

# 台灣汽車物流業發展現況

文/ 鄧伯衡 秘書長  
台灣全球運籌發展協會

## 台灣汽車業及汽車零件業經營現況

經過汽車業者多年之努

力，並赴中國大陸及東南亞投資設廠，如裕隆汽車與中華汽車等，以突破生存與發展之瓶頸。

最高峰，佔台灣製造業總產值約5.49%；2009年為4,411億元，佔台灣製造業總產值約

表一：台灣汽車產銷統計表

年度	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
國產車	銷售台數	422,410	444,470	306,388	271,665	186,753	233,979
	成長率	18.23%	5.22%	-31.07%	-11.33%	-31.26%	25.29%
	佔有率	87.22%	86.37%	83.64%	83.13%	81.37%	79.47%
進口車	銷售台數	61,882	70,157	59,928	55,116	42,744	60,444
	成長率	9.28%	13.37%	-14.58%	-8.03%	-22.45%	41.41%
	佔有率	12.78%	13.63%	16.36%	16.87%	18.63%	20.53%
合計	銷售台數	484,292	514,627	366,316	326,781	229,497	294,423
	成長率	17.00%	6.26%	-28.82%	-10.79%	-29.77%	28.29%
	生產台數	430,814	446,345	303,229	283,439	182,969	226,356
成長率	11.41%	3.63%	-32.06%	-6.53%	-35.45%	23.71%	

資料來源：銷售台數為交通部領牌數；生產台數為台灣區車輛工業同業公會調查整理。

力，台灣整車製造品質已接近先進國家水準，近年來大力投入研發設計，推出符合本地消費者需求的差異化產品，並在致力於提升客戶服務滿意度後，國產車已普遍獲得國人之肯定。最近幾年來國產車佔總市場之比率逐年提高，2004年達87.2%的最高峰，2009年約80%，請參閱表一：台灣汽車產銷統計表。台灣汽車內需市場擴增不易，需求量下滑，業者積極籌畫加入國際分工

台灣車輛工業總產值持續成長(含汽車業、機車業、自行車業及汽車零件業、機車零件業、自行車零件業)，2005年達6,013億元，為歷史

4.17%，係台灣極為重要之工業，其中以汽車業及汽車零附件業產值最高，請參閱表二台灣車輛工業產值統計表。

表二：台灣車輛工業產值統計表

單位：新台幣億元

年度/業別	2004	2005	2006	2007	2008	2009
汽車業	2,197	2,309	1,601	1,451	1,016	1,185
成長率	12.32%	5.10%	-30.66%	-9.37%	-29.98%	16.63%
汽車零件業	2,079	2,162	1,974	2,036	1,839	1,697
成長率	19.00%	3.99%	-8.70%	3.14%	-9.68%	-7.72%

資料來源：

1. 經濟部網路統計資訊查詢系統，台灣區車輛工業同業公會整理。  
2. 汽車零件不含汽車電子、胎、汽車音響、汽車影像及通訊、導航設備、汽車氣、玻璃、燈泡、電池、電裝品等。

台灣汽車零件業概況：台灣汽車零件業具有少量多樣、彈性製造之優勢，在業者不斷投入研發及提升生產技術後，已具國際競爭能力。近幾年來，雖然整車內銷市場震盪起伏，但汽車零件在累積競爭實力後，每年外銷金額均持續擴大，2009年受金融海嘯影響，首次衰退8.5%，請參閱表三台灣汽車零件外銷金額統計表。

表三：台灣汽車零件外銷金額統計表 單位：新台幣億

年度	2004	2005	2006	2007	2008	2009
金額	1,274	1,280	1,329	1,479	1,526	1,397
成長率	18.09%	0.48%	3.83%	11.29%	3.18%	-8.45%

資料來源：海關進出口統計，台灣區車輛工業同業公會整理。

### 台灣汽車產業的危機與轉機

據車輛公會統計資料顯示，如上述表一，台灣汽車總市場自2005年的51.5萬輛（國產車與進口車總合）高峰後，即呈現大幅衰退，預估未來總市場將僅能維持於23~33萬輛之間；反之，中國大陸汽車市場近年來則逐漸成長，雖於2008年趨緩，銷量仍高達938萬輛，預估2020年總市場將有機會達2,500萬輛。

### （一）台灣汽車產業面對的問題

國內汽車產業在產銷量

萎縮及WTO關稅調降雙重衝擊下，目前面臨的問題主要包括：

1.產能利用率太低：目前台灣汽車年產能約64萬輛，2008年產量為18.7萬輛，閒置產能45.3萬輛，產能利用率僅29%。

2.汽車整車及零組件產值下滑：整車產值自2005年後呈現負成長，至2008年下滑至1,132億元，較2005年衰退

50.9%；零組件產值方面，則因近年來政府獎勵回銷政策及美售後服務市場成長，產值尚能免於大幅下滑，惟未來無國產車支撐市場，成長空間仍相當有限。

3.關稅調降使國產車喪失競爭優勢：政府加入WTO承諾至2010年，小汽車、零組件關稅分別降至17.5%、8.9%，二者稅差縮小為8.6%，增加進口汽車的價格競爭優勢，導致國內汽車總市場雖逐年下滑，進口車銷售數量近年來反呈穩定上升，國產車逐漸喪失競爭優勢；未來進口關稅

