

新興市場商機——越南汽車產業

越南汽車產業發展概況

越南地處中南半島東部，東邊、南邊緊臨北部灣與南海，北邊與中國大陸雲南、廣西相接，西邊與寮國、柬埔寨為鄰，面積 33 萬平方公里，海岸線長 3,200 多公里，人口 9,000 餘萬。越南於 20 世紀中葉開始處於長期戰爭狀態，南北越統一後才逐漸休養生息，由於長期處於戰火與共產黨專政，導致越南嚴重缺乏發展汽車產業條件，汽車產業研發與生產技術基礎十分薄弱。改革開放前，越南境內汽車需求主要依靠舊蘇聯體制進口整車或從原東德進口汽車底盤，並在和平、巴亭、南河、海防、峴港等地工廠自行組裝成中、大型乘用車。蘇聯解體與東西德統一後，越南喪失原有的進口來源，為保證國內汽車市場供應，越南政府訂定政策，允許外資在越南設立汽車組裝廠，1991 年批准成立韓越合資的越南湄公 (Mekong) 汽車與日韓越合資的和平汽車公司 (Vietnam Motors Corporation, VMC) 等 2 家車廠，成立合資整車組裝廠後逐漸形成越南汽車產業。

2023 年越南各式汽車保有量 93 萬輛，其中 48% 比例是商用車與巴士，52% 是中小型與微型乘用車，越南汽車零組件製造組裝與生產能力不足，多數為國際品牌在越南本土組裝、銷售，汽車零組件生產廠商多數為外資，乘用車、商用車或卡車等多數關鍵零組件需要依賴進口。

近年來越南經濟快速成長、內需擴大，加上與多國簽署關稅經貿協定，儼然成為東協國家經濟發展核心，汽車產業的投資布局熱絡，除本土車廠的自主品牌 VinFast 與 Thaco 積極布局生產外，韓國 Hyundai 與越南本土車廠展開合資生產汽車，尤其自 2018 年 1 月起東協國家境內廢除汽車進出口關稅，來自泰國等東協各國的進口汽車與零組件將導致越南汽車整車與零組件產業衰退的風險，越南政府積極培育市場戰略車種，發展周邊產業與擴大對整車廠的整合資源規劃，同時積極籌建汽車所需的煉鋼廠與大型汽車廠。

越南汽車產業政策與產業發展

越南從 2008 年 1 月調降汽車零組件進口關稅，將 5 ~ 7 座的小型乘用車與 16 人座以上的汽車零組件進口關稅稅率削減 3 ~ 5%，越南 5 ~ 7 座小型乘用車零組件進口關稅 20 ~ 25%，16 座以上的汽車零組件進口關稅稅率 13 ~ 17%。按照越南汽車產業發展進程，越南汽車關稅將逐年下降，2014 年越南在東協國家汽車關稅 50%，2015 年降為 35%，2016 年降至 20%，2017 年降至 10%，2018 年起零關稅，進口汽車對越南國產汽車造成衝擊，不少汽車廠商不敢貿然投資，為規避關稅逐年降低帶來的風險，提高越南汽車組裝與零組件國產化比例，廠商建議政府制定相關產業政策。

越南政府堅持將汽車產業作為工業發展的重心，希望提升汽車零組件生產、組裝與整車生產國產化比例，因應汽車廠商要求，已多次下調汽車整車進口關稅稅率，藉以激勵該國汽車組裝生產，同時為扶植汽車產業發展，將汽車產業列為高度保護產業，採取高稅率保護，包括進口關稅及特別消費稅率等，根據東協自由貿易協定以及越南貿易自由化承諾，政府準備



因應措施，越南工商部建議以稅務政策發展越南汽車產業，指出應在平等且不分國內外企業製造基礎下，鼓勵大型企業發展汽車產業，汽車生產及零組件組裝廠商應發展週邊工業，深化加入全球汽車產業價值鏈。

許多汽車組裝製造商繼續要求政府給予租稅優惠，汽車製造業類屬享有租稅優惠及設廠土地取得優惠政策的產業，財政部配合工商部，向中央政府報准，並制定汽車投資生產優惠政策，其中包括汽車特別消費稅法實施細則。

2018 年越南依東協自由貿易協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement, ATIGA) 規定須撤銷東協汽車的進口關稅，完全開放國內汽車市場，加上東協自由貿易協定 (Free Trade Agreement, FTA) 的實施以及相當數量的本土需求，可能吸引更多國際車廠進駐。

