

泰國汽車與電動車發展策略

資料蒐集：泰國/駐泰國台北經濟文化辦事處經濟組

一、泰國汽車業成功主因

泰國普遍被視為汽車產業的成功典範並被視為成功打入全球汽車供應鏈的成功國家之一，總結各種研究指出，泰國的汽車業競爭力強，主要原因如次：

(一) 政府政策集中推廣單一種類車輛：政府針對一噸皮卡車(One-Tonne Pickup Truck)提供生產者及泰國消費者雙向的補助措施，尤其針對相關零組件提供生產補助，使皮卡車零組件能在地化生產。

(二) 亞洲金融危機(謹註：發生於 1997 年)前的放鬆管制措施，吸引外國汽車廠赴泰投資：泰國於 1993 年即宣布將在 1997 年前取消外資所有權限制及自製率要求(LCR)，使得泰國相較於其他東協國家(仍具外資限制與自製率要求)更具投資吸引力。研究指出，放鬆管制措施促使日本汽車業及電機電子行業的中小企業赴泰投資，並獲得日本車廠的大力支持，使泰國汽車業產量增加。

(三) 政府積極完成相關基礎建設與產業聚落：其中以東岸最為著名，鑒於出口導向的汽車業聚集在曼谷不符合經濟效益，政府在東部如北柳府、春武里府和羅勇府等提供許多投資誘因，積極建立相關產業聚落，以便利相關企業減少運輸成本，並建立一個適合即時生產(just-in-time)的產業環境。

二、近期泰國汽車及電動車發展策略

(一) 在亞洲金融危機之後，政府制定新的產業發展政策，2001 年總理 Thaksin Shinawatra 宣布打造泰國為「東方底特律」計畫。鑒於泰國已宣布不再採取自製率要求，且國內市場規模太小，不足以達到足夠的規模經濟效益，泰國勢必得制定出口導向的發展策略。在泰國已以生產一噸皮卡著名的情況下，政府理所當然將以持續發展一噸皮卡車為主要策略。

(二) 汽車業者對政府於金融危機後持續推動一噸皮卡的發展策略反應正面，若觀察出口數據也可以發現，泰國出口的車輛產品多為 5 噸以下的皮卡車(約 9 成)。

(三) 泰國政府聚焦生產一噸皮卡的做法，大幅提升泰國 OEM 的能力，以 Toyota 為例，泰國境內的生產中心可生產不同種類的產品，使得泰國不只參與了 Toyota 在東南亞的生產網絡，也使泰國境內生產的零組件能被更彈性的運用。

(四) 在一噸皮卡政策取得成功後，泰國於 2007 年起推動環保汽車的在地生產，泰國政府將環保汽車定義為每公升汽油/柴油可行駛超過 20 公里、每公里排放低於 120 公克的二氧化碳，並滿足其他污染排放標準。為了進一步促進環保汽車於國內生產，泰國投資委員會(BOI)對投資者提供許多獎勵措施，惟廠商須在一定期間後達到生產 10 萬輛的生產規模。這項政策顯示政府意識到一噸皮卡車相對容易生產、汙染較高的特性，政府政策目標是希望將泰國國內汽車產業導向更複雜、高附加價值的汽車產品。

(五) 除了環保汽車，泰國也積極發展電動汽車。2012 年起，泰國政府為相關投資提供 8 年企業所得稅減免，2017 年 3 月政府更宣布電動車發展計畫，至 2036 年泰國電動汽車的目標數量為 120 萬輛，充電站數量為 690 個。此外，泰國政府將電動汽車定義較為廣泛，且對 BEV(電池動力車)的獎勵措施最多，這也反映了政府政策的方向。

1.BEV 投資項目可享受 5 至 8 年的企業稅豁免，此項免稅期限可在以下條件下延長：在泰國投資於一個以上電動汽車核心零件的製造，則每項零件可額外獲得 1 年的獎勵，最長期限為 10 年。

2.PHEV(可插電油電混合動力車)和 BEV 投資項目可免徵企業所得稅 3 年及免徵生產機械進口關稅。

3.與 PHEV 和 BEV 相比，HEV(油電混合動力車)的投資享有較少的激勵。投資企業將只獲得生產機械的進口關稅豁免。

(六) 根據國際汽車製造協會(OICA)的統計，泰國在 2019 年是全球第 11 大汽車生產國，也是東協中汽車業的領頭羊。尤其電動汽車是汽車業的未來發展趨勢，泰國積極發展汽車業轉型，提供電動車相關扶助措施，顯然是在確保泰國汽車業在未來仍在區域與全球產業鏈中的重要地位。

三、各大車廠在泰國投資電動車相關情形

(一) Toyota 自 2009 年開始在當地生產 Camry HEV，並於 2010 年至 2015 年生產品 (HEV)，在電池部分，鑒於 Toyota 與 Panasonic 在日本合資經營 Primeearth EV Energy，旗下有三個電池工廠，電池自日本進口。在泰國政府提供相關獎勵措施後，Toyota 表示將啟動在泰國生產 HEV，另該公司亦表示泰國基礎充電設施不足，是該公司尚未投入 PHEV 或 BEV 生產的主因。目前該公司申請政府相關補助，每年生產 7,000 輛 HEV 與 70,000 個 EV 電池，以及其他非 EV 專用的車輛零組件，例如保險桿、車門等。該公司並於 2019 年 5 月在北柳府的工廠開始生產鎳氫電池，並用於該公司所生產的 Camry 及 C-HR SUV 的 HEV 版本上。

(二) Nissan：該公司在 2015 年就確定在泰生產 X-trail Hybrid (HEV)，在政府宣佈相關獎勵措施後，該公司表示將在位於北欖府的生產基地生產混合動力車和電池，2019 年 1 月，該公司表示，將打造泰國為除日本之外的第二個電動汽車生產中心，以符合當地市場及出口需求。

(三) Honda：該公司在 2012 年與 2014 年起分別在泰組裝 Jazz 和 Accord 車款的 HEV 版本。2013 年至 2015 年間，Civic HEV 車款也開始生產，但該款車型後來再全球停產。在政府宣佈電動車補助計畫之後，該公司公開表示將投資 HEV 和 HEV 電池生產，並計畫將 Accord HEV 的生產基地從日本移出至泰國。

(四) Mazada：在政府提供相關誘因後，已宣布將生產混和動力車，並於近期宣布將生產純電動車。

(五) BMW：該公司在政府提供相關誘因之前，就已開始在泰生產 PHEV 版本的 3 系列產品，在政府公布相關措施後，更表示將於泰國生產 5 系列與 7 系列產品，該公司供應商 Dräxlmaier 則於 2019 年 9 月開始在泰國為其生產鋰離子動力電池，惟電池芯則自三星進口。

(六) Daimler：該公司於 2013 年和 2014 年起在泰國組裝其 C 系列和 E 系列的 HEV 版本的車款；2016 年更擴充到 PHEV 版本車款。在泰國政府提供獎勵措施後，該公司宣布將申請 PHEV 電池在地生產，即該公司也是採取進口電池芯(唯一供應商為 LG)並在泰國生產電池的作法。

(七) 泰國公司 Energy Absolute 成功申請了 BOI 計畫，與台灣 Amita Technologies(有量科技)合資生產適用於 PHEV 和 BEV 的鋰離子電池。