

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

## ▶ 國家機關與產業發展：馬來西亞與泰國汽車產業政策的政治經濟分析

State and Industrial Policy: Comparative Political Economics Analysis of Malaysia and Thailand's Automobile Industrial Policies

doi:10.30390/ISC.201009\_49(3).0003

問題與研究, 49(3), 2010

Issues & Studies, 49(3), 2010

作者/Author：戴萬平(Wan-Ping Tai)

頁數/Page：71-103

出版日期/Publication Date：2010/09

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

[http://dx.doi.org/10.30390/ISC.201009\\_49\(3\).0003](http://dx.doi.org/10.30390/ISC.201009_49(3).0003)



*DOI Enhanced*

DOI是數位物件識別碼（Digital Object Identifier, DOI）的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



# 國家機關與產業發展：馬來西亞與泰國汽車產業政策的政治經濟分析

戴萬平

(正修科技大學國際企業系副教授)

## 摘要

國家機關 (the State) 是否利用國家資源干預市場 (the Market)、國家機關是否應選擇某些特定產業加以扶植 (selective policy)？這些投入資源是否能被有效達成發展的目的？是政治經濟學界有關「新古典經濟學派」與「發展型國家學派」爭辯的焦點。在東協國家中，同樣自 1970 年代發展汽車產業，為何泰國與馬來西亞的汽車產業發展出現差距？差距是否源自國家機關與產業政策互動的結果？本研究藉由探討馬來西亞與泰國汽車產業的發展歷程，試圖比較與論證在國家機關所建立的產業策略下，兩國汽車產業發展的差異。本文發現：雖然發展中國家的產業發展有賴於國家機關的介入，產業政策的策略選擇也會有所不同：其一是在「自主發展」(馬來西亞)與「依賴發展」(泰國)之間產業策略的選擇；其二是馬來西亞汽車產業的「政治性」阻礙後續產業政策「追隨市場」的調整。國家機關的「策略選擇」與「政治介入」是本文認為馬來西亞汽車產業發展遜於泰國的主因。

**關鍵詞：**汽車產業、發展型國家、馬來西亞汽車產業、泰國汽車產業、馬來西亞國產車 (PROTON)、政治經濟分析

\* \* \*

## 壹、前言

2008 年的金融海嘯，美國政府是否要金援挹注該國汽車產業，成為總統歐巴馬 (Barack Obama) 面對的經濟難題。這是因為過去百年來，汽車產業一直是美國三大支柱產業之一；建構的產業鏈十分龐大，包括鋼鐵、汽油、汽車製造、銷售及服務，還有金融體系的汽車貸款、產險等。若國家機關決定不對汽車業提供必要的援助，汽車產業解體就可能導致數百萬人失業，對疲弱不振的美國經濟帶來重大打擊。所以，

即使標榜自由經濟的美國，產業界與政治界希望國家干預汽車產業的呼聲並未間斷。<sup>①</sup>

這些討論，讓過去有關發展經濟學的議題再度浮上檯面：當一個產業新生或面臨危機，國家機關（the State）是否利用國家資源干預市場（the Market）、國家機關是否應選擇某些特定產業加以扶植（selective policy）？在什麼情況下可以干預？這些投入資源是否能被有效達成發展的目的？一直是政治經濟學界爭辯的焦點，至今尚未有定論。

對於發展中國家的產業發展，學者大多支持「發展型國家」（Developmental State）的論述。理由在於：因缺乏市場機制，加上資源有限，為求快速的工業化，仰賴國家機關提供保護，對於產業進行「政策干預」（policy intervention）乃屬必要（相關文獻於後討論）。然而，發展中國家的產業需要國家的介入，但並非所有國家干預產業的政策都會達到預期目的。國家撤除保護措施後，產業是否能自力更生？國家干預產業政策的成本效益為何？如何面對來自國際自由貿易要求撤除保護的壓力？此外，為保護既得利益，廠商會對「嚇阻進入市場」、「削弱市場競爭力量」投入非經濟資源，產業政策會出現非預期的效果。上述爭論成為發展中國家產業政策研究的重要議題。<sup>②</sup>

相較於「東亞國家」（指台灣、日本、南韓等）國家機關與產業發展研究的多樣性，如何解釋「東南亞國家」國家機關與產業政策的關聯議題，較少受到關注。在眾多產業政策中，馬來西亞與泰國的汽車產業政策之所以受到討論，主因是這兩個國家都是屬於東南亞的發展中國家，也都亟欲期待透過汽車產業的發展帶動國內相關產業的升級。<sup>③</sup>然而，兩國有類似的發展背景，同樣是國家機關主導建立的產業，但是這兩個國家卻選擇不同的路徑，也造成不同產業發展的結果。簡單而言，馬來西亞將汽車產業視為是民族工業，採取「自主發展」的產業策略，建立國家汽車品牌；泰國則選擇與國際車廠合作，透過「依賴發展」的模式，讓本國汽車產業成為全球汽車產業供應鏈之一環。在比較之下，就政策產出的結果而言，馬來西亞的「自主發展」招致極大的困境。<sup>④</sup>

汽車產業為國家干預最深的產業，若將汽車產業發展過程置入各國政治經濟脈絡中，將可更清楚發現國家機關與產業發展關係。在有限的篇幅中，本文並非進行有關發展中國家或是政治經濟有關之理論性探討；本文試圖整合國際政經與國內政經因素，探討馬來西亞與泰國汽車產業發展的不同歷史制度結構，導致不同策略選擇與產

註① 2009 年金融危機，導致美國的意見領袖開始質疑自由市場萬能的神話。相關討論見：朱雲漢，「美國政治菁英重新擁抱政府」，*商業周刊*，第 1080 期（2008 年 8 月），頁 20。

註② 瞿宛文，「台灣產業政策的初步評估」，*台灣社會研究季刊*，第 42 期（2001 年 6 月），頁 67。瞿宛文教授舉例而言，在同樣國家介入下，台灣與南韓的石化工業受到政府的干擾與保護，並沒有像拉丁美洲國家同樣的產業停滯不前。為何會出現此種現象，是研究者感興趣的議題。

註③ R. Rasiah, *Liberalization and the car industry in South East Asia*, Occasional Paper #99, Department of Intercultural Communication and Management, Copenhagen Business School, 1999.

註④ 參閱 W. Fuangkajonsak, *Industrial Policy Options For Developing Countries the Case of the Automotive Sector in Thailand & Malaysia*, Tufts University, Master of Arts in Law and Diplomacy Thesis, 2006, pp. 1~3.

業成效。<sup>⑤</sup>本文發現：雖然發展中國家的產業發展有賴於國家機關的介入，但是各國政經背景的差異，產業政策的策略選擇也會有所不同：其一是在「自主發展」（馬來西亞）與「依賴發展」（泰國）之間產業策略的選擇；其二是馬來西亞汽車產業的「政治性」阻礙後續產業政策「追隨市場」的調整。國家機關的「策略選擇」與「政治介入」是本文認為馬來西亞汽車產業發展略遜於泰國的主因。

## 貳、理論探討：國家機關、產業發展與汽車產業政策

### 一、國家機關與產業發展

在討論有關國家產業發展模式，通常學者會將兩種途徑加以切入討論。「新古典經濟學派」（the Neo Classical Economics）論者認為，只要總體環境是好的，產業會依據「比較利益」自然產生；於產業的發展初期，應開放市場競爭，私部門的產業會藉由經濟理性進行資源最佳分配，達到產業競爭力。<sup>⑥</sup>這樣的觀點為自由主義的學者接受，<sup>⑦</sup>尤其以世界銀行於1993年所出版的 *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy* 為典型著作。<sup>⑧</sup>世界銀行在該項報告主要的結論是：發展中國家農業轉型為工業化過程中，放棄市場價格控制是創造產業競爭力的首要工作。

然而，這項論點的提出，受到發展經濟學者的質疑。<sup>⑨</sup>一派的學者主張「依賴理論」（Dependency Theory），指國際因素，尤其是美國等霸權國家的政經力量，是發展中國家的經濟發展的動能；這樣的發展是「邀請來的發展」。另一派的學者則指經濟發展不全因是「市場」與「國際」因素。他們不認為發展中國家，特別是東亞國家的經濟發展是基於政府的中立性，並批判世界銀行報告，認為該項報告忽略國家機關在產業發展中的角色。

註⑤ 有關東南亞國家汽車產業與發展的理論探討，參見：J. Abbott, *Developmentalism and Dependency in Southeast Asia: The Case of the Automotive Industry* (New York: Taylor & Francis, 2003)。

註⑥ 有關新古典經濟學對發展中國家的討論，見 Bela Balassa, *Development Strategies in Semi-industrial Economics* (Baltimore: Johns Hopkins University press, 1982)；Jagdish Bhagwati, “Export-Promoting Trade Strategy: Issues and Evidence,” *World Bank Research Observer*, Vol. 3, No. 1 (1988), pp. 25-57。

註⑦ Anne O. Krueger, *The Political Economy of Public Policy Reform in Developing Countries* (Cambridge, MA.: MIT Press, 1993)。

註⑧ Joseph E. Stiglitz and Shahid Yusuf (eds.), *The East Asian Miracle: Economic Growth and public Policy—A World Bank Policy Research Report* (New York: Oxford University Press 1994)。

註⑨ 相關辯論與討論見：A. Fishlow, *Miracle or Design? Lesson from the East Asian Experience* (Washington D.C.: Overseas Development Council, 1994)。面對理論上的挑戰，部分「新古典經濟論」學者提出修正，承認部分新興國家的產業政策並未依照新古典經濟的原則，但整體而言這些國家的工業化還是依循「比較利益原則」發展。David L. Lindauer and M. Roemer, *Development in Asia and Africa: Legacies and Opportunities* (New York: ICE Press, 1994), p. 12。