越南鼓勵國際領導車廠布局越南市場，為使越南國內產業及早準備因應，越南工商部 (Ministry of Industry and Trade, MOIT) 提出政策協助越南汽車產業提高競爭力，根據政策明定越南對進口豪華汽車徵收高額關稅，獎勵越南本土企業或合資廠商在境內從事汽車零組件生產或整車組裝 (Complete Build Unit, CBU)，政府降低進出口關稅。越南政府對相關汽車整車與零組件產業政策調整，朝改革開放與國際化發展，越南政府希望發展汽車成為重要產業，能夠滿足該國內需求，並於 2020 年進入東協國家區域與國際市場。

越南汽車產業聚落

越南的汽車產業聚落主要集中在兩大經濟區，其一是以首都河內為中心，越南南部芹苳市第 1 茶諾工業區 (Tra Noc)，包括太原與海防等地，其二是以胡志明市為中心，包括同奈省 (Đồng Nai)、平陽省 (Bình Dương) 等地的經濟區與清化組裝基地等，兩大經濟區面臨港口，交通便利，分別

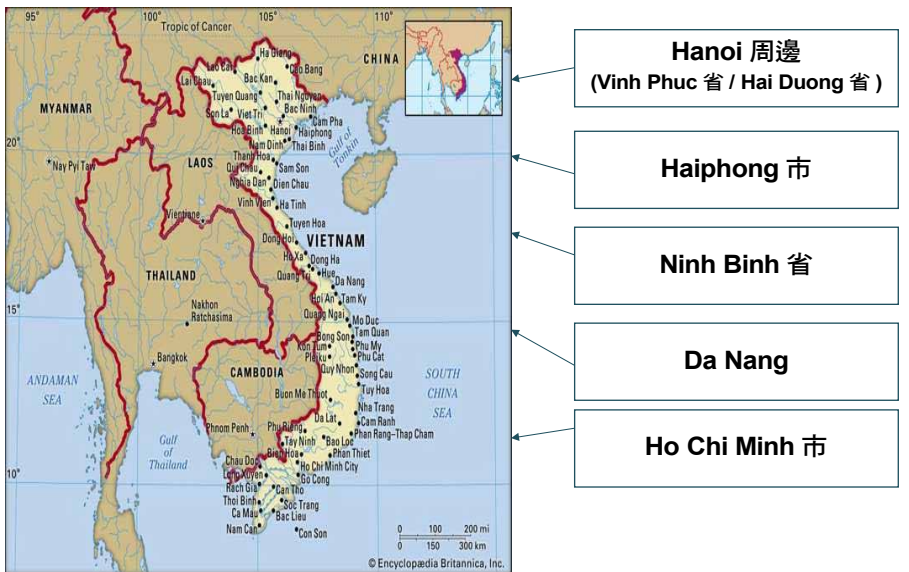
具有南北物流調度中心，人民收入水準較高，擁有較高消費能力，同時兩個主要產業聚落有許多大型國有傳統機械製造企業，勞動力技術基礎較佳，汽車領導廠商選擇這兩大經濟區設立生產或銷售據點，形成汽車產業聚落。

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

為提高汽車國產化比例，越南政府實施一系列措施，包括對國內廠商提供低息貸款與優惠稅收政策，根據不同零組件制定進口稅率，取代原來的全散件 (Complete Knock Down, CKD) 進口稅，提出製造汽車引擎、變速箱、傳動系統、生產專用汽車與普通汽車項目的優惠機制等，並拓展對周邊國家與地區出口汽車零組件，越南多數關鍵零組件如引擎、變速箱、底盤與懸吊機構仍以進口為主，圖 1 是越南汽車主要產業聚落。

越南汽車領導廠商包含越南汽車工業集團公司 (Vinamotor)、越南引擎與農業機械總公司 (Veam)、越南煤炭總公司 (Vinacoal) 與西貢汽車機械運輸公司 (SAMCO) 投資從事汽車與相關零組件製造與組裝，Vinamotor 專注於製造和組裝乘用車、小型和中型卡車、汽車、引擎、齒輪與變速箱模組等，Veam 從事製造、組裝乘用車、小型和中型卡車、引擎與變速箱系統零組件，Vinacoal 製造、組裝中型和大型貨車、專用汽車與附屬零組件；SAMCO 則製造、組裝乘用車與生產汽車零組件。

