行政院所屬各機關因公出國人員出國報告書

（出國類別：出席國際會議）

出席
「亞太經濟合作（APEC）會議
第 24 次汽車部門對話會議」
會議報告

出國人服務機關、職稱及姓名：

經濟部工業局代科長　　童建強
交通部路政司專員　　王冠益

出國地點：菲律賓馬尼拉

出國期間：105 年 5 月 25 日至 5 月 27 日

報告日期：105 年 8 月 8 日

目　　錄

壹、　前言.....1

貳、　團員及任務分工.....3

參、　行程表.....5

肆、　工作內容.....9

伍、　綜合結論.....21

陸、　建議.....22

柒、　檢附相關資料.....23

圖目錄

圖 2-1 代表成員 3

圖 2-2 會議剪影.....4

圖 4-1 全體合照.....19

圖 4-2 會議剪影 20

表目錄

表 3-1 APEC 汽車對話會議議程表.....5

壹、 前言

第 24 屆 APEC 汽車對話會議由菲律賓貿易工業部主辦，於 2016 年 5 月 25 日至 5 月 27 日在馬尼拉召開。來自中國大陸、日本、韓國、馬來西亞、菲律賓、俄羅斯、台灣、泰國、美國及越南等經濟體的政府與汽車產業代表參加本次會議。同時印度汽車協會 SIAM (Society of India Automotive Manufacturers)也以受邀嘉賓的身份參加。APEC 秘書處此次由新任秘書處計畫執行長 Mr. Pavel Bronnikov 出席參加。

APEC 汽車對話會議是旨在加深不同文化背景下汽車產業間的交流和加強區域內汽車企業貿易的便利性及自由性為目標的國際會議。同時負責將亞太地區汽車企業訴求和建議匯總到各經濟體的政府貿易相關部門。

本次台灣代表團由工業局金屬機電組童代科長建強帶隊與交通部路政司王專員冠益、車輛安全審驗中心謝經理昇蓉，以及車輛研究測試中心洪課長薪茹等人共同與會。

本次會議包含雙邊會議及正式會議。正式會議議題著重各經濟體汽車市場、產業現況資訊分享與相關政策報告及 APEC 各項計畫進度更新。

貳、 團員及任務分工

第24屆APEC汽車對話會議我國代表團成員，由工業局童代科長建強率領，名單如下；

交通部路政司王專員冠益 – 法規和道路安全議題

車輛研究測試中心國際合作發展部洪課長薪茹– 產業政策、市場進入、綠色能源車輛等議題

車輛安全審驗中心謝經理昇蓉–法規和道路安全議題

圖 2-1 代表成員

24th APEC Automotive Dialogue (AD)
May 25-27, 2016 I Makati City, Philippines

圖 2-2 會議剪影

參、 行程表

日期	到達地點	行程
5/24(二)	馬尼拉	出發: 台灣移動至菲律賓
5/25(三)	馬尼拉	參加第 24 屆 APEC 汽車對話會議
5/26(四)	馬尼拉	參加第 24 屆 APEC 汽車對話會議
5/27(五)	馬尼拉/台北	參加第 24 屆 APEC 汽車對話會議/返國

第 22 屆 APEC 汽車對話會議： 105 年 5 月 25 日至 5 月 27 日於馬尼拉召開。

表 3-1 APEC 汽車對話會議議程表

24thAPEC Automotive Dialogue Agenda

25-27 May 2016

Philippines

Wednesday, 25 May 2016

9:00 – 17:00 Bilateral Meetings

18:00 - 20:00 Welcome Dinner

Thursday, 26 May 2016

9:00 – 9:30 Welcome Remarks: *Dir. Ma. Corazon Halili-Dichosa, Chair, 24thAPEC AD*

Keynote Address: *Undersecretary Ceferino Rodolfo, Department of Trade and Industry, Philippines*