這些學者對發展中國家提出迥異「新古典經濟學」的解釋。<sup>⑩</sup>例如 Johnson 於 1982 年對於日本產業研究，提出「發展型國家」的概念，主張新興國家工業化與其國家機關大力發展經濟有關。<sup>⑪</sup> Hasan 以韓國為例，認為新興國家經濟發展成功的原因在於政府的介入；政府在經濟發展過程中扮演極為重要的角色。Hasan 認為：「南韓的經濟依賴私人企業在中央政府指導下運作。國家機關的角色不僅於制訂政策規則，以及透過市場機直接影響經濟，能夠在所有企業決策上作決定性的影響。」<sup>⑫</sup> Amsden 發現類似結論。<sup>⑬</sup>

簡單來說，主張「發展國家論」的學者認為，發展中國家產業發展需仰賴國家機關介入的保護措施；由政府直接控制生產、分配與價格以達到資源的最佳配置。<sup>⑭</sup>他們認為自由放任雖然可以帶來工業化，但是缺乏市場機制，落後的環境使得產業風險過大、生產不利，私人投資必然不足，加上資源有限，為求快速的工業化，對於產業「選擇性干預」乃屬必要。<sup>⑮</sup>簡單而言，這些論點認為國家機關與產業政策關係主要顯現有下列兩者現象：

1. 國家為企業提供各種生產要素：國家政府為加速發展經濟，由政府指揮金融體系，以提供企業產業升級或擴充規模所需資金。而這些資金通常是遠低於市場利率的優惠信貸，對於產業成長有極大助力。

2. 國家透過政策干預保護產業：產業發展初期，產業多半無法與國外競爭，為鼓勵產業升級和擴大出口貿易，以優惠稅率和限制競爭的政策扶持企業。<sup>⑯</sup>

註⑩ 這些批評者認為，「古典經濟學派」以歐洲工業的發展模式檢驗發展中國家的工業化，往往忽略不同的發展環境的差異、跨國生產網路的特性、生產與貿易的分配等因素，而不能解釋為市場機能導向發展。參閱，John Zysman and Eileen Doherty, *The Evolving Role of the State in Asian Industrialization*, BRIE Work Paper 84, November 1995, pp. 1~3。也有學者認為「新古典經濟學」忽略發展中國家的多元性，以及歐美工業發展模式與發展中國家歷史、文化與政治的差異性。K. S. Jomo, "Rethinking the Role of Government Policy in Southeast Asia," in Joseph E. Stiglitz and Shahid Yusuf (eds.), *op.cit.*, pp. 461~508.

註⑪ C. Johnson, *MITI and the Japanese Miracle* (Stanford: Stanford University Press, 1982); Shumpei Kumon and Henry Rosovsky, *The Political Economy of Japan: Cultural and Social Dynamics* (Stanford, California: Stanford University Press, 1972), pp. 109~141.

註⑫ P. Hasan, *Korea: Problems and Issues in a Rapidly Growing Economy* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1976).

註⑬ Alice Amsden, *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization* (NY: Oxford University Press, 1989), p. 71.

註⑭ Akifumi Kuckiki, "Industrial Policy in Asia," Japan IDE Discussion Paper, No. 128, October 2007, pp. 3~6.

註⑮ 瞿宛文，「產業政策的示範效果：台灣石化業的誕生」，*台灣社會研究季刊*，第 27 期（1997 年 9 月），頁 99~100。

註⑯ Freeman 將國家機關介入模式區分為「促進型國家」(Facilitator State) 與「企業型國家」(Entrepreneurial State)。「促進型國家」的國家介入模式是屬於水平介入，主要國家機關透過配額、關稅、補貼等限制性競爭政策，對於將特定產業的；「企業型國家」的介入模式則是屬於垂直介入，將政府機關視為是一個企業經營者，建立國營企業或國家主導的合資企業，訂定計畫。J. R. Freeman, "State Entrepreneurship and Dependence Development," *American Journal of Political Science*, Vol. 26, No. 1 (1982), pp. 90~112.

## 二、產業策略與汽車產業政策

汽車產業是學者研究發展中國家「國家機關」與「產業政策」重要討論個案。<sup>①</sup>許多發展中國家，如：巴西、墨西哥、南韓與過去的台灣，都企圖將汽車產業塑造為工業推動者的火車頭。然而，有些國家在其他的產業干預成功，干預汽車產業卻失敗（如台灣），就可以顯示汽車產業在國家機關與產業發展值得探究之處。<sup>②</sup>此外，汽車產業技術運用往往會擴散到其他的產業；在技術能力的提升、就業機會及稅收的增加，對國家經濟發展具有極大貢獻。<sup>③</sup>加上是資本密集兼技術密集的高附加價值產業，製造過程中涉及到上游的鋼鐵、電子、塑膠產業，對下游的銷售、服務、維修、保險、融資借貸等相關產業都有重要的影響。<sup>④</sup>因此，許多國家會因不同的產業發展目標與政經背景，透過：「自製率限制」、「耗能標準」、「汽車進口稅限制」、「限制進口數量」、「進口配額」、「進口替代策略」（Import Substituting Industrialization Strategy）……等不同政策方案進行汽車產業的政策干預。<sup>⑤</sup>

對於汽車產業的發展，學者通常歸類為四個階段，分別為：

1. 「整車完全的進口」（CBU, Import of Completely Built up, 以下簡稱 CBU）階段。
2. 「組裝與半組裝階段」（SKD (Semi-Knocked Down) and CKD (Completely Knocked-Down, 以下簡稱 CKD))。
3. 「完全組裝階段」。
4. 整車製造階段（Manufacturing）。

在上述每個產業發展階段中，國家的干預汽車產業的目標有三：<sup>⑥</sup>

註① 例如 Rhys Jenkins 的系列文章。見 Rhys Jenkins, *Transnational Corporations and Uneven Development-Development & Underdevelopment* (London: Rutledge, 1987)。以及 Rhys Jenkins, "The Political economy of industrial policy: Automobile Manufacture in the Newly Industrializing Countries," *Cambridge Journal Economics*, No. 15 (1995), pp. 625-645。Doner 的文章也是重要的參考。參閱 Richard F. Doner, *Driving a Bargain: Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia* (Berkeley: University of California Press, 1991)。

註② Jenkins, "The Political economy of industrial policy: Automobile Manufacture in the Newly Industrializing Countries," *op.cit.*, p. 642.

註③ P. Dicken, *Global Shift: Transforming the World Economy* (London: Paul Chapman Publishing Ltd., 1998), p. 316; J. Humphrey, "Assembler-Supplier Relations in the Auto Industry: Globalization and National Development," *Competition & Change*, No. 4 (2000), pp. 245-271.

註④ O. Konosuke, *The Motor vehicle industry in Asia: A Study of Firms and Stats in Modern Capitalism* (Singapore: Asian Manpower Studies by Singapore University, 1993), Chap. 1.

註⑤ R. Rasiyah, *op.cit.*; Denis Audet and Van Grassek, "Market Access Issues in the Automobile Sector," in OECD, *Organization for Economic Cooperation and Development, Market Access Issues in the Automobile Sector* (Paris: OECD, 1997), p. 18.

註⑥ 一般的發展國家的產業政策，會將國家的干預分為三階段：1.保護新生工業，股利研發；2.科技成熟之後傳遞給其他產業；3.協助夕陽工業轉型淡出。Tan Kock Wah and K. S. Jomo, "Economic Theory and Industrial Policy in East Asia," in Robert Fitzgerald, *The State and Economic Development-Lessons from Far East* (London: Frank Cass, 1995), p. 17.

其一、建立產業規模。國家機關通常會協助本土企業建立產業供應鍊，透過「進口替代」政策，促使關鍵零組件在地生產。<sup>③</sup>

其二、使汽車產業由「組裝」、「半組裝階段」、「完全組裝」轉型為「整車製造」；並在這些階段要求國家車生產當地零件自製率達一定比例。

其三、國家成為產業國際化的推力。當本土汽車產業具備整車製造能力，國家機關透過整併、產量控制、統一車型等方式，協助本土汽車廠出口至其他國家。如能至其他國家設廠生產，成為跨國汽車集團則是最後的理想。<sup>④</sup>

在汽車產業策略選擇上，由「組裝」轉型為「整車製造」的階段，國家機關通常會面臨「依賴發展」與「自主發展」兩種產業策略選擇。<sup>⑤</sup>

第一、「依賴發展」模式：增加產業競爭力的方法需仰賴外國技術與資金的挹注，因此較為需開放本國市場以吸引外資投資帶動工業發展，通常是指「跨國汽車集團」(TNCs, Automobile Transnational Corporations) 取得本國許可證後，於當地設立裝配廠，並協助本土廠商建立零配件的產業規模。例如：墨西哥、巴西、西班牙，就是藉助跨國公司的力量，按照產業供應鍊的跨國分工與高效率生產，在一些具有比較優勢的領域（如：市場、區位、勞動力等），建構面向國際市場的汽車產業。

第二、「自主發展」模式：指提升汽車產業競爭力的政策需仰賴對於市場的壟斷，並由本國資金與企業引領汽車產業供應鍊的建立。南韓就是依靠自身的力量發展汽車產業，並逐漸形成一定的自主研發能力和擁有自主知識的品牌。<sup>⑥</sup>

上述兩種途徑各有優劣（見表1）。

表1 汽車產業發展途徑分析

途徑	優勢	劣勢
依賴發展	<ul style="list-style-type: none"> <li>政府財政負擔較小</li> <li>對於來自國際市場開放的壓力較輕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>汽車產業被外國資本主導</li> <li>較難形成大量生產的經濟規模</li> <li>無法帶動相關工業成長</li> </ul>
自主發展	<ul style="list-style-type: none"> <li>在保護下可大量生產</li> <li>對於支持相關工業的成長較容易</li> <li>獲得國家資源的挹注</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>政府的財政負擔</li> <li>過度的保護無法回應來自貿易自由化的壓力</li> </ul>

資料來源：作者整理改寫，A. Rashid, "Business Response to the Regional Demands and Opportunity: A Study of Malaysian Automobile Industry," paper presented at Global Issues and Challenges in Business and Economics organized by Department of Management and Marketing at Corus Paradise Resort, Port Dickson, 13/12/2006-15/12/2006, p. 1133.

註③ Jenkins, *op.cit.*, p. 642.

