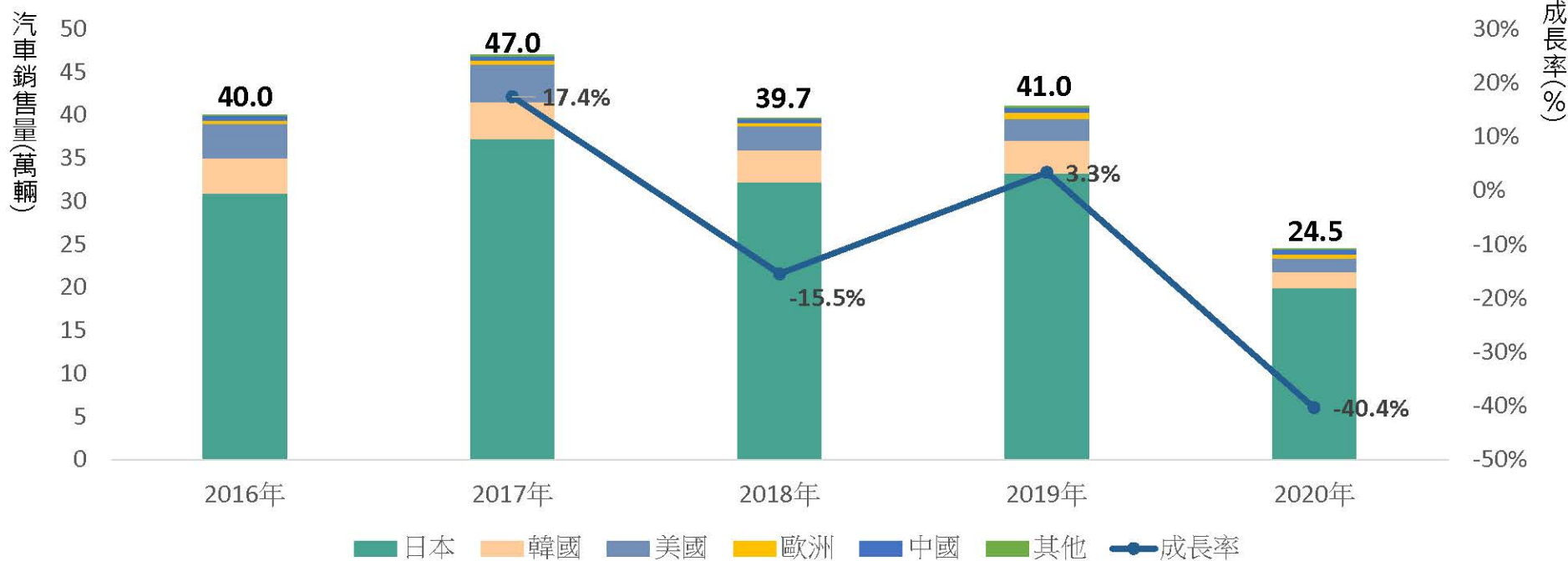
- 2018年因菲律賓政府提高汽車貨物稅(excise tax)，衝擊汽車供需市場，菲律賓汽車生產較2017年下滑**43.5%**，生產量僅**8.0**萬輛。2020年因Covid-19疫情造成國內停工多時，此外汽車原材料及零組件無法及時供應需求，汽車生產量為**6.7**萬輛，較2019年下滑**29.2%**。
- 菲律賓當地僅生產少量汽車，以日系廠為生產主力，生產種類僅乘用車及輕型商用車，近五年占整體產量之平均比重分別為**48.9%**及**51.1%**。當地無生產重型卡車、巴士、客運等大型車輛。



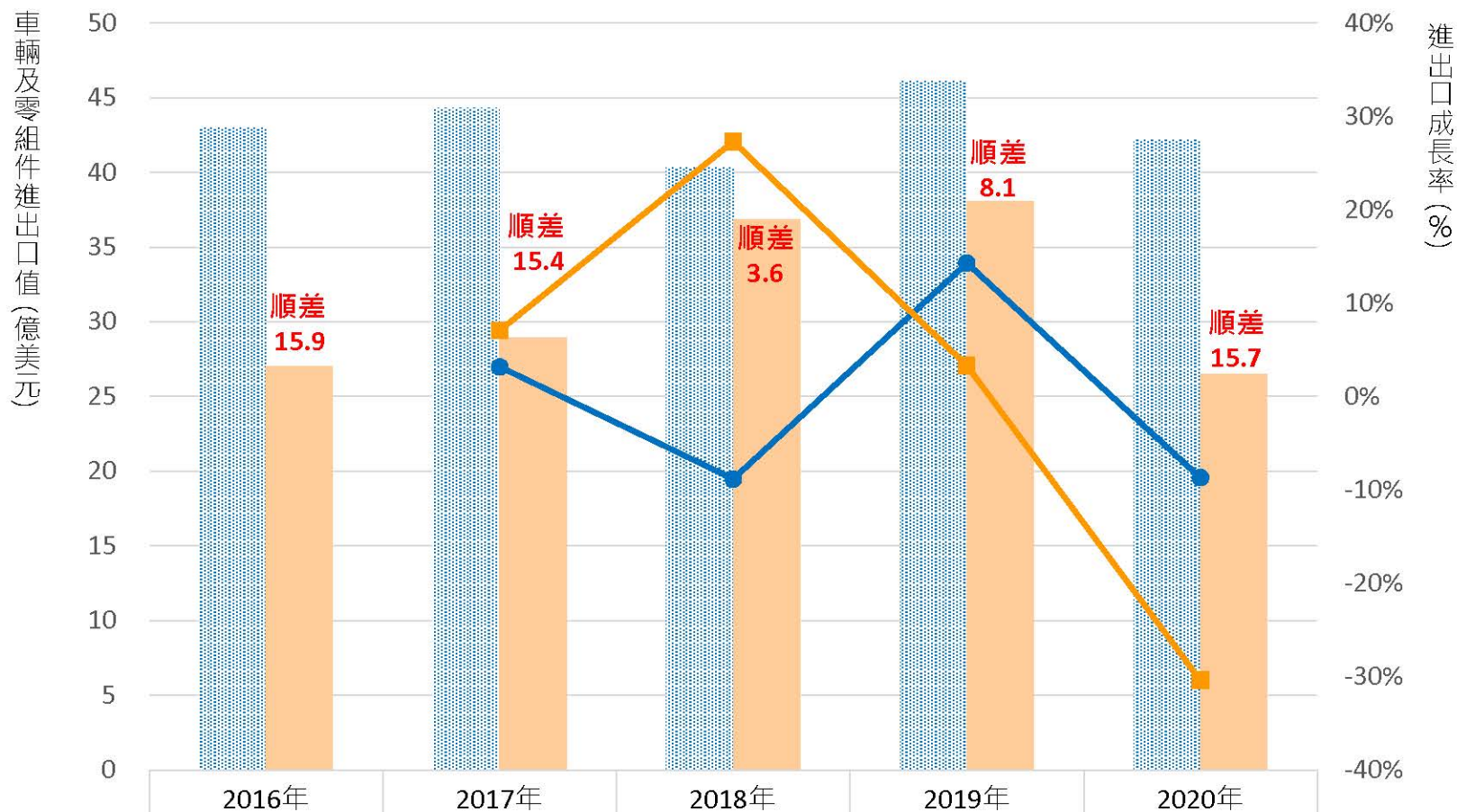
菲律賓汽車銷售量與成長率

■ 菲律賓汽車市場以日系品牌為主，以商用車及平價乘用車為銷售主力

- 依據菲律賓知名市調VISOR PH網站統計，菲律賓2020年汽車銷售量為**24.5**萬輛，較2019年下滑**40.4%**，主因為Covid-19疫情造成菲律賓國內企業及民眾延緩購買資本財與耐久財，影響乘用車及商用車銷售，致使車市買氣衰退**近四成**。
- 菲律賓汽車市場以日系品牌為主，商用車及平價乘用車為銷售主力，近五年平均市占率為**80.1%**，其次為韓系車廠及美系車廠，近五年平均市占率分別為**9.1%**及**7.8%**。



菲律賓車輛及零組件進出口值與成長率



車輛及零組件出口值	43.0	44.3	40.4	46.2	42.2
車輛及零組件進口值	27.0	28.9	36.8	38.1	26.5
出口成長率		3.2%	-8.8%	14.3%	-8.7%
進口成長率		7.1%	27.3%	3.3%	-30.4%

菲律賓車輛及零組件進出口值重點說明

■ 疫情影響全球經貿活動，國內經濟活動停滯，企業進口需求下降，進口值衰退

- 菲律賓2020年車輛及零組件產品進口值為**26.5億美元**，較2019年下滑**30.4%**，主要原因為Covid-19疫情造成國內停工多時，企業車輛原材料及零組件需求下降，導致整體進口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要進口國為印尼(32.0%)、泰國(28.3%)、日本(14.9%)、中國(13.5%)、印度(3.0%)，主要進口產品為引擎系統及其相關零組件、機車零組件、大客車輪胎、密封件。

■ 疫情衝擊全球經濟活動，造成國際車市需求不振，導致出口值下滑

- 菲律賓2020年車輛及零組件產品出口值為**42.2億美元**，較2019年衰退**8.7%**，主要原因為Covid-19疫情造成車市需求不振，導致出口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要出口國為泰國(27.8%)、日本(23.6%)、美國(11.6%)、中國(6.9%)、印尼(4.6%)，主要出口產品為車輛點火線圈組、變速箱及其相關零組件、小客車輪胎、電氣元件。

■ 菲律賓車輛產業缺乏完整供應鏈且內需市場小，車輛零組件以出口為主

- 菲律賓車輛產業缺乏完整供應鏈，且內需市場小，零組件大多以出口為主，屬車輛及零組件之貿易順差國，2020年順差金額為**15.7億美元**。菲律賓當地生產的汽車零組件多屬於國內可取得原料，且市場需求較龐大的零組件。

菲律賓產業推動政策總覽



菲律賓汽車整車生產規模較小，當地車輛產業主要生產汽機車零組件，包含電線、電子零件、鋁零件和底盤系統等。電動車政策聚焦於發展國內公共運輸網絡，包含電動三輪車、巴士以及吉普車。

產業政策

全面汽車復甦戰略
(CARS)

菲律賓貿工部2016年公布全面汽車復甦戰略(CARS)，以吸引更多投資、刺激汽車產業需求及發展菲律賓成為區域性汽車製造中心，並提供國民大量就業機會。

汽車綜合開發計畫
(MVDP)

2010年公布MVDP，勾勒出中長期菲律賓汽車工業的政策法規與計劃改革，包括調整稅務結構、出口鼓勵措施調整、管制二手車進出口等。

配套措施

公共事業車輛現代化計畫
(PUVMP)

菲律賓交通部於2017年公布PUVMP，目標為2020年前使該國的公共交通系統更有效率及環境友善。

電動車獎勵措施
與計畫

提出2030年、2040年電動車發展目標。訂定法規條例、產業發展措施、推廣教育宣傳、人力資源培育、研究發展等五個面向的策略。

稅務政策

汽車進口保障措施
Safeguard Measures
Act 2021

保護本土汽車製造及組裝事業之額外關稅措施。

菲律賓產業政策重點說明

■ 產業政策

• 全面汽車復甦戰略 **Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (CARS) [EO 182]**

CARS由菲律賓貿工部(DTI)於2016年公布實施，目的為吸引新的投資、刺激汽車產業需求及發展菲律賓成為區域性汽車製造中心。參與計劃的廠商必須承諾在九年內，將單一車款產能提升至20萬輛，即可享每種車型90億比索(約1.8億美元)的補貼。

• 汽車綜合開發計畫 **Comprehensive Motor Vehicle Development Program (MVDP) [EO 877-A]**

MVDP由菲律賓貿工部(DTI)於2010年公布，勾勒出中長期菲律賓汽車工業的政策法規與計畫，內容涵蓋調整稅務結構、出口鼓勵措施調整、管制二手車進出口等。成立汽車工業發展理事會，以監督、協調和調整與汽車工業有關的所有政府政策和計畫、法規和規章。

■ 配套措施

• 公共事業車輛現代化計畫 (PUVMP)

2017年由交通部公布，推動以現代化的電動公車及汽車等，汰換掉老舊的吉普車。

• 電動車獎勵措施與計畫

2013年給予電動、混合動力和其他替代燃料關稅優惠，目標於2030年電動車占整體汽車市場21%，2040年電動車占整體汽車市場50%。

■ 稅務政策

• 汽車進口保障措施 **Safeguard Measures Act 2021**

為保護本土汽車製造及組裝事業，2021年菲律賓政府推出汽車進口保障措施，除原有的40%進口車輛關稅外，對特定國家進口車徵收額外的關稅。

菲律賓電動車推動政策

發展目標

2030年

電動車占本地整體汽車

21%

2040年

電動車占本地整體汽車

50%

- 東協第三大汽車製造中心
- 低成本運輸全球製造中心

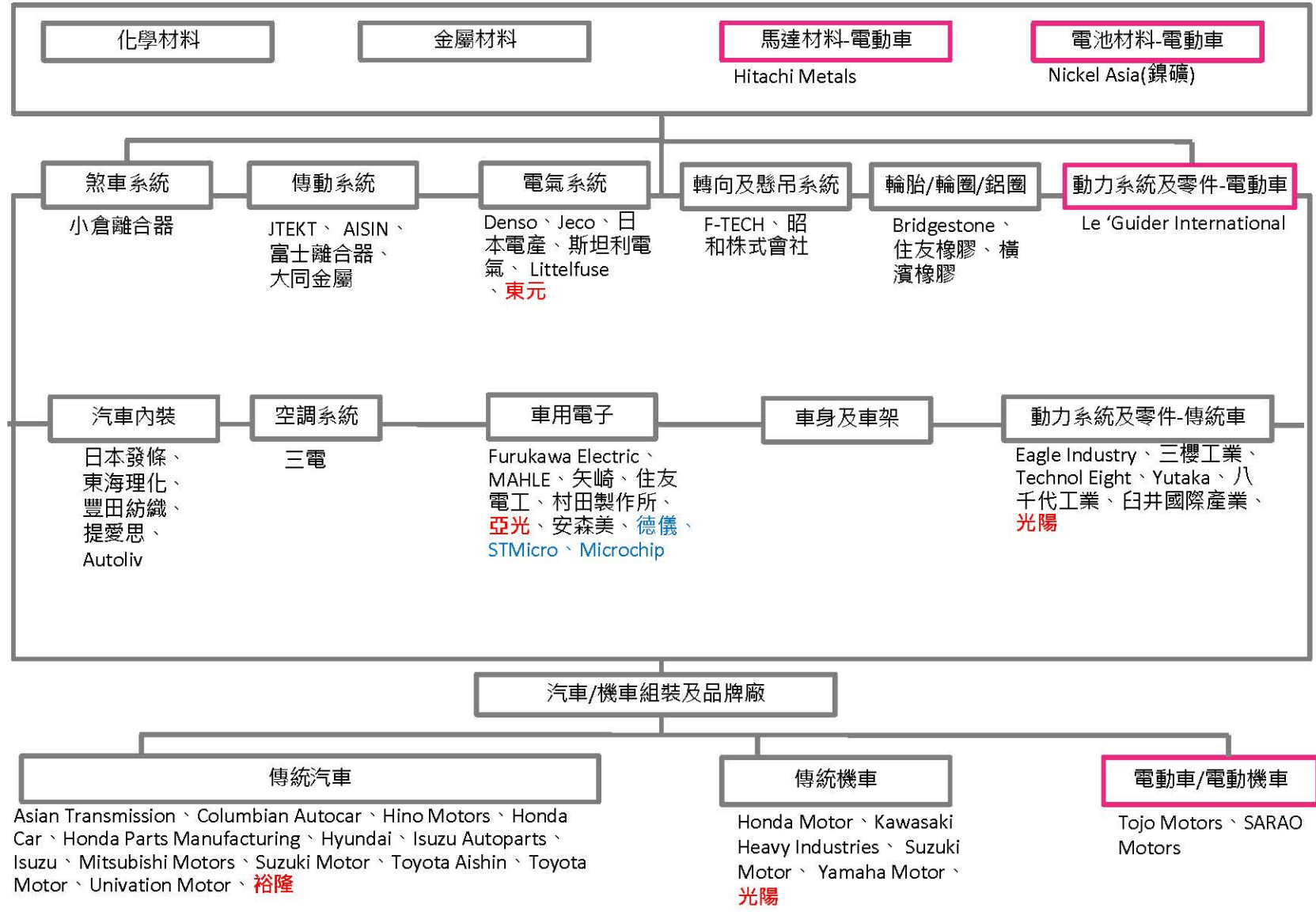


菲律賓車輛及零組件產業結構(汽機車)

上游材料與
支援產業

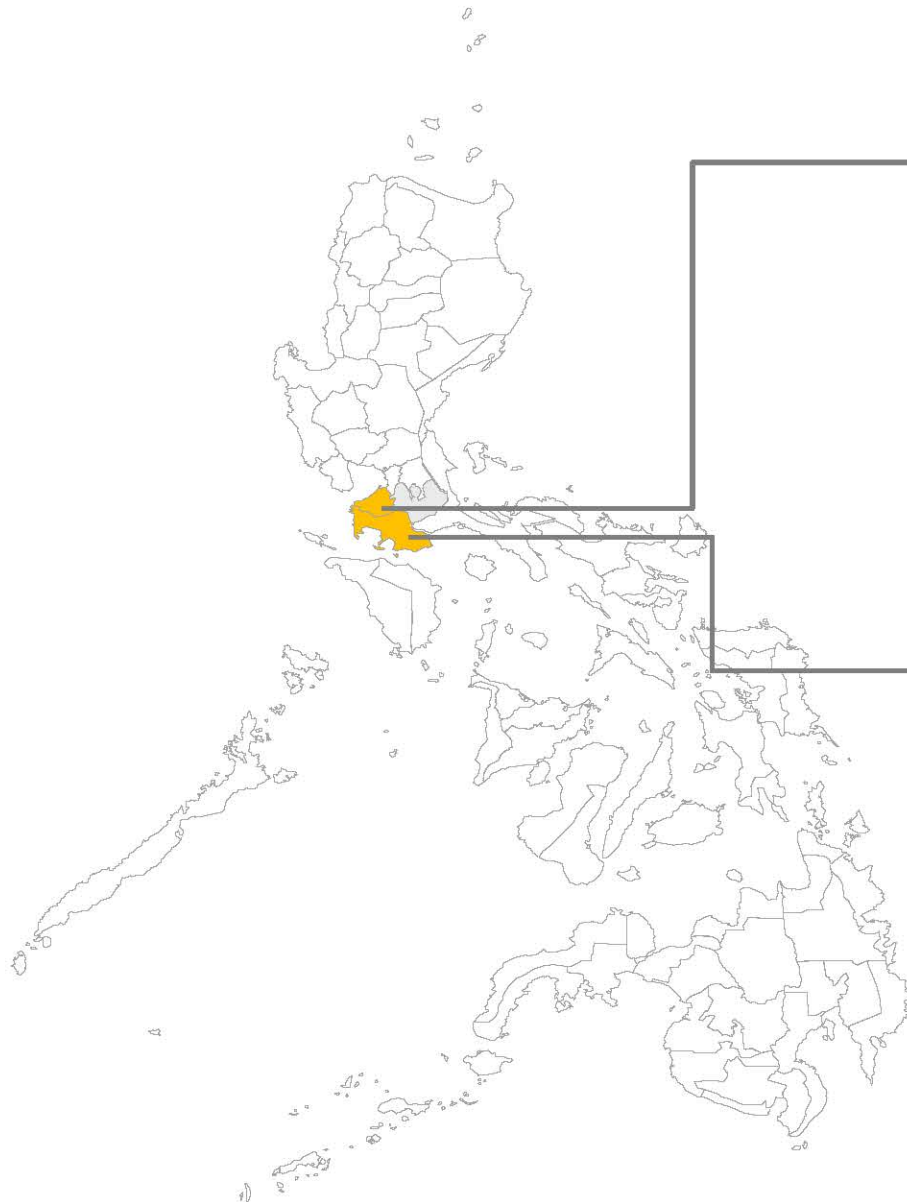
中游零組件

下游組裝與
系統產品



註：紅字為臺灣廠商；粉紅色框表電動車專用；藍字為車用晶片廠

菲律賓主要車輛及零組件製造產業聚落(1/2)



