



善用東協10+1 貨暢其流

中越邊貿 進入東協踏腳石

東協已經取代中國大陸，成為台灣出口的新亮點，但台灣和東協之間並無自由貿易協定，台灣商品進入東協仍有關稅壁壘。然而，目前已有台商利用「東協10+1」（東協10國和中國大陸）的自由貿易區，讓貨物成功流通於中國大陸及東協間，不僅減免關稅、節省通關時間，並擴大貿易領域。

◎撰文／蕭遠松 圖片提供／達志影像

最近有一組出口數字值得中國大陸台商注意：今年第1季台灣出口年增率衰退4%，但是對東協6國（星、越、菲、馬、泰、印）的出口金額卻創歷年同期的新高，達到130.4億美元，出口比重也達到18.4%的歷史新高。

對東協出口金額的快速增長，並非是一季的短暫現象，反而已成為經貿趨勢。2011年，台灣出口中國大陸及香港只成

長8.1%，低於台灣全年平均成長率（12.3%），出口比重也由2010年41.8%下降至40.2%。然而，台灣出口到東協6國年成長達22.7%。對此，國貿局分析指出，台灣對中國大陸及香港出口成長趨緩，主因係受中國大陸貨幣緊縮及產業升級政策影響；而對東協出口成長，則顯示新興市場經濟動能受歐債問題影響較輕微。

國貿局更深入分析出口逆轉

原因後發現，在2007年前，台灣對東協出口年增率低於對中國大陸出口年增率，但在2007年後情勢反轉，因中國大陸工資上漲，企業轉到東南亞或遷移到中國大陸西北地區，同時，淘汰高耗能產業及受全球景氣影響，中國大陸成長動能逐漸低於東協6國。

東協貿易通道 首選越南

在東協10國中，又以越南與



兩岸的政治、經貿關係最密切。首先，中越陸路邊境長達1,500公里，因此越南是與大陸互動最密切的東協國家。

至於台灣，更是到越南投資最早、也是投入最多的外資。目前光是在胡志明市附近的台商就超過2千家，相關外派人員及眷屬人數亦相當可觀。

因此，不少台商就將越南作為東協10+1（中國大陸與東協自由貿易區）最重要的調度中心。以下介紹兩個在中越國境間成功進行統籌調度的台商案例。

案例 1 統一調度 三陽機車鞏固江山

對於台商來說，目前運用「東協10+1自由貿易區」最成功的廠商是三陽機車。在2000年之前，三陽機車在大陸廈門和越南南部、鄰近胡志明市的同奈省，分別設立機車廠，但兩個廠的營運各自獨立。

三陽廈門廠原先設廠目的在於鎖定中國大陸內銷市場，但推出幾款暢銷車款後，就遭到中國大陸同業仿冒，幾年下來，不斷虧損。三陽越南廠則是遭到HONDA、YAMAHA等日本知名品牌，以及中國大陸山寨機車的雙重夾殺；想借助越南廉價工資，出口到泰、馬、印，日商在這些國家布局更早，三陽越南廠同樣無法打入市場。

東協10+1自由貿易區

中國大陸與東協建立「中國—東協自由貿易區」（China-Asean Free Trade Area, CAFTA），又稱「東協10+1」。

中國大陸於1994年加入「東協區域論壇」、1996年正式升格為東協全面對話夥伴國、2002年與東協正式簽署《東協—中國CECA經濟合作架構協定》。2010年先與新加坡、馬來西亞、泰國、印尼、菲律賓和汶萊建成「中國—東協自由貿易區」（China-ASEAN FTA），2015年再與越南、寮國、緬甸及柬埔寨正式完成此自由貿易區的合作關係。

在《東協—中國CECA經濟合作架構協定》中，有關貨品貿易的部分於2005年7月起逐步實施。2010年1月1日起，雙方已有93%貨品貿易關稅已降至為零，平均關稅降至0.1%，「中國—東協自由貿易區」已然建成。根據中國海關總署發布的統計數據顯示，2011年，東協10國與中國大陸的雙邊貿易總值達1,927億美元，較前年同期增加23.9%，成為僅次於日本及歐盟的第3大貿易伙伴。