根據越南工業部統計，有 30 多家廠商 (主要在越北地區) 獲准進口汽車零組件組裝生產汽車，所有進口的汽車零組件幾乎來自中國大陸，組裝的中國大陸汽車整車有 11 個車型，分別是東風、輕騎、長征、力帆、金杯、北汽福田、九龍等。在越南北部和西南部共有 25 個汽車銷售代理商，代理銷售 9 種中國



資料來源：britannica；工研院產科國際所 (2024/04)

圖 1、越南汽車產業主要聚落



大陸品牌汽車（主要為載重量為 700 公斤至 2.5 噸的貨車與 8 座至 29 人座的中型乘用車）。

越南境內約 200 餘家汽車零組件廠商，以中小型企業為主，政府提出 2005 年國產化目標 40%，2010 年 60%，截至 2023 年底汽車零組件國產化比例僅 33.1%，越南汽車產業供應鏈仍不齊全，即便是合資廠商，越南境內生產的乘用車 / 大型乘用車或巴士仍有高達 70.5% 比例需依賴進口零組件。

越南有國際知名廠商進駐生產汽車零組件，如日本的 Denso、GS(電池)、三洋、橫濱，韓國 Kymbo，主要製造塑膠、橡膠類零組件、連接器零組件、螺絲、油門踏板等金屬機製件。越南汽車與零組件產業發展主要存在幾種現象，其一是產業基礎研究能力薄弱，與汽車產業搭配的冶金、材料、電子、化工、機械等產業發展不足，多數生產橡膠 / 塑膠、車身鈹金與輪胎等零組件，主要關鍵零組件如引擎本體、變速箱（手排與自排）、煞車伺服系統等仍依賴進口，其二是普遍缺乏高級技術人員，研發設計能力薄弱，其三是售後服務能力、市場調查、研究與資訊收集能力不足，且交通基礎設施相較其他東協國家（如泰國、馬來西亞或印尼等）不完整。

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

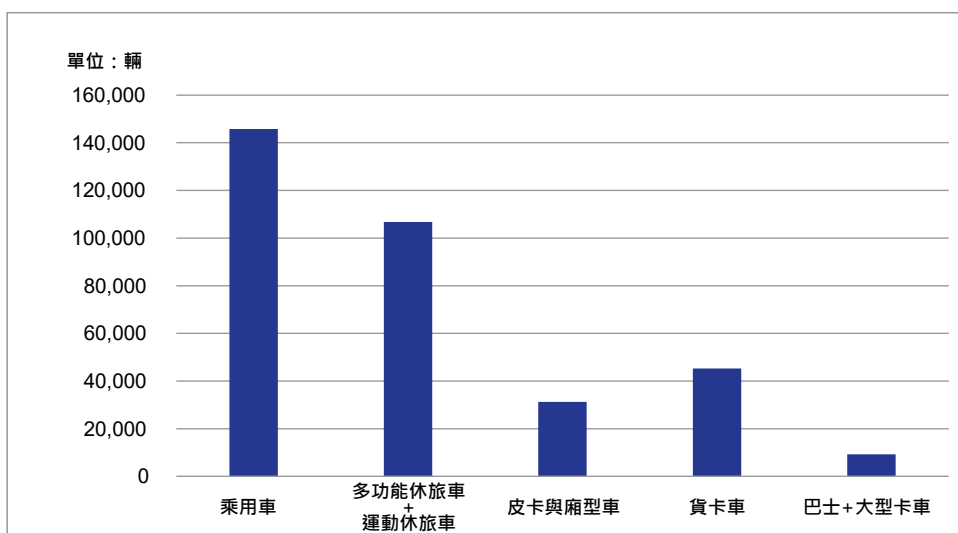
越南汽車零組件廠商僅能生產一些簡單汽車零組件，主要是汽車後視鏡、汽車坐墊、電池等，其附加價值低且多數未達經濟規模，越南汽車零組件廠商因當地機車工業較發達，市場規模較大，因此多以製造機車零組件為主，汽車零組件為輔，在上述情形發展下，關鍵零組件大多仰賴進口，但受到提高進口關稅影響，導致汽車售價居高不下，絕大部分外資廠商未在越南進行研發與生產，技術移轉進展緩慢。

越南汽車與零組件產銷

根據越南汽車製造協會 (Viet Nam Automobile Manufacturers Association, VAMA) 統計，由於經過長期內戰導致越南汽車產業製造能力薄弱，現有 13 家汽車合資廠，主要以全散件與半散件 (Semi Knock Down, SKD) 方式進口散件組裝生產乘用車、越野車、小型休旅車，多數自中國大陸、韓國、蘇聯等國進口底盤。

