

脫歐後的 英國汽車產業轉型 與零組件商機 (下篇)

著作權所有: 惠達雜誌
撰文: 蕭瑞聖

(編按: 延續2025年一月號螺絲世界雙月刊中對脫歐後英國汽車產業與產銷的詳細分析, 本文將進一步探討英國脫歐後其汽車產業的轉型以及相關零組件的商機。)

電動車產業轉型與挑戰

儘管在商用車與營運車隊的推動下, 使得英國電動車銷量大幅增加, 但在私人消費領域, 由於缺乏政策支持, 消費者對購買電動車抱持猶豫態度, 已有許多消費者將購買電動車的延後至2026年。

與其他國家不同的是英國已逐步取消對個人電動車購買者的大部分補貼, 包括5,000英鎊的電動車補貼。此外, 政府2023年將銷售新燃油車和柴油車的禁令延長至2035年, 進一步減緩電動車的銷售速度, 導致英國的銷售落後於歐盟其他國家。英國汽車製造商和貿易商協會(SMMT)認為, 這些政策變化和不確定性使消費者對購買電動車猶豫不決。

為因應未來電動車市場發展, 英國政府需要與歐盟密切協調, 除增加電動車出口, 並應對脫歐後關稅的政策變化, 英國商會(BCC, British Chambers of

Commerce)指出, 英國與歐盟之間互徵關稅將增加消費者負擔, 並削弱英國和歐盟電動車的競爭力; 這些課題顯現, 儘管電動車市場滿足早期採購者的需求, 但要進入大眾市場, 將面臨更大的挑戰。

英國政府《2020年能源白皮書》制定兩階段淘汰汽柴油車, 推動英國朝向零排放目標轉型, 以投資創新科技與發展供應鏈及電動車購車與充電相關補助計畫, 進一步鼓勵英國傳統汽車產業發展電動車, 增加消費者對於電動車需求。英國是歐洲第三大超低碳排的汽車市場, 於開發和製造處於全球領先地位。脫歐後, 英國電動車相關產業面臨出口文件及運輸時間等交易成本增加, 而國內充電設施與電池工廠不足, 所需原料如鈷、鋰與石墨均仰賴進口。英國金融時報強調, 必須逐步以生產電池的工廠取代傳統的汽車引擎工廠, 吸引電池製造商投入是首要任務; 英國汽車製造商與貿易商協會亦指出, 投資充電基礎設施與「電



池超級工廠」對於振興英國汽車產業與對應脫歐後的市場挑戰至關重要。

電動車產業轉型面臨的課題包括：(一) **脫歐導致交易成本增加**。英國和歐盟的汽車工業高度連結，在英國銷售的所有電池電動車中，約有三分之二於歐洲工廠製造，半數以上英國製造的汽車出口至歐盟，緊密整合使得英國電動車產業容易受到英國與歐盟關係變化的影響。根據英國汽車雜誌Autocar資料顯示，若英國無協議退歐，根據世界貿易組織的規定，英國與歐盟之間的汽車貿易將產生10%的關稅，對於其他零組件則徵收2%至4%關稅，使得英國消費者將多花2,800英鎊購買歐盟製造的電動車。然而在目前所制定的協議當中，英國僅對不符合產地原則(Rule of Origin)的產品徵收關稅，且沒有配值限制，因此英國與歐盟間的貿易得以維持平穩。英國金融時報認為，脫歐後英國廠商面臨約2%的成本，包括改變供應鏈、申請新的出口證書，以及進口零組件時間增加，儘管漲幅遠低於10%關稅，但這些變化均降低英國製造商的競爭力。