註④ P. Dicken, *Global Shift: Transforming the World Economy* (London: Paul Chapman, 1998), p. 318.

註⑤ 見 Rashid Abdullah, "Business Response to the Regional Demands and Opportunity: A Study of Malaysian Automobile Industry," paper presented at Global Issues and Challenges in Business and Economics organized by Department of Management and Marketing at Corus Paradise Resort, Port Dickson, 2006.

註⑥ 以韓國為例，1962年韓國制訂「汽車產業促銷法」(Automotive Industry Promotion Law)，禁止整車進口，並選定大型企業作為汽車產業的主要參與者。韓國在很短的時間內成為世界主要的汽車生產基地，已經成為世界第四大汽車生產國。

綜合上述討論，可以做出下列的討論作為分析的論點：

1.因缺乏市場機制，加上資源有限，為求快速的工業化，發展中國家仰賴國家機關介入的保護措施，對於產業「選擇性干預」(selective intervention)乃屬必要。

2.發展中國家汽車產業之扮演著工業化推動者的主要角色，國家的干預汽車產業的目標順序有三：其一、建立產業的根基；其二、使產業由「零件組裝」轉型為「整車製造」。其三、國家機關成為產業國際化的推力。

3.產業干預措施不一定可以達到扶植汽車產業的目的。需考慮被保護之產業經保護後，是否能自力更生？產生的收益，是否能超越保護期間所產生之社會成本？如何面對在國際環境自由貿易的風潮？等問題。

## 參、馬來西亞汽車產業的建立

### 一、汽車產業的建立

馬來西亞汽車產業的開端始於 1963 年；馬來西亞政府在科倫坡計劃 (Colombo Plan) 的建議，著手建立汽車產業本土化生產政策。<sup>⑦</sup> 1964 年馬來西亞政府通過「推動交通工具組裝及零配件本土化生產」政策。根據這項政策，馬來西亞政府限制整車進口 (CBU) 並落實汽車本土化生產，「貿易與工業部」(Ministry of Trade and Industry) 成立「汽車組裝委員會」(Motor Vehicle Assemblers Committee, MVAC) 負責馬來西亞境內相關的投資審議業務。面對本土化生產的配套政策執行，所有整車進口的廠商 (CBU) 必須應付複雜的進口流程與支付高昂進口稅，該政策使得進口組裝 (CKD) 汽車在短期內迅速增長。<sup>⑧</sup> 當時所採取的限制手段包括：對整車進口的車輛徵收進口稅；控制負責進口的經銷商，規定汽車進口執照每半年更新一次。

1967 年馬來西亞政府批准六間汽車組裝廠成立；並於當年通過《投資促進法》(Investment Incentive Act)，促使更多組裝汽車使用自製生產的汽車零配件。組裝廠建立的初期，是由歐洲汽車製造商和本地合作夥伴合資成立，組裝的車種主要是歐系與日系的車種為主。自 70 年代日本車的興起，使得馬來西亞汽車組裝逐漸變成以日系為主的市場。<sup>⑨</sup>

儘管馬來西亞希望透過產地製造率促進當地零配件產業的增長，由於組裝廠商太多，各車型零配件的要求都不同，無法大量進行規模經濟生產，產品不具價格優勢。

註⑦ 1950 年 5 月大英國協在可倫坡召開外長會議，決議設置計畫協議委員會，進行經濟開發計畫。該計畫成立宗旨，在為亞太地區的經濟合作與社會發展提供援助。

註⑧ T. Torii, "Changing the Manufacturing Sector, Reorganizing Automobile Assemblers, and Developing the Auto Component Industry under the New Economic Policy," *The Developing Economies*, No. XXIX (1991), pp. 387-413.

註⑨ P. Wad, *Transforming Industrial Relations: the Case of the Malaysian Auto Industry*, IIAS/IISGCLARA Working Paper, No. 12, Amsterdam, 2001, p. 7.



為提升本地生產零配件生產的品質本土化生產，馬來西亞政府在 1979 年推出「託管計畫」(Mandatory Deletion Program)，透過淘汰不合格廠商、使生產車種單純化，以增加產業競爭力。即使如此，以日資為主的外資汽車製造集團與馬來西亞華人資本家，掌控汽車產業、零件製造與市場銷售。<sup>⑩</sup>為促使汽車產業發展，馬來西亞國家機關思考將組裝為主的產業轉型為汽車自製。

## 二、國產車自製計畫與汽車產業國際化

馬來西亞汽車產業轉型肇端於馬哈迪首相在 1982 年宣佈推動「國產車自主生產計畫」。<sup>⑪</sup>該計畫主要由「重工業集團」(The Heavy Industries Corporation of Malaysia Berhad, HICOM) 所掌控，這個集團擔負執行馬來西亞「國家重工業計畫」及「工業大藍圖計畫」(IMP)，希望將汽車產業推向「自主發展模式」發展。

為達成產業自主發展的理想，「重工業集團」選擇與日本三菱汽車合作，成立馬來西亞國產車 PROTON (*perusahaan otomotif*) 汽車公司。在這個新成立的公司中，「重工業集團」持有 70% 的股權、三菱汽車則持有 30% 股權。成立初期，PROTON 只負責組裝的工作，隨著時間推移與政府的支持下，PROTON 逐漸掌握設計、機械、後勤及行銷能力。1985 年，PROTON 推出自主品牌的汽車 SAGA。在 80 年代中期，馬來西亞歷經原油市場崩跌的經濟危機，原有市場重新洗牌，PROTON 變成馬來西亞汽車市場的領導品牌。<sup>⑫</sup>

## 三、馬來西亞國家機關與汽車產業

政治經濟學理論提及：國家機關的本質、結構與發展策略的擬定，會與其市民社會之互動有顯著的關聯。在馬來西亞的社會結構中，「種族」之間的衝突就與馬來西亞國家機關與產業政策關係之形成有密切關係。<sup>⑬</sup>1969 年爆發因經濟結構不平等問題發生「513 種族暴動」是馬國政經發展重要的轉折點。<sup>⑭</sup>「513 事件」爆發後，馬國政府

註 ⑩ P. Wad, *op. cit.*, p. 7.

註 ⑪ Automotive Federation of Malaysia (AFM), "Submission of AFM on the Industrial Master Plan," in *The ASEAN Motor Industry in Economist Intelligence Unit* (KL: EIU, 1984).

註 ⑫ P. Wad, "Business Relations in Crisis? The Case off the National Auto Manufacturers in South Korea and Malaysia during the East Asian Crisis" Part III: *The Malaysian Auto Industrial Networks in a Net holder Perspective* (Copenhagen: Copenhagen Business School, 1999), Occasional Paper 102 DICM/CBS.

註 ⑬ 宋鎮照，*東協國家之政經發展*（台北：五南，1996 年），頁 199。

註 ⑭ 馬來西亞主要以馬來族群、華人以及印度人三大種族為主，其人口比例分別約 62%、30% 以及 8%；不僅有多元種族，也有多元宗教及特殊的歷史背景，研究馬來西亞的學者多以「種族社群主義」來標示馬來西亞的特徵。顧長永，*東南亞政府與政治*（台北：五南圖書出版公司，1995 年），頁 71。1969 年 5 月大選，當時由多個種族政黨組成的「執政聯盟」遭遇挫敗，導致一連串種族衝突，造成 196 人死亡，439 人受傷。馬來統治菁英認為：「513 事件」發生的根本原因是長期以來馬來族群與華人累積的衝突對立情緒、不平等政策，長期以來彼此之間的不信任、對立與種族中心主義的作祟所引起。B. T. Khoo, *The Paradoxes of Mahathirism* (New York: Oxford University Press, 1995), pp. 52~54.

於 1971 年提出「新經濟政策」(New Economic Policy, NEP)，建立「技術官僚威權政體」(technocrat bureaucrat authoritarian regime)，並以國家機關的力量直接涉足經濟發展，透過「固打制」(Kuota, 配額) 來平衡種族之間的經濟差距。<sup>⑤</sup>

新經濟政策的實施，主要以「國家資本主義」為中心思考，提升「馬來族群」(土著, *Bumiputra*) 參與經濟比重、<sup>⑥</sup>促使族群財富重新分配，減緩族群間衝突對立情緒。馬來西亞國家資本主義發展模式，就是國家機關為主導，藉由干預市場直接參與經濟活動，提高族群經濟自主性。<sup>⑦</sup>

眾多國家主導的發展目標，馬來西亞國家機關對於汽車產業最為重視，汽車產業被視為是馬來西亞的民族工業。<sup>⑧</sup>馬來西亞發展汽車產業，最初由組裝作為發展開端 (1963-1982 年)；1982 年馬哈迪推動「國產車自製計畫」，將汽車產業由組裝推向自製出口。國產車自製計畫的目的在改善自製比例偏低、且集中在華人資本家的產業結構；透過自製計畫的產業調整可以重組馬國種族社會結構。因此在發展策略性產業政策，馬國國家機關企圖「帶領」私部門投資，執行策略性產業政策工具包括：稅賦優惠和補貼、優惠銀行貸款、保護市場與政府訂單、技術開發。<sup>⑨</sup>

為保護該國產車自製計畫能順利發展，馬來西亞國家機關制定一連串干預產業的政策，這些政策包括：<sup>⑩</sup>

1. 增加整車與零件進口關稅；
2. 實施進口車配額管制；
3. 獎勵外國資金參與國產新車計畫；提供國產車新款車型之設計開發資金。
4. 對生產國產車零配件廠商給予生產補貼，降低零配件售價 10%~12%。加重進口零件關稅。延長國產車物品稅減免，免除空調、配件及改裝之稅基，使得國產車比起進口同級車售價低廉。<sup>⑪</sup>
5. 獎勵國產汽車製造廠輸出汽車與汽車零件（特別是 OEM 零件）至東南亞國協各國。並利用其技術合作廠之外銷通路，輸出至亞洲各國。<sup>⑫</sup>
6. 提供公務員購買國產車的低利貸款。

註 ⑤ 宋鎮照，前揭書，頁 221。

註 ⑥ *Bumiputra* 一詞源自梵文，意指土地之子，在馬來西亞憲法下指的是馬來西亞的馬來族群以及沙巴和砂朥越的少數民族。

註 ⑦ 宋鎮照，前揭書，頁 220。

註 ⑧ Automotive Federation of Malaysia (AFM), "Submission of AFM on the Industrial Master Plan," in *The ASEAN Motor Industry in Economist Intelligence Unit* (KL: EIU, 1984), p. 1.

