

新南向國家產業地圖

-印尼汽車零組件-

作 者：蕭瑞聖、石育賢、曾郁茜

委託單位：經濟部投資業務處

研究單位：工研院產科國際所

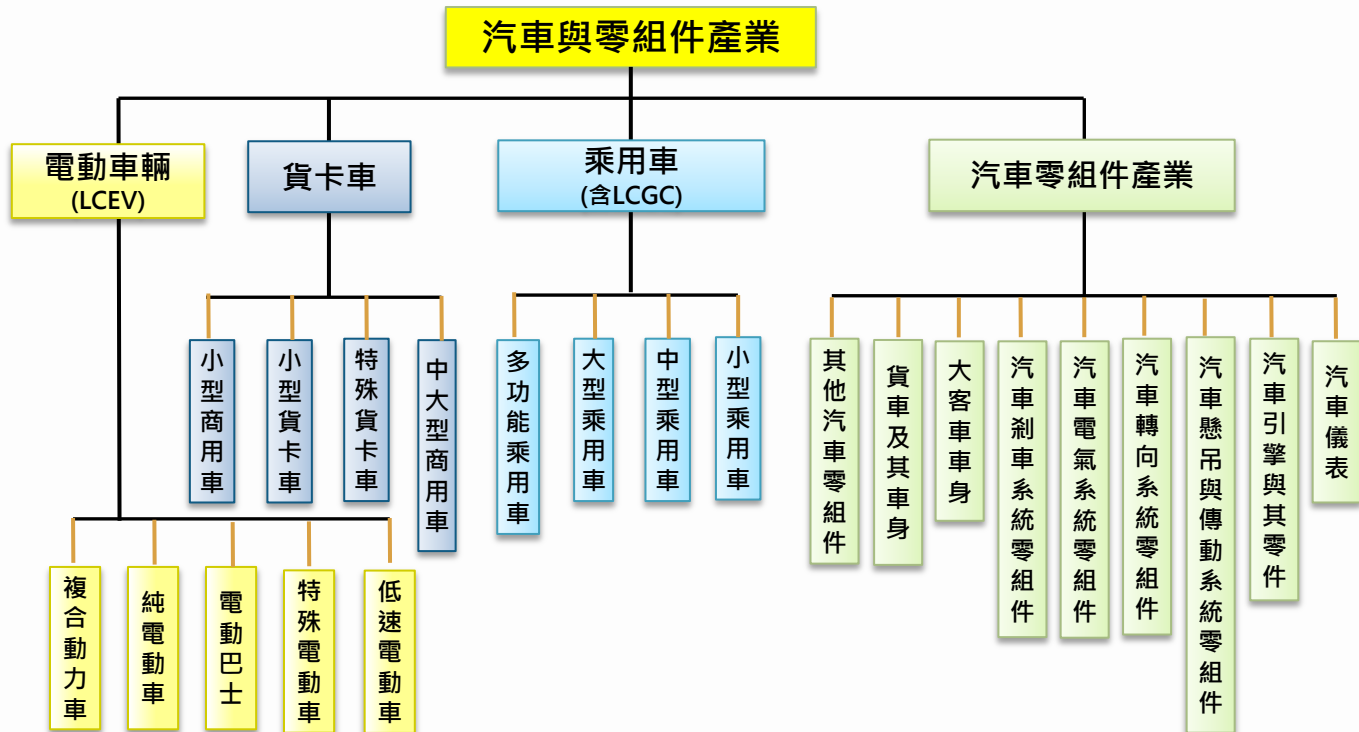
日期：中華民國107年12月



目錄

| | |
|-------------------------|----|
| ◆ 產業範疇 | 1 |
| ◆ 新南向國家產業路徑 | 3 |
| ◆ 產業發展概述 | 5 |
| ✓ 產業政策 | |
| ➢ 汽車產業發展政策與發展藍圖 | 7 |
| ➢ 印尼發展LCGC與推動LECP | 9 |
| ➢ 印尼經濟特區與投資優惠 | 11 |
| ✓ 市場面 | |
| ➢ 印尼汽車產業在東協國家的地位 | 15 |
| ➢ 汽車零組件市場規模 | 17 |
| ➢ 進出口分析 | 19 |
| ◆ ➢ 消費市場觀察 | 23 |
| 印尼汽車零組件產業聚落 | 25 |
| ✓ 產業結構 | 27 |
| ✓ 主要大廠分析 | 29 |
| ➢ 國際零組件廠商比較分析 | 31 |
| ➢ 臺灣廠商設廠分析 | 33 |
| ◆ ➢ 臺商投資印尼優勢品項 | 35 |
| ◆ 臺商競爭優劣勢分析 | 37 |
| ◆ 結論與建議 | 39 |
| 附件 | 41 |

產業範疇



資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

- **日系汽車廠主導印尼汽車市場與產業發展**

- 印尼汽車銷售量明顯成長，主要是受惠於印尼經濟情況良好，國民所得與購買力增加，促使更多中產階級購車代步，消費者偏好日系車款，2017年日系車廠占印尼85.0%以上市場，其中Toyota擁有34.4%市占率，其次是Honda (17.3%)、Daihatsu (17.2%)、Suzuki (10.3%)、Mitsubishi (7.4%)，歐、美、韓等車廠瓜分其餘市場。印尼汽車市場主要由多功能汽車所主導，乘用車比較不受歡迎的原因是印尼道路基礎設施不佳，道路容易淹水塌陷，可以容納多名乘客且車身較高的多功能汽車相對較實用，且受消費者歡迎。

- **印尼推動低成本新能源車輛政策**

- 考量國民平均所得等因素，政府推動低成本新能源車輛(Low Cost Green Car, LCGC)政策，自2013年9月起實施，主要是設定印尼中產階級，將代步車輛從機車轉換至汽車的產業獎勵措施。
- 2017年印尼銷售低成本新能源車輛，每輛售價在1億印尼盾以下（約新台幣22萬元）。
- 低成本新能源政策可創造7萬個工作機會，其中3萬來自製造業，其餘4萬涵蓋汽車與零組件物流、經銷及行銷、機械、售後服務等。
- 低成本新能源車輛政策促使Toyota、Honda、Nissan、Daihatsu等日系車廠投入30億美元從事低油耗與低汙染小型汽車發展，汽車零組件廠商挹注35億美元投資，主要用於興建印尼5座車廠與80個汽車零組件廠。

新南向國家產業路徑

泰國

當地商機：

- 泰國為日系車廠第二生產基地，pick-up truck產量僅次於美國
- 新消費稅2016年生效，影響國內汽車消費需求，所有新車必須支付基本的碳排放稅，有助於強化泰國成為ASEAN生產中心與Eco-car出口
- 18家汽車廠，汽車零組件Tier 1廠商709家，Tier 2&3廠商約1,700家，約80%汽車零組件採購在當地進行
- 泰國汽車關鍵零組件原料多數由日本(出口)提供，日幣升值與日本國內生產費用提高，墊高原料成本，臺灣廠商研發能力與技術能量有替代機會

臺商布局：

- 車燈(堤維西、帝寶)、汽車電子(泰達電、怡利)等臺商布局設廠

投資協定：

- 已簽署《中泰投資促進及保障協定》

越南

當地商機：

- 根據東協自由貿易協定以及越南貿易自由化承諾，越南將在2018年完全開放國內汽車市場
- 越南對進口汽車徵收高額關稅，針對越南國內可以生產或越南鼓勵投資的整車零組件 (CBU)製造組裝，對於越南無法生產者則降低稅率

臺商布局：

- 輪胎(正新)、鏈條(桂盟)等公司已設廠

投資協定：

- 已簽署《駐越南臺北經濟文化辦事處和駐臺北越南經濟文化辦事處投資促進和保護協定》

菲律賓

當地商機：

- 東協國家經濟成長多年維持首位，積極推動電動車輛示範運行
- 政府政策鼓勵汽車與零組件外資廠商投資，新能源車輛與零組件自2014年起9年內免稅

臺商布局：

- 台安電機(東元集團)積極佈局電動車輛(E-jeepney, E-trike)銷售

投資協定：

- 已簽署《駐菲律賓臺北經濟文化辦事處與馬尼拉經濟文化辦事處投資保障及促進協定》

印度

當地商機：

- 2017年汽機車產值占全國GDP7.3%，為全球汽機車產業快速成長國家，汽車全球第六大生產國市場
- 臺商具備多樣化彈性生產製造技術，與印度汽車零組件產業具互補性

臺商布局：

- 樂榮、正新2家公司已設廠

投資協定：

- 已簽署《駐印度臺北經濟文化中心與印度台北協會雙邊投資協定》

馬來西亞

當地商機：

- 對環保車輛相關零組件、變速器機構、剎車系統、安全氣囊與轉向機構生產等，提出免除全部法人稅與有關的資本支出稅金等扶持政策，以期強化汽車零組件的出口與吸引外資，在此背景下多數供應馬來西亞國民車市場的本土Tier1零組件廠商
- 除加強針對Proton與Perodua以外的車廠搭配整合開發，並藉由與外資零組件廠商合作的方式，提升零組件品質與擴增產品項目
- 已與臺灣簽署投資貿易保障協定

