

[下一則](#)

## 貿易保護與產業發展

8+1 0



吳大任

台灣汽車產業起源於1953年嚴慶齡先生創辦「裕隆機械廠」，在美國吉普車廠 WILLYS 的技術指導下，自製第一具柴油引擎，並於1957年產出10輛軍用吉普車。隨後，裕隆再與日本「日產自動車株式會社」簽訂技術合作生產小客車。1960年3月，1,200c.c.青鳥小汽車問世，台灣開始有國產小汽車的生產與銷售。

考量汽車產業在國防與經濟發展上的重要性，政府於1961年制定「發展國產汽車工業辦法」，管制小汽車進口，大力保護與扶植本國汽車產業發展。此政策營造裕隆在汽車產業的獨大局面。1967年政府開放汽車生產執照申請，有限度開放進口小汽車，台灣汽車產業開始進入多家競爭時代，陸續有三富、六和、三陽、中華等車廠設立。1972年政府實施「促進汽車工業經營方案」，將進口車關稅由原先50%調高至75%，並於1974年規定3.5噸以下小客車暫停進口，更積極保護台灣汽車產業。弔詭的是，台灣汽車產業在這段高度保護期間，完全無競爭力可言，各家車廠只能在政府的貿易保護傘下，生產品質低劣的國產車。

80年代，台灣出口暢旺，貿易順差不斷擴大。當時我們最重要的出口國美國在貿易赤字持續增加的情況下，要求台灣政府開放市場，降低貿易障礙，設法改善台美貿易失衡的狀況。在此國際壓力下，政府終於在1985年實施「六年汽車工業發展方案」，大幅調低汽車關稅及國產化比率，並放寬整車裝配廠設立之標準。台灣汽車產業開始面對來自國際上的競爭壓力。

就產業結構而論，台灣汽車產業與電子產業頗為相似，汽車產業的關鍵零

組件，如引擎內部相關零組件、自動變速箱、引擎燃料系統等自國外進口，其他零組件則由許多國內中小企業生產，下游品牌廠商，如裕隆、國瑞、福特六和等負責組裝。電子產業的關鍵零組件，如CPU、晶片組等自國外進口，其他零組件則由許多國內中小企業生產，下游品牌或代工廠商，如宏碁、華碩、廣達等負責組裝。

雖然產業結構相似，台灣汽車產業與電子產業的發展卻是南轅北轍，汽車產業在90年代前完全沒有競爭力，電子產業卻一直是台灣最具競爭力的產業。造成此差異的主要原因是政府的貿易與產業政策。電子產業發展初期多是中小企業，缺乏政治遊說力量，無法獲得政府刻意扶植與保護，加上台灣內需市場規模太小，廠商一開始就必須面對國際市場激烈的競爭，在市場機制充分發揮的情況下，經營績效不彰的廠商被市場淘汰，釋出所擁有的生產性資源讓更有效率的廠商接手經營，創造更高的生產與經營效率，因此造就台灣電子產業的競爭力。

另一方面，汽車產業在政府大力扶植與保護下，生產品質低劣產品也可獲利，廠商缺乏提升經營效率動機，自然沒有競爭力。有趣的是，政府在80年代被迫開放市場，調降進口車關稅，讓台灣汽車產業開始面對國際市場的競爭。在政府保護逐漸退場的過程中，台灣的汽車產業競爭力竟然開始逐漸提升。經過20年的開放市場競爭，當前台灣汽車產業已經不再是純粹內需產業，而是具備整車外銷實力的「出口產業」。2008年我國整車外銷數量為7,196輛，2012年已達70,907輛。短短五年，外銷數量增加10倍，可見我國汽車產業的競爭力已經達到國際水準。這些我們經歷過的產業發展過程說明政府的貿易保護政策不見得對受保護的產業發展有利。台灣需要更開放、更競爭的環境，如此才能讓市場機制充分發揮，產業競爭力得以持續提升。

日期：2013年08月09日

我要分享

到PC版