註 ⑨ J. Camilleri, "States, Markets and Civil Society in Asia Pacific," *The Political Economy of the Asia-Pacific Region*, Vol. 1 (2000), pp. 38~39.

註 ⑩ F. Gustafsson, *The Greasy Palm: Malaysian Industrial Policy and the Palm Oil Industry*, Master Thesis, Lund University, Sweden, 2006, pp. 37~48.

註 ⑪ W. Fuangkajonsak, *Industrial Policy Options for Developing Country: The Case of the Automotive Sector in Thailand & Malaysia*, Master of Arts in Law and Diplomacy Thesis, Tufts University, 2006, p. 30.

註 ⑫ Hansan and Jomo, *op.cit.*, p. 169.

自「國產車自主生產計畫」到 PROTON 品牌的建立，馬來西亞採取的是「自主發展」的產業政策模式，企圖藉由國家的保護達到建立產業的目的。這個模式在產業建立的初期，確實發揮成效。自 1989 年以後，PROTON 整車開始輸出至馬來西亞以外的國家。在 80 年代末期到 90 年代初期，PROTON SAGA 車型在國內同級市場佔有率接近 45%。1997 年，PROTON 併購英國知名品牌「蓮花」(Lotus)，成為國際車市矚目的焦點。除 PROTON 外，1992 年 10 月第二國產車 PERODUA 也在國家支持下成立，目的是提供大規模零件供應市場。在鼎盛時期，由 PROTON 及 PERODUA 組成的汽車集團，產業鏈共存在 350 個相關的廠商、投資總額為 46 億馬幣、從業人數超過 3 萬人，生產替代將近 20 億馬幣的進口額的 6000 個汽車零配件。<sup>④</sup> PROTON 不僅成為馬來西亞汽車市場的第一大品牌，也是成為東協國家唯一「國產製造」的汽車品牌。

## 肆、泰國汽車產業的建立

相對於馬來西亞，泰國主要是以外資與私部門主導的工業化發展；國家機關沒有扮演積極的角色引導。<sup>④</sup>就汽車產業而言，泰國政府是主要與「多國籍企業」(MNCs, Multinational Corporations) 合作，提供多樣優惠措施，以方便這些多國籍企業在泰國建立生產基地；本地企業則是配合發展零配件的周邊產業。

泰國汽車產業發展過程劃分為四個階段，第一階段為產業建立時期 (1961-1970)，此重點在於創造生產能力；第二階段為國家管制時期 (1971-1989)，重點在於強化生產力並進一步國產化；第三、四階段為自由化階段 (1990-迄今)，這兩個階段的重點在全面自由化和推動出口，以因應世界經貿自由化的潮流。

### 一、產業建立時期 (1960-1980)：進口替代策略

泰國汽車產業開端於 1960 年代，在此之前汽車全部仰賴進口。<sup>⑤</sup>1961 年，泰國成立第一家汽車公司「泰國汽車工業公司」(Thai Motor Industry Company)，1962 年「泰國投資局」(The Office of the Board Investment) 成立，並制定「工業投資促進法」(The Investment Promotion Act)，該法中提供汽車組裝業多項的優惠條件。國家機關有鑒於工業發展能為國家帶來經濟發展，開始扶植國內汽車產業，提供優惠條件吸引歐美與日本的汽車大廠與泰國當地企業合作，建立產業基礎。在產業建立時期，

註④ 馬來西亞 PROTON 及 PERODUA 二家公司合計之市場佔有率超過 70%。引自，中國汽車報，「馬來西亞汽車業什麼樣？」，中國汽車報，2002 年 3 月 6 日，版 3。

註④ Richard F. Doner, *Driving a Bargain: Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia* (Berkeley: University of California Press, 1991), p. 192.

註⑤ 學者認為，1960 年代泰國是屬於「軍事威權政體的經濟發展」(Military Authoritarian Regime)，此時期的政經現狀是軍事將領、高層官僚、政治精英三方的合作 (military-political-and-bureaucratic)，共同掌管國家機關的運作。在政治穩定的情況下，帶動經濟的參與，成為工業化建立與推動的力量。宋鎮照，「泰國國家機關與經濟發展政策」，前揭書，頁 68-69。

泰國國家機關給予外資的優惠條件包括：

- 1.減少 50%進口組裝 (CKD) 關稅，為期 5 年；
- 2.減免合資公司所得稅 5 年；
- 3.允許外國投資者外匯自由匯出境；
- 4.允許資金及技術自由進出泰國。<sup>④</sup>

在提供產業發展的優惠措施實施後，組裝車產量快速增加。<sup>④</sup> 1967 年國家機關成立「泰國產業聯盟」(The Federation of Thai Industries)，負責統整與規畫泰國的工業藍圖，貫徹國家機關主導產業發展的意志。由於當時泰國缺乏工業發展經驗與經營人才，需依賴外資的協助，因此在汽車產業建立初期，國家機關允許跨國汽車集團與當地資金經營形成合資企業。

在國家給予特權的組裝廠，享有整車零組件較低的關稅，而大量進口零組件，導致嚴重泰國國際收支逆差。這個問題在 1960 年代末變得更明顯，因此國家機關於 1969 年在國會「汽車工業發展委員會」(Automotive Industry Development Committee) 建議下停止成立汽車製造公司，泰國國家機關並且重新檢視工業部門的發展方向，轉而透過「進口替代工業化」(import-substituted industrialization) 培植國內工業。<sup>④</sup>為確保產業自主，泰國工業部 (MOI, Ministry of Industry) 在 1971 年宣布全面性汽車產業改革計畫，要求本地組裝車輛需符合 25% 的原產地要求。<sup>④</sup>

產業政策之所以調整的主因，是當時執政的他濃總理 (Thanom Kittikhorn) 所秉持經濟民族主義的理念。他濃企圖藉由推行國家資本主義，振興工業，脫離外國資本經濟免被剝削，達到泰國國家的現代化。在具體作為上，他濃認為國家機關應透過與國內資本家的互動，透過「泰國產業聯盟」作為策略發展的組織，主導汽車產業的發展，並以保護措施協助本地生產者抵抗進口競爭。

1970 年代開始，為強化本土產業發展，達到生產的經濟規模，泰國國家機關限制國內組裝車款的型式，進一步提升國產化，並帶動零組件部門的發展。<sup>④</sup>其後，並在 1978 年成立「泰國汽車零組件製造商協會」(The Thai Auto-Parts Manufacturers Association, TAPMA) 作為國家統合機制，為提供零組件產業提供產業整合與發展的機制。同年，泰國國家機關宣布禁止「整車進口」(CBU)，並調高「進口組裝」(CKD) 的關稅，作為保護國內汽車產業的進一步手段。<sup>④</sup>在國家機關停止給予生產特權、要求提升零件本土生產比例的雙重措施下，本土的零組件廠商的數量逐步成

註④ M. Fujita, "Industrial Policies and Trade Liberalization: The Automotive Industry in Thailand and Malaysia," in Keiji Omura (ed.), *The Deepening Economic Interdependence in the APEC Region*, APEC Study Center, Institute of Developing Economies, 1998, p. 152.

註④ Haraguchi, *op. cit.*, p. 24.

註④ Doner, *op. cit.*, p. 192.

註④ Fujita, *op. cit.*, p. 152.

註④ Fujita, *op. cit.*, p. 152.

註④ Fujita, *op. cit.*, p. 152.

長。<sup>⑤②</sup>

## 二、放鬆管制時期（1980-1989）

1979年二次石油危機過後，泰國出口的農產品行情下跌而損失慘重。為獲得世界銀行的貸款，加上國家機關由威權過渡半民主時期，面對國內社會的多元力量與來自跨國製造商的壓力，以「公私聯合諮詢委員會」（JPPCC, Joint Public Private Consultative Committee, 1981年成立）為首的民間團體，要求泰國的經濟政策應修正為「出口導向」，取代「進口替代」的發展策略。<sup>⑤③</sup>政策的轉變對於汽車產業發展有重大的影響。<sup>⑤④</sup>1982年泰國對汽車產業的限制，由原來的「進口替代」轉而朝向「出口導向」，凍結1978年「原產地比例」的要求。<sup>⑤⑤</sup>除在發展策略的改變外，泰國國家機關也希望汽車產業能發揮關鍵競爭優勢，鎖定發展 Pick-up (Pick-up Truck, 一噸卡車) 作為主要的產品，將泰國定位成為 Pick-up 全球生產中心。

1984年，為增加本土零件的使用率，泰國國家機關宣布法國標緻汽車與本土企業合作「國產車製造計畫」。<sup>⑤⑥</sup>根據自製計畫，國產的「泰國汽車」須達到95%零件於當地生產。但是此舉可能造成進口零件關稅大量損失，在國內其他社會團體與政府機構的反對壓力下，國產車計畫因此被中止。<sup>⑤⑦</sup>

1985年後，泰國汽車產業出現新的變化。「廣場協議」（Plaza Accord）迫使日元升值，<sup>⑤⑧</sup>日本企業必須遷往成本較低的海外地區設廠，也因此泰國成為日本車輛產業海外投資的首選。<sup>⑤⑨</sup>趁此機會，泰國國家機關針對以日資為主跨國企業，提供更具豐厚的稅率上優惠，創造更有利跨國公司的投資環境。這些產業開放措施，使得外國資金（Foreign Direct Investment, FDI）大量流入。由於外國直接投資增加，1985年後泰國

註⑤② Doner, *op.cit.* p. 198.