臺商布局：

- TRIM(正道)、全創(全興集團)等公司已布局設廠

投資協定：

- 已簽署《中馬投資保障協定》

印尼

當地商機：

- 汽車銷量居東協首位，市場成長最快，政府將汽車產業列為發展重點
- 汽車整車組裝所需的零組件主要以半散裝件方式進口，如汽車齒輪箱、底盤、引擎系統、轉向機構與系統、傳動軸零組件、煞車與懸吊系統等零組件，多數採取進口方式因應，屬於臺灣廠商出口強項
- 臺灣廠商已進入Toyota, Honda等車廠OEM供應鏈，零組件品質佳，具備替代日系零組件潛力
- 已與臺灣簽署投資貿易保障協定

臺商布局：

- 已有臺商(ISI信昌、全拓、胡連等)進入領導車廠供應鏈

- 輪胎廠商(正新、建大)已有布局並強化投資

投資協定：

- 已簽署《中印尼投資保證協定》



- **印尼汽車銷售量居東協首位，具備汽車市場發展潛力**

- 2017年印尼汽車銷售量雖然成長率減緩，但已連續兩年回升至108萬輛，儘管乘用車銷售量衰退，但在基礎設施建設與礦產領域需求擴大的支撐下，商用車發揮推動整體市場復蘇作用，從車廠觀察，針對暢銷價格區間投入的新車型Suzuki與Mitsubishi市占比均有所回升，以車種區分，乘用車減少2.1%降至84.4萬輛，其中低成本新能源車輛(LCGC)車型減少0.3%降至23.5萬輛，占乘用車總銷量占比27.8%。

- **印尼關鍵汽車零組件採取進口因應，提供臺灣汽車零組件廠商布局機會**

- 汽車整車組裝所需的零組件主要以半散裝件方式進口，如汽車齒輪箱、底盤、引擎系統、轉向機構與系統、傳動軸零組件、煞車與懸吊系統等零組件，多數採取進口方式因應，屬於臺灣廠商出口強項。
- 臺灣廠商ISI(信昌)、全拓已進入Toyota, Honda等車廠OEM供應鏈，零組件品質佳，具備替代日系零組件潛力。

印尼汽車產業概述

- 印尼被高盛證券列入「新鑽11國」(Next 11)名單，日本BRICs經濟研究所亦將印尼列入「遠景5國」(VISTA)行列，未來可望繼中國大陸與印度之後，成為另一個備受矚目的亞洲經濟新亮點
- 亞洲開發銀行預估印尼2018年經濟成長率6.9%，印尼已取代泰國成為東協國家最大汽車消費市場
- 日系車廠(如Toyota、Suzuki、Daihatsu等)看好印尼發展潛力，調整為生產汽車零組件整車組裝(Completely Built Unit, CBU)出口東協國家基地，亦計畫作為多功能能汽車(Multi Propose Vehicle, MPVs)出口東協國家基地



- 印尼積極發展低成本新能源車輛 (Low Cost Green Car, LCGC)計畫，目的在擴大小排氣量汽車市場、提升國產化比率與降低燃油消耗
- 低成本新能源車輛種類—汽油車排氣量小於1,200CC、柴油車排氣量小於1,500CC，耗油量在20km/L以下，免徵奢侈稅

資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

• 印尼經濟快速成長，汽車產業受到矚目

- 印尼人口2.4億，屬於東南亞區域中經濟快速成長國家，Morgan Stanley將印尼歸列「金磚五國」(BRIIC) (巴西、俄羅斯、印度、印尼、中國大陸) 之中，2017年經濟成長率6.5%，是東協國家中唯一被列入金磚國家，被國際投資集團高盛證券評定「新鑽11國」(Next, N-11)名單，日本BRICs經濟研究所亦將印尼列入「遠景5國」(Vietnam, Indonesia, South Africa, Turkey, Argentina, VISTA)，未來可望繼中國大陸與印度之後，成為另一個備受矚目的亞洲經濟新亮點，重組亞洲經貿版圖與產業供應體系，龐大的內需市場與新興的中產階級帶動經濟起飛，內需占國內生產毛額比重近70%，亞洲開發銀行預估印尼2018年經濟成長率6.9%，已成為東協國家最大的汽車消費市場。

• 印尼推動國際整車與零組件廠商進駐

- 印尼汽車的生產規模曾經是東協國家最大，其起步較早，且有內需市場支撐，印尼相較其他東協國家更具備產業發展優勢，印尼擁有內需市場潛力與自然資源，吸引多家國際整車與零組件廠商投資生產與銷售，加上東協自由貿易區實施，自2010年1月起已取消泰國、馬來西亞、新加坡、汶萊、菲律賓與印尼等6個東協創始國之間的汽車與零組進口關稅，具備成本競爭優勢，越南、寮國、緬甸、柬埔寨亦於2015年達成免關稅自由化。

印尼汽車產業政策與發展藍圖

◆ 2016

- 研究車輛工業化政策
- 發展車輛零組件及系統

◆ 2017

- 研究駕駛系統、大眾交通工具及車輛電動化基礎建設及零組件
- 發展零組件整合與車輛次系統

◆ 2018

- 車輛相關產品及技術商業化
- 強化印尼本國供應鏈及OEM能力
- 技轉及訓練主要車輛業者上下游供應鏈

◆ 2025

- 訓練強化本國勞工製造及售後市場能力，國產化率(TKDN)達到75%以上
- 鼓勵合資企業發展交通先進技術，如服务型運輸(HST)及大眾捷運(MRT)
- 地區及國際市場擴張

資料來源：NCSTT；工研院產科國際所(2018/12)

- **印尼4.0加速帶動傳統產業轉型，提升產業整體競爭力**

- 投入印尼4.0將帶動整體製造業GDP 5~10%成長，創造3,200~4,400萬個工作機會，GDP產業結構將從2017年農業及礦業22.7%、服務業56.0%、製造業21.3%，至2030年農業及礦業17.8%、服務業56.2%、製造業26.1%。印尼4.0聚焦於飲食業、紡織與服飾業、車輛產業、材料產業、資訊及電子產業，並透過科技獎勵、廣納投資、人才培育、中小企業扶植等強化整體產業競爭力。
- 印尼4.0列出10大國家首要任務(10 National Priorities)，包含原料製造流程改善、重新界定工業區範圍、環境永續、扶植中小企業、建立數位訊息網絡及平台、擴大並吸引海外投資、教育人才培訓、加強產官學研科技研發合作、提供免稅及補助鼓勵新科技發展、落實跨部會溝通與提升政策延續性。

- **印尼建構汽車產業出口中心(Auto Export Hub)，並為電動車輛世代做準備**

- 印尼4.0有關車輛產業有五項目標，分別是加強原料及關鍵零組件生產，如鋼鐵、橡塑膠射出成型、電子零件等，導入新科技及建立基礎設施以改善產能，如特殊工業區劃分，與國際OEM大廠合作加速特定車種出口，如多功能休旅車(Multi-Utility Vehicle, MPV)、運動休旅車(Sport Utility Vehicle, SUV)等。
- 從電動車生產培養產業化能力，如小尺寸電池生產，建立電動車輛生態環境，如車用電池生產、電動車輛組裝、能源補充設備建置等。

印尼發展LCGC與推動LECP

| 政策內容 | 低成本新能源車輛 LCGC(Low Cost Green Car) | 低排碳計畫 LECP(Low Emission Carbon Project) |
|---------|---|--|
| 目的 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 擴大小排氣量汽車市場 ➤ 提升國產化比率 ➤ 降低燃油消耗 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 減輕地球溫暖化現象 |
| 引擎或車輛種類 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 汽油車排氣量小於1,200CC ➤ 柴油車排氣量小於1,500CC | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 複合動力車(HEV) ➤ 純電動車(EV) ➤ 替代燃料車(液化石油氣或生質燃料) |
| 油耗量 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 20km/L | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 20km/L |
| 購車補助 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 無 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 無 |
| 稅制優惠 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 奢侈稅：0% | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 小型車：0% 燃油效率： ➤ 20~28 km/L：消費稅減稅25% ➤ 28 km/L以上：消費稅減稅50% ➤ 奢侈稅：0% |

資料來源：GIAMM；工研院產科國際所(2018/12)

- **發展低成本新能源車輛 (Low Cost Green Car, LCGC)計畫**

- 目的在擴大小排氣量汽車市場、提升國產化比率與改善引擎燃燒效率，減少能源消耗。

- 低成本新能源車輛種類—汽油車排氣量小於1,200CC、柴油車排氣量小於1,500CC，耗油量在20km/L以下，免徵奢侈稅。

- **推動低排碳 (Low Emission Carbon Project, LECP)計畫產業**

- 目的在減輕地球溫暖化現象，低排碳汽車種類—複合動力車(Hybrid Electric Vehicle, HEV)、純電動車(Electric Vehicle, EV)、替代燃料車(液化石油氣或生質燃料)，耗油量在20km/L以下。

- 燃油效率：20~28 km/L(減稅25%)、28 km/L以上(減稅50%)，免徵奢侈稅。

印尼投資優惠與獎勵

| 投資金額 | 稅制減免期限(年) | 稅賦減免 |
|---------------------|----------------|---|
| 1萬億印尼盾以上 | 10~25 | 企業所得稅減免 20~100% |
| 經濟特區(KEK, 共8座) | 最高25 | |
| 5千億到1萬億印尼盾 | 5~15 (最高15) | 機械、貨物或生產所需原料，2年免進口稅，若使用當地生產的機器者(最低30%)可享4年進口稅免除 |
| 投資計畫被視為對印尼經濟有策略性影響者 | | |
| 5千億印尼盾以下 | 2~15 | 由政府判定 |

