

發展關鍵技術，確保獲利能力

# 「東協十加一」上路 化危機為轉機

東南亞國家協會加中國（ASEAN+1）自由貿易區於2010年1月1日上路，該區域90%的貨物將為零關稅，「東協十加一」的起跑會直接衝擊哪些產業？又該如何因應？自由貿易區上路後，會引發哪些現象？

◎ 撰文 / 蔡倬雯 圖片 / 達志影像



時 間才剛進入2010年，台商便處於憂喜參半的情況。喜的是兩岸簽署金融MOU終於出現突破性進展，於1月16日正式實施，長年困擾在中國投資的台商金流問題，總算迎刃而解；過往不相往來的兩岸金融業者，也開始互動、合作。

然而，很多台商還來不及高興，就得為壞消息深感憂心。這個壞消息就是「東協加一」正式啟動，台商恐將面臨空前挑戰。到底，什麼是「東協加一」？為何對台商衝擊這麼大？

## 中國大陸將成東協最大貿易夥伴

所謂「東協加一」，就是大家所熟知的東協加中國所形成的區域型自由貿易區。今年1月1日起，東協加一成為涵蓋11個國家、19億人口、6兆美元GDP的巨大經濟體，堪稱是全球人口

最多、開發中國家最大的自由貿易區，也是全球第三大自由貿易區，規模僅次於歐洲經濟區、北美自由貿易區。

東協全名為「東南亞國家協會」，是一個旨在加快東南亞地區的經濟增長及社會和人文發展的區域性國際組織。

目前東協共有10個成員，包括汶萊、印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、柬埔寨、寮國、緬甸、越南。今年開始，中國也成為東協的一份子。現在中國已超越美國，成為東協第三大伙伴，在「東協加一」成立數年後，將超越日本成為東協最大貿易夥伴。

既然組成自由貿易區，東協成員國之間將互免關稅，而非成員國將物品輸入此區則會增加關稅成本。例如，一付眼鏡成本100元，在新加坡（東協成員）生產後賣到馬來西亞（東協成員）進價也是100元。在台灣（非成員國）生產後賣到馬來西亞（東協成員）進價加稅10%則變成110元。

在東協加一啟動後，按照協定，中國和印尼、泰國、菲律賓、馬來西亞、新加坡、汶萊幾乎所有關稅都將取消，柬埔寨、寮國、越南、緬甸也將逐年調降，最後在2015年歸零。2010年元旦取消關稅的大部分產品，原來進口稅率約5%。元旦之後，

有些農產品和汽機車、重機械零件仍要課稅，但將逐年降低。

## 零關稅與東協加一 台商最大隱憂

零關稅與東協加一的影響力，正是台商最感憂心的地方。經濟部表示，東協加一啟動後，自貿區所產生的貿易移轉、加乘效應，能大幅促進區域內的資源優質配置與產業結構升級。在此同時，必然深化亞洲經濟一體化。

對台灣最大影響則在於，隨著東協加一實施，東協國家與中國的經貿往來勢必比以往密切，一般預估東協對中國的出口將成長48%，中國對東協的出口將成長55%，嚴重衝擊台灣經濟。

中華經濟研究院估計，「東協加一」後，台灣的生產總額減少台幣780億元，嚴重衝擊台灣產業，將面臨困難，競爭力也會大為減弱。外貿協會秘書長趙永全也認為，東協加一形成後，因90%的貨物將零關稅，對中小企業和傳統產業有極大衝擊。

更令人憂心的是，台商的挑戰不僅僅來自於東協在中國市場絕大多數關稅降為零，台商卻仍需繳納5%至15%的關稅，競爭力馬上大幅下降；還有來自其他國家的競爭，例如台灣最主要的競爭對手南韓，在東協的貨品關稅，也有高達90%的貨品關稅降

為零。

如此一來，對台商而言，不只最大出口市場中國要面對關稅差距的壓力，連東協市場也要面對一向是強烈競爭對手南韓的夾擊。

## 石化、機械、汽車零組件 產業衝擊大

從統計數據上看，目前自台灣進口金額746.55億美元，自東協進口金額則從2004年的629.54億美元，到2005年大幅增加至750.16億美元，東協加一整合對台灣產品的衝擊在開始降稅起就立即顯現。