註⑤③ 1979年泰國廢止「外人事業法案」，放寬投資限制，建立加工出口區，就被認為是由進口替代能順利轉向出口導向的重要工業政策。Kevin Hewison, "The State and Capitalist Development in Thailand," in John G. Taylor and Andrew Turton (eds.), *Sociology of Development Societies: Southeast Asia* (London: Macmillan, 1988), p. 273.

註⑤④ K. Abdulsomad, "Building Technological Capabilities of Local Auto Parts Firms Under Contrasting Industrial Policies: A Comparative Study of Malaysia and Thailand 1960-2000," in K. S. Jomo, Greg Felker, Rajah Rasiah (Editor), *Industrial Technology Development In Malaysia* (London: Almqvist & Wiksell Internat, 2003), p. 276.

註⑤⑤ 為強化汽車產業的目標，當時泰國開放政策雖然允許現有零組件廠擴大產能，但國內零件仍有生產上限規定。Fujita, *op.cit.*, p.152.

註⑤⑥ W. Kesavatana, *Political Economy of Direct Foreign Investment in Thailand: A Case Study of the Automobile Industry*, Ph.D. diss., University of Michigan, 1989.

註⑤⑦ Doner, *op.cit.*, p. 207.

註⑤⑧ 1985年9月22日，在美國紐約廣場飯店，美、日、英、法、西德5個工業發達國家財長和央行行長秘密會晤並簽署了著名的《廣場協定》，聯合干預外匯市場，使美元對日元、馬克等主要貨幣貶值，以解決美國巨額貿易赤字，從而導致日元大幅升值。

註⑤⑨ 泰國對於日資特別歡迎的主因是，來自日本的外來投資多屬於勞力密集工業的投資，可以製造更多的就業機會，而且主要市場在國外（再出口 re-export），可以減少國內市場受到日本市場剝削的可能性。

經濟成長率平均維持在 9%；國內經濟維持高成長，帶動中產階級的興起，刺激中產階級購買力、提高國內車輛市場的需求。<sup>⑩</sup>中產階級經濟自主性的興起加上國家機關對於汽車產業開放部分自由化，國家機關開始思考重新開放對於外國汽車的進口限制。<sup>⑪</sup>

### 三、出口導向時期（1990-2000）

在改革派總理察猜（Anand Punyarachun）的領導下，泰國國家機關於 90 年代起取消對於汽車產業限制。首先在 1991 年重新開放部分汽車進口，並且大幅度調降進口車和零組件關稅。泰國政府更在 1993 年時宣布「汽車產業出口促進計畫」，取消禁止設立汽車裝配廠的規定，將國內市場為主的工業政策轉向為「出口導向」，推動出口來平衡日益增加的進口競爭。上述措施，使得在 1990 到 1994 年間，汽車製造增長率為世界第一，國內市場年增率也達 20%。<sup>⑫</sup>

為何泰國國家機關對於汽車產業放鬆管制？主要理由是泰國國家機關意識產業要邁向國際，必須緊跟歐美與日本汽車主流生產國家技術發展的潮流。有鑑於此，國家機關轉而實施開放式的產業政策，選擇外資主導型的汽車產業總體發展模式。為此，泰國政府制定系列的政策和措施，包括降低關稅、免 8 年公司所得稅、抵扣機器設備進口關稅、材料進口關稅退稅、放寬行業限制等。

表 2 泰國整車進口（CBU）與完全零件進口（CKD）進口關稅比較（1986-2000）

車型 年度	2300cc以下的小客車		2300cc以上的小客車		一噸小卡車 (Pick-up truck)		大卡車 (Big truck)	
	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD
1986	180	112	300	112	120	30	40	10
1991	60	20	100	20	60	20	40	10
1992	42	20	68.5	20	60	20	40	10
1994	42	20	68.5	20	60	20	40	10
1997	80	20	80	20	60	20	40	10
1999	80	20	80	20	60	20	40	10
2000	80	33	80	33	60	33	40	10

資料來源：Constructed form data obtained from the Board of Investment, Thailand, and Thai Embassy in Japan, see: <http://www.aiecon.org/advanced/suggestedreadings/PDF/sug34.pdf> (2009/2/1)

### 四、迎向自由貿易（2000-至今）

泰國汽車產業在 90 年代即進入自由化階段。即使 1998 的金融危機重創泰國汽車業，危機後泰國國家機關選擇的產業策略維持積極開放的政策。<sup>⑬</sup>為減緩金融危機帶來

註⑩ 引自經濟部投資業務處，「各國總經濟經數據指標」，見：<http://twbusiness.nat.gov.tw/asp/sec.asp> (2009/2/1)

註⑪ Abdulsomad, *op. cit.*, p. 276.

註⑫ Fujita, *op. cit.*, p. 154.

註⑬ 1997 年發生的亞洲金融危機，重創泰國經濟，對泰國汽車產業造成嚴重打擊，使國內和地區市場需求急劇減少，汽車生產規模萎縮 40%。

流動性問題產生的結果，在 1998 年時對外國企業進行鬆綁，允許外國投資者 100% 持有泰國公司股。這樣的策略一方面是滿足國內市場委縮產能過剩，透過增加出口的方式解決問題；一方面則是因應全球化與區域經貿整合的需求。

泰國 2000 年加入「世界貿易組織」(WTO) 後，根據世界貿易組織的規範，泰國必須廢止對整車零組件的原產地規則，允許跨國企業以獨資方式成立。<sup>④</sup>開放的結果使得造成汽車裝配由外資所主導，本土資本家則從事相關零配件的供應鍊，形成產業分工的供應鍊體系。

除世界貿易組織的規範促使汽車產業進一步開放外，「東協自由貿易區」(AFTA) 的區域整合，也加速汽車產業自由化。根據東協自由貿易區的規範，東協舊會員國（汶萊、印尼、馬來西亞、菲律賓和新加坡和泰國）進口關稅和非關稅措施將在 2003 年時調降為 0~5%。配合東協的規範，「泰國投資委員會」(BOI) 將汽車產業列入「五大投資促進產業」，採取鼓勵措施，以吸引更多的跨國汽車製造集團於泰國設廠。而根據「東協工業合作計畫」(ASEAN Industrial Cooperation Scheme, AICO)，當一國汽車零配件製造符合 40% 原產地的規範，可在東協內部享受 0~5% 的特別關稅。而持開放市場的泰國，調降關稅的項目符合東協自由貿易框架的時程。因此，自 2003 年開始，進口到泰國的汽車關稅即降到為 5%。<sup>⑤</sup>

檢視泰國對於汽車產業依賴發展的結果：汽車已經成為第五大出口商品，汽車出口是東協國家第一和亞洲第三，僅次於日本和韓國。泰國所製造的汽車銷往英國、加拿大和澳洲。此外，泰國不僅成為東南亞最大的汽車組裝基地，更擠進前 10 大汽車製造國，國內有 16 家汽車裝配廠和 1800 家零組件生產工廠；<sup>⑥</sup> 2005 年後，產業重點發展的 Pick-up 車型，產量成為世界第一。<sup>⑦</sup>

## 五、泰國國家機關與汽車產業政策

簡單而言，泰國的汽車工業政策的制定是工業部負責汽車產業的宏觀控制和調整，其下設的「汽車工業協會」負責具體產業政策和發展計畫的制訂。此外，泰國國家機關為扶植汽車產業發展，從 1962-2000 年所推行的產業政策如表 3 所示：

註 ④ 加入世界貿易組織的貿易談判中，泰國須履行「與貿易相關的投資措施」協定 (TRIMs)。根據「與貿易相關的投資措施」協定規範，汽車市場應取消當地含量要求，但對發展中國家給予 5 年的寬限期。根據這個時間框架，泰國於 1997 年開始放寬當地含量要求，到 2000 年時完全解除。

註 ⑤ 許福添，「東亞金融危機對東協自由貿易區之發展概況」，*東南亞投資雙月刊*，第 10 期（2002 年 2 月），頁 3-4。

註 ⑥ Vongpivat, *op. cit.*, p. 152.

註 ⑦ 趙孟諶，「台商投資產業分析報告－泰國汽車零組件產業」，工研院系統能源組，<http://www.itis.org.tw/rptDetail.screen?rptidno=C1C69E5AC47786BA4825720A00228748> (2009/3/1)

表 3 泰國歷年汽車產業政策

時期	產業政策
1962年	實施汽車組合事業促進制度（CKD進口關稅稅率5年減免50%，5年減免法人稅）。
1967年	整車進口關稅稅率提高至60%，調降CKD進口關稅稅率轎車30%、特種卡車20%、卡車10%。
1975年	實施國產化25%規定。
1978年	禁止進口轎車，重新檢討進口關稅稅率，同時禁止設立汽車裝配工廠。
1980年	開始進行轎車零件國產化設計（1983年目標50%）。
1982年	凍結轎車國產化比率至45%。
1983年	發表新汽車產業發展方針，國產化目標1987年轎車54%，1988年特種卡車62%，導入新車型數規定，進口零件車體或引擎，變速機限挑選一種。
1985年	排氣量2.3公升以上之轎車開放進口，進口關稅稅率300%。
1986年	小型商用車須搭配國產引擎。
1989年	施行引擎國產化搭配比率20%。
1991年	排氣量2.3公升以下轎車開放進口，進口關稅稅率轎車超過2.3公升300%調降至100%，2.3公升以下180%調降至60%，散裝式轎車112%調降至20%，散裝式卡車30%調降至20%。
1992年	整車進口關稅稅率變更，轎車2.4公升以下60%調降至42%，2.4公升以上轎車100%調降至68.5%，特種卡車120%調降至60%。並導入附加價值稅，廢止商業稅。
1993年	取消汽車裝配廠禁止設立規定，並允許車齡未滿二年之車輛加入計程車營運事業。
1994年	實施整車出口關稅稅率優惠制度。
1997年	1.6公升以下轎車廢止價格統一制度，廢止乘員10人以下及價格100萬泰銖以下之汽車販售租賃稅。附加價值稅率由7%提高至10%，整車進口關稅稅率一律提高至80%。轎車、特種卡車貨物稅提高至5%。
1998年	放寬汽車融資規定融資支付上限由48個月放寬至72個月，頭期款占販售價格比率由25%~30%調整至10%~20%。
2000年	撤除所有汽車零件國產化要求。