資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

- **印尼經濟特區投資獎勵條件—所得稅減免**

於經濟特區 (Kawasan Ekonomi Khusus, KEK) 中開展經營活動的納稅人可享受稅收優惠政策，經營活動必須涵蓋各KEK指定的主要活動，規劃為KEK的區域由特定的政府法規規範，印尼政府設定8個KEK，納稅人滿足以下條件可獲得KEK的稅收優惠：

- a、組織KEK經營活動的納稅人：

- 由相關的政府部門決定該企業從事或者管理某個KEK
 - 與相關的政府部門簽訂有關的KEK協議
 - 設立KEK經營活動的範疇。

- b、於KEK中從事經營活動的納稅人：

- 印尼境內的納稅人
 - 持有KEK管理處法律認證的新的投資計劃
 - 擁有連接印尼海關總署的信息系統。

- **除了所得稅優惠減免外，KEK中的納稅人還有資格享受以下的稅收優惠**

- 進口或本地採購特定商品免徵增值稅(VAT)與奢侈稅

- KEK中的納稅企業之間提供某些服務，免徵增值稅(VAT)與奢侈稅

- 免徵進口稅

- 延期支付資本性貨物、設備、商品與代加工材料的關稅

- 對用於生產非課消費稅的商品免除消費稅。

印尼投資環境

- **行政制度繁瑣且缺乏透明**

- 印尼的准證審核與稅務制度較為繁雜，多數稅務人員與公營事業員工效率偏低，司法及海關體系亦不甚透明，擬赴印尼投資臺商宜嚴守法律，建議尋求印尼投資協調委員會 (Indonesia Investment Coordinating Board, BKPM) 辦理登記核准手續。

- **商業環境較為複雜**

- 印尼多項商業制度仍待改善，應先進行投資環境調查，瞭解原料取得、週邊相關工業配合情形、廠房、勞工成本、技術人員聘用及派駐、勞工法規定。對於合夥人信用及個人事業營運狀況，宜徹底瞭解。申辦投資案件，聘請信譽可靠律師與會計師辦理，並慎選熟悉印尼語言及文化經理人員，以避免經營及管理困難問題。

- **營運成本逐年提高及偶發勞資糾紛**

- 各工業密集地區偶發不滿就最低薪資調升標準而發動大規模示威抗議活動，甚而癱瘓交通設施以阻斷廠商生產及貨物運輸。受抗議壓力，各地方政府順勢大幅調高最低薪資標準，工會抗議事件影響廠商投資意願，有意到印尼經營臺商宜對議題發展保持關切。

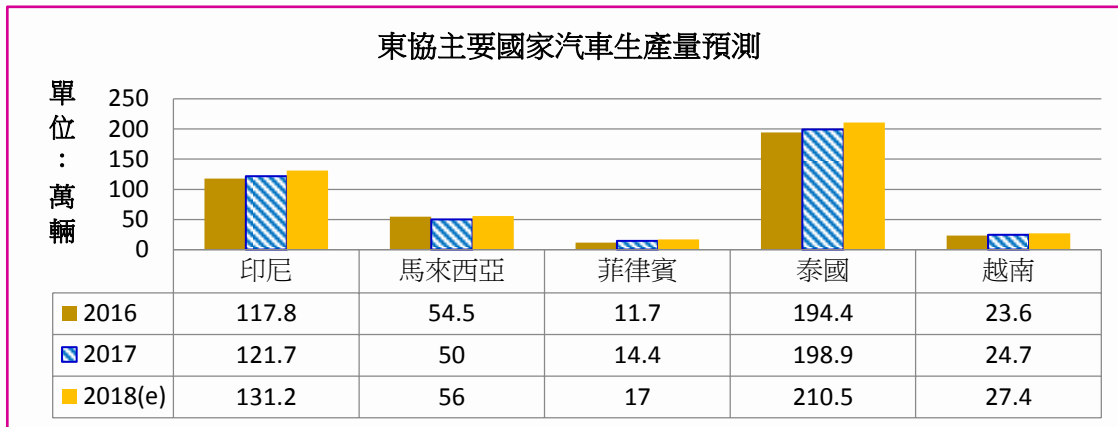
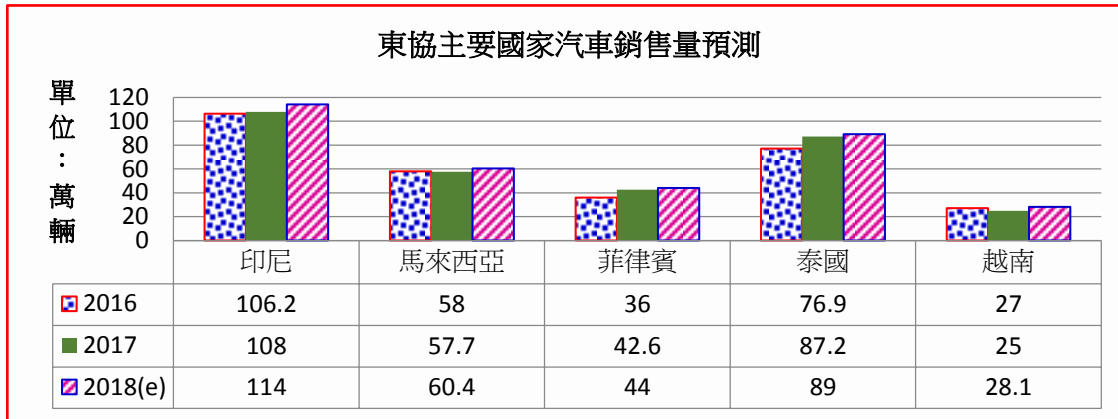
- **各地民情語言及文化差異甚大**

- 印尼島嶼眾多，各地宗教、語言、文化等社會風俗習慣差距認大，宜儘量學習與運用當地語言，瞭解印尼人文化背景及生活習性，尊重當地文化，積極進行管理溝通，實施本土化管理，除有利於人事成本費用降低外，亦可減少勞資糾紛。

- **商業契約宜審慎評估訂定**

- 外人投資申請各項文件之法定語文以印尼文為主，並以當地法律為解釋及裁定依據，目前僅有少數國際級大公司合約方以英文訂定，且以國際法為解釋及裁定依據，印尼執業律師英文說寫能力，平均而言並不高，懂中文者稀少，與印尼簽訂重要商務合約，必要時應請律師再行確認。

印尼汽車產業在東協國家的地位



資料來源：AAF；工研院產科國際所(2018/12)

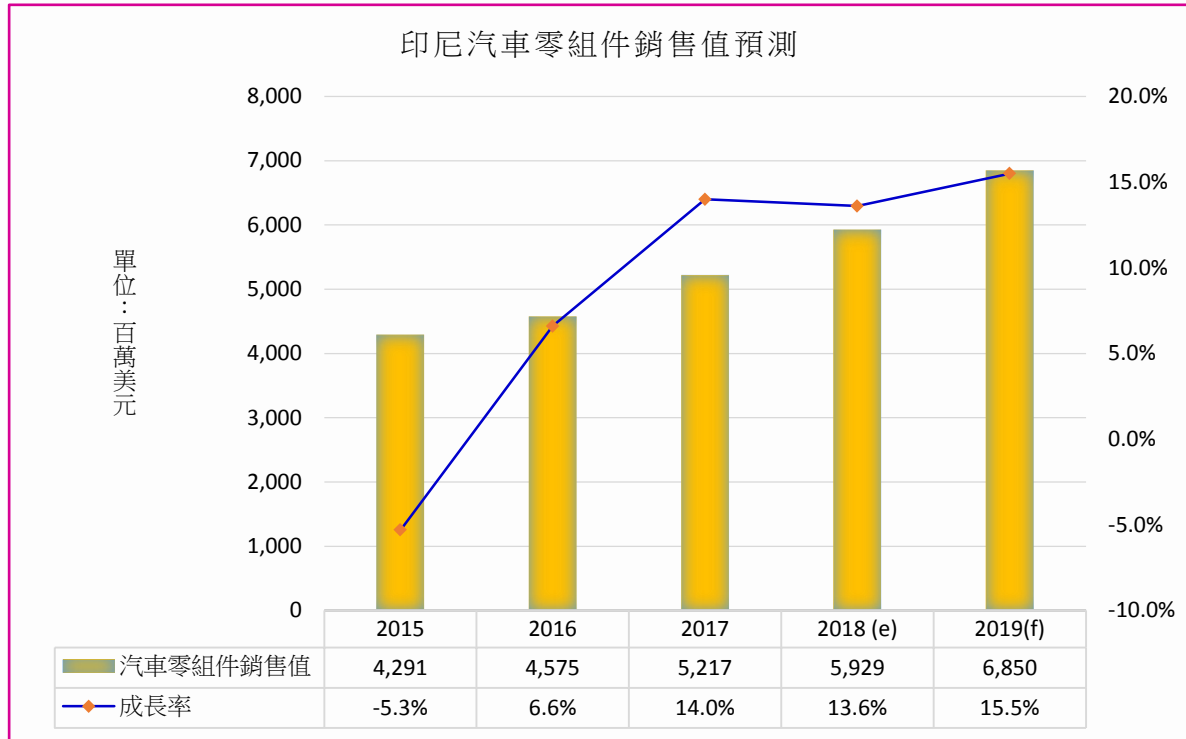
- **各國車廠強化布局印尼汽車生產**

- 根據OICA統計，2017年東協主要國家汽車生產量，依序分別泰國（198.9萬輛）、印尼（121.7萬輛）、馬來西亞（46萬輛）、越南（24.7萬輛）與菲律賓（14.4萬輛）
- 2017年東協國家前5大汽車銷售市場分別是印尼（108萬輛）、泰國（87.4萬輛）、馬來西亞（59.1萬輛）、菲律賓（35.9萬輛）及越南（27萬輛），2017年印尼汽車銷售量較2016年成長1.2%。

