

台湾汽车工业的现状及其问题

THE CURRENT SITUATION AND PROBLEMS OF TAIWAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

本刊编辑部

一、台湾汽车工业的现状

台湾汽车工业起步的标志是1953年建立的台湾裕隆汽车公司于1957年制造出的第一辆吉普车,它带动了台湾汽车工业的发展。现在台湾已有七家主要的汽车制造厂,包括小轿车,商用车、客货车等各种车型在内的汽车年生产能力总计约17万辆。此外台湾还有2000多家汽车零部件生产厂,但大多是很小的企业,比较大的汽车零部件厂只有200多家。

台湾的汽车制造厂

1. 裕隆汽车公司

裕隆汽车公司建于1953年9月10日,总公司设在台北,现在有两个分厂和一个研究所。裕隆汽车公司生产多种车型,年生产能力7万多辆,但主要车型是飞羚101型小轿车,飞羚101型是台湾唯一自行开发的一个车种。为了提高汽车质量,裕隆汽车公司1981年投资20亿台币(约合6700万美元)建立了一个研究所,叫“裕隆汽车工程中心”,飞羚101就是该所自行开发的第一部小轿车。1986年,裕隆汽车公司的营业额达160亿台币(约5.33亿美元)。

2. 福特六和汽车厂

福特六和汽车厂建于1972年底,1983年的年产量达4万辆,是美国福特汽车总公司在台湾的分公司,生产福特牌高级小轿车。1986年7月福特六和的汽车外销加拿大,预计1987年可外销12000辆。福特六和的汽车外销加拿大,据称并不赚钱,而是福特总公司的汽车全球战略之一,为的是打入国际市场。

3. 中华汽车公司

中华汽车公司建于1969年,1984年发展为中心卫星工厂体系,现已有102家生产各种电器、小冲压件、标准件的协作厂。中华汽车公司以生产轻小型商用车和中大型客货车为主。中华汽车公司1977年销售汽车2152辆,1981年销售量突破2万辆。该厂生产的小型商用车(得利卡)占台湾市场的30.2%,轻型商用车(百利)占台湾市场的50%以上。

4. 三阳汽车公司

三阳汽车公司在50年代是一个生产自行车摩电灯的小厂。1968年发展成汽车公司,已拥有180多家零部件卫星厂。最近,三阳公司投资36亿台币(约1.2亿美元)兴建了具有国际先进水平的厂房设备及自动生产线,每年可生产24000辆喜美牌四门汽车,

还可生产3万多辆机车。三阳公司是台湾500家大民营厂位居第9位的公司。1987年营业额达145亿台币(约4.83亿美元)。

5. 三富汽车厂

三富汽车厂建于1966年,最初与日本富士重工合作生产“速霸陆”货车。80年代后,开始和法国雷诺汽车公司、日本五十铃汽车公司、美国通用汽车公司合作生产各种型号的雷诺车和吉普车。目前虽还没有达到大批量生产规模,但年营业额达44亿台币(约1.46亿美元)。

6. 羽田公司

羽田公司在60年代是一家生产机车车体和零部件的机械公司,1976年开始与法国标致汽车公司合作制造汽车,正式跨入汽车制造业不过十来年。1979年汽车厂建成后,第一部羽田小轿车标致504正式出厂。1981年又开始生产标致505,1982年生产标致305,1984年又与日本合作生产祥瑞1000型小轿车,并自行改进设计银翼1000型小轿车,1987年又推出标致309 S R小轿车和好载1000型小货车。尽管目前羽田的汽车还没有形成大批量生产规模,但是一个有潜力的汽车厂,该公司有一项扩建汽车厂的计

划,其中扩建的汽车装配生产线,车身冲压厂及模具厂已完工并开始生产。羽田机械公司的年营业额达60亿台币(约2亿美元)。

7.国瑞汽车公司

国瑞汽车公司成立于1984年,是台湾唯一生产重型车(3.5吨)的汽车制造厂,也是一家合资公司,国瑞本身拥有51%的股份,日本丰田汽车公司投资3300万美元,拥有国瑞公司股份的22%,此外日野和三井也占有27%的股份。该公司预计1990年生产可乐娜重型车8000辆。预计1995年增加至年产45000辆。

台湾的汽车零部件厂

台湾汽车零部件的生产是随汽车制造业的发展而起步的。目前从事汽车零部件生产的工厂有2000多家,但实际属于台湾车辆公会会员的工厂仅500家左右,其中有263家专业零件厂,总资本为130亿台币(约4.33亿美元),从业人数3万多人,平均每家具工厂的资金仅5000万台币(约167万美元)。职工人数平均仅100余人,属中小型企业(见表1)