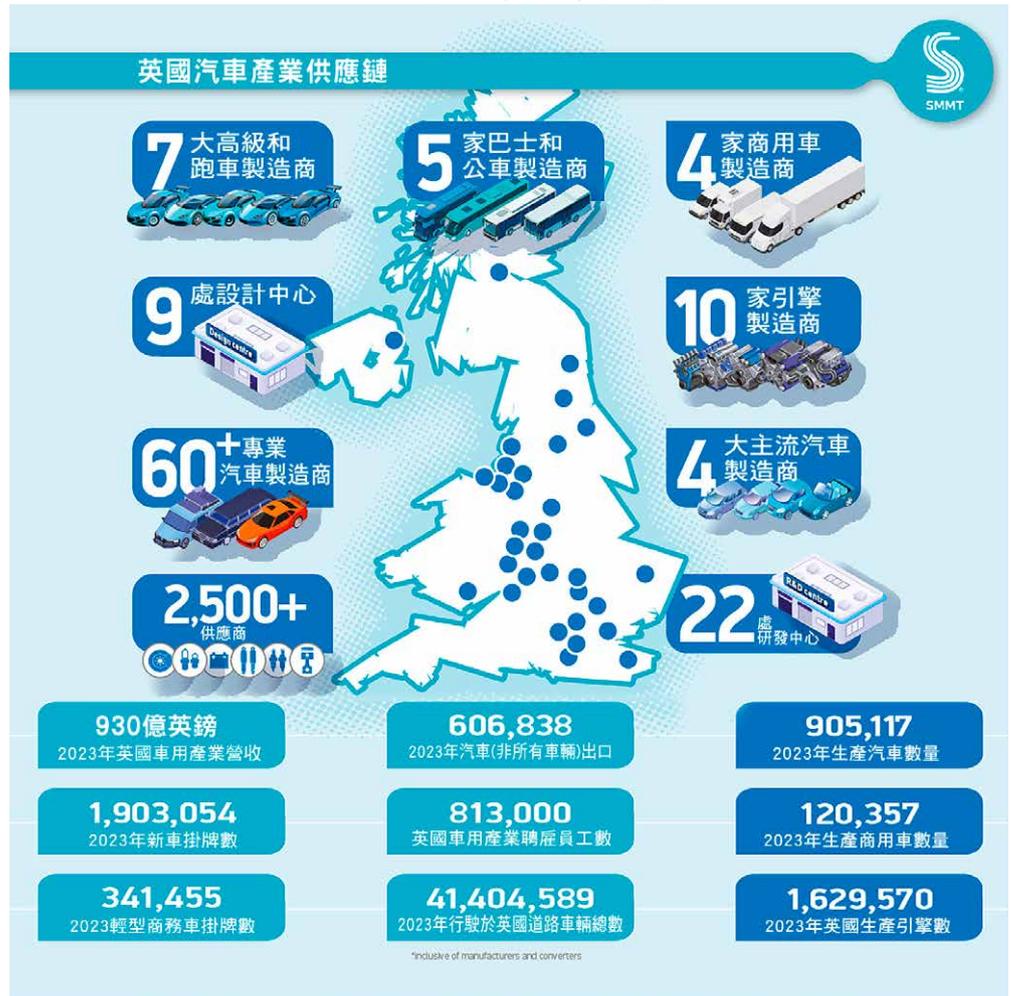
(二) **充電設施與電池工廠不足，原料倚靠進口**。根據Frost & Sullivan分析，要建立一個完整且零碳排的英國新車市場，至2030年前至少需要170萬個公共充電站，到2035年則將至少需要280萬個公共充電站。然而目前英國充電站數量僅有約1萬9,314個，意味著至2035年間每天需要安裝507個路邊充電站，並將耗資167億英鎊。英國汽車雜誌Autocar表示多數鈷、電動車所需關鍵原料均需進口，可能發生的原料短缺也將造成英國電動車產業發展風險。

汽車零組件產業與供應鏈

汽車與汽車零組件產業是英國相當重要的製造業，當地生產汽車的製造商皆為全球頂尖廠牌，而國內完善的供應鏈中，包括零組件製造商、技術供應商、設計及工程顧問公司等相關產業皆具有國際水準。SMMT的2023年報告指出，英國近3,356萬就業人口中超過80萬從事汽車相關產業(包含整車製造、零組件生產與售後維修業等)。

英國的汽車產業產值約佔製造業的11.2%，屬於重要的製造產業，2023年英國的汽車產業產值約930億英鎊、從業人口81.3萬人、22個汽車設計研發中心、7個國際車廠、5個大客車車廠與4個商用車組裝廠，2023年銷售汽車總數190.3萬輛，出口汽車60.7萬輛，汽車整車(含乘用車與商用車)與汽車零組件都屬於進口大於出口的供需特性，如圖1所示，是英國汽車產業供應鏈。

圖1. 英國汽車產業供應鏈



資料來源：SMMT (2024/12)

英國汽車零組件供應鏈超過2,500家。許多知名車廠位於英格蘭中部Midland，包括Jaguar Land Rover、Bentley、Aston Martin、Rolls-Royce、London EV Company、Vauxhall及Lotus等。其他知名外商如Toyota、Nissan、Mercedes、Honda及BMW等也都於英國設廠。



英國同時擁有多家重要汽車零組件廠商，包括GKN、TI Automotive、Tomkins、Unipart Group及Robert Bosch、Calsonic Kansei Europe、Cummins、Delphi Automotive、Intier Automotive Interiors及TRW等。

