



新美墨加貿易協定7月1日生效 對汽車扣件業者是福是禍？

歷經3年的談判協商、條文調整和國會批准程序後，全新面貌的美國-墨西哥-加拿大貿易協定(USMCA)終於在2020年7月01日正式生效，而這也意味自1994年啟動的舊制美加墨貿易協議(NAFTA)已經正式走入歷史。此協定成立的目的顧名思義旨在藉由免除關稅和各種具區域限制性的措施來促進美國、加拿大和墨西哥三個北美製造大國之間的貿易活絡，並強化區域內業者的競爭力。

根據統計，美加墨市場總消費人口近5億，2019年三國的國內生產毛額占了全球近3成的比例，三國之間的貿易總額高達1.2兆美元，汽車生產逾1,600萬輛，汽車扣件需求約佔全球需求量的20%。有些汽車扣件業者就擔憂，新協定實施後對於目前沒有在美加墨設廠的業者，可能因此無法享有許多優惠措施而錯失北美這塊商機大餅。這類情況是否真有可能發生？

首先我們要了解這次新版協定的重點。這次的協定特別針對汽車零件和原料的所屬產地做出明確規定，嚴格規定特定汽車零件必須在三國境內生產的義務，因此對汽車產業的影響尤甚。主要規定有：

1. 75%的汽車零件必須在北美生產。(NAFTA時期為62.5%)

2. 70%的鋼鋁材料必須來自北美。

3. 生產的汽車零件中必須有40-45%以上的比例由時薪16美元的工人所生產。

看到這裡或許有些汽車扣件業者會開始擔心，未來出口到美加墨的產品是否會面臨阻礙，抑或是美加墨的採購業者是否可能降低從國外採購扣件的比例？筆者認為事情或許不會如想像這麼糟，且非常有可能間接幫助到長年出口汽車扣件到美加墨的國外業者。

所謂75%的汽車零件必須在北美生產的規定，具體是指汽車車台、引擎、車軸、變速器、緩衝器、方向盤感知器及電動車電池等7項主要零件。這7項中只要有1項不在北美生產，即無法被視為北美境內生產汽車，因此也就不能享有零關稅的優惠。在此限制下，除了供應商會被要求出具產地證明外，製造商也會被要求提交相關文件。但注意到了嗎？汽車扣件並沒有包含在限制條件內。

為了因應新制協定，許多歐日汽車和零件大廠已經在考慮或是進行在北美增設新廠的規劃，藉此取得零關稅的門票，降低生產成本。例如：有些日本變速器廠商就考慮到美國或墨西哥增設產線。由於車台、引擎、變速器、電動車電池的組裝皆需

要扣件，因此這些廠商製造產線的調整也可望帶動北美地區汽車扣件的需求，對歐亞等地的扣件製造出口業者也未嘗不是藉機沾上甜頭的大好機會。

另一方面，為了避免美加產線的工作機會外流至其他低製造成本的國家，創造公平競爭機會，協定也規定墨西哥生產的汽車零件40-45%的比例必須由時薪16美元以上的勞工所生產，這也會讓墨西哥製造業者的成本提高。為了平衡成本支出，這些業者也可能轉向海外製造成本相對低廉的國家採購組裝用的汽車扣件(例如：台灣、印度、中國、泰國、越南...等)，間接提高北美廠商的汽車扣件採購需求。

而整合後的北美市場將如同單一市場，國與國之間的產業貿易、人員交流預估將會更加活絡，相關限制也將為之鬆綁，對積極想要搶進北美市場的汽車扣件供應商，或許將是乘勢搶攻市佔率的最佳時機。另外，對於一些具海外設廠能力的廠商，未來或許也可以考慮投資美加墨廠房在地生產，一來可以增加當地就業機會塑造良好企業形象，二來也能直接享有美加墨政府所提供的投資優惠，對於深耕北美市場提高市場佔有率將有很大的助益。 ■