資料來源：轉引自曾繁漢，「日、韓、泰及馬來西亞汽車產業輔導措施」，前揭文。

泰國之所以選擇「依賴發展」的產業模式，與泰國國家機關對於外資的態度有關。早在 1885 年，泰國就已經採取「門戶開放」(Open-Door Policy) 策略，從此泰國與跨國公司的關係變得極為密切，特別是受英國殖民政政策發展的影響。因為這一層關係，泰國的早期的經濟發展維繫「英國核心」與「泰國邊陲」形成的「依賴關係」與「經濟互動」。<sup>88</sup>雖然 1950 年開始，在國家機關導引下，希望逐步改善泰國在國際經濟體系的結構地位，但泰國國家機關一直與外資保持合作關係，利用跨國公司協助國內的工業化，「依賴發展」變成尋求工業化的重要策略，國家機關與跨國公司的互動關係也更為重要。<sup>89</sup>這樣的背景決定日後泰國採取「依賴發展」策略的重要依據。

70 年代泰國汽車產業發展的初期，採取高關稅、規定原產地規則等措施，保護國

註<sup>88</sup> 宋鎮照，前揭書，頁 117。最顯著泰國與外資建立合作關係是在 1958 年泰國成立「投資委員會」(BOI, The Board of Investment)，職掌鼓勵國內外的投資業務。

註<sup>89</sup> 宋鎮照，前揭書，頁 118。



內汽車產業；同時通過限制車型，以獲得生產規模的經濟效益。但是這些保護措施，未使其得到迅速發展；居高不下的汽車價格，限制需求的增長，不利產業的發展。80年代以後，經濟成長帶動中產階級的出現，泰國國家機關逐漸失去對於國家主導產業政策的能力，政府官僚也缺乏有效的工具去導引政策，因此開放與選擇與外資合作成為必要發展模式的選擇。<sup>⑩</sup>而到90年代，經濟成長使國內汽車需求猛增，迫使國家機關政府開放汽車的進口，並放寬對車型的限制。另一方面，因此泰國國家機關制定汽車產業投資促進政策，吸引跨國汽車製造商在泰國投資設廠，並擴大規模，建立泰國為地區生產中心。90年代後期，受亞洲金融危機的影響，國家機關將產業政策的目標轉向國際市場，由於本地汽車及零配件生產大多是合資企業，依靠其國際合作夥伴的市場管道和國際化操作經驗，獲得與國際接軌的行銷能力。

類似於馬來西亞，泰國在80年代也曾企圖發展國產車自製計畫，由於進口高關稅為國家帶大量稅收，因此自製計畫遭到國內相關稅收單位反對的聲浪而作罷。由泰國汽車產業政策演變過程發現，國家機關施以徵收進口關稅和國產化做為保護政策，並設定主要發展車款，透過政策限制車款的生產，以協助主力產品達到市場規模。

## 伍、比較馬來西亞與泰國汽車產業發展

### 一、銷售、生產效率與技術

雖然馬來西亞與泰國同樣在60年代開始發展汽車產業，但是兩者因發展模式的選擇上有所差異，使得產業的發展出現不同的成果。在產業發展初期，泰國汽車的生產數量與銷售是不及保護本國市場的馬來西亞；但由於開放市場的策略奏效，1990年開始，泰國不僅超越馬來西亞，並且以國際市場為主要的銷售區域。2000年開始，泰國生產的汽車大量出口，出口量已經超過國內市場；2004年以後，泰國幾乎每生產三輛汽車就有一輛是出口；馬來西亞國產車不僅成長幅度有限，出口的數量也遜色許多。

表4 馬來西亞與泰國汽車生產與銷售數量比

年份	泰國		馬來西亞	
	國產車生產	國內銷售	國產車生產	國內銷售
1985	83,105	85,222	107,030	94,999
1990	304,843	304,062	191,580	165,861
1995	525,680	571,580	288,838	285,792
2000	411,721	262,189	360,105	343,173
2003	750,512	533,176	426,646	405,745
2004	928,081	625,435	471,975	487,605

資料來源：Fuangkajonsak, *op.cit.*, p. 24.

註⑩ S. M. Heggard, "Business, Politics and Policy in East and Southeast Asian," in Henry S. Rowen, *Behind East Asian Growth: The Political and Social Foundations of Prosperity* (London: Taylor & Francis, 1998), p. 92.

在技術層面，根據「日本車輛生產協會」(JAMA, Japan Automobile Manufacturers Association) 的調查，馬來西亞汽車產業，在工業技術、出口能力、產品成本、製造能力……等各項產業競爭力，相對不如泰國。

表 5 日本車輛生產協會對泰、馬兩國汽車零配件製造能力評比

評比項目	泰國	馬來西亞
引擎	高	低
引擎零件	高	低
電子系統	高	標準
煞車系統	標準	低
內裝	高	低

資料來源：Fuangkajonsak, *op.cit.*, p. 45; Department of National Resource and Environment, Thailand.

相同車型，馬來西亞進口車的車價比鄰國貴一成以上。<sup>①</sup>在由國家機關與外國資本整合競爭力的帶動下，泰國贏得亞洲「底特律」的美譽，相較於泰國的「依賴發展」，馬來西亞「自主發展」顯然缺乏產業競爭力。<sup>②</sup>

表 6 泰國與馬來西亞汽車相同車型售價比較

車型	泰國售價	馬來西亞售價	備註
NISSAN X Trail	120,909	136,030	· 單位以馬幣對泰幣 1 : 11 計算 · 2006 年之售價
TOYOTA Camry 2.0E	105,000	149,149	
HONDA Civic 2.0E	92,727	127,465	

資料來源：整理自兩國各廠牌網站。

就產業經濟的角度而言，研究者認為泰國汽車產業的競爭優勢在於：外資投入、加上重視外資企業的技術轉移，以及對本國技術人員的培養，藉此建立產業發展基礎；加上國家機關鼓勵汽車出口的配套措施。<sup>③</sup>而馬來西亞國產車由盛而衰，主要原因有六：其一是全球市場的競爭，國內小廠很難與跨國企業集團 (MNCs) 的大廠直接競爭；<sup>④</sup>其二是國際車市對新汽車的標準日益嚴苛，研發相關成本非一般小廠所能負擔；其三為全球的高油價時代來臨，消費者購車考量與需求降低；其四全球化浪潮改變汽車銷售模式，「世界車」的行銷概念非區域小型廠商所能抗衡；其五，隨著經濟的改善，消費者希望能有國產車以外的車型選擇；<sup>⑤</sup>其六，馬來西亞國內市場已經飽

註① 2004 年泰國汽車生產 928,081 輛，出口 332,053 輛，佔總生產 35.7%。Fuangkajonsak, *op.cit.*, p. 40.

註② J. Humphrey, "Assembler-Supplier Relations in the Auto Industry: Globalization and National Development," *Competition & Change*, No. 4 (2000), pp. 245-271.

註③ 見劉靜，「泰國汽車工業發展概況及前景」，*汽車工業研究*，第 6 期 (2005 年 6 月)，頁 1-3。

註④ 國際車廠導入的「即時生產」(JIS)、全球運籌、上下游二、三級廠的零件供應關係、外包……等等生產模式與技巧，需仰賴極大的市場規模。

註⑤ PROTON 出產汽車至今，為達經濟規模，生產的車種有限。

和。<sup>⑥</sup>簡單而言：雖然馬來西亞國家機關已經將國產車提升至具出口競爭力的汽車品牌，但因銷路有限無法達到經濟規模而降低成本；1997年金融風暴國內市場萎縮，更惡化馬來西亞國產汽車發展的產業環境。<sup>⑦</sup>

馬來西亞汽車產業建立起產業規模，持續對於產業的干預與保護，並沒有考慮產業自力更生的問題。汽車產業藉由國家機關的保護，出現生產與經營怠惰，造成所謂的「管理鬆懈」，缺乏尋求成本最小化的動力，導致生產效率低下。相關廠商對國家機關的仰賴極深，更不容易離開國家的保護傘。泰國與馬來西亞相較，泰國汽車工業引進跨國公司除帶來資金外，跨國汽車集團還給泰國帶來先進的技術和管理方法；相較之下，開放的態度被認為是發展汽車產業具優勢的主因。<sup>⑧</sup>

## 二、對於自由貿易的回應

除技術與銷售問題外，對東南亞各國汽車產業的更大挑戰，來自國際撤除市場保護的壓力。除世界貿易組織外，東協國家在經濟合作的理念下，汽車業產的合作是在產業合作計畫中極大部分。<sup>⑨</sup>東協國家認為：技術合作與貿易自由化可使汽車零組件與車輛的生產更具經濟規模、降低生產成本；東協國家的汽車產業若無法積極合作達到市場規模，也就無法達成產業競爭力；藉由產業的合作，一方面可以降低共有零件的開發成本，一方面拓展本國以外的市場。

不過，在經濟合作的架構下，免除貿易障礙，將使東協各國產業面臨「國際市場競爭」、「生產與銷售部門的開放」、「產業的重新定位與效率提升」等三方面的衝擊。<sup>⑩</sup>對於汽車產業而言，過去享有許多保護的馬來西亞，對於東協汽車產業合作所規範的

註⑥ PROTON Holdings Berhad, *ANNUAL REPORT 2006* (KL: PROTON Holdings, 2007), pp. 29-31.

註⑦ Lorien Holland, "Proton's Positive Spin," *Far Eastern Economic Review*, No. 164 (2001), p. 55.