甲米地省 Cavite(9)

馬達材料	Hitachi Metals(日)、和成(臺)
車用電子	MAHLE(美)、矢崎(日)、安森美(美)
動力系統及零件	Eagle Industry(日)、三櫻工業(日)
電氣系統	斯坦利電氣(日)
輪胎/輪圈/鋁圈	Bridgestone(日)

八打雁省 Batangas(13)

馬達材料	Hitachi Metals(日)
車用電子	Furukawa Electric(日)、住友電氣(日)、村田製作所(日)
傳動系統	JTEKT(日)
電氣系統	Littelfuse(美)
轉向及懸吊系統	昭和株式會社(日)
整車組裝及品牌	Honda Motor(日)、Yamaha Motor(日)

菲律賓主要車輛及零組件製造產業聚落(2/2)



內湖省(拉古納省)Laguna(45)

汽車內裝	日本發條(日)、東海理化(日)、提愛思(日)、豐田紡織(日)
車用電子	Furukawa Electric(日)、矢崎(日)、住友電氣(日)、亞光(臺)
空調系統	三電(日)
動力系統及零件	Technol Eight(日)、Yutaka(日)、八千代工業(日)、光陽(臺)、臼井國際產業(日)
傳動系統及煞車系統	AISIN(日)、富士離合器(日)、小倉離合器(日)
電氣系統	Denso(日)、Jeco(日)、日本電產(日)
轉向及懸吊系統	F-TECH(日)
整車組裝及品牌	Asian Transmission(日)、Columbian Autocar(韓)、Hino Motors(日)、Honda Cars(日)、Honda Motor(日)、Honda Parts Manufacturing(日)、Hyundai(韓)、Isuzu Autoparts(日)、Isuzu(日)、Mitsubishi Motors(日)、Suzuki Motor(日)、Toyota Aishin(日)、Toyota Motor(日)、Univation Motor(日)、光陽(臺)、裕隆(臺)

各國主要車輛及零組件大廠布局菲律賓概況

產業類別	日本	韓國	歐洲	美國	臺灣	中國
上游 馬達材料	Hitachi Metals				和成	
汽車內裝	日本發條、東海理化、豐田紡織、提愛思		Autoliv (瑞典)			
車用電子	Furukawa Electric、Sumitomo Electric、矢崎、村田製作所			MAHLE	亞光	
空調系統	三電					
中游 動力系統及零件	Eight、Yutaka、八千代工業、三櫻工業、臼井國際產業				光陽	
傳動及煞車系統	Eagle Industry、Technol AISIN、JTEKT、大同金屬、富士離合器、小倉離合器					
電氣系統	Denso、Jeco、日本電產、斯坦利電氣			Littelfuse	東元	
輪胎/輪圈/鋁圈	Bridgestone、住友橡膠、橫濱橡膠					
轉向及懸吊系統	F-TECH、昭和株式會社					
下游 整車組裝及品牌	Asian Transmission、Hino Motors、Honda Cars、Honda Motor、Honda Parts Manufacturing、Isuzu、Isuzu Autoparts、Mitsubishi Motors、Suzuki Motor、Toyota Aishin、Toyota Motor、Univation Motor、Yamaha Motor、川崎重工	Columbian Autocar、Hyundai		BJ Mercantile (德)	光陽、裕隆	Foton Motors

菲律賓2020年投資優先計畫優惠內容

- 菲律賓總統杜特蒂於2020年11月批准新版投資優先計畫(Investment Priorities Plan, IPP)，施行期間為2020年至2022年。
- 2020年投資優先計畫對鼓勵投資目標產業，給予免稅期(Tax Holiday)及租稅抵減(Tax Allowance)投資優惠獎勵。

目標產業

- 鼓勵之製造業活動(含農產品加工)
- 農林漁牧業
- 戰略服務(電信、IC設計、**新能源車輛之充電站**等)
- 醫療保健
- 基礎建設及物流
- 災害風險管理服務
- 能源
- 創新活動

優惠內容

- **免稅期(Tax Holiday)**：對菲律賓具先驅地位(pioneer status)之出口企業給予**6年**所得稅免稅期，並視其出口表現再延長**2年**優惠；不具先驅地位之出口企業則給予**4年**所得稅免稅期，並視其出口表現再延長**2年**優惠。
- **租稅抵減(Tax Allowance)**： **5-10年**租稅抵減。

菲律賓全國經濟特區登記企業投資優惠

- 於1995年通過「經濟特區法案」，該法案藉由發展經濟特區 (簡稱ECOZONES) 以刺激經濟成長。法案將出口加工區管理局 (Export Processing Zone Authority, EPZA) 改為菲律賓經濟特區管理署 (Philippine Economic Zone Authority, PEZA)。
- PEZA負責經濟特區之經營、行政、管理及發展，但權責範圍不含蘇比克灣自由港 (Subic Bay Freeport) 與克拉克自由港 (Clark Freeport)。
- 主要投資獎勵包含下述兩大類：

稅賦優惠

- 4-6年所得稅減免
- 減免期滿可選擇繳交5%營業毛利取代所有國稅及當地稅
- 進口資本設備、零組件及原材料免稅
- 所有當地採購支出(包括通訊、水電費等)均免付增值稅 (Zero VAT)
- 免除當地政府稅負及規費

其他

- 雇用外籍員工
- 給予外國投資人及家人特別簽證
- 簡化進出口手續

菲律賓主要經濟特區投資優惠

經濟特區名稱	稅賦優惠	股權優惠	外匯移動優惠	其他優惠
蘇比克灣經濟特區 Subic Bay Freeport Zone	<ul style="list-style-type: none"> 僅繳交營業毛利 (即收入淨額扣除直接成本) 之5%稅額，其他稅免徵。 原物料、機器設備進口免稅。 	<ul style="list-style-type: none"> 外資企業當地設廠持股可達100%。 	<ul style="list-style-type: none"> 無外匯管制，允許企業全額匯出盈餘。 	<ul style="list-style-type: none"> 免簽證入境14天可更新續簽 為外籍人士提供的特殊Subic-Clark簽證。
克拉克經濟特區 Clark Freeport Zone				
宿霧省經濟特區 Cebu	<ul style="list-style-type: none"> 4-6年100%所得稅減免。 應稅收入享有額外扣除額。 增值稅零稅率 (Zero VAT)。 進口資本設備、原材料免稅。 除土地稅外，免除當地政府稅負及規費。 享有5年50%直接人工費用可扣抵稅額優惠。 	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 允許企業聘用外國員工。 進出口關務相關手續簡化。
甲米地省經濟特區 Cavite				

菲律賓勞動法律規範

工時/工資

法定工時：

- 每日以8小時
- 每週48小時為限

加班給付：

- 平日加班為正常工時外加25%，假日加班外加30%，節日則為正常工時之兩倍

最低工資規範：

- 日薪制。每日基本工資「最低」從南方各偏遠小島的316菲律賓披索(6.57美元)；到「最高」如市中心馬尼拉537菲律賓披索(11.17美元)
- 2021年最低薪資可參考菲律賓勞動部網站<https://www.dole.gov.ph/>

保險

雇主負擔(約4.75%以上)：

- 強制性社會保險：最高提撥1,178.7披索(約707元新台幣)
- 健康保險：每月依員工薪水2.75%提撥
- 購房預備金：每月提撥薪資的2%，且不大於5,000披索(約3,000元新台幣)

勞工負擔：

- 無特別規範

政府補貼：

- 無特別規範

特殊規定

產假規範：

- 女性勞工不論正常分娩或者流產，皆享有60天有薪產假，若為剖腹產則享有78天有薪產假

外國勞工規定：

- 不鼓勵使用外勞，外籍員工需申請取得外國人就業許可證(AEP)，部分職業(例如雇主為外國公司的管理層)可申請例外證書(COE)

其他規定：

- 雇主必須在資遣1個月前以書面通知員工，並副知勞工部，工作每滿1年給付相當1個月工資之資遣費，滿半年者，以1年計

菲律賓主要廠商布局動態

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	SARAO Motors (菲律賓)	<ul style="list-style-type: none"> SARAO Motors為菲律賓知名乘用吉普車品牌，總部位於馬尼拉大都會，廠區占地約7公頃，每月可生產5萬台電動吉普車；2018年推出第一台電動載客jeepney。
動力系統 及零件- 電動車	Le 'Guider International (菲律賓)	<ul style="list-style-type: none"> Le 'Guider International為菲律賓本土電動機系統製造商，總部位於馬尼拉大都會；2018年起開始與SARAO Motors合作，供應電動載客jeepney專用之永磁電動機，並開發充電站及充電系統等業務。
整車組裝 及品牌廠	Honda (日)	<ul style="list-style-type: none"> 公司於2020年3月起終止菲律賓四輪車款生產業務，未來菲律賓的Honda汽車由泰國等地進口經銷，現有車款之維修保養服務將維持。
整車組裝 及品牌廠	ENPlus (韓)	<ul style="list-style-type: none"> ENPlus為韓國上市公司，主要從事消防車和消防設備製造。 菲律賓經濟特區管理署(PEZA)於2021年11月表示，南韓公司ENPlus，將投資50億比索(約9,886萬美元)，設立電動車製造廠，未來將於當地規劃生產電動車及電動吉普尼(jeepney)。
整車組裝 及品牌廠	Tojo Motors (菲律賓)	<ul style="list-style-type: none"> 2013年始營運，產品包括電動三輪車、電動吉普車及低速電動車，公司的電動三輪車自2015年開始多供應於菲律賓旅遊景點作導覽使用；2020投入15台電動吉普車在Butuan City運行。 公司2021年9月26日表示，將在民答那峨島(Mindanao)建立新生產據點，擴大電動車(EV)製造業務，以滿足呂宋島以外地區電動車需求。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

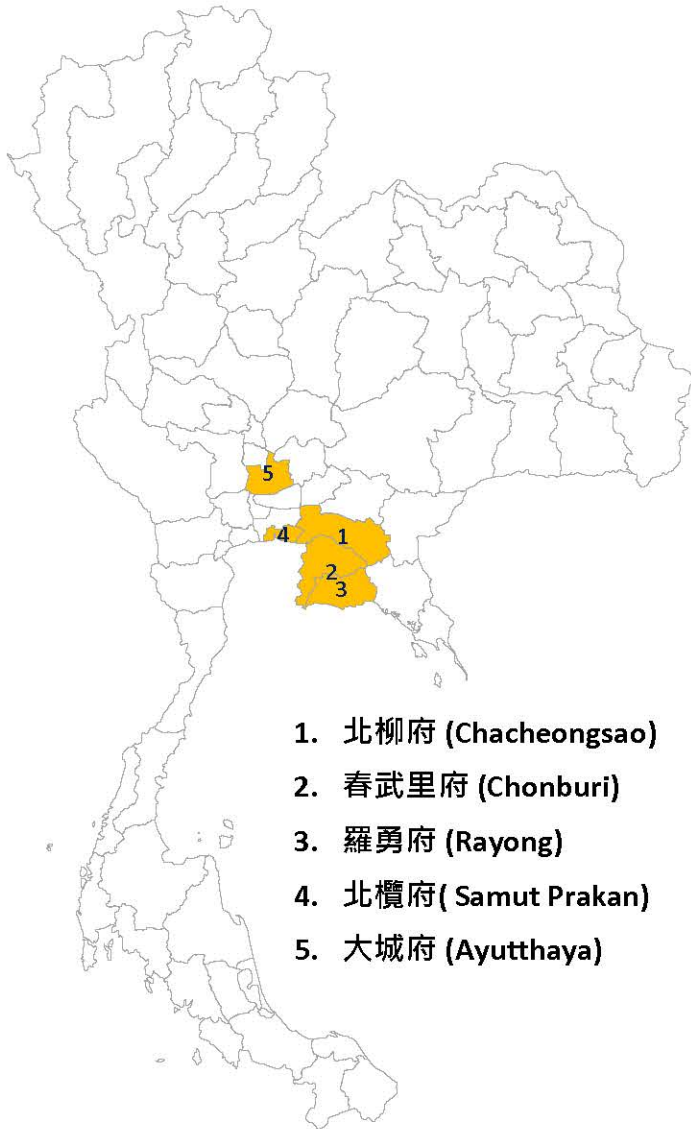
- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

- 產業發展概述
- 產業政策
- 產業結構及聚落
- 區域投資優惠及勞動法規
- 主要廠商布局動態

參、結論

肆、附件

泰國產業發展概述



總體經濟

- 泰國為東協第二大經濟體，2020年人均國民所得為**7,180美元**，在東協國家中屬於中高收入國家。
- 依據IMF統計，泰國2020年經濟成長下滑**6.1%**，創亞洲金融風暴以來最大降幅，主要原因為疫情影響，衝擊主要經濟成長動能的旅遊業，再加上當地因管制措施停工多時，衝擊製造業的生產及出口。
- IMF於2020年10月預測，泰國2021年經濟成長率僅**1.0%**，主要受出口需求不振，以及國際旅遊復甦緩慢等因素影響。

產業成長動能

- 泰國是東協汽車製造中心，近年聚焦發展次世代汽車，政府祭出投資優惠、優化經商環境等政策，希望吸引外資投資，共同打造電動車在地化產業鏈。目前當地電動車滲透率仍低，但具備極高的潛在成長力。

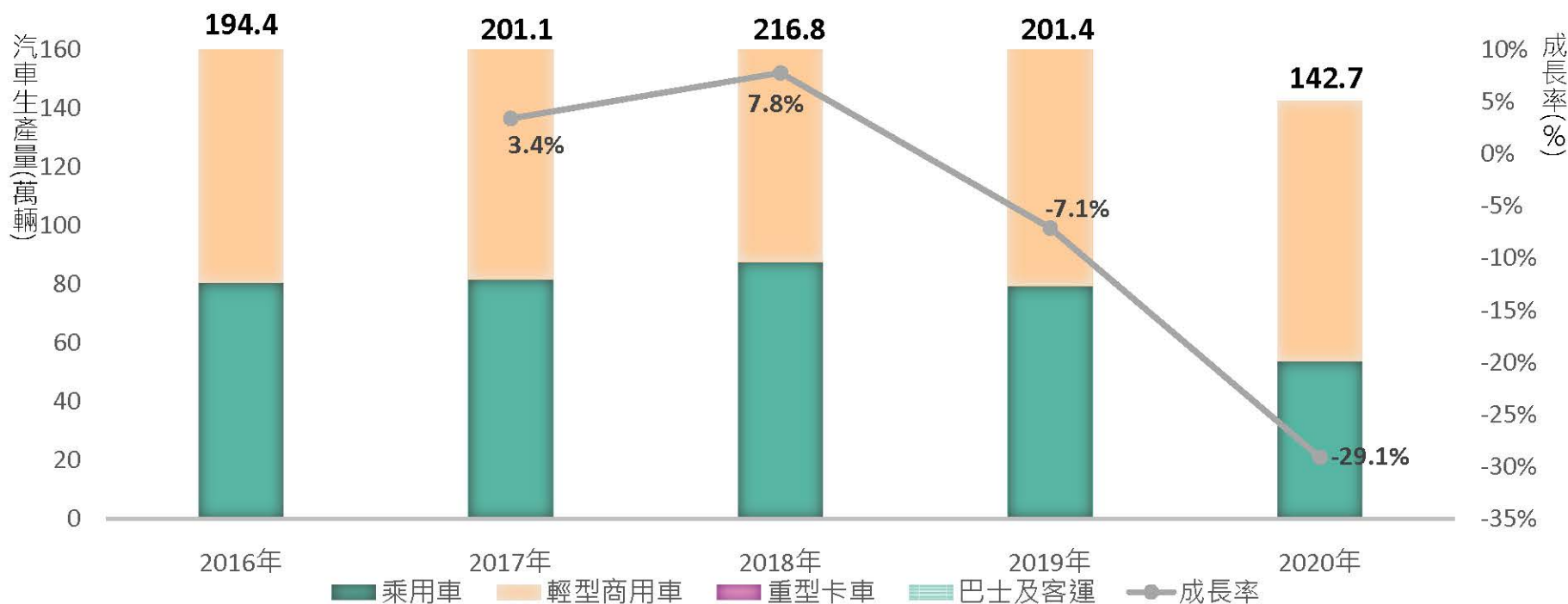
主要車輛產業聚落

- 泰國主要車輛產業聚落位於中部之**大城府** (Ayutthaya)、**北欖府** (Samut Prakan) 以及東部之**北柳府** (Chacheongsao)、**春武里府** (Chonburi)、**羅勇府** (Rayong)。