低價傾銷 中國大陸山寨機車搶市

中國大陸山寨機車起初以廉價產品橫掃越南市場，當時包括三陽在內的四大外資機車廠，一年銷量約50萬輛，但中國大陸機車進口零件，由合資廠拼裝出來的機車，一年銷量就達150萬輛。

在中國大陸機車的傾銷下，整個越南機車市場行情都被打亂。像三陽在1993年在越南設廠後，當時越南一輛機車平均售價是2千到3千美元，但在中國大陸機車的傾銷下，越南機車平均售價腰斬，只剩1千美元。

為突破困境，從2000年開始，三陽改變策略，提出「攜手大中華，生根越南，前進東協」的運作模式，調動台、中、越的比較優勢。

改變策略 豐富產品線迎戰對手

三陽廈門廠雖然在中國大陸

陸無法與山寨機車競爭，但變身為零件及整車的出口商，從廈門港透過海運，在一周內把整車零件運到胡志明市，交給同奈廠組裝；或是從中國大陸機車生產基地的重慶購買零件，3天內透過陸路運到雲南或是廣西，然後再進口越南。

雖然中國大陸山寨機車也能從本地購料，但由於三陽有數十年的組裝及品管經驗，越南三陽還是能在成本、及時供應、品質及售後維修上，重擊中國大陸山寨機車。

利用來自中國大陸物美價廉的零件，越南三陽推出主打中低價市場的第二品牌「SANDA」，平均售價為419美元，以價廉物美的產品反擊中國大陸山寨機車。三陽越南廠因為有廈門和重慶的物料支援，在產品線上更加豐

富，能在市面上維持200種車款零件，由於每種車款平均需要1,000到1,500個零件，這種供料能力不是中國大陸進入越南的車廠能仿造的，也因此，在中越聯合調度後的2、3年內，中國大陸機車在越南就無法繼續威脅三陽機車。

累積經驗 取得最新資訊隨機應變

因此，越南三陽利用來自重慶陸路及來自廈門海路的零件，順利度過一次重大生存危機。三陽在越南和中國大陸之間的統一調度，目前並沒有取得自貿區的零關稅優惠，這是因為越南為保護國內的機車產業，要遲至2016年才可能減免東協自貿區內的機車關稅。

但這十多年來在中越之間的統一調度，讓三陽機車得到許多實務上的經驗。例如貨物走陸路比海路快，但運送過程容易失竊；走海運，但廈門與胡志明市

之間並無定期航線，貨物要先到香港或是新加坡併櫃；中國大陸零件品質優劣不一，如何在採購時確保品質穩定？在越南驗貨，也要先培養驗貨工人。

還有，東協10+1之間的關稅朝減免方向發展，但哪些項目會先降？預計的降幅？這些都必須透過實際與海關打交道，才能得到最新的資訊，這些正是考驗台商速度及應變力的挑戰。

案例 2 邊境貿易

維格餅家進軍中國

台灣與東協之間並無自由貿易協議，何以這兩年台灣對東協出口的金額大增？原因在於台商開始透過中國大陸與東協之間的貿易，進行節稅。其中，利用中越「邊民互市」政策，為台商貿易開了另一扇窗。

在台灣銷售鳳梨酥一年營業

額可逾10億台幣的維格餅家董事長孫國華，看準中越邊境貿易日趨興盛，遠從台北到廣西省鄰近越南邊境的崇左市投資物流園區經商並進行投資。原因在於崇左轄區內有一個中國大陸與東協最大的陸路口岸——「友誼關」。這個口岸目前日平均出入境貨運量逾2,000噸、出入境人員及車輛數量亦非常可觀。

因為中越邊貿日益發達，崇左外貿出口由2003年建市之初的2億美元增至2010年的34億美元，連續7年排廣西第一；2011年上半年外貿出口16.53億美元，同比增長18.96%，再居廣西首位，其中對東南亞國家聯盟（以下簡稱東盟）出口達15.24億美元，同比增長42.39%，占廣西對東盟出口總額的55%，排名廣西第一。