- **印尼是東協國家最大的汽車市場，以日系車廠市占率最高**

- 2017年印尼汽車消費市場居東協國家首位，市占率最高的是Toyota，銷售各式車輛共37.1萬輛(占34.4%)、其次依序是Honda銷售18.7萬輛(占17.3%)、Daihatsu銷售18.6萬輛(占17.2%)、Suzuki銷售11.1萬輛(占10.3%)、Mitsubishi銷售8萬輛(占7.4%)，其餘歐洲、美國、韓國與中國大陸等車廠生產汽車占比13.4%，日系車廠占印尼汽車銷售量比例86.6%，居舉足輕重地位。

印尼汽車零組件市場規模



資料來源：GTA資料庫；工研院產科國際所(2018/12)

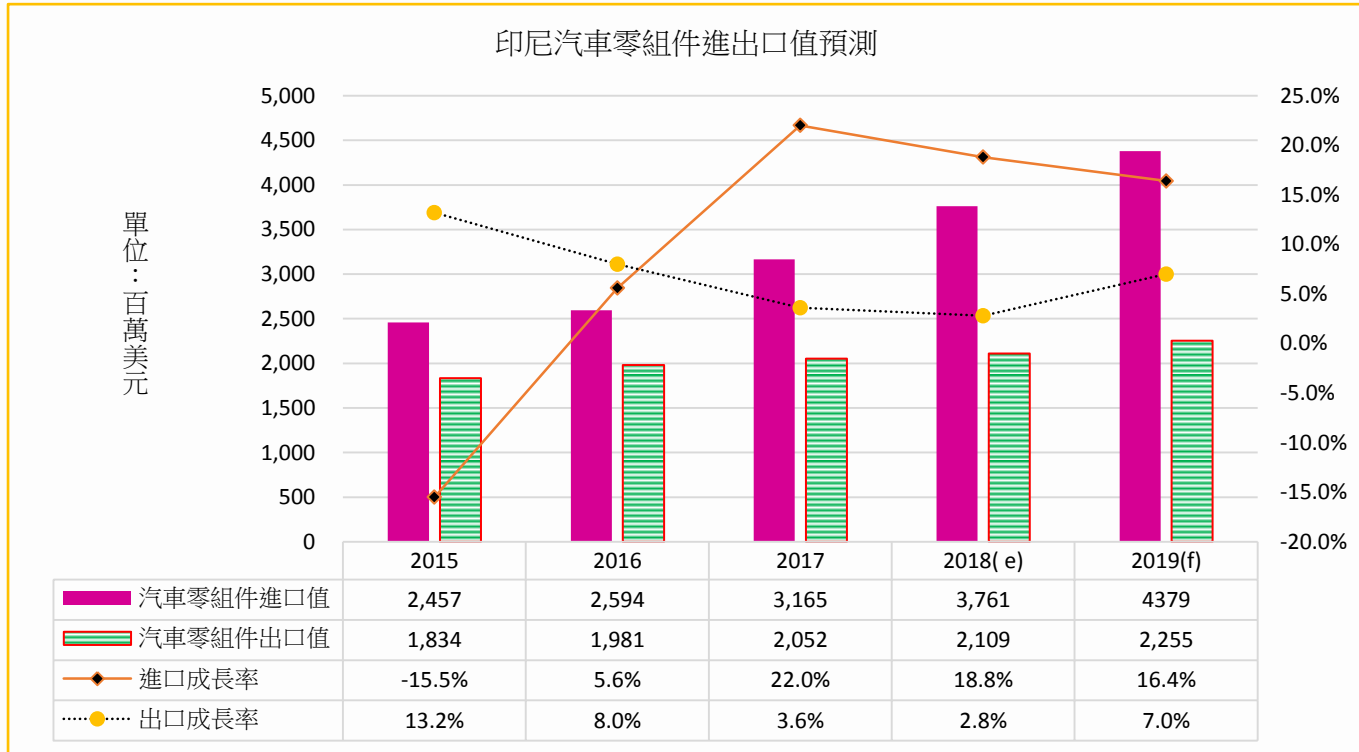
• 印尼汽車零組件供應鏈多由日系廠商主導

- 日系車廠已占據印尼汽車市場，因應全球化生產與調度整合，日系車廠偕同供應體系的 Tier1、Tier 2 零組件廠商至印尼投資設廠就近供應，印尼多數 Tier 1 與較具規模的 Tier 2 皆有日本資金或技術背景，汽車零組件產業基本上由日系主導。
- 主要日系廠商如 Denso、Aisin、Sumitomo 等進入印尼當地的方式除獨資外，大多透過與 Astra、Indomobil、ADR 等集團合作的方式在印尼設立產線，近年來許多不具關鍵性的零組件已逐漸在地化生產並就近供應。
- 由於目前政策走向朝提高國產化比例發展(特別是針對小型車輛)，許多車廠皆已傳出要持續投資設廠或提高在地採購比例的方案，例如 Toyota 原本在印尼當地採購率 75%，未來將提升到 85%，也為尚未進入供應鏈體系的零組件廠商帶來機會。

• 印尼汽車零組件多數為附加價值低的半散裝件或全散裝件

- 印尼當地生產的汽車零組件多屬於當地可取得原料，且需求較殷切的零組件，零組件技術層次較低，且附加價值較少的產品，或較高污染的零組件，如輪胎、鍛造、鑄造、沖壓、齒輪組等金屬加工與零組件、電池組裝與塑膠射出成型零組件等。
- 印尼汽車整車組裝所需的零組件主要是採取半散裝件 (Semi-Knocked Down, SKD) 或全散裝件 (Completely Knocked-Down, CKD) 方式，如汽車電子產品、底盤、引擎系統、轉向機構與系統、傳動系統、剎車與懸吊系統等高附加價值關鍵零組件等，多數採取進口因應。

印尼汽車零組件進出口分析



資料來源：GTA資料庫；工研院產科國際所(2018/12)

• 印尼汽車零組件出口

- 2017年印尼汽車零組件出口值20.5億美元，較2016年成長3.6%。
- 印尼出口汽車零組件品項如輪胎、鍛造、鑄造、沖壓零組件等，汽車零組件主要出口國家計有日本(22.9%)、泰國(21.3%)、馬來西亞(10.4%)、菲律賓(7.5%)、巴西(5.2%)、中國大陸(4.5%)等。

• 印尼汽車零組件進口

- 2017年印尼汽車零組件進口值31.7億美元，較2016年成長22.0%。
- 印尼汽車整車組裝所需的零組件主要以半散裝件方式進口，如汽車電子產品、底盤、引擎系統、轉向機構與系統、傳動系統、剎車與懸吊系統等關鍵零組件等，都採取進口方式因應，汽車零組件進口值大於出口值。
- 2017年進口印尼汽車零組件多來自日系廠商，主要進口國家計有日本(40.4%)、泰國(35.6%)、德國(4.7%)、中國大陸(4.6%)、馬來西亞(3.8%)等。

印尼汽車奢侈稅與稅率

| 車型類別 | 引擎種類 (燃料別) | 排氣量 | 進口稅率(%) | | | 奢侈稅率(%) |
|-------------|---------------|-----------------|---------------|-------------|--------------|---------|
| | | | 整車組裝 (CBU) | 散件 (CKD) | 半散件 (SKD) | |
| 客貨兩用車 (4x4) | 汽油 | 1,500 ~ 3,000CC | 40 | 10 | 0 | 40 |
| | | > 3,001CC | 40 | 10 | 0 | 125 |
| | 柴油 | 2,000 ~ 2,500CC | 40 | 10 | 0 | 40 |
| | | > 2501CC | 40 | 10 | 0 | 125 |
| 乘用車 | 汽油 | 1,800 ~ 3,000CC | 40 | 10 | 0 | 40 |
| | | > 3,001CC | 40 | 10 | 0 | 125 |
| | 柴油 | 2,000 ~ 2,500CC | 40 | 10 | 0 | 40 |
| | | > 2,501CC | 40 | 10 | 0 | 125 |
| 客貨兩用車 (4x2) | 汽油 | 1,500 ~ 2,500CC | 40 | 10 | 0 | 20 |
| | | > 3,001CC | 40 | 10 | 0 | 125 |

資料來源：貿工部；工研院產科國際所(2018/12)