泰國汽車生產量與成長率

■ Covid-19疫情衝擊，導致泰國整體汽車生產量銳減

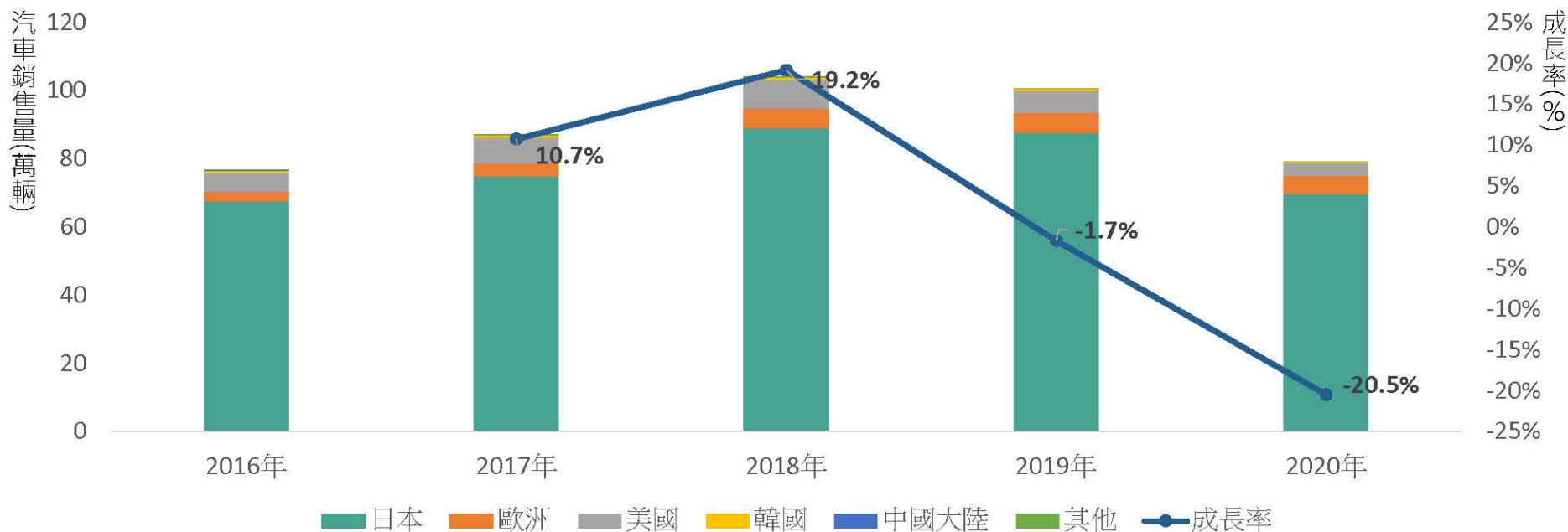
- 2019年起因美中貿易摩擦加劇，全球經濟不確性提高等因素，泰國汽車生產量**201.4**萬輛，較2018年下滑**7.1%**；2020年泰國汽車生產量為**142.7**萬輛，較2019年下滑**29.1%**，主要原因為Covid-19疫情造成國內停工多時，導致汽車生產量銳減。
- 泰國當地以日系車廠為生產主力，生產輕型商用車比重最高。輕型商用車近五年占整體汽車生產量平均比重約**60%**，其次為乘用車，近五年平均比重約**40%**。



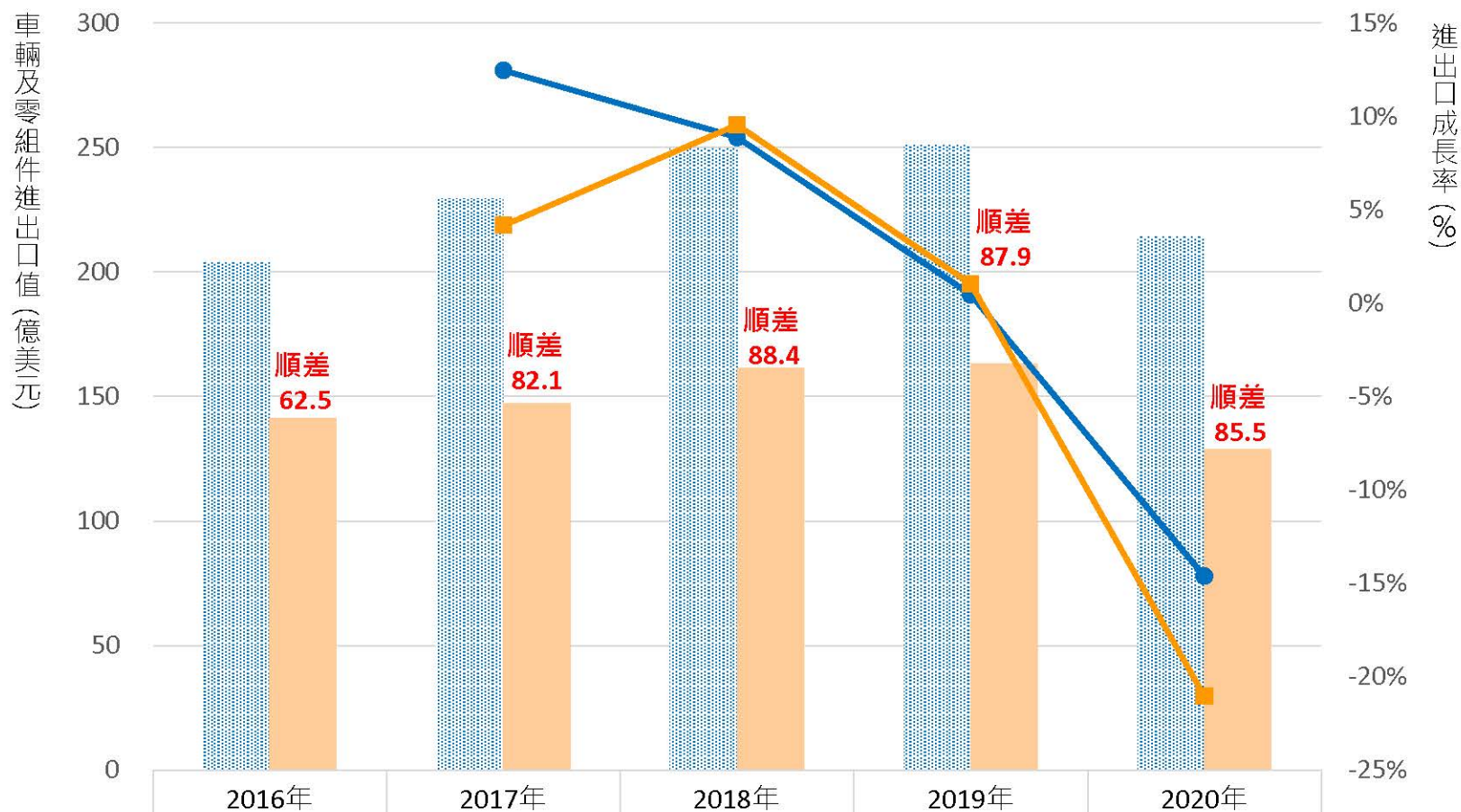
泰國汽車銷售量與成長率

■ Covid-19疫情嚴重遞延企業資本財及民眾耐久財採購，影響商用車及乘用車銷售

- 依據Toyota Motor Thailand統計，泰國2020年汽車銷售量為**79.2**萬輛，較2019年下滑**20.5%**，主要原因為Covid-19疫情造成當地企業及民眾延緩購買資本財與耐久財，影響商用車及乘用車銷售，衝擊車市買氣。
- 泰國汽車銷售幾乎為日系品牌壟斷，以商用車及平價乘用車為銷售主力，2020年其市占率高達**88.0%**。歐系品牌近年積極布局泰國車市，市占率自2016年**3.9%**逐漸成長至2020年**6.9%**，取代美系品牌，成為泰國市占率第二名。



泰國車輛及零組件進出口值與成長率



車輛及零組件出口值	204.0	229.4	249.8	250.9	214.2
車輛及零組件進口值	141.5	147.3	161.4	163.1	128.8
出口成長率		12.5%	8.9%	0.5%	-14.6%
進口成長率		4.2%	9.5%	1.0%	-21.0%

泰國車輛及零組件進出口值重點說明

■ 疫情衝擊國內經濟活動，民眾遞延消費，企業進口需求下降，進口值衰退

- 泰國2020年車輛及零組件產品進口值為128.8億美元，較2019年下滑21.0%，主要原因為Covid-19疫情造成國內停工多時，影響企業進口車輛原材料及零組件需求，導致整體進口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要進口國為日本(29.6%)、美國(22.2%)、中國(14.0%)、印尼(7.1%)、德國(5.6%)，主要進口產品為變速箱及相關零組件、引擎系統及相關零組件、傳動系統及相關零組件、巴士車身、機車零組件。

■ 疫情衝擊全球經濟活動，造成國際車市需求不振，導致出口值下滑

- 泰國2020年車輛及零組件產品出口值為214.2億美元，較2019年衰退14.6%，主要原因為Covid-19疫情影響車市需求不振，導致出口值衰退。
- 2020年車輛及零組件產品之主要出口國為澳洲(16.5%)、美國(9.6%)、日本(9.1%)、中國(7.3%)、越南(5.8%)，主要出口產品為小客車及大客車輪胎、引擎系統及相關零組件、變速箱及相關零組件、巴士車身、機車零組件。

■ 車輛關鍵零組件多自日本進口，當地主要生產低附加價值零組件供應內需及外銷

- 泰國為車輛及零組件貿易順差國，2020年順差金額為85.5億美元。由於日系車輛品牌廠在地深耕，並帶動週邊零組件廠商布局泰國，相關車輛及零組件供應鏈相較於東協其他國家完整，但當地高附加價值關鍵零組件仍自日本進口，例如車用電子產品、引擎系統、變速箱等，當地僅生產低附加價值之零組件，例如輪胎、金屬零組件以及塑膠零配件等，供應泰國車輛組裝廠及外銷出口。

泰國產業推動政策總覽

泰國早期透過與日系車廠合作，建構在地汽車產業鏈，成為東協汽車製造中心，被稱為亞洲底特律。近年政策目標聚焦發展次世代汽車，透過投資優惠、優化經商環境，以及完善基礎建設等政策，吸引外資投資，打造泰國成為全球次世代汽車生產樞紐。

產業政策

泰國4.0

2016年發布，政策目標為促進產業數位轉型及強化自動化生產效率，透過投資誘因等配套措施吸引外資投資並與當地企業合作，帶動產業由傳統製造業升級至創新導向製造業。

東部經濟走廊
(EEC)

2016年6月通過，規劃於曼谷東部打造從北柳府(Chachoengsao)、春武里府(Chonburi)到羅勇府(Rayong)的產業群聚廊帶。

電動車發展重點

2020年3月發布電動車發展藍圖，規劃至2025年25萬輛電動汽車、3,000輛電動公車及5.3萬輛電動機車生產目標，2030年達75萬輛電動車，2035年起國內禁售燃油車。

基礎建設

電動車
充電基礎建設
(Charging station)

泰國能源局2020年公告促進電動車普及計畫，針對電動車充電基礎建設，包含完善法規、加強智慧電網規劃、增加全國充電站數量，以及促進對偏遠地區直流充電站的投資。

配套措施

電動車投資優惠

泰國投資促進委員會將電動車投資優惠分為，關鍵零組件、充電設施及純電動汽車平台，依投資金額、相關技術、營業活動等不同，給予不同投資優惠。

泰國產業政策重點說明

■ 產業政策

• 泰國4.0：

2016年發布，主要政策目標為促進產業數位轉型及強化自動化生產效率，透過投資誘因等配套措施吸引外資及國際大廠投資泰國並與當地企業合作，帶動產業由傳統製造業升級至創新導向製造業。

• 東部經濟走廊 (Eastern Economic Corridor；EEC)：

為促進投資與產業升級轉型，泰國政府在「泰國 4.0」(Thailand 4.0) 政策框架下，推動東部經濟走廊計畫，規劃於曼谷東部打造從北柳府(Chachoengsao)、春武里府(Chonburi) 到羅勇府(Rayong)的產業群聚廊帶，面積橫跨1.3萬平方公里；並在該區域強化物流運輸，例如修建國際機場與航空城、建設高速鐵路串連首都圈三大國際機場、擴建週邊海港、興建連結曼谷周邊三大港口之雙軌鐵路等。

• 電動車發展重點：

泰國政府於2020年3月正式宣布電動車發展藍圖，規劃至2025年25萬輛電動汽車、3,000輛電動公車及5.3萬輛電動機車生產目標，2030年達75萬輛電動車，2035年起國內禁售燃油車。

■ 基礎建設：

• 電動車充電基礎建設 (Charging station)：

泰國能源局2020年公告之促進電動車普及計畫，針對電動車充電基礎建設，包含持續建設充電站、完善相關法規、加強智慧電網規劃建置、全國充電站間隔以70公里為限、控制電力成本為固定費率每單位2.64泰銖，以及促進對偏遠地區直流充電站的投資。

■ 配套措施

• 電動車投資優惠：

泰國投資促進委員會(BOI)將電動車投資優惠分為車輛、關鍵零組件，以及充電設施三大類，依投資金額、相關技術、營業活動等不同，給予不同投資優惠，包含3-8年免徵企業所得稅、免徵生產設備進口關稅、貨物稅減免等。

泰國4.0重點說明

■ 政策目標及執行方向

- 主要政策目標為促進產業數位轉型及強化自動化生產效率，透過投資誘因等配套措施吸引外資及國際大廠投資泰國並與當地企業合作，帶動產業由傳統製造業升級至創新導向製造業。
- 2016年6月通過東部經濟走廊計畫案(EEC)，是「泰國4.0」的重點開發計畫，規劃於曼谷東部打造從北柳府、春武里府至羅勇府的產業群聚廊帶，而車輛相關核心產業包含次世代汽車(Next-Generation Automotive)及生質燃料與生物化學(Biofuel and Biochemical)。

■ 車輛及零組件產業發展重點

- 該政策聚焦十大目標產業，分成兩類：第一類為「現階段重點產業」，透過先進科技來增加既存產業的附加價值，相關車輛產業包含次世代汽車，第二類產業為「可帶動泰國成長的新興產業」，車輛產業相關範疇為發展生質燃料與生物化學。
- 泰國政府依據不同地區優勢，輔導成立各式工業園區，其中日系車廠長年布局於中部及東部兩大區域之工業區，設置生產線、組裝廠及研發中心，以組裝整車及生產零組件為主，並執行次世代汽車研發，未來泰國中部及東部將持續成為車輛及零組件產業重點發展區域。

■ 對泰國未來之影響

- 透過《泰國4.0》及重點開發計畫《東部經濟走廊》等政策帶動產業由傳統製造業升級至創新導向製造業，避免國家因發展至一定程度後，落入中等收入陷阱。
- 因泰國優越的地理位置，串接北東協五國(CLMVT)成為中南半島區域中心，此優勢持續帶動泰國投資貿易需求，並透過引進外資、強化基礎建設到規劃工業園區設置，將泰國打造成東協汽車產業製造樞紐。

東部經濟走廊21座目標工業區

北柳府(Chachoengsao)

- **TFD Industrial Estate 2**
- **Amata City Chonburi I.E. 2**



春武里府(Chonburi)













- **WHA Chonburi I.E. 1**
- WHA Chonburi I.E. 2
- **WHA Eastern Seaboard I.E. 2**
- **WHA Eastern Seaboard I.E. 3**
- **Amata City Chonburi I.E. 1**
- **Pinthong Industrial Estate 1**
- **Pinthong Industrial Estate 2**
- **Pinthong Industrial Estate 3**
- **Pinthong Industrial Estate 4**
- **Pinthong Industrial Estate 5**
- **Yamato Industries I.E.**

羅勇府(Rayong)

- **WHA Rayong Industrial Estate**
- **Eastern Seaboard I.E.**
- WHA Eastern Industrial Estate
- **WHA Eastern Seaboard I.E. 1**
- **WHA Eastern Seaboard I.E. 4**
- **CPGC I.E.**
- **Amata City Rayong I.E.**
- Smart Park I.E.

註：紅字表鼓勵次世代汽車產業進駐之工業區

泰國EV充電服務供應商與充電站數量

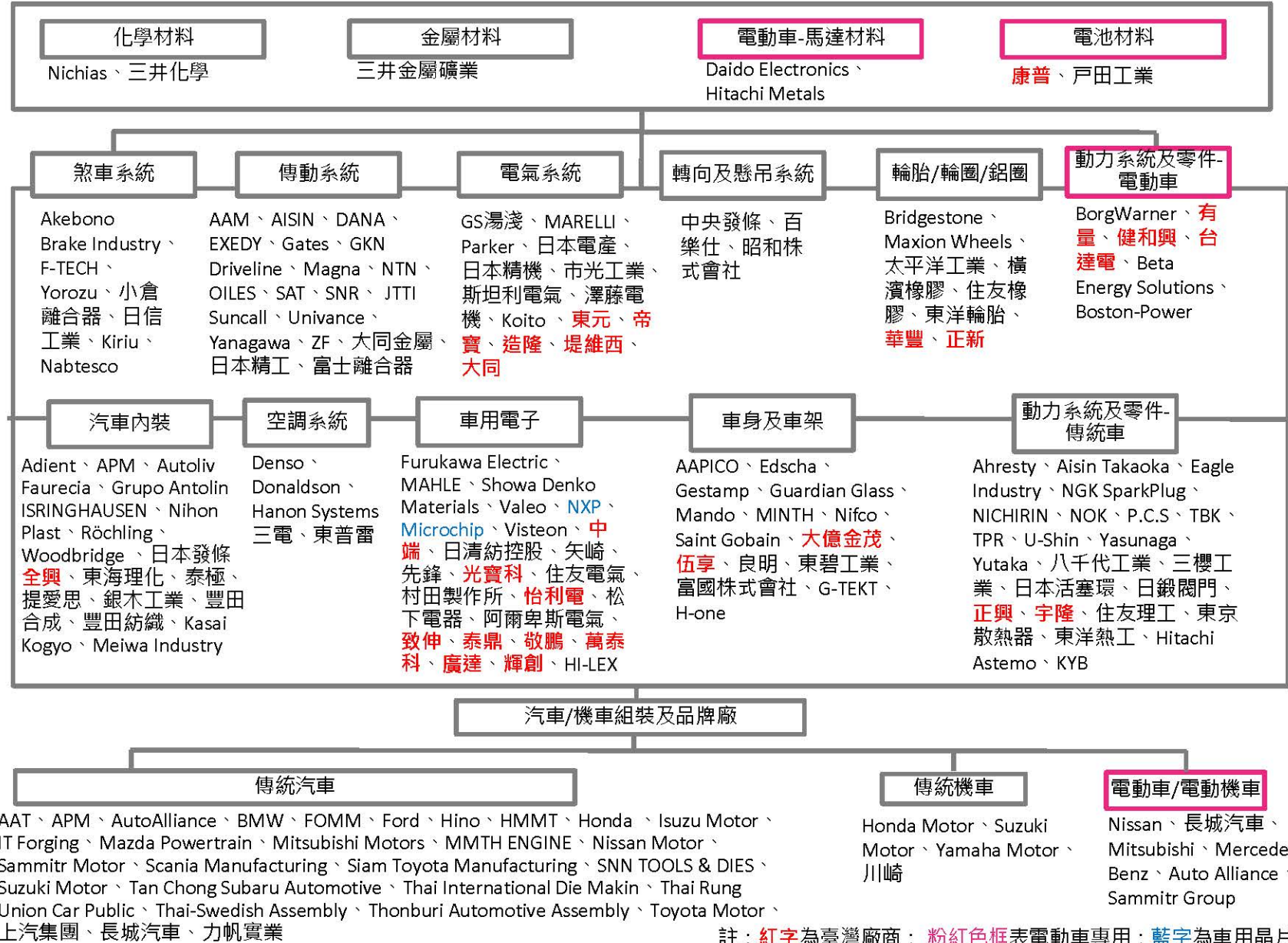
關鍵服務提供商	Logo	EV充電站	EV充電樁
EA Anywhere		417	1,633
Charging Station		68	80
Evolt Technology		49	102
Charge Now		42	111
PEA Volta		32	147
PTT EV		30	48
EGAT EV		14	37
Sharge Management		14	65
MEA EV		15	29
PumpCharge		6	18
EVen		4	7
onion		2	8
合計		693	2,285

泰國車輛及零組件產業結構(汽機車)