9:30 – 9:45 Photo Opportunity

9:45 – 10:00 Coffee Break

10:00 – 12:00 Item 1 **Adoption of Agenda**

Item 2 **Reviews on APEC Development**

2.1 2016 CTI Priorities

2.2 APEC Secretariat Updates (SOM1)

2.3 APEC AD Project Update –*Mr. Pavel Bronnikov, Program Director, APEC Secretariat*

Item 3 **Follow-Up Subjects and Activities**

3.1 Peer Review[1]

3.1.1 Industry Situationer

3.1.2 Market Situation/Development in 2014-2015

3.1.3 New FTAs/Implications of free trade agreements on the auto sector

3.1.4 Tax Structures/Regimes

3.1.5 New Automotive Policies/Regulations

3.2 Discussion and Approval of the 2016-2017 AD Work Plan – APEC Secretariat

13:00 – 15:45 Item 4 **APEC Project Updates**

4.1.1 APEC Roadmap for Electric Vehicles (US)

4.1.2 The Impact of Government Policy Instruments on Promoting NEVs (China)

4.1.3 GSAS (GVC-SME Integration for the Automotive Sector) Project (Malaysia and the Philippines)

4.1.4 Compendium on Motor Vehicle-Related Taxes in APEC (US)

4.1.5 Compendium of Automotive Business Regimes in APEC (Philippines)

Item 5 **New Subjects, Projects & Activities**

5.1 New Projects (Economies are invited to submit new project proposals)

5.2 Other New Topics (Economies are invited to propose/submit topics)

15:45 – 16:00 Coffee Break

16:00 – 17:00 Item 6 **AD Terms of Reference (TOR)**

6.1 Proposal for Continuation of Contribution of Member Economies for AD Funds

Item 7 **Meeting Plan of the 25th AD**

7.1 Report on the APEC Collaboration System (ACS) – APEC Secretariat

7.2 Summary of Decisions (AD Chair)

7.3 Updates on the 25th AD Hosting (Philippines)

Friday, 27 May 2016

9:00 – 12:00 Meeting Summary and Report Writing

肆、 工作內容

一、正式會議

(一) 汽車對話會議主辦國代表開場致辭

2016年第24屆APEC汽車對話會議主席是由菲律賓貿易工業部貿易工業部Ms. Corazon H. Halili-Dichosa擔任主席並開場致詞，副主席則由 Mr. Vicente T. Mill Jr.擔任。

(二) CTI 優先議題

CTI 主席到場為與會經濟體報告 2016 年 CTI 優先議題，主要支持 WTO 多邊貿易系統，例如實行 WTO 促進貿易協定及拓展資訊科技協定等；增進區域經濟整合；加強連接及基礎建設的發展；法規合作與整合及對跨領域指令的貢獻。

(三) APEC 秘書處更新

APEC 秘書處計畫執行長提供有關計畫管理簡報，讓各經濟體更加了解申請計畫之相關應注意細項。此報告著重在概念性文件的認可與自我基金計畫的要求，並

鼓勵 APEC 會員經濟體在申請計畫時可參照 APEC 計畫手冊，如申請資金的標準、計畫內容符合 APEC 優先議題，以及概念性文件送達之規定時間等。

(四) 市場現況及產業政策

1. 中國大陸

中國大陸汽車整車廠家數 480 家，機車廠家數 204 家，零組件廠家數 13,242 家。2015 年中國大陸汽車總銷量含乘用車和商用車在內，年增 4.7%，達到 2,460 萬輛，年增率創 2012 年以來新低。數據顯示，大陸 2015 年乘用車（包括轎車、運動型休旅車和小貨車）銷量年增 7.3%，達到 2110 萬輛，年增率低於 2014 年的 10%，及 2013 年的 16%，成長率減緩主因為 2015 年陸股大漲時吸走民眾大額消費的資金，之後爆發股災，又壓抑民眾的非必要支出。機車整車銷售部分，2015 年國內市場銷售數量下滑達 11.71%，僅 1,880 萬輛；汽車整車出口數量下跌嚴重，出口約 75.6 萬輛，比上年同期下降 20.25%；汽車零件部分亦受整車銷售狀況不佳之下，出口金額約美金 6,192 億，較前年下降 4.18%。

中國大陸政府 2015 年 9 月宣布，購買 1.6 公升以下排氣量乘用車的購置稅減半至 5%，從 2015 年 10 月 1 日實施到 2016 年 12 月 31 日，預估中國大陸車市需求自此有所反彈。

自由貿易協定協商進度，2015 年 6 月 1 日與南韓完成簽署，6 月 17 日與澳洲完成簽署。

2. 菲律賓

菲律賓汽車整車製造廠於 2015 年增設 1 家，累積至 18 家，但就業人數僅 8,537 人；機車整車廠共 22 家，2015 年增加 2 家，總員工數約 8,979 人；零件家數為 207 家，員工數約 59,739 人；直接進口商約 28 家。