印尼汽車奢侈稅與稅率

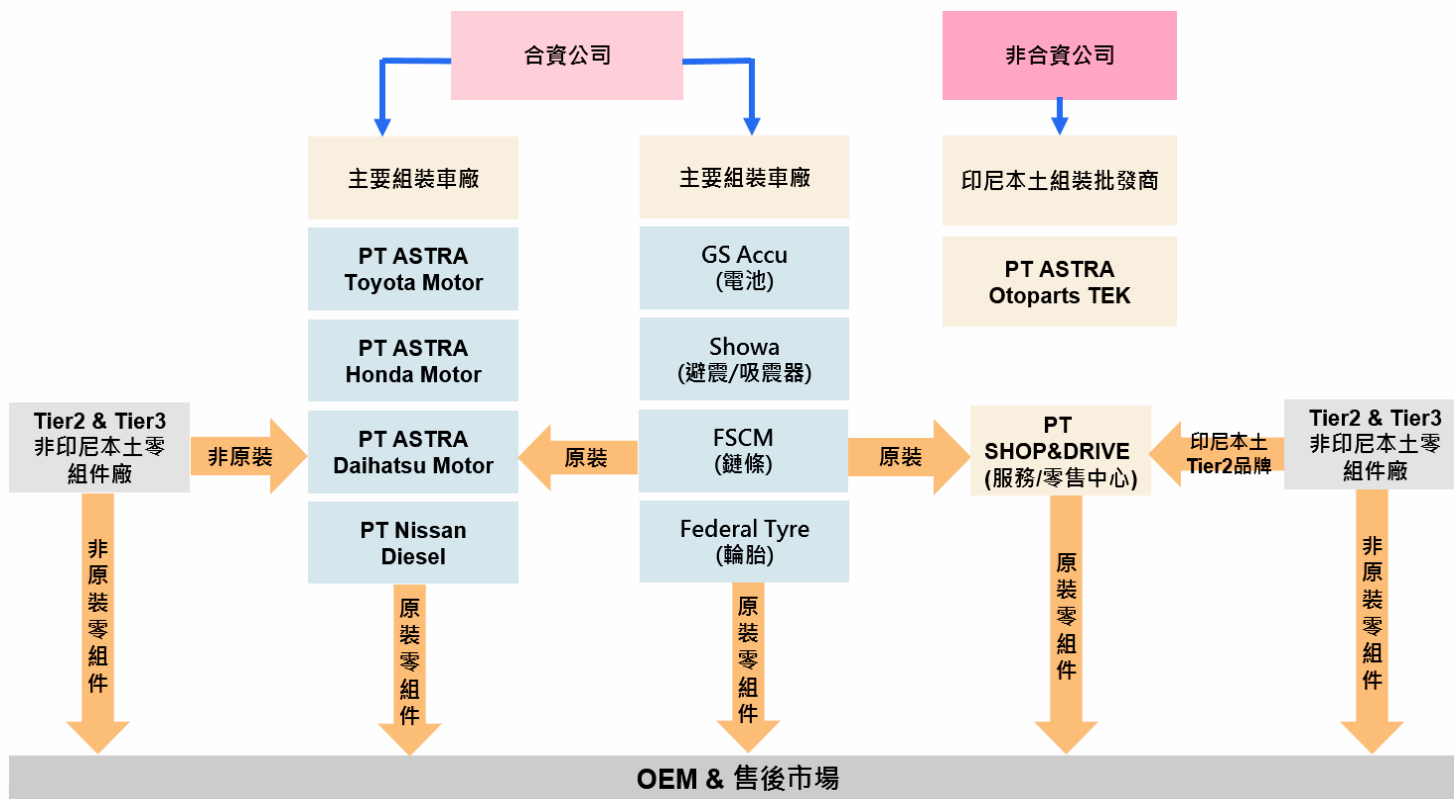
- **印尼對大排氣量豪華汽車課徵奢侈稅**

- 印尼對大排氣量豪華汽車課徵奢侈稅(LST)，稅率區間從10%~125%，屬於高單價的大排氣量進口豪華車，課徵的奢侈稅可高達125%，客貨兩用車(4X2)屬於印尼最廣泛消費族群，課徵較低奢侈稅10%。
- 新能源車輛可享受減除奢侈稅激勵政策，依車型類別區分，稅率分別是10%、20%、30%、40%與125%。奢侈稅計稅基數係透過降低個別車輛的銷售價格而減少，甚至相當於免除奢侈稅，在印尼銷售量最多的低成本新能源車輛即可免除奢侈稅。

- **印尼對汽車整車與零組件課徵不同稅率的進口關稅**

- 作為對貿易自由化的承諾，印尼政府逐步降低對大部分產品的進口關稅稅率，為保護個別對國家安全或社會文化原因較敏感的產業與商品，仍採取較高的進口稅率。
- 汽車整車與零組件進口關稅以進口商品的海關完稅價格為基礎，按照0%到150%的稅率進行課徵，目前進口至印尼整車與零組件的最高進口關稅最高稅率40%，海關完稅價格按照到岸價格 (CIF) 計算，半散裝件或散裝件進口稅率0~10%，汽車整車或全組裝件(CBU)進口稅率5~50%。

印尼汽車零組件流通型態



資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

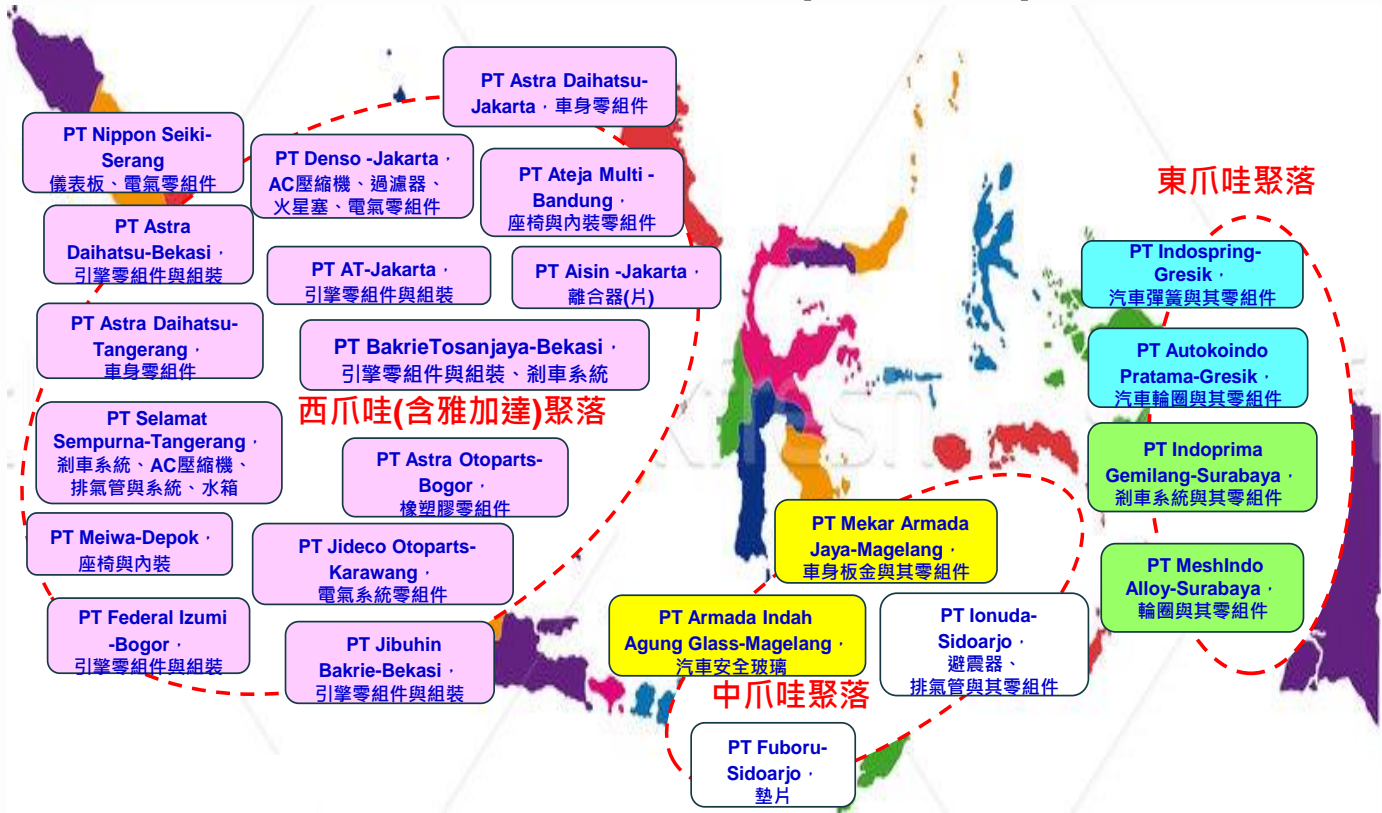
- **印尼汽車零組件流通型態，主要由合資公司與非合資公司組成**

- 印尼汽車零組件流通型態主要由合資公司與非合資公司組成，合資公司主要有PT Astra Toyota Motor、PT Astra Honda Motor等組裝車廠向原裝及非原裝零組件廠採購，零組件供應來自印尼本土零組件廠與Tier2及Tier3的非印尼本土零組件廠。
- 原裝及非原裝零組件廠將零組件賣給售後服務及維修中心，或將零組件模組化進行加工並轉賣OEM汽車組裝廠。印尼Tier1、Tier2及Tier3汽車零組件廠約1,800家，日系廠商占比超過50%以上，外資主要從事出口、製造外包、持股、合資，其中又以合資廠商占比最高。