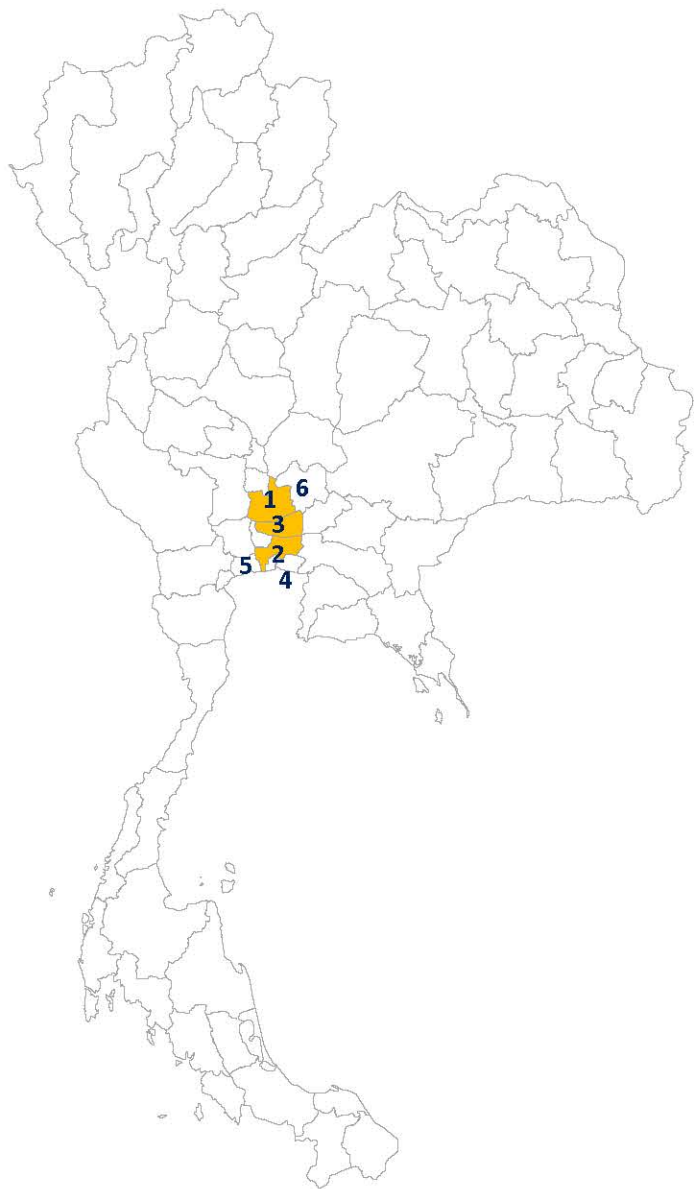
上游材料與
支援產業

中游零組件

下游組裝與
系統產品



泰國中部主要車輛產業聚落(汽機車)(1/2)



1. 大城府 Ayutthaya (43)

- 上游材料：Hitachi Metals(日)
- 汽車內裝：Kasai Kogyo(日)
- 車用電子：Furukawa Electric(日)、Showa Denko Materials(日)、先鋒(日)
- 車身及車架：AAPICO(泰)、Edscha(德)、H-one(日)
- 空調系統、電氣系統：三電(日)、日本電產(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：東洋輪胎(日)
- 煞車系統、轉向及懸吊系統：昭和(日)、F-TECH(日)
- 動力系統及零件：Ahresty(日)、Hitachi Astemo(日)、NOK(日)、三櫻工業(日)、住友理工(日)

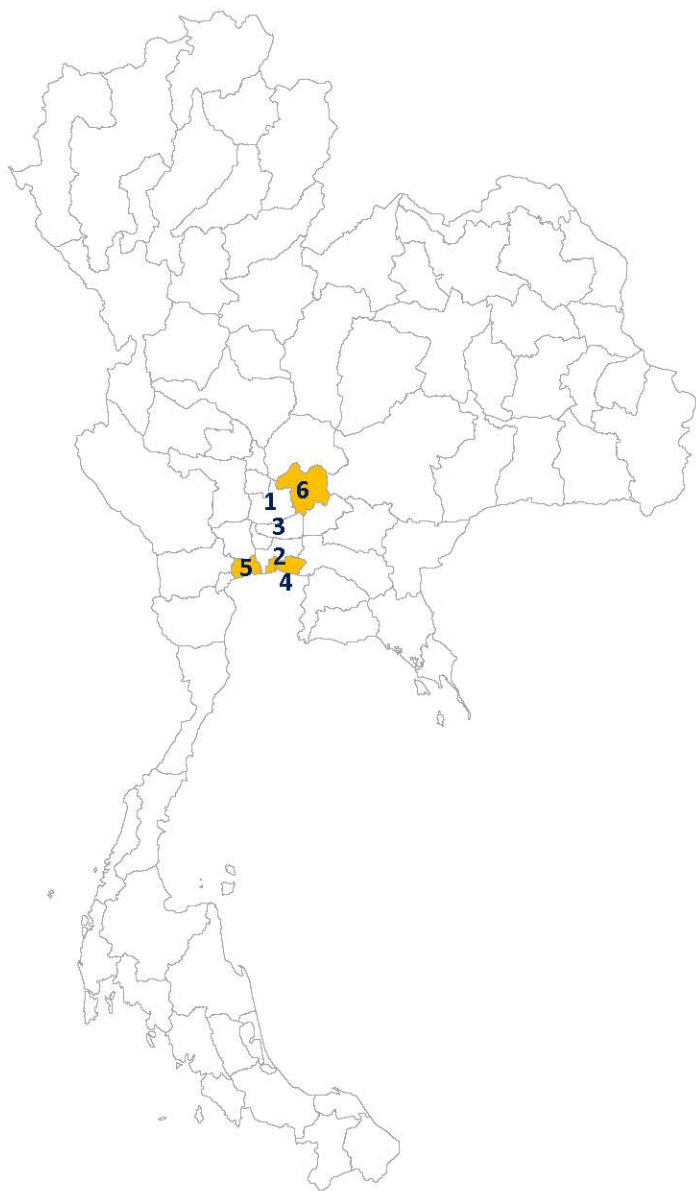
2. 曼谷 Bangkok (21)

- 汽車內裝：APM(日)、Meiwa Industry(日)
- 車用電子：Furukawa Electric(日)、MAHLE(美)
- 車身及車架：Mando(日)、Saint Gobain(法)
- 傳動系統：富士離合器(日)、AISIN(日)
- 電氣系統：Parker(美)
- 轉向及懸吊系統：昭和株式會社(日)
- 動力系統及零件：Hitachi Astemo(日)

3. 巴吞他尼府 Pathum Thani (16)

- 汽車內裝：APM(馬)
- 車用電子：光寶科(臺)、敬鵬(臺)
- 車身及車架：AAPICO(泰)
- 傳動系統：AISIN(日)
- 電氣系統：日本電產(日)、斯坦利電氣(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)
- 動力系統及零件：Aisin Takaoka(日)、Hitachi Astemo(日)、NICHIRIN(日)
- 整車組裝及品牌：Suzuki Motor(日)

泰國中部主要車輛產業聚落(汽機車)(2/2)



4. 北欖府(沙沒巴干府) Samut Prakan(57)

- 汽車內裝：Adient(美)、Meiwa Industry(日)、日本發條(日)、泰極(日)、豐田合成(日)
- 車用電子：Furukawa Electric(日)、MAHLE(美)、Showa Denko Materials(日)、矢崎(日)、住友電氣(日)、怡利電(臺)、松下電器(日)
- 車身及車架：AAPICO(泰)、Mando(日)、富國(日)
- 空調系統：Denso(日)、東普雷(日)
- 傳動系統：Yanagawa(日)、大同金屬(日)
- 煞車系統：Nabtesco(日)
- 電氣系統：GS湯淺(日)、Koito(日)、東元電機(臺)、帝寶(臺)、造隆(臺)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：華豐(臺)、東京散熱器(日)、健和興(臺)

5. 龍仔厝府(沙沒沙空府) Samut Sakhon(6)

- 車用電子：泰鼎(臺)
- 動力系統及零件：正興(臺)
- 整車組裝及品牌：Sammitr Motor(泰)

6. 北標府(沙拉武里府) Saraburi (11)

- 汽車內裝：提愛思(日)
- 車用電子：Furukawa Electric(日)
- 車身及車架：Guardian Glass(美)
- 傳動系統：INA, FAG, and LuK(德)、AISIN(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)、Maxion Wheels(美)
- 動力系統及零件：Aisin Takaoka(日)、日本活塞環(日)

泰國東部主要車輛產業聚落(汽機車)(1/2)



1. 北柳府(差春騷府) Chachoengsao (33)

- 化學材料：Nichias(日)
- 汽車內裝：日本發條(日)、豐田紡織(日)
- 車用電子：Showa Denko Materials(日)、中端(臺)、矢崎(日)、住友電氣(日)
- 車身及車架：G-TEKT(日)、Nifco(日)、伍享(臺)、富國株式會社(日)
- 馬達材料：Hitachi Metals(日)、台達電(臺)
- 傳動系統：AISIN(日)、JTEKT(日)、大同金屬(日)、日本精工(日)
- 電氣系統：GS湯淺(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：太平洋工業(日)
- 轉向及懸吊系統：昭和株式會社(日)
- 動力系統及零件：Hitachi Astemo(日)、TPR(日)、東洋熱工(日)、有量(臺)
- 整車組裝及品牌：Isuzu Motor(日)、Toyota Motor(日)

2. 春武里府(萬佛歲府) Chonburi (113)

- 汽車內裝：Adient(美)、Autoliv(瑞典)、Kasai Kogyo(日)、Röchling(德)、東海理化(日)、銀木工業(日)、豐田合成(日)、豐田紡織(日)
- 車用電子：Furukawa Electric(日)、HI-LEX(日)、Valeo(法)、住友電氣(日)、萬泰科(臺)、廣達(臺)、輝創(臺)
- 車身及車架：AAPICO(泰)、H-one(日)、Mando(日)、Nifco(日)、大億金茂(臺)、東碧工業(日)
- 空調系統：Denso(日)
- 馬達材料：Hitachi Metals(日)
- 傳動系統：AISIN(日)、EXEDY(日)、IJTT(日)、INA, FAG, and LuK(德)、Jatco(日)、Magna(德)、NTN(日)、SNR(法)、Suncall(日)、Univance(日)、日本精工(日)
- 煞車系統：Akebono Brake Industry(日)、Nabtesco(日)
- 電氣系統：MARELLI(美)、大同(臺)、日本電產(日)、日本精機(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)
- 轉向及懸吊系統：昭和株式會社(日)
- 動力系統及零件：Aisin Takaoka(日)、Eagle Industry(日)、Hitachi Astemo(日)、KYB(日)、NGK Spark Plug(日)、NOK(日)、TBK(日)、日鍛閥門(日)
- 整車組裝及品牌：FOMM(日)、Hino Motors(日)、Honda(日)、Mazda Powertrain(日)、Mitsubishi Motors(日)、MMTH(日)、上汽集團(中)、Siam Toyota Manufacturing(STM)(日)

泰國東部主要車輛產業聚落(汽機車)(2/2)



3. 巴真府 Prachinburi (16)

- 汽車內裝：提愛思(日)
- 車用電子：阿爾卑斯電氣(日)、廣達(臺)
- 傳動系統：AISIN(日)、Yanagawa(日)
- 煞車系統：日信工業(日)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：住友橡膠(日)
- 動力系統及零件：Technol Eight(日)、Yutaka(日)、八千代工業(日)、宇隆(臺)
- 整車組裝及品牌：Honda Automobile(日)、Honda Motor(日)

4. 羅勇府 Rayong (120)

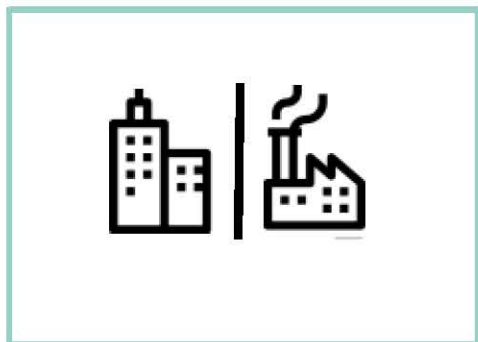
- 汽車內裝：Adient(美)、Faurecia(法)、Nihon Plast(日)、豐田紡織(日)
- 車用電子：Showa Denko Materials(日)、Valeo(法)、Visteon(美)、日清紡控股(日)、住友電氣(日)、致伸(臺)
- 車身及車架：AAPICO(泰)、G-TEKT(日)、Guardian Glass(美)、Mando(日)、MINTH(中)、良明(日)
- 空調系統：Donaldson(美)、Hanon Systems(韓)
- 傳動系統：AAM(美)、AISIN(日)、DANA(美)、Gates(美)、GKN Driveline(英)、IJTT(日)、JTEKT(日)、NTN(日)、OILES(日)、SAT(泰)、SNR(法)、Yanagawa(日)、ZF(德)
- 煞車系統：Kiri Corporation(日)、Yorozu(日)、小倉離合器(日)
- 電池材料：康普(臺)
- 電氣系統：Parker(美)、市光工業(日)、堤維西(臺)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)、太平洋工業(日)、正新(臺)、住友橡膠(日)、橫濱橡膠(日)
- 轉向及懸吊系統：中央發條株式會社(日)、百樂仕(日)、昭和株式會社(日)
- 動力系統及零件：AKWEL(美)、BorgWarner(美)、Eagle Industry(日)、Hitachi Astemo(日)、MANN+HUMMEL(德)、U-Shin(日)、Yasunaga(日)、八千代工業(日)、三櫻工業(日)、住友理工(日)、奧特伊克斯(日)、BorgWarner(美)、健和興(臺)
- 整車組裝及品牌：AAT(日)、AutoAlliance(美)、BMW(德)、Ford(美)、IT Forging(日)、Suzuki Motor(日)、力帆實業(中)、長城汽車(中)

各國主要車輛及零組件大廠布局泰國概況

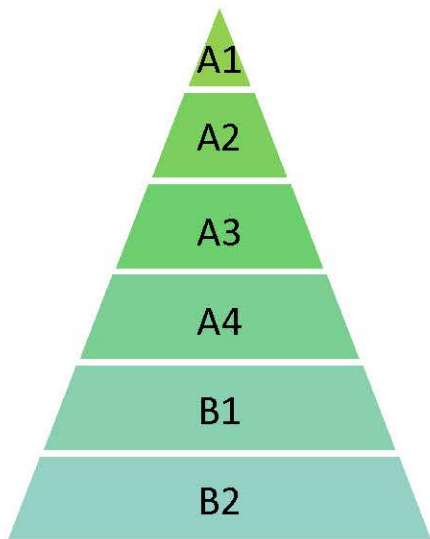
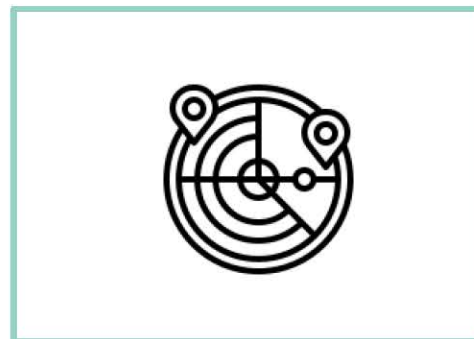
產業	日本	美國	臺灣	歐洲	其他	中國
上游 材料	Hitachi Metals、Nichias、Daido Electronics 戶田工業、三井金屬礦業		康普			
汽車內裝	Kasai Kogyo、Meiwa Industry、Nihon Plast 日本發條、東海理化、泰極、豐田合成、 豐田紡織		Adient	全興	Autoliv(瑞典)、Faurecia(法)、 Grupo Antolin(西班牙)、 ISRINGHAUSEN(德)、 Röchling(德)	
車用電子	Furukawa、HI-LEX、Showa Denko Materials、日清紡控股、矢崎、先鋒、住 友電氣、村田、松下、阿爾卑斯電氣		MAHLE、 Visteon	中端、光寶科、怡利 電、致伸、泰鼎、敬 鵬、萬泰科、廣達、	Valeo(法)	
車身/車架/ 車輪及相關 組件	G-TEKT、H-one、Mando、西川橡膠、良 明、東碧工業、Fukoku	Guardian Glass	大億金茂、伍享	Edscha(德)、Gestamp(西班 牙)、Saint Gobain(法)	AAPICO(泰)	MINTH
空調系統	Denso、三電、東普雷		Donaldson		Hanon Systems(韓)	
輪胎/輪圈/ 鋁圈	Bridgestone、太平洋工業、住友橡膠、東 洋輪胎、橫濱橡膠		Maxion Wheels	正新、華豐		
中游 電氣系統	GS湯淺、Koito、日本電產、日本精機、 市光工業、澤藤電機、Koito		MARELLI、 Parker	大同、東元、帝寶、 造隆、堤維西		
轉向/懸吊/ 剎車系統	中央發條、百樂仕、昭和株式會社、F- TECH、Kiriu Corporation、Nabtesco、 Yorozu、小倉離合器、日信工業					
動力系統及 零件-傳統車	Ahresty、Aisin、Takaoka、Eagle Industry、 Hitachi Astemo、KYB、NGK Spark Plug、 Nichirin、NOK、TBK、TPR、U-Shin		AKWEL、 BorgWarner、 Cooper- Standard	正興、宇隆	MANN+HUMMEL(德)	P.C.S(泰)
動力系統及 零件-電動車	TDK		BorgWarner、 Boston-Power	有量、健和興、台達 電		Beta Energy Solution(泰)
傳動系統及 相關組件	AISIN、Autoliv、EXEDY、IJTT、Jatco、 JTEKT、NTN、OILESS、uncall、Univance、 Yanagawa		AAM、DANA、 Gates		GKN Driveline(英)、 Schaeffler(德)、SNR(法) Magna(德)、ZF(德)、	SAT(泰)
下游 整車組裝及 品牌	FOMM、Hino、HMMT、Honda、Isuzu、 IT Forging、Mazda、Mitsubishi、MMTH ENGINE、Nissan、Siam Toyota、SNN TOOLS & DIES、Suzuki、Tan Chong、Thai International Die、Toyota		Ford、 AutoAlliance、 AAT		BMW(德)、Scania Manufacturing(瑞典)、Thai- Swedish Assembly(瑞典)	APM(馬)、Sammitr Motor(泰)、Thonburi Automotive Assembly(泰) 力帆實業、 上汽集團、 長城汽車

泰國的優惠政策框架

行業優惠政策



地區優惠政策



車輛及零組件產業行業投資優惠

項目	說明	車輛產業營業活動	免企業所得稅年數	免徵設備進口關稅	免出口產品原材料進口稅	非稅賦優惠
A1	知識型產業，可增加國家競爭力的設計研發行業	<ul style="list-style-type: none"> 有生產過程之電池製造業 	8年(無上限)	√	√	√
A2	涉及國家基礎設施發展，高附加價值的高科技行業	<ul style="list-style-type: none"> *車用電子 **HEV、BEV、PHEV關鍵零組件 交通工具輪胎 燃料電池 	8年	√	√	√
A3	對泰國發展有重要意義的高技術行業	<ul style="list-style-type: none"> 汽機車引擎製造 燃油系統零組件 傳動系統零組件 	5年	√	√	√
A4	增加國內原材料價值及加強產業鏈發展行業	<ul style="list-style-type: none"> 發動機系統 安全氣囊、安全帶 剎車系統零組件 懸吊及轉向系統零組件 冷卻系統零組件 空調系統零組件 	3年	√	√	√
B1	沒有使用高科技但對產業鏈發展仍具重要性的輔助產業	<ul style="list-style-type: none"> 燃油汽機車組裝 其他汽車零組件 	-	√	√	√
B2		-	-	-	√	√