2015 年菲律賓汽車保有量約 383 萬輛，新車銷售約 32 萬輛，較前年同期增加 19%，其中商用車約 18 萬輛，樂觀預估 2016 年將可達到 35 萬輛；菲律賓車廠以組裝為主，國產車產量 98,768 輛，較前年同期成長 11%。車輛零組件之外銷金額為 39.89 億美元，較 2014 年下滑 8%，但仍為第三大出口產業，而車輛產業則占全菲律賓製造業出口約 5%。

機車市場表現亮眼，2015 年機車保有量約達 488 萬輛,較前年同期成長 36%,其中新車銷售量 85 萬輛，成長 8%；產量部分更有大幅度的上升，達 13%，約 79 萬輛。

菲律賓目前為東協自由貿易區 (ASEAN Free Trade Area ,AFTA)成員之一，陸續已跟鄰近亞洲國家簽訂自由貿易協定，包括:日本(PJEPA, AJCEPA)、澳洲紐西蘭(AAZFTA)、韓國(AKFTA)、中國(ACFTA)、印度(AIFTA)皆已完成。目前正積極洽談東南亞區域全面經濟夥伴關係框架協定(RCEP)、歐洲自由貿易協定(PH-EFTA)與中國原產地規則(ROO)。

3. 馬來西亞

根據大馬汽車商公會的報告，馬來西亞 2015 年的汽車銷售總數為 66 萬 6,674 輛，比起 2014 年的 66 萬 6,487 輛，僅增加 187 輛，即 0.03%。儘管只有微幅提升，但對本地汽車行業來說還是創下連續 6 年，銷售量都在 60 萬輛以上的紀錄。其中，轎車的銷售量，59 萬 1,298 輛，比 2014 年增加 2,950 輛，即成長 0.5%，反而

是商用車輛銷售量只有 7 萬 5,376 輛，比 2014 年的 7 萬 8,139 輛減少 3.5%，即 2,763 輛。2015 年汽車銷售量增加的因素，包括在消費稅漸漸穩定後的第四季度（10 至 12 月），汽車價格趨向穩定、汽車生產商推出數個新型號車輛以及在年底進行的大促銷等。此外，2015 年的汽車生產量也第二次創下生產量超過 60 萬輛的紀錄，共生產 61 萬 4,664 輛，比 2014 年的 59 萬 6,418 輛上升 3.1%。馬國代表表示 2016 年將是另一個備受挑戰的一年，汽車銷售量預計會比 2015 年下降 2.5%，即達 65 萬輛。這項預測是受到數個既有因素影響，其中包括全球經濟不景氣、原油價格滑落、馬幣貶值、車貸緊縮政策以及生活壓力提高等。

馬來西亞目前為東協自由貿易區 (AFTA)成員之一，陸續亦跟其他國家簽訂雙邊自由貿易協定，包括: 日本、澳洲紐西蘭、印度、巴基斯坦、智利與土耳其皆已完成，並且跨太平洋夥伴關係(TPP)於今年已經完成協商簽署。此外，目前正積極與歐盟簽訂自由貿易協定。

此外，馬國分享馬來西亞智慧技術系統(Malaysia Intelligent Technology System, MITS)，MITS 是一套包含 IoT(Internet of Things)及車輛產業大數據以有助於促成工業 4.0 的系統。此系統係藉由雲端平台進行開發，並將展開至汽車產業的製造及售服市場領域。MITS 與工業 4.0 及 DEP(Design Engineering & Prototyping)是由馬來西亞汽車工業研究院(MAI)所著手進行。其藉由分享在設計及分析方面的軟硬體設施與能力提供一創新的平台。而在今年MITS 更將開展至模擬、售服市場解答、合作平台、資料中心及計畫服務等事項。

4. 日本

日本汽車整車廠家數共 14 家，機車整車廠家數 4 家，員工數合計 18.8 萬人；零組件廠家數 445 家，總員工數約 60.9 萬人；汽車直接進口商 37 家。

日本國內汽車市場全年銷售約 504 萬輛，較 2014 年減 9.3%；機車銷售量亦銳減 9.3%，僅有 40.6 萬輛。零組件出口幾乎呈現維持，成長率僅 0.2%，出口金額日圓 3.48 兆。

自由貿易協定協商進度部分，共 14 個國家及 1 個區域(ASEAN)之 FTA 已生效；已完成 TPP 簽署，以及協商中共 3 個國家及 3 個區域之 FTA。

5. 韓國

韓國汽車整車廠共 17 家，員工數約 12.7 萬人；機車廠則較少僅 2 家，員工數 550 人，零件廠則有 883 家，員工數高達 29.5 萬人；汽車進口商約 14 家。