瞄準崇左「邊民互市」享關稅優惠

過去因為戰爭影響，讓崇左與越南的交通非常不便，但2005年12月28日中國大陸第一條連接東盟國家的高速公路「南寧—友誼關高速公路」通車之後，使崇左一躍成為中國大陸對接東盟的橋頭堡。

2008年12月，中國國務院還批准在崇左轄下的憑祥設立綜合保稅區，這也是中國大陸第一個在陸路邊境上設立的綜合保稅區。根據中越「邊民互市」的政策，在中越邊境兩側20公里範圍



三陽機車憑藉實戰經驗進行統一調度，成功迎戰中國大陸山寨機車的低價競爭。



的居民都可以申請「邊民證」，除享受快速通關的好處外，還可享有每人一天人民幣8千元（下同）的免稅優惠，而適用的產品有一千多項（但排除主要的電子及機械產品）。

孫國華就是看上「邊民互市」的優惠，在2010年7月後多次派員到崇左考察，發現崇左就是中國和東盟自由貿易區的結合部位，農產品豐富，生產的產品可輻射到東南亞各國，是一個值得投資的地方。

省時節稅 一條龍通關服務

孫國華同時投資廣西最大的邊貿物流企業「廣西昆侖物流集團」，該集團董事長姜世明表示，台商現在就可以使用東協10+1的零關稅優惠；此外，透過中越之間的邊貿，台商從越南出貨到中國大陸還可以再節省13%的海關代徵增值稅，台商目前最常經由越南輸往中國大陸的產品有水果和日用品（如金蘭醬油）。

不但列在邊貿項目的農產品可以透過中越邊貿口岸進口，事實上，連不在邊貿關稅優惠範圍內的面板，目前也有一家韓商透過物流公司，先從越南海防港上岸，然後經陸路由友誼關進入中國大陸。

雖然中越邊貿有每人每天8千元的免稅限額，但在實際申報通關時，可以透過報關行的協助，

中越邊民互市 享貿易優惠

中國大陸自2000年開始積極推動「東協10+1自貿協議」，具體的作法就是改善與越南的外交關係，與越南簽定邊貿協議，提供兩國邊境居民通關、降低關稅的優惠。

例如，在邊境兩側各20公里範圍內的兩國居民可持「邊民證」，享有快速通關後在對方國境內停留7天的權利，而且每人每天可享8千元人民幣的貨物免關稅優惠。



維格餅家以鳳梨酥起家，看準中越邊境貿易的潛力，積極投資邊貿物流。

取得足夠數量的邊民證。舉例說，10個貨櫃的腰果需要100本邊民證，報關行會事先幫台商準備好供海關查驗，如此一來，台商的10個貨櫃腰果仍可整批進入中國大陸，不需要分開運輸。

姜世明還表示，昆侖物流園已經在中越兩邊建立一條龍的通關服務，其中包括協助海關檢驗；代理報關；有3個保稅區可以存貨；可以在台灣出貨，中國大陸收貨。根據目前中越邊境通關的實際情況，一般貨物上午10點報關後，下午2點就可以過關了，完成報關大約只要4小時。

廣西昆侖物流集團總經理黃薇彤，身為台商的她曾向大陸媒體表示，隨著中國大陸和東協自

貿區的互動，台灣將無可避免地被邊緣化於10+1之外，特別是製造業，將失去在東協區域內的競爭力。也許就是基於這項擔憂，黃薇彤特別到了中國大陸和東協的邊境口岸投資，協助台商利用東協10+1的零關稅協議，最有利地進出兩個合起來達到18億人口的「共同市場」。

中國大陸與東協10國，是台商重點市場之一。現在兩岸間已有ECFA的零關稅早收清單，如果再結合中國大陸與東協的零關稅協議，台商的市場腹地將進一步擴大。台商想透過「東協10+1」進行邊境貿易，享關稅優惠並節省通關時間，可深入評估並了解風險，以搶得先機。■