註：設置充電站相關投資優惠包含免徵企業所得稅5年，以及免徵設備進口關稅。

*車用電子：催化轉換器、電子燃油噴射系統、汽車變速器、電子控制器、防鎖死煞車系統、怠速熄火系統等。

**HEV、BEV、PHEV關鍵零組件：電池、馬達、電池管理系統、驅動控制器、車載充電器、直流-直流轉換器、變流器、高壓線束、電池冷卻系統、減速器、再生制軔系統、電動巴士前後車軸等。

地區優惠政策



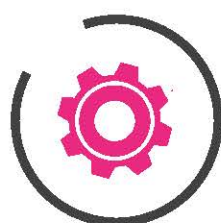
說明	主要優惠
普通工業園區	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 不必向BOI提交申請，就可享有允許土地所有權、引進外國技術人員及其配偶子女、向國外匯款 ✓ 提供便利設施和一條龍服務，如運輸服務、倉庫、培訓中心和醫療服務等
IEAT 免稅區	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 除了普通工業園區的優惠之外，亦免徵機器設備工廠建築材料及生產原料的進口關稅、增值稅及消費稅
特別經濟區	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 10個邊境經濟特區：達府、莫拉限府、沙繳府、宋卡府、噠叻府、清萊府、廊開府、納空帕農府、北碧府和陶公府 ✓ 東部經濟走廊：北柳府、春武里府、羅勇府3個府 ✓ 南部邊境特區：陶公府、北大年府、也拉府、沙敦府及宋卡府的4個縣(占那縣、納他維縣、薩巴喃縣、特帕縣) ✓ 20個人均收入較低的府：加拉信、猜也奔、那空帕農、難、汶甘、武裡喃、帕、馬哈沙拉堪、莫拉限、夜豐頌、益梭通、黎逸、四色菊、沙功那空、沙繳、素可泰、素輦、廊磨南蒲、烏汶以及安納乍能

泰國9月擴增電動車投資獎勵範圍

- 泰國政府於2020年3月正式宣布電動車發展藍圖，規劃至2025年達到25萬輛電動汽車、3,000輛電動公車和53,000輛電動摩托車的生產目標，而至2030年電動汽車生產量可占該國汽車生產總量的30%。
- 次世代汽車為泰國4.0(Thailand 4.0)聚焦發展的12項產業之一，泰國投資促進委員會(BOI)相關電動車投資獎勵方案，主要涵蓋電動車、電動車零組件、充電站，而BOI於2021年9月新增純電動汽車平台類別。
- BOI於2021年9月新增**電動自行車(Electric Bicycle or E-BIKE)**的生產獎勵優惠，包含可享受3年免徵企業所得稅的優惠。以及自推廣證書簽發之日起3年內，每宗個案可額外獲得1年的企業所得稅減免。此外，如果企業額外有研究和開發，亦可以申請額外的獎勵。



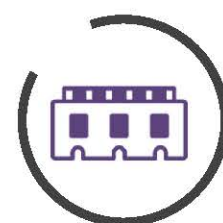
電動車



電動車零組件



充電站



純電動汽車平台

- 涵蓋混合動力車(HEV)、插電式混合動力汽車(PHEV)、純電動車(BEV)及**電動自行車**。
- 優惠措施因採用技術而異
- 涵蓋13項電動車關鍵零組件(後續擴增至17項)
- 目標為打造完整電動車供應鏈
- 支持基礎設施建設以鼓勵使用電動車
- 加強顧客信心
- 2021年9月公告涵蓋可在不同品牌和型號的電動汽車之間轉換的純電動汽車平台(BEV Platform)的生產，包括儲能系統、充電模組和前後橋模組。

泰國勞動法律規範

工時/工資

法定工時：

- 每日以8小時或每週48小時為限，傷害性工作則每日最多7小時或每週最高42小時

加班給付：

- 為一般工資的1.5倍-3倍，最大超時工作量限於每周不多於36小時

最低工資規範：

- 目前最低工資率是採取日薪制，規範泰國勞工最低工資為每日313-336泰銖(10.03-10.77美元)；曼谷及周邊地區薪資水準最高；全國分為十級
- 2021年各級最低薪資可參考網站
<https://www.mol.go.th/en/>

保險

雇主負擔(5%)：

- 生病/殘障/死亡/生育補助(1.5%)+幼童/老年津貼(3.0%)+失業補助(0.5%)

勞工負擔(5%)：

- 生病/殘障/死亡/生育補助(1.5%)+幼童/老年津貼(3.0%)+失業補助(0.5%)

政府補貼(2.75%)：

- 生病/殘障/死亡/生育補助(1.5%)+幼童/老年津貼(1.0%)+失業補助(0.25%)

特殊規定

產假規範：

- 女性從業人員分娩前後合計之產假98天
- 產假期間薪資將由雇主給付45天的工資，另社會福利保險給付90天工資的50%

外國勞工規定：

- 原則上有4:1限制，亦即聘請4位泰國籍員工才能核發1位外籍員工的工作許可證，受BOI豁免者除外

其他規定：

- 設立基金提撥機制，以促進員工儲蓄，並在未來失去工作時提供保障
- 員工提撥月薪總額2%-15%為免稅，且雇主提撥之金額可用於扣抵稅

泰國主要廠商布局動態(1/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	鴻海 (臺)	<ul style="list-style-type: none">• 2021年9月14日泰國國家石油(PTT)與鴻海宣布成立合資公司，預估投資10-20億美元，打造泰國電動車垂直整合生產據點，布局東協電動車樞紐。• PTT與鴻海合作協議預定在2021年第四季完成，PTT將擁有新合資企業的60%股權，鴻海則持股40%。預計於東部經濟走廊區域興建電動車廠，並於2-3年內啟動生產，初期規劃每年製造5萬輛四輪電動車。
整車組裝 及品牌廠	日產汽車 (日)	<ul style="list-style-type: none">• 日產(Nissan)於2021年2月的Nissan Futures會議上表示，已在泰國投資數10億泰銖，並將泰國作為全球電動車出口中心。• 公司預計於2022年前增加8款純電動汽車，目標每年銷售100萬輛電動或E-Power汽車。日產汽車分銷商Tan Chong Motor Sales也表示將於2022年3月初推出新的Note E-Power。
整車組裝 及品牌廠	長城汽車 (中)	<ul style="list-style-type: none">• 中國汽車製造商長城汽車於2021年2月9日宣布，計劃三年內在泰國推出9款電動汽車車型。未來泰國將作為公司於東協地區的生產及出口樞紐。

泰國主要廠商布局動態(2/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
動力系統 及零件- 電動車	台達電 (臺)	<ul style="list-style-type: none">• 2020年12月台達電(Delta Electronics)與三菱汽車(Mitsubishi Motor)宣布合作，雙方泰國子公司簽署合作備忘錄(MOU)，將提供電動車(EV)充電設備位置相關數據予泰國地方電力局(PEA)營運的行動應用程式(App)，以協助駕駛迅速找到充電設備位置。
動力系統 及零件- 電動車	Energy Absolute (泰)	<ul style="list-style-type: none">• 泰國目前正積極建置電動車充電站，其中最大的營運商為Energy Absolute Public Company Limited旗下的EA Anywhere，截至2021年9月統計，建置417座充電站，1633支充電樁。該公司目標2022年建置約1,600座充電站，並開發應用程序來幫助電動汽車車主找到附近的充電點。
動力系統 及零件- 電動車	有量科技 (臺)	<ul style="list-style-type: none">• 有量科技於2018年進駐泰國北柳府Blue Tech City 工業區，生產電動車用鋰電池。• 2021年3月Energy Absolute與臺商有量科技宣布合作，Energy Absolute投資有量科技約新台幣11.8億元，經營電池製造業。

泰國主要廠商布局動態(3/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	三菱汽車 (日)	<ul style="list-style-type: none">• 公司於2020年4月獲泰國投資促進委員會(BOI)批准，將投資54.8億泰銖(約1.67億美元)，升級目前林查班工業區廠房的現有汽車產線，新產線每年約生產3.9萬輛汽車，包含9,500輛純電動車(BEV)，以及2.95萬輛油電混合車(HEV)；預計2023年推出電動車及油電混合車。
整車組裝 及品牌廠	Mercedes-Benz (德)	<ul style="list-style-type: none">• 公司於2019年12月宣布與泰國當地合作夥伴Thonburi Automotive Assembly Plant (TAAP)，以及Thonburi Energy Storage Systems (TESM)，共同出資1億歐元(約1.18億美元)，升級目前曼谷的工廠，新增電池生產及擴建汽車產線，並開始生產插電式混合動力車(PHEV)專用電池。
整車組裝 及品牌廠	Auto Alliance (美日合資)	<ul style="list-style-type: none">• 福特(Ford)及馬自達(Mazda)合資公司Auto Alliance Thailand Co., Ltd. (AAT)於2020年11月獲得泰國投資促進委員會(BOI)批准，投資32億泰銖(約9,800萬美元)，升級目前位於羅勇府Eastern Seaboard Industrial Estate的工廠產線，新產線包含年產5,000輛插電式混合動力車(PHEV)及1,000輛純電動車(BEV)。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

泰國主要廠商布局動態(4/4)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
動力系統 及零件- 電動車	泰國國家 石油PTT (泰)	<ul style="list-style-type: none">泰國政府積極推廣電動車充電站建置，市場預估泰國電動車充電設備市場規模到2025年將達到140億泰銖(約4.46億美元)，泰國國家石油股份有限公司(PTT)積極投入，截至2021年9月統計，營運有30座充電站，48支充電樁。
動力系統 及零件- 電動車	Evlomo Inc (美)	<ul style="list-style-type: none">美國電動車公司Evlomo Inc(持股45%)與工業園區營運商Rojana Industrial Park Plc(持股55%)合作，在泰國春武里府投資10.6億美元(約333億泰銖)，興建一座8GW的電池儲能廠。合資公司在初期階段將設立電池生產工廠，預計用於四輪車、公車、重型卡車及兩輪車。
整車組裝 及品牌廠	Sammitr Group (泰)	<ul style="list-style-type: none">泰國汽車製造商Sammitr Group於2020年6月獲得泰國投資促進委員會(BOI)批准，將投資55億泰銖(約1.7億美元)於碧差汶里府(Phetchaburi)，建立年產量約3萬輛純電動車(BEV)的製造產線。
整車組裝 及品牌廠	鈴木汽車 (日)	<ul style="list-style-type: none">鈴木汽車(Suzuki)將於2022年3月前將其經銷權擴展至泰國140個地區，目標為2021年前在泰國銷售3萬輛汽車。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

- 產業發展概述
- 產業政策
- 產業結構及聚落
- 區域投資優惠及勞動法規
- 主要廠商布局動態

參、結論

肆、附件

越南產業發展概述



1. 海防(Hai Phong)
2. 永福(Vin Phuc)
3. 河內(Hanoi)
4. 同奈(Dong Nai)
5. 平陽(Binh Duong)

總體經濟

- 越南積極洽簽自由貿易協議(FTA)，目前已簽署15項FTA，包含歐盟越南自由貿易協議(EVFTA)和英國越南自由貿易協議(UKVFTA)。
- 越南因疫情控制得宜，經濟表現相對較佳，是新南向6國中唯一出現年度正成長的國家，根據IMF統計，2020年越南實質GDP成長率為**2.9%**。IMF於2021年10月估計2021年越南實質GDP成長率為**3.8%**。

產業成長動能

- 越南汽車產業自製率相對較低，且汽車零組件製造亦無足夠供應鏈支應，相關供給長期倚賴進口。
- 越南對國內廠商提供低息貸款與優惠稅收政策，對無法在越南國內生產的原材料，組件及供應品免徵進口稅。期望透過降低生產成本及投資優惠，拉抬外資投資意願。

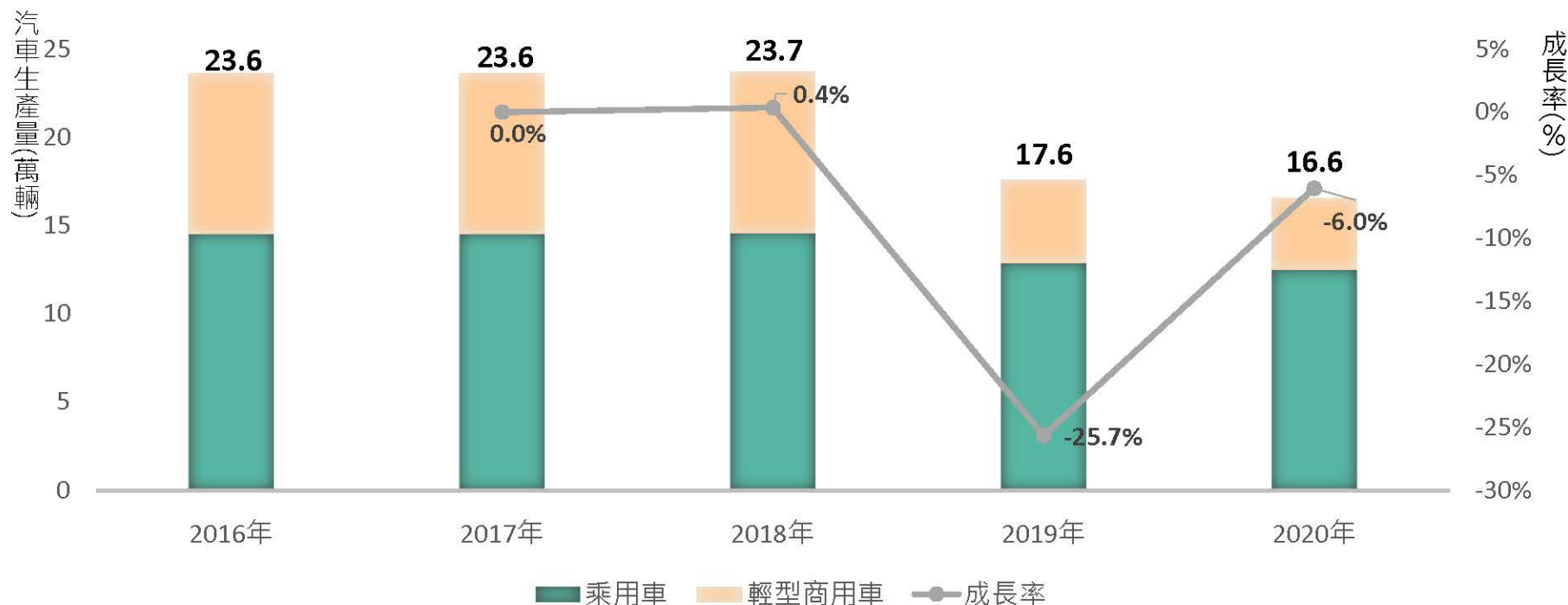
主要車輛產業聚落

- 越南主要車輛及零組件製造產業聚落位於南越之**同奈** (Dong Nai)、**平陽** (Binh Duong)，以及北越之**永福** (Vin Phuc)、**河內** (Hanoi)、**海防** (Hai Phong)。

越南汽車生產量與成長率

■ 2018年起東協整車進口關稅降為零，導致整車進口大幅增加，衝擊當地產量

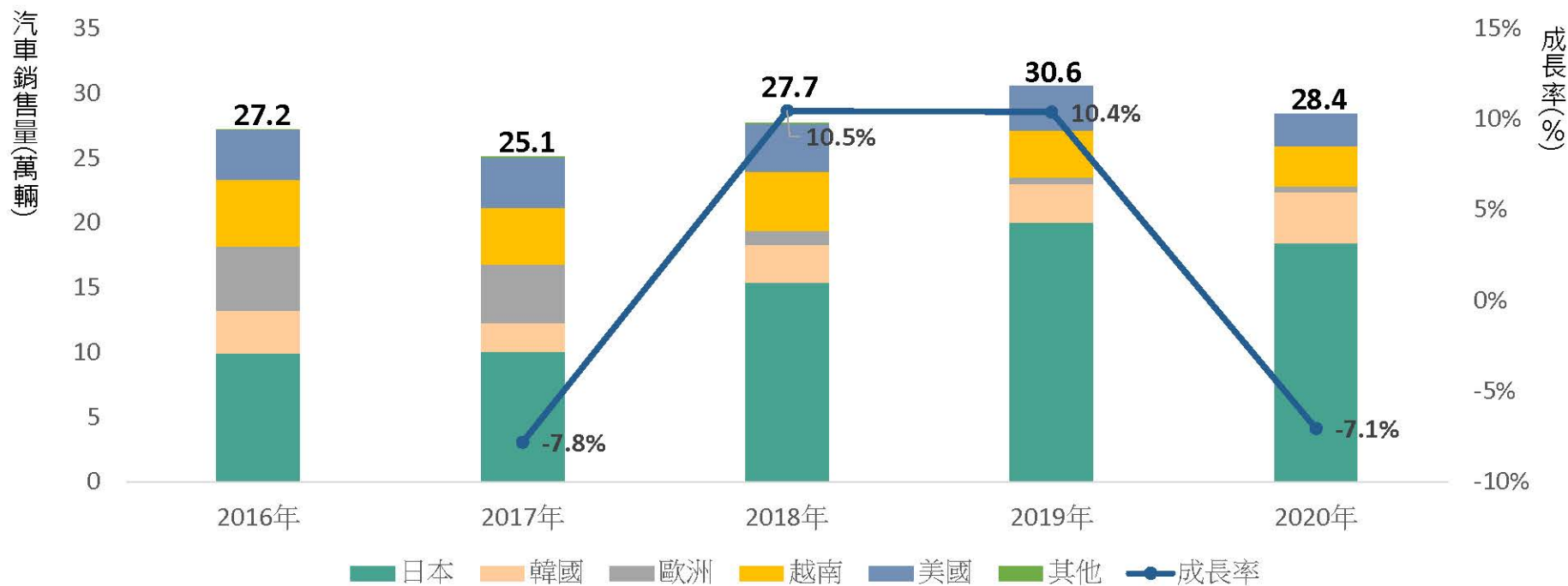
- 根據OICA統計，從2016年到2018年，越南每年汽車生產量約23萬輛，但2019年生產量銳減25.7%，主要因素為2018年起東協整車進口關稅降為零，導致進口整車銷量大幅增加，衝擊當地汽車生產量。因2020年疫情控制較佳，汽車生產量為**16.6萬輛**，較2019年**微幅下滑6.0%**。
- 越南汽車自製率**低於30%**，當地以日、韓車廠為生產主力，僅生產乘用車及輕型商用車，近五年占整體汽車生產量平均比重分別為**66.7%**及**33.3%**，當地並無生產重型卡車、巴士、客運等大型車輛。