據韓國汽車製造商協會(KAMA)的報告，韓國 2015 年汽車總銷量量達約 159 萬輛，成長率 8.6%，根據 KAMA 分析，韓國汽車銷量的增加得益於汽車消費稅的下降和消費者對 SUV 的需求不斷增加。韓國政府於 2015 年 8 月推出貨物稅減免政策，推行時間至 2016 年 12 月，此政策推出後國內銷售已增長 22.2%，汽車零組件出口有略微成長約 1.8%，出口金額為韓元 21.9 兆。

韓國已完成 14 份 FTA 簽署，包含 2015 年與加拿大、中國大陸、越南及紐西蘭，協商中的尚有中日韓、

RCEP、中南美及厄瓜多爾等。

6. 美國

目前美國有汽車製造廠 282 家，機車廠 443 家，零組件廠則有 4,258 家，整車及零組件製造廠合計有 66 萬名員工。過去三年的汽車生產量維持成長且總量都超過 1,100 萬輛，但在去年的成長量則從前年的 11.65%下跌至 3.48%，而銷售量的部分則維持成長並達到 1,700 萬輛的規模。而在車輛零組件出口的部分，近年維持在約 8,100 萬美金的產值規模。今年整年預估全年汽車生產量可達 1,831 萬輛(預估成長 2.6%)，其中客車類預估達 772 萬輛(預估成長 2%)而商用車則為 1,059 萬輛(預估成長 3%，其中小貨車 1,009 萬輛、中大型貨車則為近五十萬輛)的規模。

(五) APEC 經濟體汽車稅制分析

美國收集 21 個 APEC 經濟體及汽車稅制資料，包含關稅、購置稅、擁車稅及使用稅等，並以 4 個不同 cc 數的新車與車齡 10 年車型進行各國汽車稅制比較與分類。分析資料顯示各國汽車稅率最大不同為購置稅與關稅，擁車稅

在第一年影響較微小，但當車齡成長至 10 年時，影響則變大，而使用稅部分相較影響較小。另外，21 個經濟體的平均關稅稅率於 0%~80%之間，使得進口車與國產車車價差異大，其中東協國家大部分皆為高關稅國家；隨著車齡增加，擁車稅及汽車使用稅成為擁車最大成本，其中以日本增加比例最高。

(六) 汽車零組件中小企業連結全球價值鏈計畫

2015 年馬來西亞與菲律賓共同提出汽車零組件中小企業連結全球價值鏈計畫(GVC-SME Automotive Sector, GSAS)，並且接續舉辦多場相關活動，促使本計畫內容更加具體。分析結果指出在全球汽車產業中，中小企業占比高達 50%，然而，大部分中小企業缺乏足夠標準、產品品質及商業能力，同時因知識匱乏，造成無法克服非關稅貿易障礙的影響，由於高成本，無法像 OE 廠具有能力產出具體方案，以克服非關稅貿易障礙。

馬國建議 2016 年將透過亞太區域優良汽車供應商計畫(APEC’s Regional Automotive Supplier Excellent Program , RASEP)實現企業能量建立，並且加強中小企業的製程、企

業管理、成本控制及市場拓展等基本能力。

(七) 第 25 屆汽車對話會議辦理規劃

菲律賓說明 2016 年 25 屆 APEC 汽車對話會議預計於 9 月 19 至 21 日搭配菲律賓車展辦理，地點為馬尼拉。

(八) 會議概要說明

1、針對美國提倡之電動車準則研討會，各經濟體代表需於今年 6 月中前提出相關建議。馬國與菲律賓表達共同辦理研討會意願，並邀請各經濟體參與。

2、針對馬來西亞提出之汽車零組件中小企業連結全球價值鏈研討會，各經濟體需於二週內提出意見，此研討會預計與第 25 屆汽車對話會議同時間舉辦。

3、美國將提出汽車稅制背景概要予各會員，並請各會員於 6 月中提供相關意見。美國後續也將同步依據各會員意見修改或更新現有簡報內容，之後提交至 CTI，以取得最後確認。