東協加一上路對台灣影響最大的產業，以石化、機械、汽車零組件受到的衝擊最大，尤其是石化業。中國出口東協主要產品包括電器、鋼鐵、船隻，東協出口中國主要產品則為石油、塑膠、橡膠等。

根據經濟部分析，東亞區域逐步走向整合，台灣石化、機械、汽車零組件業將面臨衝擊，像石化業，泰國、新加坡石化產品競爭力高，一旦關稅調降為零，將衝擊台商在中國市場的競爭力。

換句話說，台灣有不少出口產業，從今年元旦起，和東協的出口品相比，立即居於競爭上的劣勢。中央大學經濟系教授朱雲鵬分析，例如尼龍和五大泛用塑

## 台灣必須調整全球佈局的腳步， 為企業爭取公平競爭的國際環境，以維繫競爭力。

膠，對中國出口分別占台灣總出口約4成6；同樣的產品，東協如果報價100元，台灣出口到中國課6.5%的關稅，要賣106.5元。機械業，出口到中國占台灣總出口約1成5，面臨的關稅約15%，東協賣100元的商品，台灣要賣115元。沒人會買貴的，最後當然是由廠商吸收，毛利因此會被大幅侵蝕。

汽車業者也叫苦連天。裕隆汽車總經理陳國榮表示，台灣目前汽車外銷東南亞的關稅都很高，越南關稅更高達91%，裕隆在台灣有很多汽車產能，原則上當然希望汽車在台灣組裝生產，但如果中國銷東協汽車關稅降到零，裕隆基於成本考量只能在中國生產，裕隆希望，台灣應儘快加入東協加一的關稅協定。

### 發展自我品牌和新興服務 因應變局

不過，台商還是有機會扭轉劣勢。朱雲鵬建議，台灣不能只靠既有分工模式來發展經濟，而應當要求突破，要發展自我品牌，發展關鍵技術，來確保獲利能力，也要發展新興服務業，以

促進就業和國際競爭力。

他並認為，各界不能太寄望於ECFA解決東協加一的威脅，因為就算中國相當體會台灣立場，簽成了較為接近我方理想的協議，這也只是對於東協加一的挑戰有所因應而已；真正的考驗還在後面，也就是台灣的新興產品和服務，未來是否真正有能力和其他國家在中國乃至全球市場上競爭。

事實上，已有業者看到這股危機終將到來，早已找到因應辦法。例如台灣汽車零組件業者東陽公司，10年前就到泰國佈局，到泰國設廠目的正是著眼於東南亞市場，由於在這裡市場也享受零關稅，不怕中國汽車零組件業者的競爭。

馬來西亞台灣商會聯合總會會長杜書垚也認為，在中國產品以零關稅進入馬國後，只有在馬國從事內銷市場的台商，在短時間內會因中國產品較低廉的物價被迫調低產品價格，但同樣的，由於中國原料也一樣以零關稅入關，採用中國原料的台商成本也會相對下跌，因此對台商反而有正面作用。

### 調整全球佈局 保持競爭力

東協加中國自貿區上路後，對於東協國家也是正、反面影響都有，中國進口的消費品、電子產品、摩托車等，將對東協業者造成威脅，不過，東協國家生產的石油、糖、稻米、棕櫚油、熱帶水果等，就有相當的競爭優勢。

根據WTO最新資料，目前全球已有200多個各種規模和性質的自貿協定，2010年預估將增加到400個。在這樣的形勢裡，世界三大自貿區之一的「東協加一自由貿易區」，對世界經濟格局勢必扮演舉足輕重的角色。

東協加一上路後，接著還有東協加三（中國、日本、韓國）也持續發展。隨著東亞自由貿易區逐漸形成，台灣如何保持出口產業的競爭力，恐將成嚴苛考驗。台灣必須調整全球佈局，例如以ECFA為起點，為台灣企業爭取公平競爭的國際環境。再者，必須對外積極尋求與其他貿易夥伴洽簽FTA，加速台灣參與東亞區域經濟整合，以維繫台灣競爭力。■