



作者：徐業良(2003-01-05)；推薦：徐業良(2003-01-05)。

附註：本文發表於汽車購買指南雜誌，2004年二月號，史丹福專欄。

Made in China—中國汽車將要填滿世界的車庫？！

每到選舉時節，「中國」就成了熱門又敏感的話題。史丹福專欄這個月也來應應景，談一談中國，噢，不談政治，是談中國的汽車工業。

中國的汽車工業？

您印象中的中國如果還是那個充滿行人、腳踏車、和公車的國度，您需要更新一下資訊。中國不但有汽車工業，而且是很龐大、快速擴張中的汽車工業。

中國的汽車工業開始於1953年在中國東北的吉林省長春市設立的「第一汽車製造廠」，對，就是生產「紅旗汽車」的那一家。您也許有興趣知道，國內最老牌的裕隆汽車廠，也「正巧」是在1953年創立的。從1953年起，中國汽車工業進展緩慢，但自'90年代起開始有了快速的成長，1992年中國汽車年產量超過了一百萬輛的里程碑，2000年突破了兩百萬輛。2003年整個中國小客車和小卡車年產量跳到年產三百八十萬輛，也首次超越南韓汽車產量。

給您一些參考數字，美國一年生產汽車數量為一千兩百萬輛，日本是一千萬輛，德國是四百八十萬輛。分析師指出，再過四年，中國將要超越德國，成為僅次於美國、日本的世界第三大汽車製造國。而根據中國汽車工業協會自己的預測，2010年中國汽車的年產量將要達到一千萬輛。

中國汽車工業發展的動力，主要來自於其強大的內需市場。中國過去十年來持續的高經濟成長率，使得數以百萬計的城市居民已經可以享受類似西方的生活水準，有能力購買汽車，過去兩年中國汽車市場銷售量大增。中國汽車市場有多大呢？以進口

汽車為例，2003 年在中國汽車市場進口轎車、小客車、小卡車、SUV 的銷售量已經超越同型車款在德國市場銷售量。

中國市場中進口車佔有率並不大，現在來說，中國大部分的汽車都還是本國生產本國銷售，本國市場已經足以給中國汽車廠和汽車零件廠在國際市場競爭所需足夠的經濟規模。此外中國汽車工業另一項強大優勢就是低廉的人力成本，中國汽車廠的工人每小時的工資許多不到美金五角，低成本和強大需求的組合，讓所有跨國汽車廠的高階主管幾乎都別無選擇，大量投資在中國設廠。這些跨國汽車廠已經在中國生產與美國一模一樣設計的汽車，像是 Honda 在廣州廠生產的 Accord 與美國俄亥俄州工廠生產的 Accord 完全一樣。中國車廠很可能幾年之內便準備好外銷汽車到其他亞洲市場，再過幾年甚至可以進一步進軍工業化國家市場，像是美國和歐盟，所有競爭車廠都必須在中國及早佈局，以避免落後的風險。

「把中國裝上輪子」，對中國的整體經濟、社會、環境都有相當大的影響。汽車是火車頭工業，汽車生產量的激增，也撫育了大批汽車週邊工業的快速擴張，像是鋼鐵工廠、汽車零件廠，更帶動了大批民生工業的發展。中國市場上汽車銷售對象大宗還是國營企業或一般民間企業，但是個人和家庭購買汽車也越來越多，在中國目前估計約有四百萬家庭擁有汽車，每年有另外一百萬家庭購買新車，這表示數以百萬計的中國公民可以更自由、長途地旅行，也鬆弛了中共政府長期以來政治和社會的控制。但是大量汽車也造成了嚴重的交通堵塞問題，中國駕駛人一般來說又對交通法規與安全比較不重視，使得交通事故死亡率急速上升，汽車數量增加更加重了城市裡原本已經很嚴重的空氣污染問題，全世界前十名的空氣污染城市，中國就佔了七個。

中國汽車工業快速的成長不僅對於中國本身，對於整體世界經濟都有重大衝擊，讓世界上很多國家的企業與工人感到憂心。許多國際公司擴張時選擇在中國設廠，而減少對於其本國市場工人聘僱，甚至進行裁員，像是許多美國汽車零件、輪胎製造工廠已經將生產設備轉移到中國，再轉向中國購買成品，許多供應美國汽車工業零件的國家，像是墨西哥、南韓、泰國、和菲律賓，也對中國的擴張備感威脅。工業國家的工會領袖更是將中國低工資競爭當作是政治議題，認為這樣的競爭最後沒有贏家。

中國的汽車工業主要是本土公司和跨國公司合資設置，有趣的是，儘管有低工資的優勢，目前在中國生產汽車或零件，所需要的成本還是比較高，目前還沒有很好的國際競爭力，對於美國、德國、日本等主要汽車工業國家還不構成嚴重威脅。德國福斯是目前外資車廠在中國市場中最早投入、佔有率最高的，他們估計目前在中國生產汽車的成本，仍然比在工業化國家像德國生產汽車要高出 18%。主要原因是周邊零件廠目前普遍缺乏品質和效率，中國組裝廠大部分還是要仰賴進口零件，即使小小的彈