- **日系廠商已占有印尼汽車零組件大部分市場**

- 日系車廠已占有印尼汽車產業大部分市場，而其大多也和Tier1、Tier 2廠商共同至印尼投資，大多數廠商群聚在雅加達及爪哇島的各大城市。在進出口方面，雖然本地零組件生產已具相當自製率，主要偏向於以原料易取得和需求較高的零件，例如輪胎、鍛造、鑄造、沖壓方式生產的零組件、電池，射出成型塑膠零組件。
- 汽車電子、底盤、引擎、傳動、轉向、剎車、懸吊系統等關鍵零組件大多仍採散件或全散件方式，自日本或泰國等地進口。

印尼汽車零組件產業聚落(爪哇島)



資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

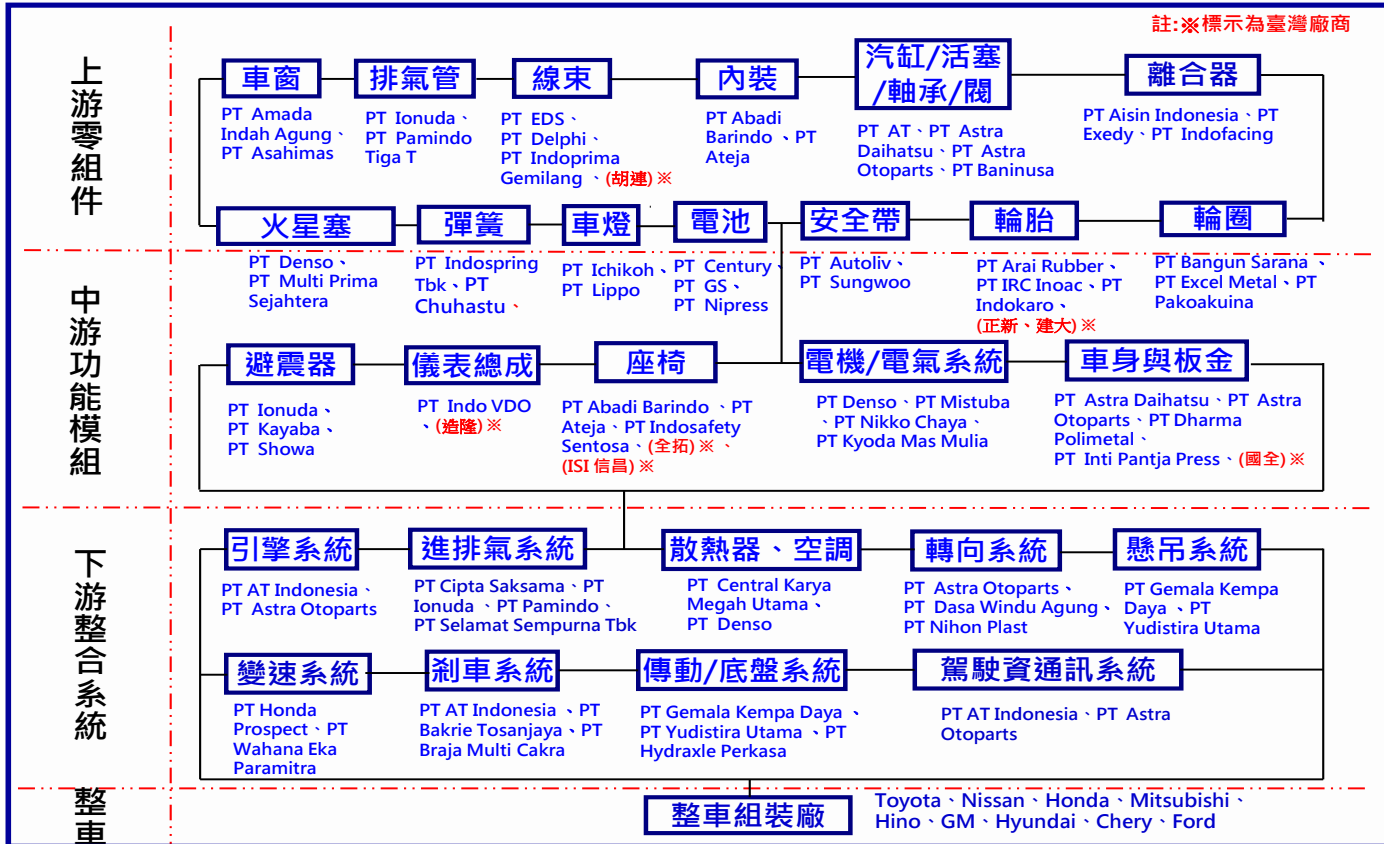
• 印尼以雅加達都會區為最大汽車整車與零組件產業聚落

由於汽車零組件屬於重工業，必須考量運輸與物流調配，即時提供整車廠配套與組裝，印尼汽車零組件廠商聚落，都集中在汽車整車廠周邊，主要位於爪哇島與印度洋周邊的府省，分別為：

- 雅加達(Jakarta)-車身零組件、引擎零組件與組裝、離合器/片、AC壓縮機、過濾器、火星塞、電氣零組件
- 勿加泗(Bekasi)-引擎零組件與組裝、剎車系統
- 坦格朗(Tangerang)-剎車系統、AC壓縮機、排氣管與系統、水箱、車身零組件
- 茂物(Bogor)-引擎零組件與組裝、橡塑膠零組件
- 馬格朗(Magelang)-汽車安全玻璃、車身板金與其零組件
- 錦石(Gresik)-汽車彈簧與其零組件、汽車輪圈與其零組件
- 詩都阿佐(Sidoarjo)-墊片、避震器、排氣管與其零組件
- 泗水(Surabaya)-輪圈與其零組件、剎車系統與其零組件
- 西冷(Serang)-儀錶板、電氣零組件
- 萬隆(Bandung)-座椅與內裝零組件
- 德波(Depok)-座椅與內裝零組件
- 卡拉旺(Karawang)-電氣系統零組件

印尼汽車零組件供應鏈

註:※標示為臺灣廠商



資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

- **印尼汽車關鍵零組件以合資廠商為主**

- 印尼汽車整車與零組件產業以日系廠商為主，印尼汽車整車組裝所需的關鍵零組件多由日本或泰國供應，由於汽車在地化生產與調度等因素，越來越多的日系汽車零組件廠商選擇至印尼設廠佈局，例如變速機構與離合器領導廠商Aisin Seiki，避震器的Showa，電氣零組件、散熱器與空調系統的Denso等，多數與印尼當地廠商合資，一方面就近取得當地的原材料或人力資源，一方面提升當地生產自製率，提升成本競爭力。
- 除日系車廠附屬的廠商外，國際汽車零組件領導廠商著眼於印尼汽車市場發展潛力，積極進入印尼供應鏈，如Autoliv, Delphi，臺商的ISI(信昌集團)，全拓(全興集團)，MAXXIS(正新)、建大、造隆與胡連精密等，提供印尼整車廠原廠製造與售後維修零組件。

- **印尼汽車零組件供應鏈特性**

- 印尼汽車零組件製造與組裝技術比較不足，汽車組裝多數採用散件(CKD)或半散件(SKD)方式，從日本或泰國生產的汽車零組件在當地事先組裝為次系統(Sub-System)或系統(System)，再進口至印尼組裝。
- 印尼境內的汽車零組件供應鏈多數以製造技術(或精度較次級)層次(或附加價值成本)較低的零組件為主，供應鏈偏重在Tier2、Tier3或原材料(如輪胎的橡膠原材料等)。

主要大廠分析

| 廠商名稱 | 在產業中的地位 | 設廠位置 | 產銷動態與發展策略 |
|-----------------|---------------|----------------------------|--|
| 旭硝子 AGC(日本) | 日本知名汽車玻璃廠商 | 雅加達 | <ul style="list-style-type: none"> • 2017年之後強化印尼子公司Asahimas Flat Glass(AMFG)位於西爪哇省Cikappek工廠汽車玻璃產能 • 2017年投資1.6億美元採用環保設備與改善燃油效率，提升汽車玻璃產能40% |
| Aisin精機 (日本) | 日系汽車零組件領導廠商 | 卡拉旺 (Karawang) | <ul style="list-style-type: none"> • 在Karawang設立全資子公司，引進壓鑄設備，生產電動推(拉)門、引擎支架模組、油泵與車身零組件等 • Aisin Indonesia生產汽車門鎖、車門框架、引擎進氣歧管、離合器殼、離合器盤等零組件 |
| 住友電裝 (日本) | 電氣零組件領導廠商 | 雅加達 | <ul style="list-style-type: none"> • 印尼子公司Sumitomo Wiring System Batam Indonesia將汽車線束產能提升一倍 • 擴建位於Riau群島Batam工廠設備，年產能39萬套增加至78萬套 • 生產線束全部回銷日本，預定2018年起銷售至日本以外國家 |
| 新日鐵 (日本) | 汽車板金領導廠商 | 萬丹(Banten) | <ul style="list-style-type: none"> • 2017年與印尼合資公司Krakatau Nippon Steel Sumikin生產汽車用冷軋鋼板 • 新工廠位於Banten省Cilegon Krakatoa工業園區，新日鐵出資80%，印尼Krakatau Steel(Persero)出資20% |
| 半谷製作所 (日本) | 汽車行駛系統零組件領導廠商 | 西爪哇省 Bekasi GIIC工業園區 | <ul style="list-style-type: none"> • 2017年於印尼西爪哇省Bekasi GIIC工業園區設立新工廠，生產汽車行駛系統零組件、汽車腳踏板 • 生產剎車系統、離合器踏板零組件 • 對Mitsubishi, Daihatsu等日系車廠提供汽車零組件配套 |