台湾的汽车零部件厂大多数与外国尤其是日本搞技术合作,或与国外合资,除供给台湾汽车中心厂外,还外销到几十个国家。1984~1986年台湾汽车零部件外销金额分别为4.83亿美元、5.09亿美元和7.12亿美元。美国是台湾汽车零件外销的主要市场,占台湾外销市场的60%。但外销零件大部分为售后服务所用零件,很少有重要的功能性零件。此外,许多零部件所需的原材料,或因

台湾不生产,或因需要大量投资无法建厂而需要依赖进口。

此外,台湾的几家汽车中心厂大多有卫星零部件厂,而且有60%~70%的零件厂与其他零组件厂重复,从整体上造成很不利的市场局面。

总起来说,台湾的汽车工业已具有一定规模,由于汽车工业具有纵向和横向的产业联系,其关联的工业涉及交通、能源、机械、电器、化工等许多产业。台湾经济界人士估计,在台湾靠汽车吃饭的人估计有50万人。

但是,台湾汽车工业的进一步发展,正面临着严峻的考验和困境,困境的造成,有许多主、客观因素,在分析这些主、客观因素之前,有必要了解台湾汽车工业发展的特点。

二、台湾汽车工业的特点

台湾汽车工业虽有30余年的历史,但大多数汽车工业厂都是资本较少的私营企业。其特点是厂家多、规模小;生产的车型多,产量小;技术合作型企业多,自行开发的车型少;缺少完善的质量检验手段,产品质量不稳定。

1. 厂家多规模小, 车型多产量少

台湾的汽车工厂,尤其是2000多家汽车零部件工厂大多是100人以下的小厂。即使年产2万辆以上的中华汽车中心厂,从业人员也只有2700人。1984年成立的国瑞汽车公司,目前只有员工200多人(其他汽车厂从业人员人

数不详)。这种情况,必然导致生产的车型多批量小的局面。现在台湾的7家汽车总计生产20来种车型,其中

小轿车: 飞羚101、福特、标致504、标致505、标志305、标致309SR、祥瑞1000、银翼1000、雷诺-9、雷诺-11、雷诺-21等。

商用车: 得利卡、百利、山豹、好邦手、好载1000。

客 车: 喜美

货 车: 速霸陆

载重车: 可乐娜(3.5吨)。

此外还有吉普车,如果将各种改型车算在内,台湾生产的汽车种类多达50种。但这许多车型的年生产总量还不到20万辆,按台湾现有的7家汽车制造厂计算,平均每个厂还不到3万辆。

车型多产量小是台湾内部市场的客观需要所决定的,因为台湾汽车消费市场需要多种车型,消费者喜欢选择各种流行式样和车型,为迎合消费需求,型多量少是必然趋势,产量少则是台湾对自产汽车的需求量本来就不大。目前的需求是每年约17万辆,台湾经济界人士估计,即使5年后,需求量也不过每年40万辆。因此,如不扩大国外市场,这种局面就不可能改变。厂多规模小,形成不了规模经济效益,是台湾汽车工业和零部件厂的弱点,但是它也有有利的一面,就是厂小容易转型转产,技术改造比较容易,即所谓“船小好调头”。

2. 技术合作多, 自行开发少

台湾的汽车制造厂,除裕隆的飞羚101型小轿车是自行开发的以外,其余都是从美国、法国和日本引进或进行技术合作的车型。绝大部分汽车零部件厂也是长期依赖国外技术,自行开发设计能力非常薄弱,加上原材料缺

表 1 台湾主要的汽车零件制造厂

零 件 厂 类 别		发动机 主件	发动机 附件	发动机 电器	车 身 电器系统	车 身	铸件及 压铸件	其 它	总 计
同 类 厂 数 目		30	16	14	88	56	31	28	263
投资 金额	台币(万元)	36140	7850	53146	298399	325426	169713	512709	1289453
	合(万美元)	(1205)	(262)	(1772)	(9947)	(10848)	(5657)	(17090)	(42982)
从 业 人 数		2244	868	1415	6743	11050	2619	7615	32554

乏，需要大量进口，因此台湾的汽车工业缺少扎实的基础，经不起国际市场风云变幻的考验。

3. 缺乏质量检验手段，产品质量不稳定

台湾汽车制造厂为打入国际汽车市场，虽然也在努力提高汽车的质量，但却严重缺乏质量检验手段，汽车外销之前，许多测试工作无法进行，例如汽车排气污染程度、噪声水平、能源消耗标准等方面的测试都缺乏检测设施，许多测试工作只好委托国外的测试中心进行，因此无法保证和稳定汽车产品的质量，生产成本更是难以下降。