還會依WTO新回合談判降稅機

制逐年調降，2020年稅差降至1.08%；且2011年起取消配額制，進口車可不受限進口我國，將進一步侵蝕國產車市場。

4.市場規模小：鑑於台灣市場規模實在太小，國產車在2009年只有銷售233,000台，研發及模具、設備成本攤提在每一台汽車相對變高等問題，讓進口汽車挾其全球市場且大量製造的成本優勢，影台灣汽車產業整體競爭力下滑。

### （二）台灣汽車產業未來的機會

兩岸藉由ECFA簽署，進行經貿整合，擴大市場規模，對於國內汽車產業實為一大轉機，除了可使產能利用率即大幅提升，創造大量就業機會外，其他可產生的效益尚包括：

1.擴大生產規模：兩岸透過車型互補，可擴大單一車型共用同一模具、共用相同零組件，相對提高產量。

2.吸引外資：吸引國際整車、零組件廠來台下单代工，提升廠內現有產能利用率及技術能力。

3.降低採購成本：藉由進口關稅調降，降低中國大陸

車廠對台灣零組件業者採購成本，提升業者提供材料子對岸車廠的機會，讓業者根台灣。

4. 提升獲利：透過產量提升，降低設備攤提成本比率，並擴大外銷機會。

### (三) 電動車市場的新契機

1. 電動車市場具備經濟規模：經建會委託民間機構拓墾產業研究所於2010年2月完成「拓展中國大陸內需市場之研究」報告研究發現在物流、家電及汽車及其零組件等五大產業中，以汽車及其零組件最具西進搶佔內需大餅的優勢，建議應趕搭大陸推動電動車產業政策順風車，搶攻大陸市占率。報告分析，主要是因今年大陸車用電子產值可望達218億美元，預估年成長高達28.10%，再加上大陸投入新資源，準備加深推動電動車產業的力道，而台灣汽車零組件商可透過製造成本降低與產品品質優良及擅長的研發能力，拓展大陸市場。

2. 台商具備關鍵競爭力：台商處於較佳利基點，主要是因ICT為台灣產業強項，車載資訊是台灣汽車及其零組件具有競爭力的部分，品質普遍優於大陸車企，長期而言，台商存活機

率高，若台灣汽車零組件廠進一步與台灣汽車製造業組成合作聯盟，並提供新型態汽車電子系統給汽車製造廠，搭上大陸推動電動車政策順風車，必定能搶攻大陸市場。

### 台灣汽車物流業的營運現況與發展契機

台灣汽車產業為面對國內之成車市場規模不足且已趨飽和之情況，已經積極參與全球供應鏈體系，國內各大汽車中心廠在與技術母廠合作下，朝向整車代工出口發展，已能出口整車產品至東南亞各國以及中國大陸。因此對於全球物流運籌有其迫切需求，物流運籌模式也因應產生變化。而在各階供應商方面，台灣因製造之品質水準能滿足全球市場普遍要求，故能打入全球之零組件市場，其所佔角色亦漸漸朝向售後服務零件發展，對於其營運模式與物流運籌模式亦將有所影響，這也是國內汽車物流業，包括海運、空運、第三方物流公司、運輸業能夠積極介入的領域。

#### (一) 營運現況

對於汽車製造業的上下供應鏈的關係，汽車零組件的物

流管理項目包括：

#### 1. 採購物流：

從生產計劃制訂、採購訂單下放及跟蹤、物料清單維護、供應商的管理、海空運進口作業、通關及保稅作業、運輸管理等。

#### 2. 生產物流：

(1) 入廠物流：從進口零件的接收、倉儲管理、發料及在製品的管理、生產線的物料管理等，主要有分為進口SKD、CKD（SKD散件組裝與CKD整機裝配）。

(2) 廠內（製造）物流：根據生產計畫排程，衛星工廠透過（Milk Run）方式也就是通稱的集貨配送，由簽定合同的物流公司根據客戶汽車工廠的物料需求計畫，按最適化的集貨運輸方案，計算出載運貨物的材積與貨車的裝載的車廂最大容積比率，派遣貨車到供應商處取貨，再集中送到客戶工廠，這樣可以提高車輛裝載率，使返回空車的數量和行駛距離大大減少，能有效降低供應商送貨成本，提高物料供應的敏捷性。

#### (3) 廠際物流：

汽車生產線前後製程分開在不同廠區，例如裝配、鉸件與塗裝。