根據 MarkLines 統計，2023 年越南汽車銷售量 27.6 萬輛、加上未納入 VAMA 的現代汽車當地法人 Hyundai Thanh Cong Vietnam (HTCV) 銷售 2.0 萬輛，合計銷售 29.6 萬輛，其中各類型乘用車銷售 6.1 萬輛，多功能休旅車 (Multi-Purpose Vehicle, MPV) 與運動休旅車 (Sport Utility Vehicle, SUV) 15.3 萬輛，皮卡車與廂型車 (Pick-Up & Van) 2.0 萬輛，貨卡車 3.4 萬輛，巴士與大型卡車 0.8 萬輛等，圖 2 是 2023 年越南各類型汽車銷售量。圖 3 是 2023 年越南領導車廠乘用車市佔率比較，銷售量與佔比依序是豐田 (2.1 萬輛, 34.2%)、馬自達 (1.2 萬輛, 19.2%)、本田 (1.1 萬輛, 18.2%)、現代集團 (0.8 萬輛, 13.5%) 與三菱 (0.5 萬輛, 8.2%)，前 5 大乘用車廠商佔比 93.3%。圖 4 所示，是越南汽車市場預測，2023 年汽車銷售總數 27.6 萬輛，預測 2024 年越南經濟持續成長內需增加，汽車市場 32.8 萬輛。

越南汽車銷售價格較其他東協國家高出 20%，近年除越南盾貶值外，最主要原因是產量低，大多數組裝線的產能不及 50%，加上稅制（含奢侈稅）高昂等因素，越南汽車零組件生產與組裝利潤不高，出口缺乏競爭力，難以吸收投資，高稅制也在某種程度上限制越南汽車產業發展。大多數汽車零組件廠商技術、軟硬體設備相較其他東協國家落後，且因越南汽車市場規模相對泰國、馬來西亞等國較小，導致國際零組件廠商進入越南意願不高，相關製造技術一直無法引進或帶動當地整車與零組件產業發展。



資料來源：MarkLines；工研院產科國際所 (2024/04)

圖 2、2023 年越南各類型汽車銷售量

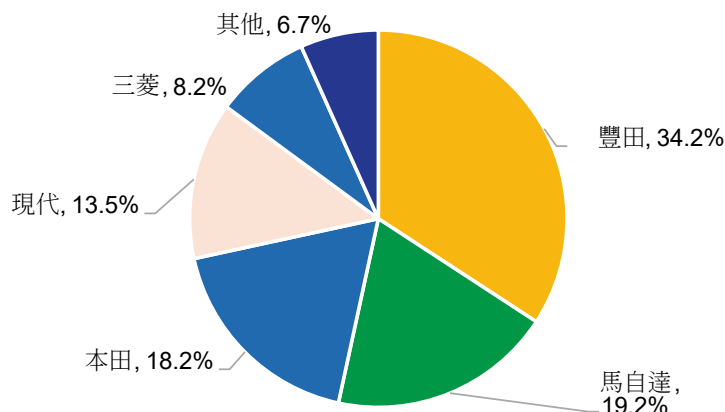


圖 5 是越南汽車零組件 (HS8708 類) 進出口額預測, 2023 年越南汽車零組件進口額 24.0 億美元, 較 2022 年成長 7.1%, 屬於進口額大於出口額的市場特性, 預測 2024 年越南政經穩定與內需市場增加等因素, 進口額將成長至 24.7 億美元, 較 2023 年成長 3.0%; 2023 年越南汽車零組件主要進口國家依序是韓國 (28.1%)、日本 (25.3%)、中國大陸 (18.5%)、泰國 (14.4%) 與德國 (5.6%), 前 5 大進口國家佔 91.9%, 集中度很高, 如圖 6 所示。

2023 年越南汽車零組件出口值 17.3 億美元, 較 2022 年成長 8.8%, 中美貿易戰導致部分廠商積極轉往越南設廠生產, 加上越南與諸多國家簽署貿易協定, 經由越南製造轉出口汽車零組件數量增加, 預測 2024 年出口值 17.6 億美元, 較 2023 年成長 2.1%。2023 年越南汽車零組件主要出口國家依序是日本 (34.3%)、中國大陸 (13.9%)、美國 (15.2%)、泰國 (7.8%) 與韓國 (5.9%), 前 5 大出口國家佔 77.1%, 如圖 7。