註⑧ 例如，日本的豐田公司除了投資新工廠和設施外，還在泰國建立研究開發中心，命名為「豐田亞太地區：泰國技術中心 (TTCAP-TH)」。

註⑨ 東南亞國協於2004年11月29日在泰國永珍召開第10屆高峰會議中，東協國家簽署「東協整合優先領域架構協定」(ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors)中，所勾勒的「汽車產業整合路徑圖」(Roadmap for Integration of Automotive Products Sector)，未來汽車產業合作達成目標包括：「整車進口關稅減免」(CBU Tariff Elimination)、「消除非關稅障礙」(Non-Tariff Measures)、「關稅合作(Customs Co-operation)」、有效執行「共同有效關稅優惠」與「東協工業合作計畫」、「放寬原產地原則」(Rules of Origin)、「標準化」(Standards and Conformance)、「加強投資」(Future Investment)、「改善配送系統」(Improvement)的限制。除持續推動「共同有效關稅優惠」、「東協工業合作計畫」外，「整車進口關稅減免」、「消除非關稅障礙」與「放寬原產地的規定」，是東協目前汽車業界最為關心的項目。Lim Nenham, "ASEAN Automotive Integration-Private Sector Perspective," paper present at The 8<sup>th</sup> APEC Automotive Dialogue, Bali Indonesia, 15-18 May 2006, p. 8.

註⑩ Mai Fujita, "Industrial Policies and Trade Liberalization? The Automotive Industry in Thailand and Malaysia," in Keiji Omura (ed.), *The Deepening Economic Interdependence in the APEC Region*, APEC Study Center (Singapore: Institute of Developing Economies, 1998), p. 1.

調降整車進口關稅、撤除非關稅障礙中的「進口許可」，感到相當的困擾，<sup>⑧</sup>遭到自由貿易的挑戰也就較為嚴峻。<sup>⑨</sup>為保護本土汽車製造業，馬來西亞政府堅持將汽車產業置於在「暫時排除關稅名單」內，延遲 2005 年關稅始降低到 20%，2008 年降低至 0~5%。<sup>⑩</sup>並以「貨物稅」(Excise Duty) 作為取代進口關稅為名目，作為避免開放後衝擊市場的變通方法，並在 2010 年底才考慮取消「進口許可」。這些作法違反上述東協經濟合作協定規範，而受質疑。<sup>⑪</sup>

表 7 東協國家對於車輛「整車進口」關稅減讓進程表

國家別	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
泰國	15%	5%	→	→	→	→	→	→	0%
菲律賓	20%	5%	→	→	→	→	→	→	0%
印尼	5%	→	→	→	→	→	→	→	0%
馬來西亞	無減讓	無減讓	無減讓	15%	5%	→	→	→	0%
越南	無減讓	無減讓	無減讓	無減讓	20%	→	20%	5%	→

備註：馬來西亞雖然在 2006 年開始同意減讓關稅，但還是以「特許執照」(進口許可)的方式限制外國車進口，直到 2010 年才考慮開放。

資料來源：ASEAN, "ASEAN Automotive Integration: Private Sector Perspective," paper present at Th8th APEC Automotive Dialogue, Bali, Indonesia, 15-18 May 2006.

相對於馬來西亞，東協工業合作計畫 (ASEAN Industrial Cooperation; AICO) 提供區域內的車廠租稅優惠措施，獎勵條件之一是產品必須有 50%以上出口；<sup>⑫</sup>泰國因擁有東南亞最大的汽車市場及產量，是這個方案的最大潛在受惠者。基於自由貿易的理

註 ⑧ Lim Nenham, *op.cit.*, p. 11. 馬來西亞干預汽車產業最具政治性的政策工具是「進口許可」(AP, Approved Permit)。「汽車進口許可」只限於國外企業簽有獨家代理協議的本國公司。進口外國車，應先申請許可；在衡量各項條件時，重要的考量就是該車型尚未在馬來西亞國內生產；如果已生產，則不允許進口。在這樣的規範下，有關馬來西亞的汽車進口規範共可分為三類：第一類為是完全自製的國產車，不需要進口許可；第二類為進口零件的組裝車廠，需要「零件進口」的准證；第三類則為百分之百進口車，必須持有「車輛進口許可」。馬來西亞首相巴達威 (Abdullah Ahmad Badawi) 在 2006 年提出「國家汽車新政策」(National Automotive Policy) 宣布 2010 年 12 月 31 日全面廢除進口許可。見：「National Automotive Policy Framework」, [http://www.pmo.gov.my/Website/webdb.nsf/884c3f5b59335d9b48256e94000c9fab/9ab2036f99c38de3482570d20009fd7d/\\$FILE/napf-bi.pdf](http://www.pmo.gov.my/Website/webdb.nsf/884c3f5b59335d9b48256e94000c9fab/9ab2036f99c38de3482570d20009fd7d/$FILE/napf-bi.pdf) (2007/3/31)

註 ⑨ A. Rashid, "Business Response to the Regional Demands and Opportunity: A Study of Malaysian Automobile Industry," paper presented at Global Issues and Challenges in Business and Economics organized by Department of Management and Marketing at Corus Paradise Resort, Port Dickson. 13/12/2006-15/12/2006, pp. 5~6.

註 ⑩ 1997 年的金融危機後，馬來西亞以汽車產業需要更多的時間恢復為理由，提出延期減少或消除這些限制的要求，2003 年 12 月 31 日才同意消除原產地生產比例的限制。

註 ⑪ 在 2007 年美、馬自由貿易協議談判中，汽車產業是重要的談判標的。目前馬來西亞對非東協進口汽車徵收 10%進口稅以及 80~200%的國產稅，美國希望馬來西亞能取消此類稅率。不過 2007 年 7 月該項貿易談判已經破裂。

註 ⑫ 見靖心慈，「東協國家的工業合作和發展方向」，主要國家產經政策動態季刊，第 1 期 (2001 年 3 月)，頁 14~16。

念，泰國更將與澳洲、紐西蘭、印度的「自由貿易協定」(Free Trade Agreement)中，都有將汽車零配件作為貿易談判的首要調降關稅項目。<sup>86</sup>除具備出口優勢外，泰國政府宣布自2009年起，售價低於15300美金的小型車輛，貨物稅將從30%調降至17%。此項策略主要是為發展了「經濟車」(Eco-car)車型所制定；這是沿襲過去Pick-up車型發展的成功經驗，作出第二項的產業發展計畫。在此優惠條件下，國際重要的跨國生產者陸續選擇泰國為生產基地。泰國允許跨國汽車集團以完全獨資方式設廠，使國際車廠不必擔憂車輛設計被本地車廠抄襲的問題。國家產業策略最終目標都是將泰國建立成Pick-up和Eco-car全球生產中心。<sup>87</sup>

研究發展型國家的學者Wade指出：經濟全球化改變全球產業環境，使發展中國家面臨到與以往不同經驗；當國家從外部保護與干預能力受限，要求開放市場與經貿議題的自由化，國家機關必須展現不同的策略與行為能力，才能帶動進一步經濟發展。<sup>88</sup>汽車產業進入國際市場的門檻頗高，泰國對於全球化議題的回應就較有彈性與前瞻性；馬來西亞因為保護政策缺乏跨國公司進行策略聯盟，也失去提升競爭力的機會。<sup>89</sup>

## 陸、回應與反思：國家機關與產業政策的政治經濟學

### 一、產業策略選擇：汽車產業的「自主發展」與「依賴發展」

從上述兩國產業發展策略觀察，國家機關都在兩國的汽車產業策略中扮演重要的角色，都是由「國家機關主導」(state-led)的經濟發展模式。這是因為兩國都希望發展汽車產業，需仰賴國家機關介入的保護措施與產業干預，快速建立產業規模。兩國也都企圖透過國家的力量建立根基、由「零件組裝」轉型為「整車製造」，並將產業目標設定為國際化，產品出口外銷至其他國家。

註<sup>86</sup> Office of Industrial Economics, Ministry of Industry, *Automotive Industry in Thailand* (Bangkok: Office of Industrial Economics, 2006), p. 19.

註<sup>87</sup> 江愛群，「泰國汽車市場概況」，<http://www.itis.org.tw/rptDetail.screen?rptidno=442296803> (2009/2/1)

註<sup>88</sup> R. H. Wade, "What Strategies Are Viable for Developing Countries Today? The World Trade Organization and the Shrinking of Development Space," *Review of International Political Economy*, Vol. 10, No. 4 (2003), pp. 621-644.

註<sup>89</sup> 有悲觀者認為，在開放市場的環境壓力下，馬來西亞國產車PROTON可能會走向關閉。Abdullah Rashid, *op. cit.*, p. 9。台灣有類似經驗。台灣政府1953年輔導成立裕隆公司開始，政府以政策保護與資金支持。1985年經濟部公布「汽車產業發展方案」改走自由化、國際化路線，逐年降低自製率門檻、減少關稅保護為止後，台灣發展民族汽車產業願景之夢破滅。台灣政府在1989年「汽車產業發展方案推動要點」，政策上擺脫完全放棄由政府主導的態勢，給予本地業者和跨國公司較大的合作空間，不再堅持將汽車產業視為民族工業發展。2009年，裕隆汽車集團才再度以「納智捷」(Luxgen)作為國產自主品牌進軍市場。

泰國與馬來西亞產業政策的歧異，最主要的差異在發展策略的選擇：馬來西亞是屬於「自主發展」；泰國屬於「依賴發展」模式。泰國「依賴發展」模式雖然歷經國家干預的保護產業時期，然而國家機關對產業介入的目的不是取代私人企業，而是帶動投資與私人產業互補，國家機關選擇與跨國汽車公司建立生產技術合作的關係。這種情況就像 Wade 所指出：跨國（汽車）集團進入發展中國家不僅在乎國內市場；同時也希望整合發展中國家的產業融入全球的生產供應鍊。<sup>90</sup>簡單而言，泰國的汽車產業是建立在：在國家機關「互動自願」（interactional voluntarism）下，結合國際資本、國內資本，組成「三角聯盟」（Tripple-alliance），創造「依賴發展」的互動機制（mechanism）。

由泰國汽車產業的發展經驗可以得知：發展型國家在產業建立後，國家機關如何維持產業獨立，使產業自力更生，是產業建立後更重要的問題。主張「發展型國家」的學者認為：雖然國家對於產業的干預或保護，會帶來尋租與怠惰，<sup>91</sup>但是如果明確設立保護年限，並且利用外銷競爭力為保護準則，則有助產業發展；<sup>92</sup>而當面對市場開放的壓力，無法以國家干預等策略取勝時，泰國國家機關的產業政策修正為「國家追隨市場」，持續保持產業競爭力；<sup>93</sup>這也符合有關國家發展理論後續研究中「國家市場聯合途徑」（the State-market Condominium Approach）不再將國家與市場視為是對立的想法。<sup>94</sup>

如同翟宛文教授所提：雖然國家介入有助產業發展，但國家干預不必然成為有效推動產業的工具。<sup>95</sup>觀察各國汽車產業發展，南韓是少數採取「自主發展」策略成功的個案。為何「自主發展」不易成功？這是因為發展中國家的汽車產業，必須仰賴本土市場建立生產規模。但是由於國內市場受限經濟發展，使得廠商在狹小市場競爭中短兵相接。為求制勝，多數國內廠商選擇引進跨國公司資金技術與品牌，以強化體質。

註<sup>90</sup> R. Wade, "Industrial Policy in East Asia: Does it Lead or Follow the Market?" in G. Gereffi and D. L. Wyman, *Manufacturing Miracles: Path of Industrialization in Latin American and East Asia* (New Jersey: Princeton Press, 1990), p. 231.