越南汽車銷售量與成長率

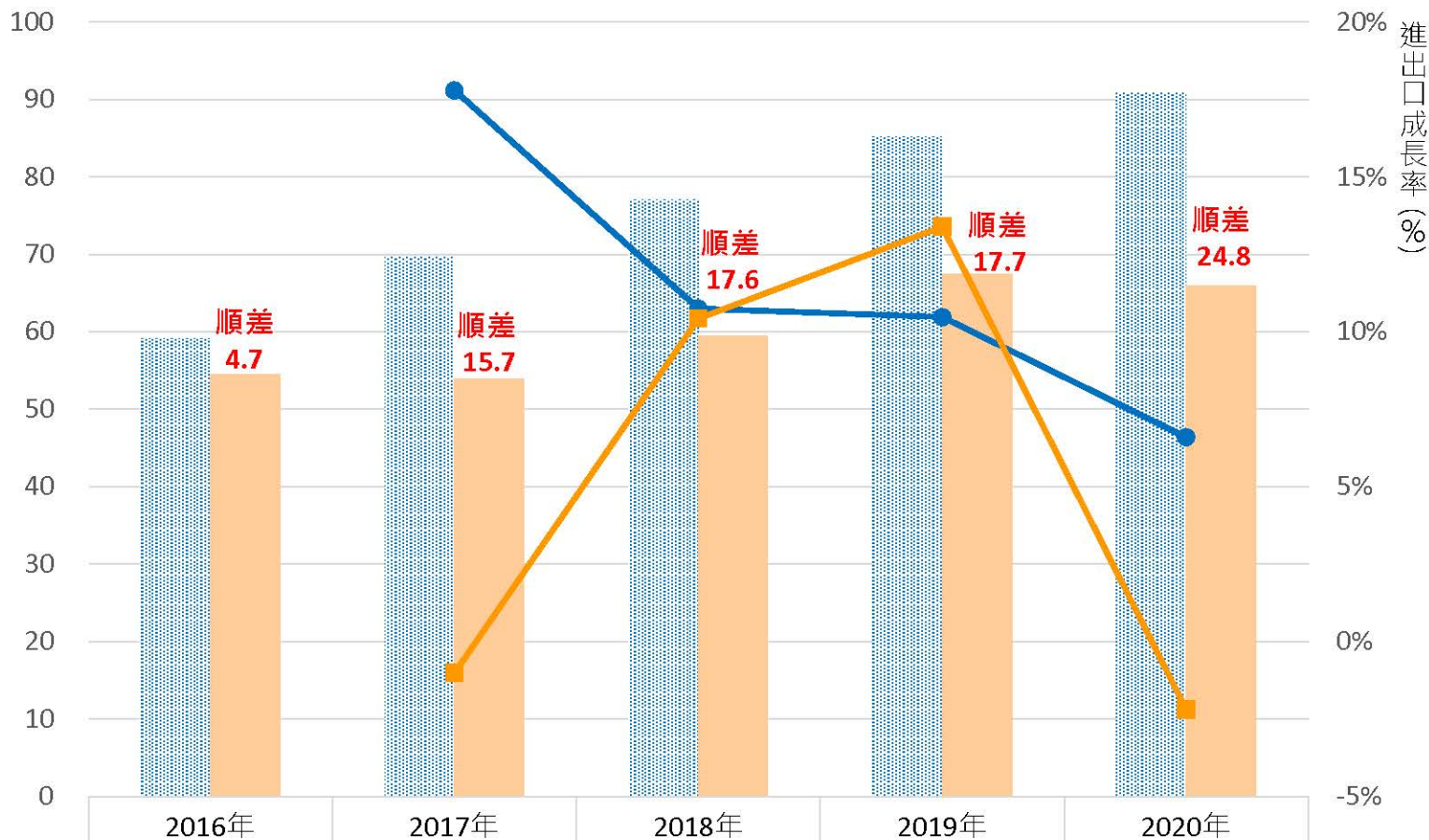
■ Covid-19疫情遞延企業及民眾購買汽車需求，影響乘用車及商用車銷售

- 依據越南汽車製造商協會(VAMA)統計，越南2020年汽車銷售量為**28.4萬輛**，較2019年**下滑7.1%**，主要原因為Covid-19疫情造成越南國內企業及民眾延緩購買資本財與耐久財，影響乘用車及商用車銷售，衝擊車市買氣。
- 越南汽車市場以日本品牌為主，日系品牌市占率自2016年**36.5%**逐漸成長至2020年**65.0%**。日系車廠因看好越南中產階級人口逐年攀升，加快越南布局。而韓系車廠近年亦積極布局越南車市，2020年汽車銷量逆勢成長**29.4%**，一舉躍升為越南汽車銷售市占率第二名。



越南車輛及零組件進出口值與成長率

車輛及零組件進出口值 (億美元)



車輛及零組件出口值	59.1	69.7	77.1	85.2	90.8
車輛及零組件進口值	54.5	53.9	59.5	67.5	66.0
出口成長率	-	17.8%	10.7%	10.5%	6.6%
進口成長率	-	-1.0%	10.4%	13.4%	-2.2%

越南車輛及零組件進出口值重點說明

■ 因2020年疫情控制較佳，越南相關生產製造停工時數不多，進口需求僅下滑2.2%

- 越南2020年車輛及零組件產品進口值為66.0億美元，因2020年疫情控制較佳，越南境內相關生產製造停工時數不多，進口物料需求僅較2019年微幅下滑2.2%。
- 2020年車輛及零組件主要進口國為泰國(27.8%)、中國大陸(16.0%)、印尼(15.9%)、韓國(13.9%)、日本(11.4%)，主要進口產品為車身及相關零組件、變速箱及相關零組件、50-250cc機車整車、發動機。

■ 因2020年疫情控制較佳，受疫情影響有限，出口值為新南向六國唯一正成長之國家

- 越南2020年車輛及零組件產品出口值為90.8億美元，較2019年成長6.6%，因2020年疫情控制較佳，越南境內經濟活動受疫情影響有限，為新南向六國2020年車輛及零組件產品出口值唯一正成長之國家。
- 2020年車輛及零組件主要出口國為美國(17.6%)、日本(14.3%)、泰國(8.8%)、中國大陸(7.8%)、韓國(6.0%)，主要出口產品為車輛絕緣線圈組、50-250cc機車整車、小客車輪胎、大客車輪胎、變速箱及相關零組件、安全氣囊。

■ 根據歐盟越南FTA，越南將於2030年前全面開放歐盟汽車整車及零件進口

- 依據歐盟越南自由貿易協定(EVFTA)，越南承諾汽車及其零件、機車部分，包含排氣量2500cc(柴油)、3000cc(汽油)之車類關稅9年後降到零，其他車類10年後也取消關稅。

越南產業推動政策總覽



越南積極洽簽自由貿易協議(FTA)，期望吸引外資投資越南，並期望透過技術合作，扶植國產汽車品牌。

產業政策

優先發展工業4.0
相關產業技術

2020年12月發布，政策目標為提升越南工業4.0相關領域技術升級，主要涵蓋領域為數位領域、工業領域、生物領域、能源領域。

促進輔助
工業發展解決方案

2020年8月發布，發展生產用於組裝成品的原材料、配件、零組件及備件之產業，目標產業為紡織服務、皮革鞋業、電子零組件、汽車、機械製造、高科技。

2021年6月頒布新規定，放寬上述企業之企業所得稅優惠適用範圍，可享15年優惠期，即4年0%，9年5%，2年10%，之後恢復為20%的正常稅率。

貿易協定

歐盟越南
自由貿易協定
(EVFTA)

截至目前已簽署15項FTA，已涵蓋全球各主要市場，其中EVFTA預計越南2030年前將全面開放歐盟主要車廠進口，進口關稅將降至零。

配套措施

投資優惠措施

越南2015年7月啟用《投資法》，依據投資項目及性質、投資之地區、投資金額及企業雇用人數而享有不同稅率及年限投資優惠；2021年啟用新版投資法，鼓勵設置研發中心。

越南產業政策重點說明

■ 技術升級策略

• 優先發展工業4.0相關產業技術 (Decision 2117 / QD-TTg 2020) :

2020年12月發布，主要政策目標為提升越南工業4.0相關領域之技術升級，清單包含37種優先開發研究之產業技術，主要分為四大領域，分別為數位領域(人工智慧、物聯網、區塊鏈、雲計算等)、工業領域(工業機器人、自動駕駛、3D列印等)、生物領域(基因定序、神經技術、再生醫學等)、能源領域(燃料電池、先進儲能設備、氫能等)。

■ 加速產業投資

• 逐步調降自歐盟進口汽車及零組件關稅 (Decree No. 111/2020 / ND-CP) :

越南政府規範，依據歐盟越南自由貿易協定(EVFTA)，2021年起自歐盟進口至越南汽車及零組件，將逐步調降關稅，此協定生效後7-10年，將進口關稅降至零，預計越南汽車市場將於2030年前全面開放歐盟主要車廠進口。

• 促進輔助工業發展解決方案 (Resolution 115 / NQ-CP) :

於2020年8月發布，輔助工業為生產製造用於組裝成品的原材料、配件、零組件和備件之產業；該政策主要目標產業為紡織服務業、皮革鞋業、電子業、汽車業、機械製造業，主要以短中長期優惠利率貸款融資協助企業發展技術。2021年6月頒布新規定，放寬上述產業之企業所得稅優惠適用範圍，可享15年優惠期，即4年0%，9年5%，2年10%，之後恢復為20%的正常稅率。

■ 配套措施

• 投資法 (Law No. 67/2014/QH13)，新版投資法 (Law No. 61/2020/QH14) :

越南2015年7月1日啟用《投資法》優惠措施，依據投資項目及性質、投資之地區、投資金額及企業雇用人數而享有不同稅率及不同年限的投資優惠；2020年6月通過新版投資法，鼓勵設置研發中心。

• 汽車及零組件進口關稅豁免措施 (Decree 57/2020) :

2020年5月發布，政策目標為輔助汽車製造及相關零組件產業發展，提供國內尚未生產之原材料及相關零組件進口關稅豁免。

越南優先發展工業4.0相關產業技術重點說明

■ 政策目標及執行方向

- 2020年12月發布，政策目標為提升越南工業4.0相關領域之技術升級，技術清單包含37種優先開發研究之產業技術，分為四大領域，分別為數位領域(人工智慧、物聯網、區塊鏈、雲計算等)、工業領域(工業機器人、自動駕駛、3D列印等)、生物領域(基因定序、神經技術、再生醫學等)、能源領域(燃料電池、先進儲能設備、氫能等)。

■ 車輛產業相關重點技術

- 自動駕駛車輛：自動駕駛車輛為未來汽車產業發展重點之一，優先發展工業4.0相關產業技術政策，主要相關技術包含人工智慧(AI)、物聯網(IoT)、雲計算、自動駕駛技術、大數據分析技術、擴增實境(AR)。
- 新能源車輛：新能源車輛為未來汽車產業發展重點之一，主要涵蓋燃料電池車(FCV)、油電混合車(HV)、插電式混合動力車(PHV)、純電動車(BEV)，優先發展工業4.0相關產業技術政策，主要相關技術包含燃料電池製造技術、生質柴能技術、氫能技術、先進之儲能設備。

■ 對越南未來之影響

- 越南政府目前透過《越南製造2030計畫》、《優先發展工業4.0相關產業技術》、《促進輔助工業發展解決方案》等政策帶動製造及技術升級，由低附加價值之代工製造，晉升至深度參與產品生產價值鏈，全面升級國家高科技產業國際競爭力，成為東南亞主要高科技產品輸出國。

促進輔助工業發展解決方案

- 2020年8月6日越南政府發布第115號決議 (Resolution No.115/NQ-CP)，提出促進輔助工業發展解決方案，主要以短、中、長期優惠利率貸款融資協助企業發展技術。

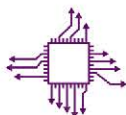
三大產業



- **零組件產業**：金屬、塑膠、橡膠以及電機電子等零組件生產的開發
- 具體目標：至2025年實現供應需求45%目標，至2030年滿足國內需求65%



- **紡織服裝、皮革鞋類的配套工業**：發展紡織服裝-皮革鞋類的原輔料生產
- 具體目標：至2025年實現滿足國內需求紡織品及服飾65%，鞋類75-80%目標



- **高科技產業**：研發高科技專用輔助設備、原物料、軟體與輔助服務，建立相關供應商鏈。
- 具體措施：發展提供專業輔助設備，支援高科技產業技術移轉的企業體系。建立符合國際標準的機械保養維修企業，形成新材料特別是電子材料的研發和生產體系。

七大措施

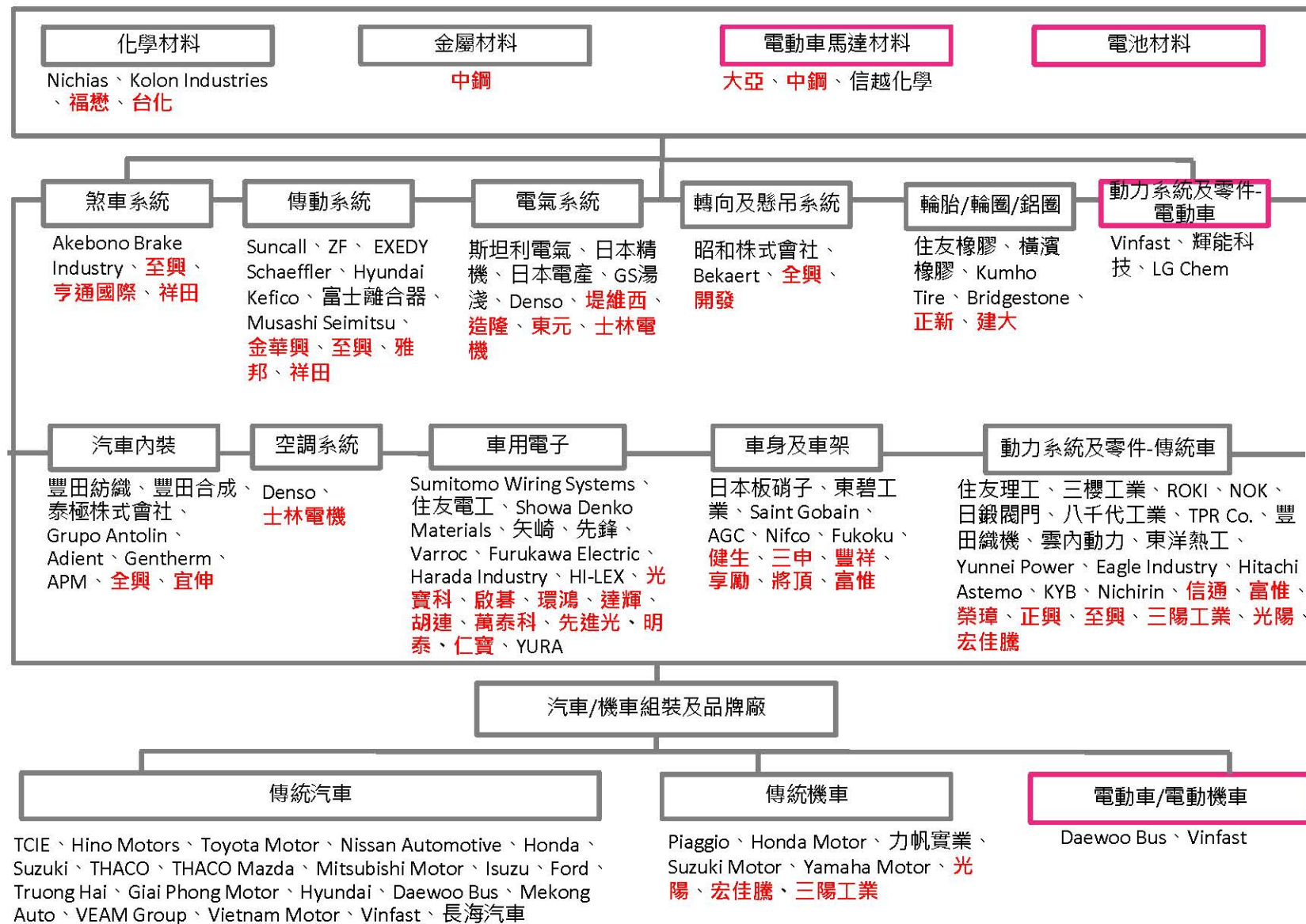
- **制訂完善的機制和政策**：制定、完善並有效執行有關輔助工業、優先開發之製造加工業等特殊政策。
- **確保和有效調動資源發展配套工業**：保證籌措相關有效率之各種資源來協助輔助工業發展。
- **金融和信貸方案**：繼續實施短期貸款利率優惠措施，至於中長期貸款，則利用中央與地方預算、ODA貸款及外國優惠貸款來彌補利率差額。
- **發展國內產業價值鏈**：透過有效投資招商、連結越南與外資廠商，建立本國價值鏈，並興建輔助工業聚落群區，發展原材料產業，以利加強原料供應之自主性。
- **拓展國內外市場**：制定與執行各項技術標準與規範，以保障國內市場；加強檢查進口產品品質，並利用各項FTA來拓展、開發海外市場。
- **提高輔助工業廠商能力**：透過建立及有效運作地方與區域性工業發展技術協助中心協助廠商創新、研發、技術移轉、提高生產力、產品品質與競爭能力；並透過國家職業培訓以及廠商與培訓基地合作等計畫提高人力素質。
- **建置與完善產業統計資料庫**：透過建立輔助工業的加工製造業資料庫，促進越南供應商與各跨國公司間之連結與合作，並加強輔助工業相關法律規定擬定之效率。

越南車輛及零組件產業結構(汽機車)

上游材料與
支援產業

中游零組件

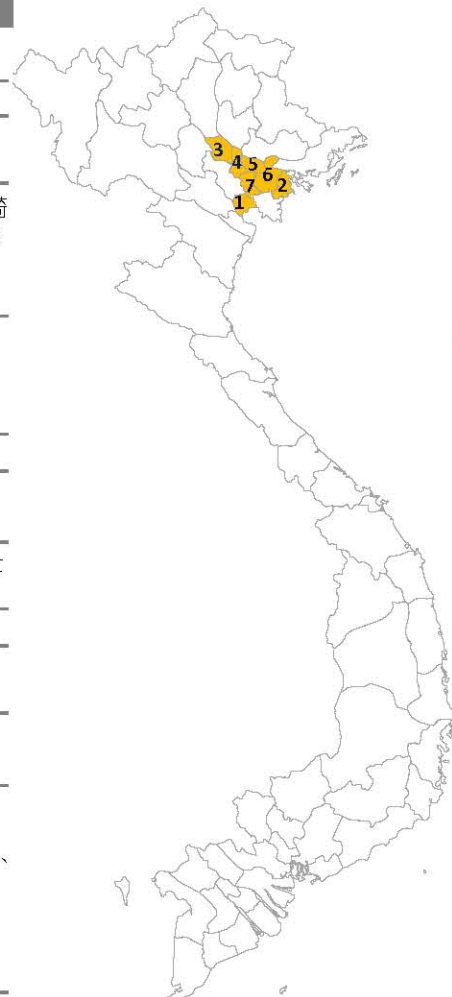
下游組裝與
系統產品



註：紅字為臺灣廠商；粉紅色框表電動車專用；藍字為車用晶片廠

越南主要車輛及零組件產業聚落(汽機車)(1/2)