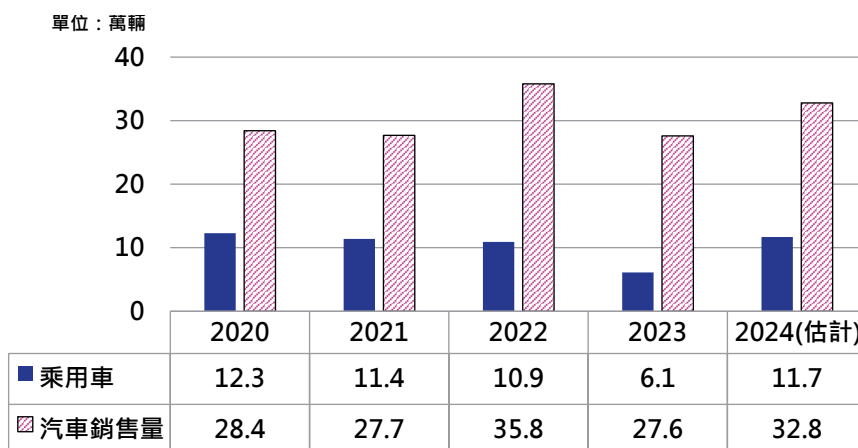
結論與建議

越南國內汽車需求市場規模雖然不大, 近年來越南經濟成長率均保持 6.5~7.0%, 預期人民購買力將快速提昇, 未來汽車零組件需求量將持續成長, 且根據越南實施鼓勵提高汽車國產化比例政策, 廠商至越南投資或可因應越南日益殷切的汽車零組件需求與獲取相關 (投資或稅制) 優惠。



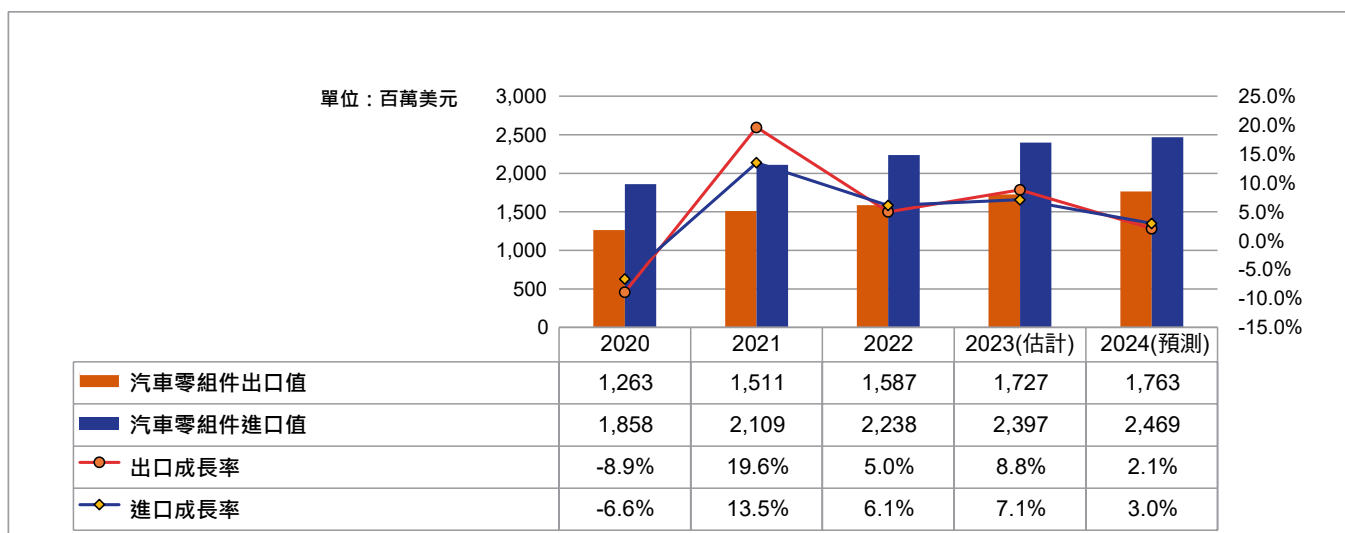
資料來源: MarkLines; 工研院產科國際所 (2024/04)

圖 3、2023 年越南乘用車市占率



資料來源: MarkLines; 工研院產科國際所 (2024/04)