台湾汽车工业的这些弱点，使它形成了停滞不前的局面，即处于一种“厂家过多→型多量少→设备利用率低→生产能力发挥不到一半→制造成本居高不下→产品出口不具备国际竞争能力→国内汽车市场有限”的恶性循环之中。

三、台湾的“汽车工业发展方案”

在台湾汽车工业面临困境的情况下，台湾政府于1985年3月通过了一个“汽车工业发展方案”，这个方案执行后，不仅没有解脱

台湾汽车工业面临的困境，反而雪上加霜，不仅使台湾汽车制造厂商打入国际市场的竞争能力进一步下降，内部汽车市场也受到日益严重的威胁。

“汽车工业发展方案”中，有几条规定使台湾汽车工业受到沉重的打击。

一是规定降低进口车的关税。“汽车工业发展方案”中规定：小型进口车的关税从1985年的65%，逐年降低至1991年的30%。零部件的进口关税则从1985年的35%逐年降低到1991年的25%。这样，进口车的成本越来越低，竞争能力日益增加。进口车大量拥进台湾，争夺台湾自产汽车的市场。例如，1982~1984年，进口车大约占台湾汽车市场的10%。自1985年“汽车工业发展方案”推出后，进口车占台湾汽车市场的14.4%，1986年增加到19%，预计到1991年进口车将占台湾汽车市场的35%以上。图1是台湾和进口汽车历年的发展趋势。

1980年进口车在台湾的销售量才3300辆。到1986年，猛增到26000辆。6年内急增8倍，使台湾汽车工业厂商大伤脑筋，正如中华汽车公司的副总经理林信义所抱怨的，“进口汽车的关税如

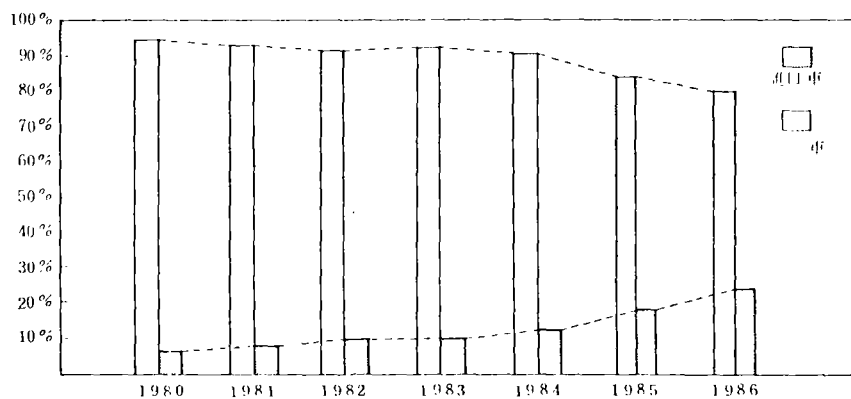
此下降，汽车中心厂实无生存空间可言”。

二是规定降低汽车制造业的自制率（即国产化程度）。在所谓自由化、国际化的原则下，“汽车工业发展方案”一方面放弃高关税保护政策，推行自由贸易，一方面规定台湾汽车工业的自制率从1985年开始，由以前规定的70%降为50%，由于台湾政府以前规定自制率必须达70~90%，迫使制造商厂不得不投入巨资制造一些不合乎经济规模的零部件，当制造商厂把大量资金投入之后，又规定自制率降低到50%，造成汽车业巨大的经济损失，至使一些厂家叫苦不迭。

“汽车工业发展方案”规定从1988年起降低自制率，表面的理由是考虑经济利益，即“有些零部件生产不合经济规模，从国外进口更合算”。但实际上有更深的国际经济及政治背景，即近二三年来，美国的贸易赤字增加，贸易保护主义抬头，里根政府对贸易对手频频施加压力（1987年对日本的半导体贸易采取的制裁措施就是例证），要求贸易对手开放市场，大幅度降低关税，而台湾是除日本之外美国的主要贸易对手，台湾对美贸易享有巨额顺差，加上台湾快速累积的外汇储备（现有700亿美元以上），成了日本之外美国的主要贸易谈判对象。所以台湾制定的“汽车工业发展方案”中有关降低进口关税和自制率的规定，实际上反映了美国的利益，是在美国压力下的产物。台湾的汽车制造商认为，降低自制率的规定已失去原来（考虑经济利益）的意义，他们认为，“在当前美元贬值，日元升值的条件下，台湾汽车制造业所需零部件65~70%自己生产，远比进口合算。”