簧或看起來很簡單的橡皮油封，在中國製造起來要達到國際水準的品質似乎也很困難，外資車廠多半還是寧願進口。

這樣的例子非常多，像是福斯公司中國製的汽車已經能夠達到國際品質水準，但是因為本國零件供應商零件品質不穩定，有時必須丟棄大批不合標準的零件，使得成本大幅提高，福斯還是必須大量使用進口零件。目前 Honda 在廣州的汽車廠，生產 Accord 所用的鋼料 90% 仍然必須由日本進口，儘管運輸價格昂貴，但問題是中國目前還無法製造符合 Honda 標準的抗腐蝕鋼。在中國西部的重慶，福特公司建立了一個現代化的組裝廠，但是福特公司發現大部分組裝汽車所需的零件還是必須由上海進口，再用船運的方式沿著長江運到重慶。

零件製造效率也是個問題，在哈爾濱，許多鋼鐵廠已經採用最先進的瑞典與日本機械人自動化生產設備，但是鋼料生產仍然非常不穩定，主要是因為運送原料的鐵路運輸系統老舊又不完整，使得鋼鐵廠必須保持兩個月的鋼鐵庫存，足夠生產五萬輛汽車。此外許多零件的製程都還很人工、傳統，東北鑄造工廠還是靠人力用桶子把化學添加物加到熔融的鋼料裡，再轉動轉輪將火熱的熔融的鋼料到近模具中鑄造汽車零件。

但是這些問題都在逐漸解決中，外資車廠快速引進新的設備和新生產程序，像是通用汽車與上海汽車工業公司合資設立的組裝廠，看起來已經非常像美國通用汽車的工廠，使得中國製造的零件品質和效率都在快速提升中，本國汽車生產成本也大幅降低，舉例來說，廣州生產廣受歡迎的 Honda Accord 牌價在四年內由美金五萬元跌到兩萬七千元。福斯公司預測目前在中國製造汽車 18% 的成本差距，在 2006 年就會消失，而福斯的目標便是儘快的能夠準備好將中國製造的汽車外銷出口。Honda 也正在廣州擴增產能，計劃銷售製歐洲市場，主要是因為其歐洲組裝廠的產能不夠，且從日本本國車廠增加外銷量，將面對歐洲貿易障礙，從中國外銷目前雖然成本較高，但是可以避免此貿易障礙。

2001 年中國取消了大部分貿易障礙以求進入世界貿易組織(World Trade Organization)，中國的公司也因此必須努力掙扎，希望能有足夠效率抵擋任何進口產品。從北京政府及外國投資者的廣大幫助，中國的汽車製造廠正在快速改進其運作，再過幾年，中國車廠預期將能製造高品質汽車和零件，所需成本可能比世界上任何國家都要低廉。

汽車廠不斷在中國擴張，設立新廠房，車廠主管們背後的假設是市場會持續擴張，新買主會持續進入市場，二次買主也會更普遍，而最大的懼怕，也是本國汽車銷售量最近幾年的快速成長還會持續多久。

對市場深入調查顯示，目前在中國擁有汽車的是很小一群富有的城市精英份子，而非廣大的中產階級。中國的每人平均國民生產毛額剛剛 2003 年預期剛剛可突破 1,000 美元，對於絕大大部分的人來說，擁有一部汽車只是個夢想，實在太難了。汽車經銷商百分之七十以上的買主從來沒有擁過汽車，汽車銷售員花再解釋汽車的時間比推銷汽車的時間還多，再次上門的顧客非常少。

許多金融觀察家認為，中國汽車工業就像中國整體經濟一樣，是一座站在狹窄且不穩定基礎上的大山。公營銀行積極貸款長久以來刺激了經濟成長，但是中國銀行壞帳狀況也很嚴重，已經和日本銀行差不多了。如果經濟成長趨緩，中國銀行無法從有錢的民眾手上吸引存款，可能會發生金融危機而損害中國汽車工業和許多其他工業。但是如果中國經濟持續發展幾年，汽車工業更有競爭力之後，本國市場需求下滑反而會促使中國製汽車大量湧進國際市場。

九十年前亨利福特有項了不起的作法，他將汽車廠工人薪資加倍，讓工人有足夠存款時也能買得起自己所生產的汽車，此舉不但刺激了汽車銷售，也為亨利福特贏得了世界性的聲譽。目前廣州的汽車工人，工頭級的月薪大約只有美金 240 元左右，內地城市像重慶的汽車工人薪資更低，亨利福特的作法也許值得想一想。

Made in China，中國製的玩具、衣服、乃至電器、家具已經充滿在全世界的百貨公司、家庭之中，也許有一天，中國汽車也將會填滿世界的車庫？！