4、菲律賓將今年 6 月中提供各會員主要汽車車體製造商的調查表，以便各會員考量是否同意本提案。

5、汽車對話會議的議程將被調整，主要項目為市場進入、法

規和標準調和、促進貿易、建置能力及新技術等，以提供各會員機會再次討論很久以前已經被討論過的特定議題。

(九) 活動集錦

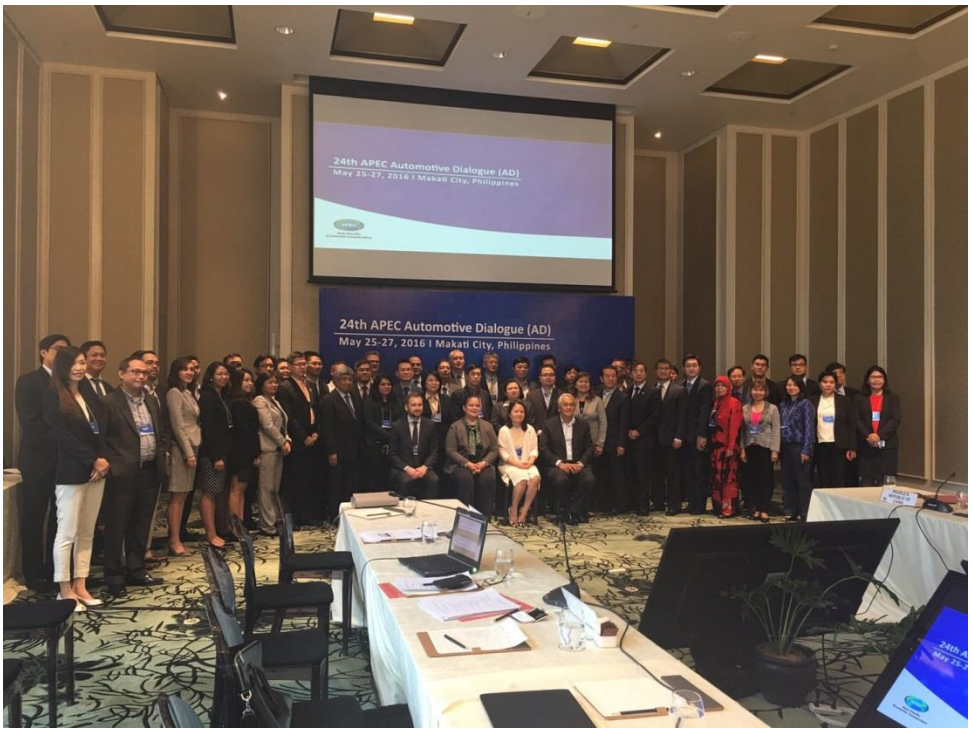

圖 4-1 全體合照

24th APEC Automotive Dialogue (AD)
May 25-27, 2016 | Makati City, Philippines

圖 4-2 會議剪影

伍、 綜合結論

本次會議中，各國報告 2015 年汽車市場概況，中國大陸汽車銷售成長趨緩，新能源車則大幅成長；菲律賓為東協國家中表現較佳的，汽機車都略有小幅度增長；馬來西亞則受經濟及車車貸影響，表現不佳；日本汽車國內市場及出口呈現維持；韓國則因調降消費稅，吸引民眾購車；美國汽車表現亮眼，以突破 1,700 萬輛市場規模。

美國收集各會員經濟體的汽車稅制政策，分析出汽車價格組成結構，東協國家關稅稅率普遍較高，藉以將進口車及國產車價格差異化，保護國內製造廠，日本則是隨著車齡增加，加重擁車稅及使用稅，有效加速舊車汰換。東協國家加強合作推動中小企業進入全球價值鏈，透過計畫推展，提升現有中小企業體質及競爭力，美日亦表示支持並予以協助。

陸、 建議

以下就會議結論，建議我國後續發展的事項：

一、 APEC 汽車部門對話會議是 APEC 會員體政府部門及汽車產業間重要之意見與經驗交流分享平台，對於會員體之汽車產業發展及政策形成均有重要幫助，絕大多數國家之汽車產業主管機關、公會及業者均派員與會，建議未來國內汽車公會和業者亦可派員參加，藉由交流及觀摩以建立適合我國之汽車產業政策與方向。

二、 本次會議中美國呈現的各國汽車稅制比較，可作為政府施政參考，從稅制中探索汽車成本結構，以及市場的表現。

三、 東協國家在美、日的協助下，積極推動汽車零組件中小企業的能量提升，對於向以中小企業為產業支撐的我國，中長期將可能造成威脅，建議我國業者加強自我能量及提升市場競爭力，並持續觀察東協國家中小企業的發展動向，以利制定因應策略，並且政府應持續加強與加速國際自由貿易協定的簽署，提供產業一個良好的國際競爭平台。

柒、 檢附相關資料

無。