北越



上游	化學材料	Nichias
	馬達材料	大亞
中游	汽車內裝	豐田紡織、豐田合成、Grupo Antolin、Adient、Gentherm
	車用電子	Sumitomo Wiring Systems、住友電工、矢崎先鋒、Varroc、HI-LEX、光寶科、啟碁、環鴻、達輝、胡連、萬泰科、明泰、仁寶、YURA
下游	車身及車架	日本板硝子、東碧工業、Fukoku、豐祥、富惟
	空調系統	Denso
中游	輪胎/輪圈/鋁圈	住友橡膠、Bridgestone
	傳動系統	Suncall、ZF、Hyundai Kefico、EXEDY、富士離合器、Musashi Seimitsu、金華興、至興
下游	煞車系統	Akebono Brake Industry
	電氣系統	斯坦利電氣、日本精機、Denso、堤維西、造隆
下游	轉向及懸吊系統	昭和株式會社
	動力系統及零件	住友理工、三櫻工業、ROKI、NOK、日鍛閥門、八千代工業、豐田織機、東洋熱工、Yunnei Power、Hitachi Astemo、KYB、Nichirin、信通、富惟、至興、宏佳騰、Vinfast
下游	整車組裝及品牌	Hino Motors、Toyota Motor、Honda、THACO Mazda、Ford、Giai Phong Motor、Hyundai、Daewoo Bus、VEAM Group、Vietnam Motor、Vinfast、Piaggio、Honda Motor、力帆實業、Yamaha Motor、宏佳騰、長海汽車

1. 河南 Ha Nam (7)

- 汽車內裝：Gentherm(美)
- 車用電子：Sumitomo Wiring Systems(日)、住友電工(日)
- 動力系統及零件：住友理工(日)、東洋熱工(日)
- 整車組裝及品牌：Honda(日)、Honda Motor(日)

2. 海防市 Hai Phong (13)

- 輪胎/輪圈/鋁圈：Bridgestone(日)
- 汽車內裝：豐田紡織(日)、豐田合成(日)、Grupo Antolin(西)
- 車用電子：HI-LEX(日)、矢崎(日)、先鋒(日)、光寶科(臺)、明泰(臺)、環鴻(臺)
- 動力系統及零件：Vinfast(越)、NOK(日)
- 整車組裝及品牌：Vinfast(越)

3. 永福 Vin Phuc (15)

- 汽車內裝：豐田紡織(日)
- 車用電子：住友電工(日)、仁寶(臺)
- 車身及車架：豐祥(臺)
- 動力系統及零件：Hitachi Astemo、宏佳騰(臺)
- 傳動系統：EXEDY(日)、金華興(臺)
- 電氣系統：堤維西(臺)
- 整車組裝及品牌：Toyota Motor(日)、Honda(日)、Daewoo Bus(韓)、Piaggio(義)、Honda Motor(日)、宏佳騰(臺)

4. 河內市 Hanoi (24)

- 車用電子：住友電工(日)、Varroc(印度)、達輝(臺)
- 傳動系統：富士離合器(日)、Suncall(日)、至興(臺)
- 電氣系統：斯坦利電氣(日)、日本精機(日)、Denso(日)
- 動力系統及零件：三櫻工業(日)、ROKI(日)、八千代工業(日)、Yunnei Power(中)、Hitachi Astemo(日)、KYB(日)、至興(臺)
- 整車組裝及品牌：Hino Motors(日)、THACO Mazda(日)、Vinfast(越)、Yamaha Motor(日)、長海汽車(越)

5. 北寧 Bac Ninh (7)

- 車用電子：住友電工(日)、啟碁(臺)
- 車身及車架：日本板硝子(日)、富惟(臺)
- 動力系統及零件：日鍛閥門(日)、信通(臺)、富惟(臺)

7. 興安 Hung Yen (12)

- 車身及車架：東碧工業(日)
- 車用電子：住友電工(日)、YURA(韓)
- 轉向及懸吊系統：昭和株式會社(日)
- 動力系統及零件：NOK(日)、豐田織機(日)
- 整車組裝及品牌：力帆實業(中)、Honda Motor(日)

6. 海陽 Hai Duong (9)

- 汽車內裝：Adient(美)
- 車用電子：Sumitomo Wiring Systems(日)、胡連(臺)、萬泰科(臺)、住友電工(日)
- 傳動系統：Hyundai Kefico(韓)
- 整車組裝及品牌：Ford(美)

越南主要車輛及零組件產業聚落(汽機車)(2/2)

中越

	汽車內裝	泰極株式會社
中游	動力系統及零件	富惟、正興
	轉向及懸吊系統	Bekaert
下游	整車組裝及品牌	TCIE、THACO、Nissan Automotive、Truong Hai

南越

	化學材料	台化、福懋
上游	馬達材料	大亞、中鋼
	金屬材料	中鋼
	汽車內裝	APM、全興、宜伸
	車用電子	住友電工、Showa Denko Materials、矢崎、Furukawa Electric、Harada Industry、先進光
	車身及車架	Saint Gobain、AGC、Nifco、健生、三申、享勵、將頂
	空調系統	士林電機
中游	動力系統及零件	NOK、TPR Co.、Eagle Industry、KYB、信通、榮璋、至興、三陽工業、光陽
	傳動系統	Schaeffler、至興、雅邦、祥田
	煞車系統	亨通國際、祥田
	輪胎/輪圈/鋁圈	橫濱橡膠、Kumho Tire、正新、建大
	電氣系統	日本電產、GS湯淺、東元、士林電機
	轉向及懸吊系統	全興、開發
下游	整車組裝及品牌	Toyota Motor、Suzuki、Mitsubishi Motor、Isuzu、Mekong Auto、Suzuki Motor、光陽、三陽工業、長海汽車



1. 岷港市 Da Nang (4)

- 汽車內裝：泰極株式會社(日)
- 動力系統及零件：富惟(臺)
- 整車組裝及品牌：Nissan Automotive(日)、TCIE(越)

2. 廣南 Quang Nam (3)

- 動力系統及零件：正興(臺)
- 整車組裝及品牌：THACO(越)、Truong Hai(越)

3. 平陽 Binh Duong (17)

- 汽車內裝：宜伸(臺)、APM(馬)
- 車用電子：矢崎(日)
- 動力系統及零件：KYB(日)、TPR(日)、光陽(臺)
- 車身及車架：將頂(臺)、享勵(臺)
- 傳動系統：雅邦(臺)、祥田(臺)
- 電氣系統：GS湯淺(日)、東元(臺)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：橫濱橡膠(日)、Kumho Tire(韓)
- 整車組裝及品牌：Mitsubishi Motor(日)、Toyota Motor(日)、光陽(臺)

4. 同奈 Dong Nai (24)

- 材料：台化(臺)、福懋(臺)、中鋼(臺)、大亞(臺)
- 汽車內裝：全興(臺)
- 車用電子：Harada Industry(日)、住友電工(日)、Showa Denko Materials(日)
- 車身及車架：三申(臺)、全興(臺)、健生(臺)
- 輪胎/輪圈/鋁圈：正新(臺)、建大(臺)
- 動力系統及零件：NOK(日)、信通(臺)、榮璋(臺)、至興(臺)、三陽工業(臺)
- 電氣系統：士林電機(臺)、東元(臺)
- 煞車及傳動系統：至興(臺)、亨通國際(臺)、Schaeffler(德)
- 轉向及懸吊系統：開發(臺)
- 整車組裝及品牌：Suzuki(日)、Suzuki Motor(日)、三陽工業(臺)、長海汽車(越)

5. 胡志明市 Ho Chi Minh City(8)

- 車用電子：Furukawa Electric(日)、矢崎(日)、先進光(臺)
- 車身及車架：Saint Gobain(法)
- 動力系統及零件：Eagle Industry(日)
- 電氣系統：日本電產(日)
- 整車組裝及品牌：Mekong Auto(日)、Isuzu(日)

各國主要車輛及零組件大廠布局越南概況

產業分類	日本	美國	臺灣	越南	其他
上游 材料	Nichias、Hitachi Metals、信越化學		台化、福懋、大亞、中鋼		Kolon Industries(韓)
汽車內裝	豐田紡織、豐田合成、泰極株式會社	Adient、Gentherm	宜伸、全興		Grupo Antolin(西)、APM(馬)
車用電子	Sumitomo Wiring Systems、住友電工、Showa Denko Materials、矢崎、先鋒、Furukawa Electric、Harada Industry、HI-LEX		光寶科、啟碁、環鴻、達輝、胡連、萬泰科、先進光、明泰、仁寶		Varroc(印度)、YURA(韓)
車身及車架	日本板硝子、東碧工業、AGC、Nifco、Fukoku		健生、三申、豐祥、享勵、將頂、富惟		Saint Gobain(法)
輪胎/輪圈/鋁圈	住友橡膠、橫濱橡膠、Bridgestone		正新、建大		Kumho Tire(韓)
空調系統	Denso		士林電機		
中游 傳動系統	EXEDY、富士離合器、Suncall、Musashi Seimitsu		金華興、至興、雅邦、祥田		ZF(德)、Schaeffler(德)、Hyundai Kefico(韓)
電氣系統	斯坦利電氣、日本精機、日本電產、GS湯淺、Denso		造隆、堤維西、士林電機、東元		
轉向/懸吊/煞車系統	昭和株式會社、Akebono Brake Industry		開發、亨通國際		Bekaert(比)
動力系統及零件	住友理工、三櫻工業、ROKI、NOK、日鍛閥門、八千代工業、TPR Co.、豐田織機、東洋熱工、Eagle Industry、Hitachi Astemo、KYB、Nichirin		信通、富惟、榮璋、正興、至興、三陽工業、光陽、宏佳騰輝能科技		Yunnei Power(中)、LG Chem(韓)
下游 整車組裝及品牌	Hino Motors、Toyota Motor、Nissan Automotive、Honda、Suzuki、THACO Mazda、Mitsubishi Motor、Isuzu、Mekong Auto、Honda Motor、Suzuki Motor、Yamaha Motor	Ford	三陽工業、光陽、宏佳騰	TCIE、THACO、Vinfast、Truong Hai、VEAM Group、Vietnam Motor、長海汽車	Giai Phong Motor(中)、Hyundai(韓)、Daewoo Bus(韓)、Piaggio(義)、力帆實業(中)

越南主要投資優惠

- 越南2015年7月1日啟用《投資法》優惠措施，依據投資項目及性質、投資之地區、投資金額及企業雇用人數，享有不同稅率及不同年限的投資優惠。
- 該法案聚焦十大產業給予優惠吸引外資投資，其中車輛相關產業特別鼓勵投資之領域包含汽車製造、相關零組件、新能源應用。
- 該優惠投資法案鎖定之投資地區包含經濟社會條件困難之地區、經濟社會條件特別困難之地區、工業區、加工出口區、高科技園區、經濟特區。

稅賦優惠

- 企業所得稅免稅、減稅(應繳稅額減半)、優惠稅率(17%、15%、10%)等，優惠稅率依照投資達到的條件而有所不同，多為2免4減半，少數為4免9減半
- 加速折舊，增加課稅所得可抵減之成本

其他

- 減免土地租金
- 作為固定資產之進口貨品或用於進行投資案之原料、物資及相關零組件免徵進口稅

2020年投資法主要修訂內容

- 越南吸引外商投資成績亮眼，但本地企業技術能力和本地產業鏈仍然嚴重欠缺。越南國會2020年6月通過「2020年投資法」(Law No. 61/2020/QH14)，於2021年1月生效，對研發中心和參與產業價值鏈的生產提供投資優惠。
- 新版投資法主要簡化部分投資程序，修正部會對於投資案的核准權限，以及調整有條件經營投資的產業類別。
- 主要修訂包含：

擴大投資優惠對象

擴大投資優惠對象包括：

1. 創意新創、創新研發中心
2. 中小企業產品經銷鏈、支援技術設施、育成中心、創意新創共享工作空間

擴大投資優惠產業

擴大投資優惠產業包括：

生產能夠創造或參與**產業價值鏈**和**產業群聚**的商品或服務

鼓勵重大投資項目

鼓勵對社會經濟發展重大影響的投資項目，包括：

1. 投資資本3兆越南盾(1.29億美元)以上的新建創新研發中心且三年內支出至少1兆越南盾(0.43億美元)
2. 投資資本30兆越南盾(12.9億美元)以上且三年內到位至少10兆越南盾(4.3億美元)的投資項目

越南勞動法律規範

工時/工資

法定工時：

- 每日以8小時或每週48小時為限
- 大夜工時自22時至隔日早晨6時
- 加班時數1個月不超過40小時
- 加班時數1年不超過200小時，特定產業及情況，時數可達300小時

加班給付：

- 平日至少為一般工資的1.5倍，夜間及週休日為2倍，國定假日則為3倍

最低工資規範：全國分為四區(月薪)

- 一類區為河內和胡志明市442萬越盾(191.63美元)
- 二類區為河內和胡志明市的農村地區、以及芹苳、峴港和海防市區392萬越盾(169.95美元)
- 三類區為省級城市及北甯、北江、海陽和永福市區343萬越盾(148.71美元)；四類區為其他區域307萬越盾(133.10美元)

保險

雇主負擔(21.5%)：

- 社會保險(17.5%)+醫療保險(3%)+失業保險(1%)

勞工負擔(10.5%)：

- 社會保險(8%)+醫療保險(1.5%)+失業保險(1%)

政府補貼：

- 政府無特別補貼

特殊規定

產假規範：

- 女性從業人員分娩前後合計得請產假6個月
- 同胎生育超過2個以上，每多1個，多給1個月產假

外國勞工規定：

- 嚴格限制外勞(除了企業管理人、部門經理、專家技術人員)

其他規定：

- 僱傭契約須符合以下三種形式:無限契約；不得少於12個月或超過36個月限期契約；季節或特定性工作契約，效期少於12個月
- 工會經費：須提撥總支付薪資的2%(依繳交社會保險之薪資額計算)

越南主要廠商布局動態(1/3)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠	Vinfast (越南)	<ul style="list-style-type: none">• 越南最大民營企業Vingroup旗下的Vinfast為越南首家國產汽車製造廠公司於2021年10月宣布，VinFast電動車將於2022年開始在美國接受預購，並預估2022年底交車。• Vinfast於2021年9月宣布與以色列StoreDot合作，發展電動車快充技術。• Vinfast與中國潔淨能源集團國軒高科，於2021年8月簽署採購磷酸鐵鋰(LFP)電池合作備忘錄，並討論在越南設立LFP電池工廠可行性。
動力系統 及零件- 電動車	輝能科技 (臺)	<ul style="list-style-type: none">• 固態電池廠輝能科技(ProLogium Technology)於2021年3月，與越南本土汽車品牌Vinfast簽署合作備忘錄，雙方成立合資公司，利用輝能科技固態電池包封裝專利技術授權，於越南生產CIM/CIP固態電池包預計生產規模將在2022年前達到1-2GWh。

越南主要廠商布局動態(2/3)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠 (自行車)	世同金屬 (臺)	<ul style="list-style-type: none">公司為因應訂單需求，於2020年7月宣布決議購置同奈省仁澤3工業區土地建廠，設置車架及電動腳踏車組裝產線。
整車組裝 及品牌廠	Phenikaa Group (越南)	<ul style="list-style-type: none">公司於2021年3月推出該國第一款AI自動駕駛汽車，為L4級自動駕駛汽車；相關技術包含3D地圖、LiDAR感測器、SLAM(Simultaneous localization and mapping，同步定位和地圖構建)、機器學習(machine learning)和深度學習(deep learning)等技術。
整車組裝 及品牌廠	現代汽車 (韓)	<ul style="list-style-type: none">公司於2020年9月啟動擴廠計畫，於北越寧平省興建第二座工廠，投資金額為3.2萬億韓元(約28.74億美元)，擴產後產能擴大到17萬輛，達擴產前2.4倍，預計自2022年起分階段啟動新工廠，到2025年全部投入運轉。

越南主要廠商布局動態(3/3)

產業	公司名稱 (所屬國)	產銷動態與發展策略
整車組裝 及品牌廠 (電動 自行車)	達方電子 (臺)	<ul style="list-style-type: none">2020年7月公司表示，電動自行車策略採取ODM(Original Design Manufacturer)及OBM(Original Brand Manufacture)雙軌並進，自有品牌BESV均在臺灣生產，越南胡志明廠將主攻大量化、中低價位產品線，與臺灣精品路線區隔。
輪胎/輪 圈/鋁圈	錦湖輪胎 (韓)	<ul style="list-style-type: none">2021年3月韓國第二大輪胎廠錦湖輪胎(Kumho Tire)表示，因原材料價格波動影響獲利，將出售旗下位於越南平陽省橡膠加工廠，其中潛在買家為現代汽車(Hyundai Motor)在越南的子公司Hyundai Thanh Cong Vietnam Auto，該廠年產1.1萬噸橡膠原料，可供生產600萬條輪胎。
輪胎/輪 圈/鋁圈	Kolon Industries (韓)	<ul style="list-style-type: none">2021年1月12日Kolon Industries宣布，擴大越南輪胎材料廠，擴廠作業將於2022年9月完成，該廠於2018年設立在南越平陽省Bau Bang Industrial Park設立；未來隨著混合動力汽車、電動汽車和氫能汽車等新能源汽普及，預計輪胎市場將穩定成長。

資料截至2021/11/11

資料來源：各大新聞媒體；工研院產科國際所

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

參、結論

肆、附件

新南向六國車輛及零組件產業環境比較

		印度	印尼	馬來西亞	菲律賓	泰國	越南
產業結構	上游材料廠密度*	強	中	強	弱	中	強
	中游零組件廠密度*	強	中	中	弱	強	中
	下游組裝廠密度*	強	中	弱	弱	強	中
	廠商缺口*	金屬材料、化學材料	電池材料、馬達材料、車用電子、車身及車架	馬達材料、車身及車架、動力系統及零件、傳動系統、轉向及懸吊系統	化學、金屬、電池材料、汽車內裝、車用電子、車身及車架、動力系統及零件、傳動系統、輪胎/輪圈/鋁圈、轉向及懸吊系統、整車組裝及品牌	化學材料、金屬材料、電池材料	汽車內裝、動力系統及零件、傳動系統、煞車系統、電氣系統、輪胎/輪圈/鋁圈、轉向及懸吊系統
	主要布局國家	日、印度、美	日	日、馬	日	日	日、臺
產業環境	2020汽車生產量	339.4萬輛	69.1萬輛	48.5萬輛	6.7萬輛	142.7萬輛	16.6萬輛
	2020各國進口臺灣汽車零組件稅率	7.5%-20%	0-40%	0-30%	0-30%	0-40%	0-45%
	2020平均作業員薪資(美元)	265	360	431	272	447	250
總體環境	2020年人均消費(美元)	1,130	2,330	6,334	2,476	3,800	1,910
	消費市場年均成長率(2020-2025)	8.1%	3.9%	6.6%	5.9%	4.6%	9.9%