三是放宽了外资在台湾开设工厂的限制。1985年以前，台湾对外国在台湾建厂有严格的限

市场占有率



数量							
台湾产量	71,083	81,846	81,951	97,404	98,776	96,965	111,358
进口量	3,302	5,614	8,459	9,546	10,969	16,266	26,134
市场占有率	74.385	87.130	90.410	106.950	109.745	113.231	137.492
台湾产量	95.6%	93.5%	90.6%	91.1%	90.0%	85.6%	81.0%
进口量	4.4%	6.6%	9.4%	8.9%	10.0%	14.4%	19.0%
进口关税	65%	65%	65%	65%	65%	65%	60%
关税附加	20%	20%	20%	15%	10%	5%	0%

图1 台湾和进口汽车历年的发展趋势

制,规定外资在台湾开设整车厂必须有50%以上的外销,否则不准开设汽车厂,建汽车零件厂也规定有一定的外销比例。而1985年制定的新方案中,大大放宽了对外资的限制,除外资汽车有内销计划者规定必须与台湾合资,且须有技术引进计划外,对外资全部开放设厂,对汽车零部件厂则没有任何限制。这显然有利于美国和其他国家打入台湾汽车市场和扭转对台贸易逆差的局面。而台湾并不缺少资金,因为它有很大的外汇储备,所以台湾的汽车制造商对台湾政府的“汽车工业发展方案”普遍感到不满。

台湾汽车工业要打入国际市场,本来就缺竞争能力,“汽车工业发展方案”中的规定,更使台湾的汽车和进口车处于不公平的竞争地位,加上近两年新台币对美元不断升值(从1986年的40:1一直升到1987年8月的30:1),进口汽车对台湾汽车市场的冲击更大,进口车数量大幅度增加。

面对这种情况,台湾有人主张干脆放弃台湾汽车工业的发展,让其自生自灭,主张扶植原来基础较好的汽车零部件工厂,打入国际市场,从而展开了一场台湾汽车工业今后如何发展的大

讨论。

四、台湾汽车工业 今后如何发展

针对台湾汽车工业面临的问题,台湾经济研究所于1987年8月邀请有关方面的专家,对台湾汽车工业目前面临的问题与未来的发展方向进行了座谈。座谈中大多对台湾“汽车工业发展方案”中规定的许多条款表示了强烈的异议,认为30多年来,台湾汽车始终在高关税的保护下,占领着台湾汽车市场的80%以上,汽车工业得到了可观的发展,而现在,政府却逐年降低进口关税,引进欧美汽车,在进口车的重重压力下,台湾自产汽车已经到了生死存亡的最后关头,唯一的出路是藉外货市场的强大压力,促进国产车加快成长,在排气污染、噪声、能耗等方面达到先进标准,在质量方面赶上进口车。但这些目标对台湾目前的汽车工业来说,谈何容易?因此台湾汽车厂商以南朝鲜汽车工业的迅速发展完全得益于政府的保护和扶植为例,要求台湾政府修改“汽车工业发展方案”中的有关条款,使台湾汽车工业有一个公平的竞争环境。不同汽车厂商尽管因各自的

利益不同而有不同的意见,但大多数人认为:

1.台湾汽车工业尽管面临许多困难,但汽车工业是具有高度精密技术和资本密集的产业,和纵向横向的产业关联效果极大,涉及到交通、能源、电器、化工、材料等一大批产业,能促进整个工业建设的发展,是值得发展的一个重要产业。

2.要发展汽车零件工业,必须先有成车业(中心厂)的存在,否则仅凭零部件产业难以拓展海内外市场。

3.多种少量车型是消费者的要求,是市场的需要,不应放弃而应坚持,并运用智慧和开发研究、加强经营管理、彻底减少浪费、降低成本达到满足消费的目标。

4.消费者提供的信息是促进汽车质量的原动力,促进汽车品质增加,消除零部件的缺陷也有赖于消费者积极提供信息。

5.台湾政府应创造一个公平合理的竞争环境,使汽车工业得到正常发展,尤其是对进口车关税不公平,对汽车业征税合理化等问题应作为重要问题加以解决。

· 简讯 ·

可使等离子体持续53秒的实验装置

《日本经济新闻》1988年1月22日报道,九州大学应用力学研究所伊藤智之教授的研究小组宣布,该小组使用超导磁铁的核聚变实验装置实现了氢的等离子体持续53秒,创造了世界纪录。

伊藤教授等使用实验装置“TRIM-1 M”,实现了10秒连续运转,这次是继上次之后取得的成果。今年的目标是达到等离子体发生时间持续3分钟到5分钟,两三年后达到连续运转数小时

到数日。

“TRIM-1 M”的特征是采用超导体铌3锡磁铁和使用高能微波的电流驱动方式。这次实验中,28千安培的等离子体电流发生了53秒。等离子体的密度每1立方厘米为2兆个,温度为500万摄氏度。

引起核聚变反应的等离子体为密度每1立方厘米1百兆个时,温度必须达到1亿摄氏度。现在距离这个条件还很远。