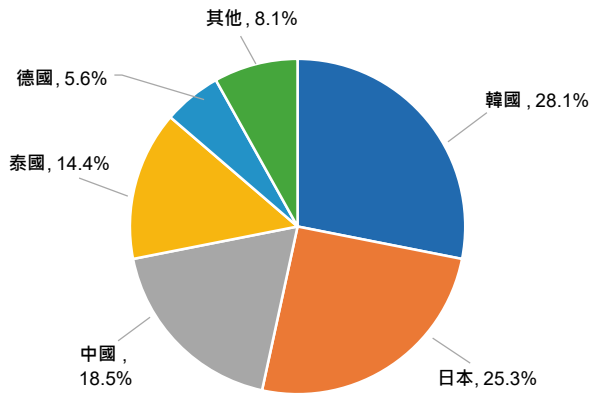
圖 4、越南汽車銷售量預測



資料來源: Global Trade Atlas; 工研院產科國際所 (2024/04)

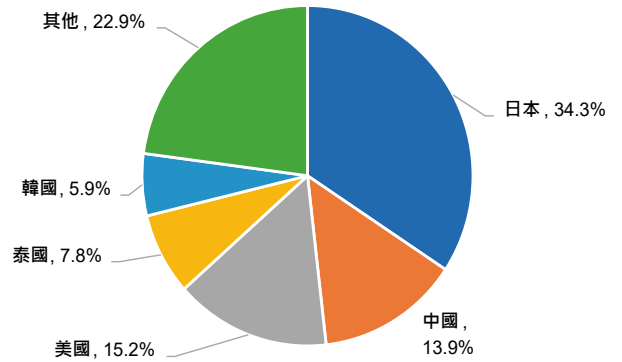
圖 5、越南汽車零組件 (HS8708 類) 進出口值預測





資料來源：Global Trade Atlas；工研院產科國際所 (2024/04)

圖 6、2023 年越南汽車零組件主要進口國家與占比



資料來源：Global Trade Atlas；工研院產科國際所 (2024/04)

圖 7、2023 年越南汽車零組件主要出口國家與占比

越南為東協組織會員國，已與多數國家簽署自由貿易協定，越南汽車零組件外銷到東協國家享有零關稅優惠，具成本競爭力，由於歐、美、日先進國家汽車銷售已趨近飽和，需求成長趨緩，東協新興國家即將成為全球第 4 大汽車市場，汽車零組件需求與市場發展前景可期，臺灣在越南投資汽車與機車零組件廠約 10 餘家，投資生產規模不大，且大多以生產機車零組件為主，汽車零組件為輔，臺灣汽車產業相關沖壓與鎖固件製造精度高，成本競爭力強，其他汽車零組件如電氣系統、剎車系統零組件、鋁合金輪圈、汽車線束、車片、車燈製造等在上世界已佔有重要地位，或可填補越南汽車零組件供應鏈缺口，建議臺灣廠商盡早布局越南市場，爭取商機。

著作權所有：惠達雜誌 撰文：蕭瑞聖

五金工具、零組件、螺絲季刊

一本連結五金、零配件組件、鎖緊工具、螺絲，
全球趨勢跨領域、跨通路的專業刊物

8
月號

發行全球近
200 國家

100%
潛力買主保證郵寄

扣件、五金、
工業零配件
搜尋

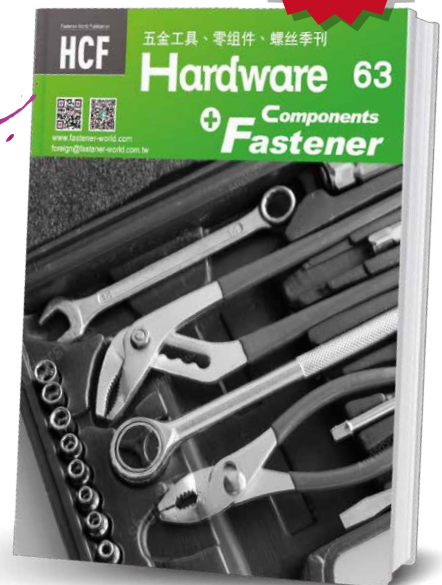
92%
歐美採購指定
進訪B2B平台

全球金三角行銷
一次網羅

買賣成功媒合家數

70% 國內
30% 國外

雜誌
網站 展會



請洽 惠達業務部 ☎ 06-295 4000