註：1.廠密度計算：廠商數小於第1四分位數表示弱；介於第1四分位數到第3四分位數則為中，大於第3四分位數則為強。

2.廠商缺口：該產業於當地代表性大廠設廠家數小於六國平均

全球主要車用晶片廠東南亞及印度布局

- 全球主要車用晶片廠以整合元件製造廠(IDM)為主，多數為歐美大廠，全球產能主要集中於前六大廠，包含德州儀器、意法半導體、英飛凌、恩智浦、瑞薩電子，以及微晶片科技。
- 全球主要車用晶片廠於東南亞及印度布局，區域集中在馬來西亞及印度，馬來西亞以封裝測試產線為主，印度則以研發設計為主。

全球主要車用晶片廠東南亞及印度布局

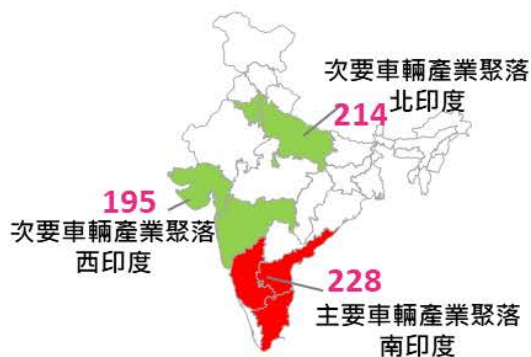
廠商	所屬國家	營業收入	印度	印尼	馬來西亞	菲律賓	泰國	越南
德州儀器 TI	美國	144.6億美元 (2020年)	班加羅爾	-	吉隆坡 麻六甲	本格特 邦板牙	-	-
意法半導體 STMicro	瑞士	102.2億美元 (2020年)	班加羅爾	-	柔佛	內湖	-	-
英飛凌 Infineon	德國	96.0億美元 (2020年)	班加羅爾	巴淡島	吉打 麻六甲(2座)	內湖	-	-
恩智浦 NXP	荷蘭	86.1億美元 (2020年)	班加羅爾 海德拉巴 諾伊達 浦那	-	雪蘭莪	-	曼谷	-
瑞薩電子 Renesas	日本	67.1億美元 (2020年)	-	-	檳城(3座) 吉打 雪蘭莪	-	-	胡志明
微晶片科技 Microchip	美國	52.7億美元 (2020年)	班加羅爾 諾伊達 浦那 清奈	-	檳城 雪蘭莪	內湖	北柳	-

註：黑字為工廠(封裝測試)；藍字為研發中心

新南向六國車輛及零組件產業群聚分析

- 整體而言，印度和泰國的業者家數多、群聚度高，顯示車輛產業供應鏈完整且發展潛力較好。

印度(641)



越南(200)



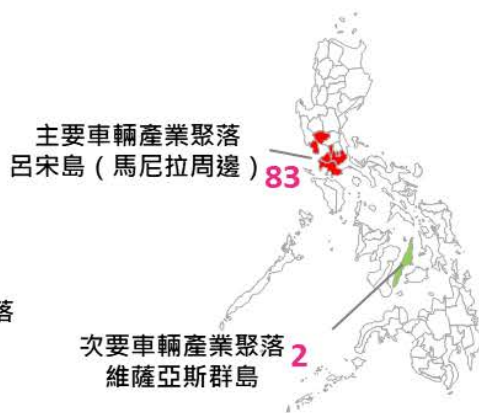
印尼(232)



泰國(462)



菲律賓(85)



馬來西亞(172)



() 內表主要中大型業者數 ■ 主要車輛產業聚落 ■ 次要車輛產業聚落

新南向六國電動車政策及發展趨勢(1/2)



印度

以投資獎勵及關稅手段，打造在地車輛產業鏈，促進本土品牌發展

- 透過FAME II、PLI獎勵投資計畫，吸引國內外汽車零組件及電動車電池製造商廠商投資。
- 以階段性製造計畫設立關稅障礙，吸引外資建構電動車在地零組件供應鏈及大型電池模組製造廠。

• Tata集團(印度)

Tata Motor計畫於2025年前在印度推出10款電動汽車，且Tata Power積極擴大電動車充電網路，截至2021年10月已於印度170個城市設立約1,000座充電點。

• Hero Moto(印度)

Hero Moto 與臺灣Gogoro，於2021年4月宣布將在印度合資公司，開發以Hero為品牌、採用Gogoro換電系統的電動機車，預計2022年3月前推出首款電動機車。

• Exide Leclanche Energy(印度及瑞士合資)

Exide 擴大投資旗下鋰電池合資公司，約6.6億盧比，為印度電動汽車市場生產鋰離子電池和提供儲能係統。



越南

扶植本土自有汽車品牌，發展電動車

越南首家國內汽車製造商Vinfast於2021年開始生產首批電動車，並計畫於2022年進軍歐美市場。

• Vinfast(越)

-VinFast於2021年10月宣布，電動車將於2022年開始在美國接受預購，並預估2022年底交車。

-輝能科技(ProLogium Technology)於2021年3月與越南Vinfast簽署合作備忘錄，雙方成立合資公司，在越南共同開發固態電池。



印尼

掌握鎳礦資源並利用相關管制政策，打造電動車電池在地完整供應鏈

電動車監管條例及禁止鎳礦出口政策，目標為達成純電動車80%在地自製率，並成為關鍵零組件鋰電池主要生產國。

• 寧德時代(中)

印尼政府2020年12月表示，寧德時代擬斥資50億美元於印尼設鋰電池廠，該廠預計將於2024年投產。

• LG化學(韓)

韓國現代汽車和LG化學於2021年9月於雅加達附近的卡拉旺建造純電動汽車的電池工廠，與此同時，現代汽車亦在附近建設汽車工廠，預計2022年開始生產。

新南向六國電動車政策及發展趨勢(2/2)

馬來西亞



聚焦發展電池技術、建構充電網及電動巴士等生態系發展

- 電動移動藍圖計畫於2030年達到超過20萬輛電動汽機車、巴士及12.5萬個充電站之目標。
- 2020國家汽車政策聚焦發展次世代汽車產業鏈，整合電子電氣產業優勢，發展關鍵電池技術及關鍵零組件。

• DreamEDGE (馬)

馬來西亞政府宣布第三國產車計畫(NNCP)，由本土企業 DreamEDGE 主導第三家國民車品牌，並由日本大發工業提供技術協助，預計推出的燃油或油電混合的小型車款。

• Samsung SDI Energy(韓)

三星能源材料(Samsung SDI Energy) 2021年起開始與馬來西亞汽車、機器人與物聯網研究所(Malaysia Automotive, Robotics and IoT Institute)技術合作，生產車用鋰電池。

泰國



積極布建充電基礎設施，打造電動車垂直整合生產據點

- 泰國(BOI)獎勵電動車、電動車零組件、充電站、純電動汽車平台類別。
- 促進電動車普及計畫提供針對電動車充電基礎建設的投資與獎勵。
- 發布電動車發展藍圖，規劃至2025年生產超過30萬輛電動車。

• 泰國國家石油PTT(泰)

2021年9月14日泰國國家石油與鴻海宣布，成立合資公司，預估投資10-20億美元，打造泰國電動車垂直整合生產據點，布局東協電動車樞紐。

• Energy Absolute(泰)

泰國電動車充電站最大的營運商Energy Absolute Public Company Limited旗下EA Anywhere積極建置電動車充電站，截至2021年9月已建置417座充電站，1633支充電樁。

菲律賓



強化國內電動車公共運輸網絡

- 電動車獎勵措施與計劃主推三輪車、吉普車、巴士。
- 目標2030年電動車占本地整體汽車21%，2040年電動車占本地整體汽車50%。

• Tojo Motors(菲)

2021年9月26日表示將在民答那峨島建立新的生產據點，擴大電動三輪車、電動吉普車製造業務。

• SARAO Motors (菲)

菲律賓知名乘用吉普車品牌，廠區占地約7公頃，每月可生產50,000台電動吉普車；2018年推出第一台電動載客 jeepney。

結論

- 美中貿易爭端提升企業在東南亞建立備援生產基地意願，而各國對電動車的投資獎勵政策也顯示各國欲建立本地汽車產業鏈的決心。但因聚落形成不易，故現有的汽車產業聚落分布對有意打入電動車市場的業者相對重要，未來也將連帶影響到汽車相關產業鏈，包含零組件及基礎設備業。
- 印度及泰國的汽車產業相對完整，但維修及零組件市場仍多以進口為主；馬來西亞發展三大國產汽車，零組件產業仍以日商為主；印尼因掌握鎳礦資源，有意發展電池在地供應鏈；越南內需市場較小，零組件仍以外銷為主，本地品牌Vinfast致力開發電動車；菲律賓汽車產業不完整，短時間難以形成汽車相關群聚。
- 新南向各國在電動車的聚焦領域略有差距，印度、印尼主要聚焦在電池供應鏈，且皆以出口限制或高關稅的機制吸引外資建構在地供應鏈。泰國、馬來西亞則致力於布建充電基礎設施。越南、印度及馬來西亞因有本土汽車品牌，故皆以促進本土品牌為主要發展策略之一；菲律賓則以大眾運輸為首要的發展點。

新南向車輛及零組件產業地圖

壹、新南向六國總體與車輛產業趨勢

貳、六國車輛及零組件產業地圖

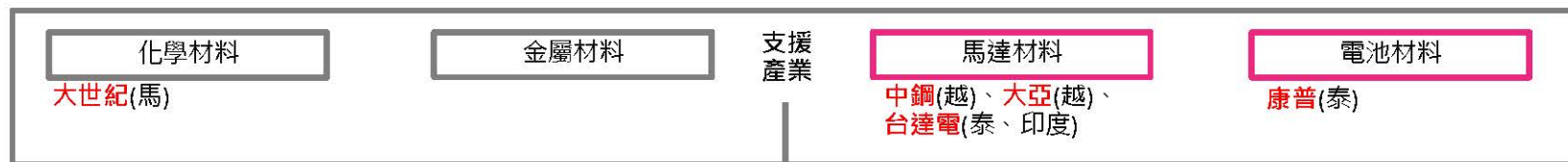
- 印度
- 印尼
- 馬來西亞
- 菲律賓
- 泰國
- 越南

參、結論

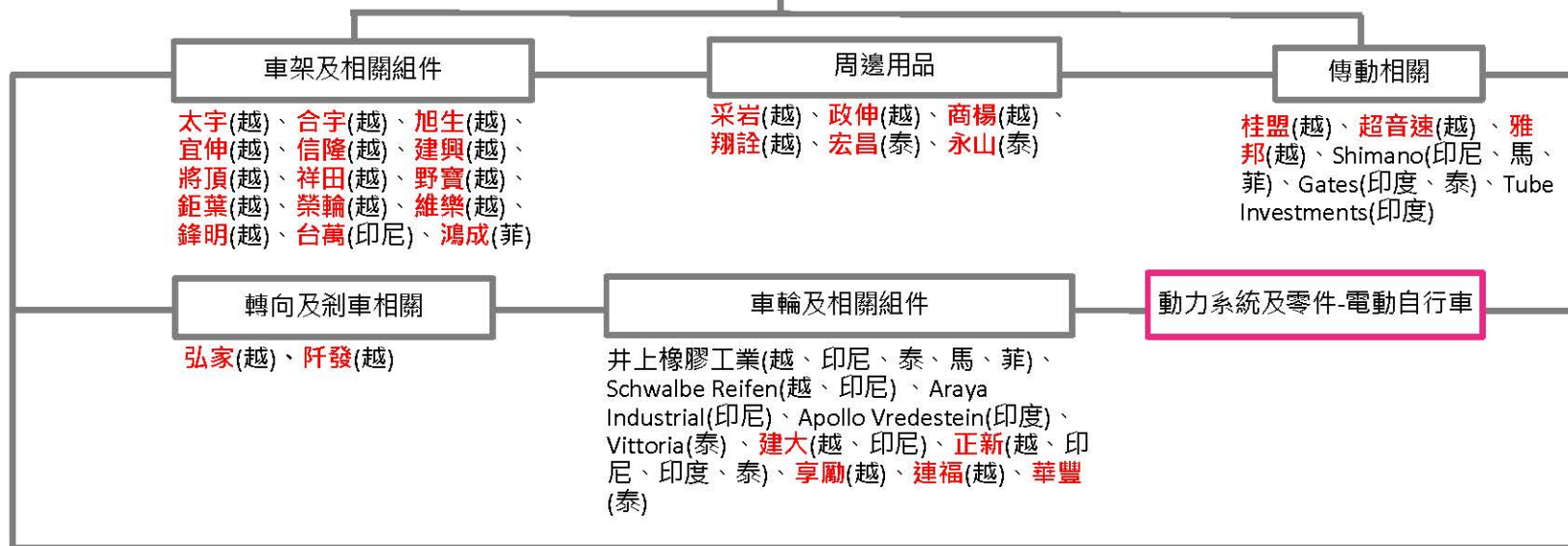
肆、附件

新南向六國車輛及零組件產業結構(自行車)

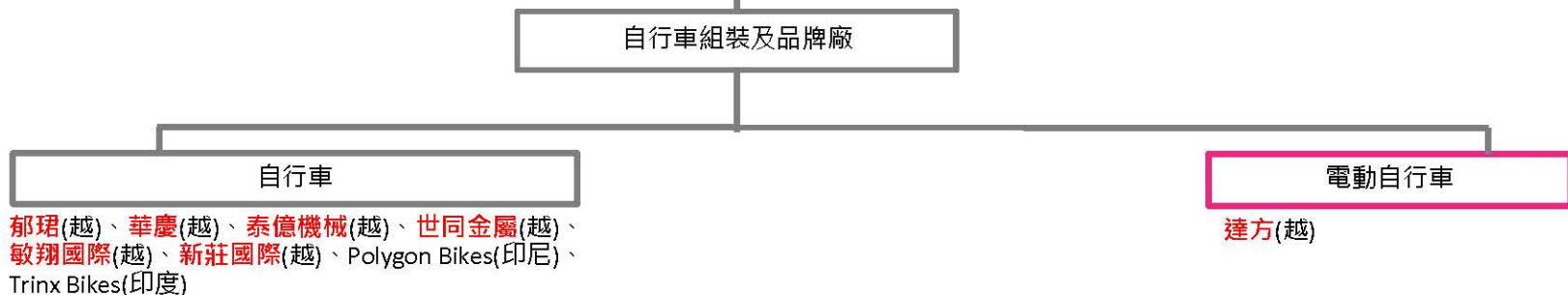
上游材料與
支援產業



中游零組件



下游組裝與
系統產品



註：紅字為臺灣廠商；()內國家表布局國家；粉紅色框表電動車專用

新南向六國自行車產業布局

產業分類	越南	泰國	印尼	馬來西亞	菲律賓	印度
上游 材料	中鋼(臺)、大亞(臺)	康普(臺)、台達電(臺)		大世紀(臺)		台達電(臺)
車架及相關組件	太宇(臺)、合宇(臺)、旭生(臺)、宜伸(臺)、信隆(臺)、建興(臺)、將頂(臺)、祥田(臺)、野寶(臺)、鉅葉(臺)、榮輪(臺)、維樂(臺)、鋒明(臺)		台萬(臺)		鴻成(臺)	
轉向及剎車相關	弘家(臺)、阡發(臺)					
中游 車輪及相關組件	井上橡膠工業(日)、Schwalbe Reifen(德)、建大(臺)、正新(臺)、享勵(臺)、連福(臺)	井上橡膠工業(日)、正新(臺)、華豐(臺)、Vittoria(義)	井上橡膠工業(日)、Schwalbe Reifen(德)、Araya Industrial(日)、建大(臺)、正新(臺)	井上橡膠工業(日)	井上橡膠工業(日)	正新(臺)
傳動相關	桂盟(越)、超音速(越)、雅邦(越)	Gates(美)	Shimano(日)	Shimano(日)	Shimano(日)	Gates(美)、Tube Investments(印度)
周邊用品	采岩(臺)、政伸(臺)、商楊(臺)、翔詮(臺)	宏昌(臺)、永山(臺)				
下游 整車組裝及品牌	郁珺(臺)、華慶(臺)、泰億機械(臺)、世同金屬(臺)、敏翔國際(臺)、新莊國際(臺)、達方(臺)		Polygon Bikes(印尼)			Trinx Bikes(中)

註：()內國家表所屬國家

越南主要車輛及零組件產業聚落(自行車)

北越

上游	馬達材料	大亞(臺)
中游	車輪及相關組件	井上橡膠工業(日)

南越

上游	馬達材料	中鋼(臺)
----	------	-------

車架及相關組件	太宇(臺)、合宇(臺)、旭生(臺)、 宜伸(臺)、信隆(臺)、建興(臺)、 將頂(臺)、祥田(臺)、野寶(臺)、 鉅葉(臺)、榮輪(臺)、維樂(臺)、 鋒明(臺)
---------	---

中游	車輪及相關組件	井上橡膠工業(日)、Schwalbe Reifen(德)、建大(臺)、正新(臺)、 享勵(臺)、連福(臺)
----	---------	---

周邊用品	采岩(臺)、政伸(臺)、商揚(臺)、 翔詮(臺)
------	-----------------------------

傳動相關	桂盟(越)、超音速(越)、雅邦(越)
------	--------------------

轉向及剎車相關	弘家(臺)、阡發(臺)
---------	-------------

下游	整車組裝及品牌	郁琚(臺)、華慶(臺)、泰億機械 (臺)、世同金屬(臺)、敏翔國際 (臺)、新莊國際(臺)、達方(臺)
----	---------	---



1. 海陽 Hai Duong (1)

- 馬達材料：大亞(臺)

2. 河內市 Hanoi (1)

- 車輪及相關組件：井上橡膠工業(日)

3. 胡志明市 Ho Chi Minh City(4)

- 車架及相關組件：合宇(臺)
- 轉向及剎車相關：阡發(臺)
- 整車組裝及品牌：敏翔(臺)、新莊(臺)

4. 平陽 Binh Duong (21)

- 車架及相關組件：太宇(臺)、旭生(臺)、宜伸(臺)、信隆(臺)、建興(臺)、將頂(臺)、祥田(臺)、野寶(臺)、榮輪(臺)、維樂(臺)、鋒明(臺)
- 車輪及相關組件：享勵(臺)
- 傳動相關：超音速(臺)、雅邦(臺)
- 轉向及剎車相關：弘家(臺)
- 周邊用品：采岩(臺)、政伸(臺)、翔詮(臺)
- 整車組裝及品牌：郁琚(臺)、泰億(臺)、華慶(臺)

5. 同奈 Dong Nai (8)

- 馬達材料：中鋼(臺)
- 車架及相關組件：鉅葉(臺)
- 車輪及相關組件：正新(臺)、建大(臺)
- 傳動相關：桂盟(臺)
- 周邊用品：商揚(臺)
- 整車組裝及品牌：世同(臺)、達方(臺)

6. 西寧省 Tay Ninh(2)

- 車輪及相關組件：Schwalbe
Reifen(德)、連福(臺)

書名：新南向車輛及零組件產業地圖

作者：馬利艷、吳佩玲、林家毅、蔡立萍

委託單位：經濟部投資業務處

研究單位：工研院產科國際所

出版日期：中華民國110年12月

版次：初版

著作權利管理：著作權作有，請勿翻印，轉載或印用需經出版單位同意

經濟部投資業務處 版權所有，請勿翻印