資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

- **旭硝子AGC(日本)**

- 2017年之後強化印尼子公司Asahimas Flat Glass(AMFG)位於西爪哇省Cikappek工廠汽車玻璃產能，2017年投資1.6億美元採用環保設備與改善燃油效率，提升汽車玻璃產能40%。

- **Aisin精機(日本)**

- 在Karawang設立全資子公司，引進壓鑄設備，生產電動推(拉)門、引擎支架模組、油泵與車身零組件等，Aisin Indonesia生產汽車門鎖、車門框架、引擎進氣歧管、離合器殼、離合器盤等零組件。

- **住友電裝(日本)**

- 印尼子公司Sumitomo Wiring System Batam Indonesia將汽車線束產能提升一倍，擴建位於Riau群島Batam工廠設備，年產能39萬套增加至78萬套。生產線束全部回銷日本，預定2018年起銷售至日本以外國家。

- **新日鐵(日本)**

- 2017年與印尼合資公司Krakatau Nippon Steel Sumikin生產汽車用冷軋鋼板，新工廠位於Banten省Cilegon Krakatoa工業園區，新日鐵出資80%，印尼Krakatau Steel(Persero) 出資20%。

- **半谷製作所(日本)**

- 2017年於印尼西爪哇省Bekasi GIIC工業園區設立新工廠，生產汽車行駛系統零組件、汽車腳踏板，生產剎車系統、離合器踏板零組件，對Mitsubishi, Daihatsu等日系車廠提供汽車零組件配套。

國際零組件廠商比較分析

| 國家 | 廠商規模 | 原料(或零組件)取得 | 進入印尼方式 | 主要外銷國家 |
|----|-----------------|------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| 臺灣 | 中小企業 | 臺灣、日本、中國 | 透過國際母廠的合作 進入印尼市場 | 歐盟、日本、北美 國家(售後維修) |
| 中國 | 大中型企業 | 中國 | 原裝(自主品牌整車) 市場、售後服務市場 | 中國、歐盟、中南 美洲 |
| 日本 | 大中型企業 | 日本 | 原裝(整車)市場 | 東協國家、印度 |
| 韓國 | 大中小型企業 | 韓國 | 原裝(整車)市場 | 美國、中東歐國 家、中南美洲、 中國 |
| 印尼 | 中小型企業 (合資廠商) | 印尼(橡膠原料)、 日本(關鍵零組件) | 零組件提供乘用車組 裝、售後服務市場 | 零組件出口(東協國 家)、回銷日本(輪胎 等零組件) |

資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

• 臺灣汽車零組件主要外銷歐美國家，與印尼形成互補

- 中國因擁有國際領導車廠、中外合資車廠與自主品牌車廠，汽車零組件原料或關鍵零組件由中國車廠提供，汽車零組件廣泛應用於整車組裝或售後市場，由於內需市場龐大，主要國際汽車零組件領導廠商多已布局中國生產、銷售，除供應車廠組裝外，另出口至東協、中東與中南美洲等新興國家，屬於汽車零組件出口值大於進口值國家。
- 日本多數汽車零組件供應日本國內OEM整車廠組裝，占汽車零組件生產71.8%，維修市場8.2%，其次供應日本國內外汽車車體廠商與汽車零組件維修市場占20.0%，政經穩定刺激民間消費，日本國內原物料價格與電力成本呈現穩定，對美國與新興國家等海外市場的汽車零組件出口成長。
- 韓國汽車零組件產業與臺灣類似，多屬於中小型企業，由於韓國擁有汽車產業，汽車原料與關鍵零組件都由車廠提供，近年來韓國汽車積極布局中東歐、中南美洲等新興國家。
- 印尼是東協國家最大的汽車消費市場，當地生產的汽車零組件多屬於國內原料易取得，需求較殷切的零組件，相關零組件技術層次較低，附加價值較少的產品或較高污染的零組件。
- 臺灣汽車市場以日系為主，具備優異生產能力與產品品質，汽車維修零組件如橡塑膠件、汽車遮陽簾、輪胎、車燈、保險桿、鍛造沖壓件、引擎蓋、葉子板、水箱、冷凝器、車用皮帶、儀表盤、照後鏡等為主要出口產品。汽車電子如車載資訊娛樂、先進駕駛安全輔助系統，以及電動車關鍵零組件在馬達、動力系統與充電設備上都有國際出口實績，出口地區以北美國家占比最高，亞洲次之，其次是歐洲等，汽車零組件供應可與印尼形成互補。

臺灣廠商設廠分析

| 方式 | 臺灣廠商聚落 | 廠商進入實例 | 布局印尼汽車零組件品項 | 營運狀況 |
|----|-------------------------|------------|---------------------------------------|-------------------|
| 獨資 | 雅加達Suryacipta 工業區 | ISI(信昌集團) | 汽車底盤大樑、懸吊系統零組件、汽車板金與其夾治具 | 日系代工、設廠生產銷售 |
| | Karawang | ISI(信昌集團) | 汽車底盤大樑、懸吊系統零組件、汽車板金與其夾治具 | 日系代工、設廠生產銷售 |
| | Bekasi | 造隆 | 汽車儀錶板、先進汽車駕駛安全輔助系統 | 日系車廠供應商，另外生產機車儀表板 |
| | Cikarang | 全拓 | 車頂蓬、汽車內裝、汽機車襯套(Bush)、機車座墊、剎車碟、機油尺與內鏈輪 | 日系車廠供應商 |
| | Cikarang | 胡連 | 連接器 | 歐系、日系車廠供應商 |
| | Cikarang Delta mass市 | MAXXIS(正新) | 汽車輪胎 | 售後維修、日系車廠供應商 |
| | Karawang | 建大 | 汽車/機車輪胎 | 售後維修、日系車廠供應商 |

資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

- **臺商與印尼領導車廠合作，進入原廠製造(OEM)供應鏈**

ISI(信昌集團)

- 印尼ISI公司成立於1988年，西爪哇廠最早設廠，2017年底在西爪哇島共有4個廠區，產品已作區隔，Karawang廠區主要是從事生產汽車座椅滑軌、安全帶模組，選擇Karawang設廠，係考量該工業區是Honda的供應鏈聚落，產品供應與調度較迅速。
- 信昌在印尼供應多家日系車廠座椅滑軌、車窗升降機，由於與多家零組件廠商技術合作，產品項目多元且品質穩定，印尼Daihatsu(大發)的車窗升降機100%由信昌供應。

造隆

- 印尼造隆設廠於Bekasi，主要布局汽機車儀表，面對日本儀表公司競爭，品質較印度與中國大陸為佳，所以仍保有相當競爭優勢。
- 印尼造隆以臺灣為研發中心，印尼廠以生產銷售為主，約占機車OEM市場95%比例，5%產品則提供AM售後維修市場，最近幾年開始轉型汽車儀表與汽車電子系統零組件。
- 印尼汽車與機車儀表幾乎以日系的Denso與Yazaki為主要供應鏈，造隆與日系廠商存在部分市場競爭，但仍有產品區隔現象。

全拓

- 全拓科技公司隸屬於全興集團，從事橡膠/塑膠零組件製造。
- 1987年於印尼Cikarang設廠，主要產品：汽機車襯套(Bush)、機車座墊、剎車碟、機油尺與內鏈輪等。

臺商投資印尼汽車零組件優勢品項

機械加工零組件
(傳動軸、齒輪組)



小型化引擎
(Downsizing)、電力
驅動馬達
(Traction Motor)、
自動啟停 (Stop &
Go)馬達與發電機



電動化冷卻與空調系統、
電動空調(HVAC)、電動水泵
(Electric Water Pump)、馬
達冷卻用電動油泵

剎車碟、剎車來令、剎車
卡鉗、離合器片等



電動車輛零組件
(電氣零組件、發電機、
電動馬達等)

控制器與功率元件、電動馬
達驅動器(Driver)、電流轉
換器(Converter)、電池管
理系統(BMS)、功率轉換元
件(IGBT、MOSFET)、熱管
理元件(GaN、SiC等)



碰撞汽車零組件(車
燈、保險桿、後視鏡、
板金等)



汽車電子產品、車
載導航機、行車記
錄器、倒車雷達、
影音娛樂系統等

車載資通訊系統



- **臺灣汽車零組件品質優異，外銷歐美日國家，產業屬性可與印尼互補**

- 臺灣汽車零組件產業中心衛星體系完整，汽車零組件廠商同時兼具模具與彈性製造優勢，汽車零組件都以外銷為發展重點，品質達到國際水準，廠商陸續通過歐美地區售後服務零組件相關認證，外銷AM碰撞零組件(車燈)占全球比重60~70%。保險桿、鈹金、後視鏡與橡膠/塑膠件等AM碰撞零組件，其中橡膠/塑膠件85%，保險桿更高達90%，臺灣汽車零組件廠商生產種類繁多，如汽車橡膠/塑膠成型零組件、汽車遮陽板&窗簾、輪胎、車燈、保險桿、與鍛造壓鑄件、引擎蓋、葉子板、汽車水箱、冷凝器、車用皮帶、儀表、後視鏡等，外銷比例較高的汽車零組件項目包含橡膠/塑膠/車身板金等碰撞零組件、電裝、輪胎、周邊附屬零件底盤、引擎系統、傳動系統、轉向系統、煞車系統與懸吊系統等零組件。