台英汽車零組件進出口概況

英國是台灣汽車零組件第四大出口國家，2023年台灣對英國出口汽車零組件的前5大主要品項分別是車輪(HS8708709000)出口值新臺幣20.15億元、其他機動汽車零組件(HS8708999090)出口值新臺幣11.23億元、汽車車身(HS8708299000)出口值新臺幣4.83億元、汽車照明與其零組件(HS8512201910)出口值新臺幣3.51億元、剎車系統零組件(HS8708309100)出口值新臺幣3.24億元等。台灣自英國進口汽車零組件前5大主要品項分別是柴油引擎(HS8408209100)進口值新臺幣1.36億元、其他機動汽車零組件(HS8708999090)進口值新臺幣1.35億元、重車車頭(HS8707901000)進口值新臺幣1.33億元、汽車車身(HS8708299000)進口值新臺幣6,100萬元、剎車系統零組件(HS8708309100)進口值

新臺幣4,900萬元等。圖2是台灣汽車零組件出口英國與自英國進口的進出口值預測。

台灣廠商布局機會

(一) 電動車零組件、電池

台灣廠商可留意Rolls Royce、Bentley和McLaren等英國製造商開發新電動車款式所衍生之零組件採購需求。英國金融時報強調英國應投資電池生產，以確保汽車產業未來競爭力。英國汽車雜誌Autocar認為，目前英國在Sunderland工廠的電池產量約為2GWh，規劃中的Britishvolt工廠將提升產量至15GWh，但若要在2030年供應英國內100萬輛電動車的生產，將需要60GWh的電池產量，對此台灣電池製造商可考慮於英國投資，或與當地夥伴合作在英國建立新工廠。

(二) 車身板金與鎖固用零組件

脫歐後的英國汽車產業重整，導致供應鏈結構產生變化，基層技術製造多數轉為外包，加上工資上漲，傳統汽車與電動車輛車身板金與鎖固用零組件多採進口因應，與台灣廠商具備互補。台灣廠商可運用累積多年的少量多樣製造優勢，布局傳統汽車與電動車輛產業供應鏈。

(三) 充電站

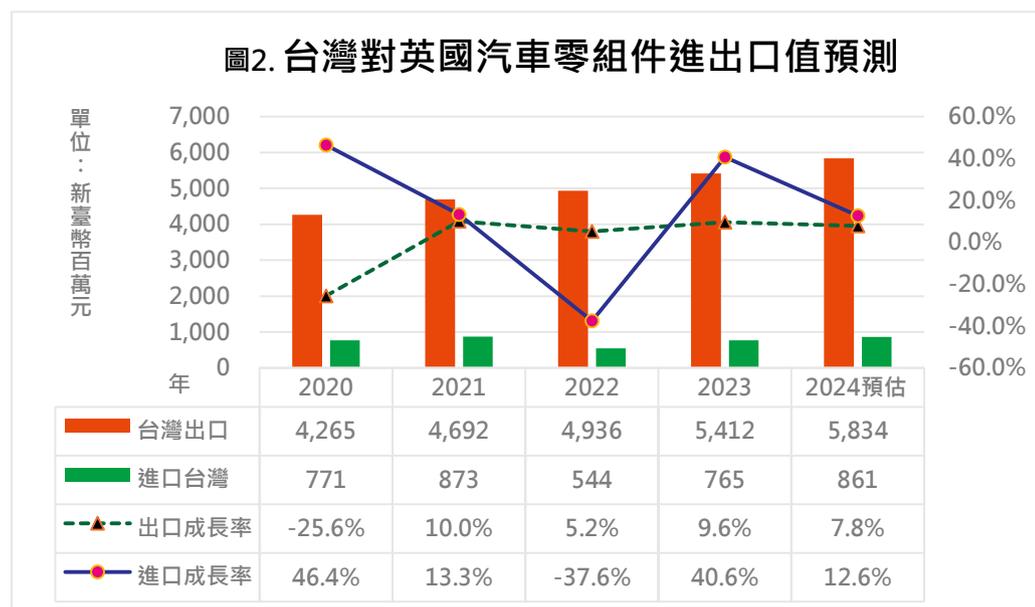
英國充電基礎設施市場具有發展潛力，然而儘管電動車的需求正在成長，但仍有50%以上的消費者還沒為此轉變做好準備，主要擔憂電動車價格較高與充電站不足，在長途旅行中，能否確保

有足夠的充電站也是另一考量。台灣廠商可考慮對英國充電基礎設施業者提供解決方案，協助在地廠商改善充電環境，而非嘗試直接競爭。在電動車基礎設施方面，SMMT需求打造可供所有用戶使用的公共充電站，包括快速和超快速充電，以及結合信用卡、金融卡及網絡漫遊服務。

(四) 汽車電子

電動車與傳統燃油車輛的差別，在於汽車電子於電動車的佔比將愈來愈高，且主宰電動車產業的技術提升速度。台灣廠商可運用於電子領域的豐富經驗，成為英國市場可靠的供應來源。

圖2. 台灣對英國汽車零組件進出口值預測



資料來源：財政部關務署統計資料庫；
工研院產科國際所(2024/12)