- **臺灣具備電動車輛關鍵零組件發展實績，具布局印尼競爭優勢**

- 隨著傳統車輛逐步朝向智慧化、電動化趨勢發展，臺灣不但建立自主整車品牌，部分電動車輛關鍵零組件(如電動馬達、逆變器、電流轉換器、電池管理系統、充電站、功率元件與線束等)廠商已成功進入國際電動車供應鏈，為我國汽車電子、電動車輛零組件產業創造新契機。電動車輛屬於高技術門檻與高資本密集的整合性產業，臺灣電動車輛關鍵零組件發展實績，相較於歐盟、美國、日本，甚至是中國等，具備優異的技術競爭能力，ISI(信昌)、造隆、胡連、全拓等領導廠商居於印尼是東協主要的汽車與零組件消費國家，人力資源、產業政策、供應鏈、市場等極具發展潛力，積極布局印尼投資生產，臺商透過印尼支持新能源車輛產業發展，可與印尼廠商以策略結盟方式布局印尼新能源車輛零組件產業，以印尼為生產據點，擴及ASEAN與全球市場。

臺商投資印尼汽車零組件產業SWOT分析

S | W

- 臺商品質達國際水準，透過日系車廠合作，建立車輛零組件產製經驗
- 電動車充電營運設備與汽車電子產品進入國際供應體系，國際行銷通路完整
- 臺商具備少量多樣彈性製造生產製造經驗
- 模具製作精度優異
- 臺商供貨管理能力佳
- 臺商電動車輛零組件研發生產優勢，具備國際車廠供應鏈與合作經驗

- 日系主要汽車零組件領導廠商已進入印尼布局
- 臺商多為中小型企業，生產經濟規模不足
- 臺商關鍵零組件(如引擎管理系統與電磁變速箱等)具有部分產品能力
- 臺灣與印尼尚未簽署FTA，須承受進口關稅成本

- 印尼發展低碳排新能源車輛(LCEV)產業，印尼對臺灣臺灣汽車零組件印象佳，提供零組件出口機會
- 臺商與日系車廠關係密切，具備高附加價值零組件代工能力
- 臺灣零組件與印尼產品具互補性
- 臺灣廠商具備少量多樣與彈性生產優勢，可彌補印尼機械加工技術不足

- 日系車廠在印尼形成OEM供應鏈，替換廠商不易
- 臺灣廠商布局印尼汽車零組件時程較日系廠商晚，未形成產業價值鏈
- 臺商在印尼零組件產業聚落不如臺灣緊密，上中下游產業連結性不足
- 中國大陸與東協國家關稅優惠，構成臺灣進口威脅，售後市場面臨中國大陸低價競爭

O | T

資料來源：工研院產科國際所(2018/12)

- **臺灣汽車零組件廠商擅長彈性製造與少量多樣生產**

- 臺灣汽車零組件廠商多屬於中小型企業，甚高比例從事全球零組件外銷，經過日系原廠委託製造零組件的少量多樣製造能力培養，使臺灣汽車零組件領導廠商可以具備發展客製化彈性製造、產品優勢。

- **領導廠商布局全球市場多年，在全球汽車零組件市場展露頭角**

- 臺灣OEM供應商與AM業者，藉由各種行銷網路與據點、發貨倉庫、國外設廠現地供應、技術合作、合資等方式，進入國際大型車廠原廠委託製造零組件供應體系。

- SO策略

- ✓ 臺灣廠商藉由高附加價值零組件(高品質)價格差異化品項佈局印尼市場
- ✓ 臺灣模具與夾治具廠商具競爭優勢，可積極參與印尼高階零組件製造技術

- ST策略

- ✓ 臺灣廠商宜與印尼廠商合資生產，提升當地國產化比例
- ✓ 臺灣廠商藉由協助日系零組件廠商代工，進入東協市場機會

- WO策略

- ✓ 印尼居東協汽車最大消費市場，透過產品銷售方式進入印尼市場，依據市場需求特性，選擇適合印尼投資布局的汽車零組件品項。
- ✓ 印尼積極推動低碳排新能源車輛(LCEV)產業政策，臺灣具備汽車零組件外銷實力與實績，可快速進入印尼市場。

結論

- **日系掌控整車廠市場，臺灣零組件廠商能否進入OEM體系供應鏈，關鍵在於是否具備OEM經驗或當地設廠**
 - 目前印尼沒有強制自製率要求，但未來LCGC政策將有明文規定小型環保車請領補助的自製率規定，預估未來也可能擴及到其他車型上。
 - 印尼市場由日系車廠主導，當地日系車廠與Tier 1廠供應鏈封閉，台灣與日系車廠有多年合作經驗，且產品為日本海外地區少數品質優良的生產與製造的地區，
 - 在產品認證規範方面，印尼政府針對車用玻璃與輪胎有印尼國家標準(Standard Nasional Indonesia, SNI)規範，但在污染、噪音與整車測試部分並無強制規範，而是由車廠自行規範。
- **AM市場潛量龐大，面臨價格競爭激烈**
 - 在AM市場方面，印尼低成本車款的車輛零組件維修在新車保固後，多以民間維修廠進行保養與維護。這些維修廠大多採用非原廠零組件，來源可能是當地零組件廠商，亦有來自中國、韓國、臺灣與東協國家。

建議

- **以汽車零組件價格差異化布局印尼，先以AM試水溫，再轉進原廠製造(OEM)供應鏈**
 - 臺灣廠商經過多年精進，製造品質與日系廠商接近，短期先宜選擇高頻率汰換性零組件，以AM零組件銷售試水溫，爭取整車廠或客戶認同，再循序與當地廠商合資甚至爭取獨資，爭取印尼車廠供應鏈機會。
- **由原廠售後服務切入，再逐步轉型原廠製造零組件**
 - 臺灣廠商已進入印尼OEM供應鏈體系，如全拓、全興、造隆、ISI(信昌)等皆從原廠售後服務市場，轉型OEM的關鍵因素包含(1)在其他地區(如日本、臺灣)已有日系車廠供貨經驗(2)與日系Tier 1廠商有技術合作或合資關係(3)長期耕耘日系車廠以及印尼當地人脈。廠商透過日系車廠進入印尼供應鏈(例如供應零件給日本，再由日本出整個組件或系統到印尼)，亦有部份是到印尼直接設廠生產。
- **以高附加價值產品爭取原廠製造合作機會，精進品質以滿足車廠需求**
 - 以高附加價值、具備技術門檻以及品質要求高的產品較佳，例如需要認證的碰撞零組件(車燈或保險桿等)、新能源車輛關鍵零組件或汽車電子相關產品附加價值高者為布局印尼市場重點。

附 件

產業公協會

| 名稱 | 備註 |
|---|---|
| 印尼汽車工業協會 The Association of Indonesia Automotive Industries(GAIKINDO) | https://www.gaikindo.or.id/ |
| 印尼汽車零組件廠商協會 Indonesia Automotive Parts & Components Industries Association(GIAMM) | http://www.giamm.or.id/ |
| 印尼車輛工作協會 Association of Indonesian Automotive Workshop (ASBEKINDO) | http://www.asbekindo.or.id/ |
| 印尼車體維修協會 Indonesian Automotive Body Repair Association (ABBA) | http://www.abba.or.id/ |
| 印尼車輛工程協會 Society of Automotive Engineers Indonesia (IATO) | https://indonesia.sae.edu/id/ |
| 印尼車輛零組件同業公會 Indonesian Automotive Component Industry Cooperative (KIKO) | |
| 印尼投資業務處 Indonesia Investment Agency(PIP) | http://www.pip-indonesia.com |
| 印尼國家電動車輛發展協會 National Electric Vehicle Developers Association (Apklibernas) | |

聯絡資訊

- 駐印尼代表處經濟組

地址：17th Floor, Gedung Artha Graha, Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53, Jakarta, 12190, Indonesia

電話：+62-21-515-3939

電子郵件：indonesia@moea.gov.tw

- 雅加達臺灣貿易中心

地址：Suite 1717, 17th floor, Wisma GKBI , No. 28, Jl. Jend. Sudirman , Jakarta, Indonesia 10210

電話：+62-21-5741102

電子郵件：jakarta@taitra.org.tw

- 印尼臺灣投資窗口

地址：Jl. Jend.Gatot Subroto No.44, Jakarta-12190, Indonesia

電話：+62-21-525-2008 #2535

電子郵件：taiwandesk-id@kpmg.com.tw

書 名：新南向國家產業地圖 - 印尼汽車零組件產業

作 者：蕭瑞聖、石育賢、曾郁茜

委 託 單 位：經濟部投資業務處

研 究 單 位：工研院產科國際所

出 版 日 期：中華民國107年12月

版 次：初版

著 作 權 利 管 理：著作權所有，請勿翻印，轉載或印用需經出版單位同意

經濟部投資業務處 版權所有，請勿翻印