註<sup>91</sup> 「新古典經濟學」對於國家干預產業提出批評，認為國家機關介入產業預期目的雖然是彌補市場機能之不足，但在執行上，將會帶來「政府失靈」（government failure）的結果；因為「政府失靈」，廠商會在「嚇阻進入」、「削弱競爭力量」等「非經濟層面」花費許多資源，造成所謂的「尋租」（rent seeking），將用於創造經濟價值資源浪費於政治競爭。參閱 M. Buchanan, "Rent Seeking and Profit Seeking," in J. M. Buchanan, R. D. Tollison, and G. Tullock (eds.), *Toward a Theory of the Rent-Seeking Society* (College Station: Texas A.&M University Press, 1980), pp. 3-15.

註<sup>92</sup> 翟宛文，「台灣產業政策成效之初步評估」，前揭文，頁 102。

註<sup>93</sup> Alice H. Amsden and Wan-Wen Chu, *Beyond Late Development: Taiwan's Upgrading Policies* (Cambridge: MIT Press, 2003), pp. 200-211.

註<sup>94</sup> 有關國家理論後續的研究中，學者提出「國家市場聯合途徑」，不再將國家與市場視為是對立的關係，而認為彼此之間是相互關聯且互動頻繁的共生關係。該途徑認為，這樣的共生關係中，市場的偏好也會影響國家的決策：將產業需求整合至國家的政策之內。Geoffrey R. D. Underhill and Xiaoke Zhan, "The State-Market Condominium Approach," in Richard Boyd & Tak Wing Ngo, *Asian States: Beyond the Developmental Perspective* (London: Routledge, 2005), Chap. 3.

註<sup>95</sup> 翟宛文，「台灣產業政策成效之初步評估」，前揭文，頁 104-105。

所以這些國家的汽車產業多半與國際美、日大廠牌建立合作關係，成為跨國汽車集團全球布局的一環。<sup>96</sup>相對於泰國，馬來西亞在於 1970 年以後，基於「新經濟政策」(NEP) 與「經濟民族主義」(Economic Nationalism)，發展干預性國家資本主義，將汽車產業視為「民族工業」，選擇「自主發展」模式。然而，堅持保護國家品牌，失去國際接軌的機會。當狹小的國內市場無法創造經濟規模，國家機關並沒有由「領導市場」轉化為「追隨市場」，這是導致 PROTON 逐漸走下坡的理由，這顯示在世界體系結構下，發展中國家尋求產業「自力更生」(self-reliant development) 的困難處。

最後，政治經濟學的研究顯示：結合國際資本、國內資本與國家機關的「三角聯盟」是動態的變遷關係；外在結構（跨國公司間的競爭）和內在結構（國家和本地企業的結盟）因時間的改變而呈現勢力消長，牽動整個三角聯盟的變遷。<sup>97</sup>然而雖變遷可能存在，誠如 Arrighi & Drangel 與 Gereffi 等進行的發展研究，在世界體系中的國家，能將其結構地位持續向上或向下流動是「稀有」的；有 95% 的國家仍舊維持在世界體系中的原有結構位置。<sup>98</sup>所以縱使未來三角聯盟的出現變化，泰國汽車產業能否打破這樣國際政經體系的結構關係，邁向完全「自力更生」的產業發展，還是值得懷疑。

## 二、產業的政治性：國家政經結構與尋租

除經濟的發展策略外，比較馬來西亞與泰國國家機關與產業發展，背後也有其政治意義。這是因為某些發展型國家，國家機關介入產業政策是基於政治考量；<sup>99</sup>產業政策變成實現民族主義的重要工具。<sup>100</sup>前述提及，因為國內特殊的族群因素，馬來西亞建立汽車產業並非完全以經濟為考量，<sup>101</sup>「政治因素」成為調整與改革馬來西亞汽車產業的障礙。

就馬國汽車產業發展歷程而言，馬哈迪提出「國產車計畫」稟持的信念是希望藉此措施提升馬來族群本土企業。受保護的馬來本土汽車產業是「國產車計畫」的受益

註<sup>96</sup> R. Rasiah, "Market, Government and Malaysia's New Economic Policy," *Cambridge Journal of Economics*, No. 25 (2001), pp. 57~78.

註<sup>97</sup> 有關依賴發展與三角聯盟的討論，參閱：P. Evans, *Dependent Development: The Alliance of Multinational, State, and Local Capital in Brazil* (NY: Princeton University Press, 1979), pp. 32~54.

註<sup>98</sup> 見 Gary Gereffi 原著，鄭陸霖譯，「全球商品鏈與半邊陲之鞋類出口」，*思與言*，第 30 卷第 3 期（1992 年 9 月），頁 107~139。

註<sup>99</sup> 例如研究發展型國家著名學者 White 認為：在發展中國家只有透過經濟干預，才有可能快速的資本累積，是維持經濟現代性與建立統治合法性的重要手段。G. White, *Developmental States in East Asia* (London: Macmillan, 1988), Chap. 1.

註<sup>100</sup> K. S. Jomo, "Rethinking the Role of Government Policy in Southeast Asia," in Joseph E. Stiglitz and Shahid Yusuf, *The East Asian Miracle: Economic Growth and public Policy-A World Bank Policy Research Report* (New York: Oxford University Press 1994), p. 497.

註<sup>101</sup> 馬來西亞國家機關對於產業干預，Tan Liok Ee 認為具有：「藉由經濟發展獲得合法性，以去政治化 (depoliticize) 調整族群經濟結構」的目的。Tan Liok Ee, "Dongjiaozong and the Challenge to Cultural Hegemony," in Joel S. Kahn and Francis Loh Kok Wah (eds.), *Fragmented Vision: Culture and Politics in Contemporary Malaysia* (Australia: Allen and Unwin, 1992).

者，形成的「新富階級」，鞏固首相馬哈迪在「巫統」(UMNO, United Malays National Organization, 馬來族群的執政黨)、「國家陣線」(Barisan Nasional, 馬來西亞執政聯盟)的領導地位，<sup>⑩</sup>壓制華人為主的反對黨的勢力。國家機關的產業政策造就馬哈迪執政 22 年 (1982-2005 年) 獨斷政治經濟決策的原因之一。<sup>⑪</sup>

簡單而言，汽車產業是馬來族群維繫統治權的重要手段；國家機關保護汽車產業即是給於馬來族群「特權」(Privileges)，保護馬來族群利益，這一點即符合「新古典經濟學」對於國家干預產業提出批評。若進一步分析 PROTON 的股權結構，持股者大多為國家機關或是馬來族群的企業。可以得知，對於馬來西亞國家機關保護國產車計畫的「社會利得」(Social Benefits) 遠比「經濟利潤」重要；<sup>⑫</sup>所以即使營運不佳，國家機關還是會給予國產車協助。<sup>⑬</sup>維持管制措施對馬來族群企業有利可圖的結構因素未改變前，汽車產業的改革理想自然難以實現。

表 8 2005 年 PROTON 的股權結構

排名	持股者	股數	%	政經背景
1	KHAZANAH NASIONAL BERHAD	210,484,693	38.32%	國家控股
2	EMPLOYEES PROVIDENT FUND BOARD	60,017,000	10.93%	政府所掌控的基金
3	RHB NOMINEES (TEMPATAN) SDN. BHD. PERTROLIAM NASIONAL BERHAD	35,676,680	6.50%	國家石油控股
4	CIMSEC NOMINEES (TEMPATAN) SDN. BHD. SECURITY TRUSTEE (KCW ISSUE 2)	24,250,000	4.42%	政府主導的土著投資銀行
5	LEMBAGA TABUNG HAJI	16,820,427	3.06%	回教基金，擁有廣大的橡膠園
6	CARTABAN NOMINEES (ASING) SDN. BHD. GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION PTE.LTD. FOR GOVERNMENT OF SINGAPORE (C)	14,185,300	2.58%	新加坡國家控股 (外資)
7	PERMODALAN NASIONAL BERHAD	8,838,000	1.61%	土著教育發展基金
8	CARTABAN NOMINEES (TEMPATAN) SDN. BHD. AMANAH SSCM NOMINEES (TEMPATAN) SDN. BHD. FOR EMPLOYEES PROVIDENT FUND BOARD (JF404)	8,094,900	1.47%	馬來西亞就業基金
9	PERECOM INDUSTRIES SDN. BHD.	7,444,000	1.36%	馬來西亞科技集團
10	HSBC NOMINEES (ASING) SDN. BHD.TNTC FOR SAUDI ARABIAN MONETARY AGENCY	6,835,998	1.24%	HSBC, 外資

資料來源：PROTON Holdings Berhad, *ANNUAL REPORT 2006* (KL: PROTON Holdings, 2007)，政經背景為本文作者整理。

註<sup>⑩</sup> Z. H. Ahmad and S. M. Alatas, "Malaysia: In an Uncertain Mode," James W. Morely (ed.), *Driven by Growth: Political Change in the Asia-Pacific Region* (Singapore: Studies of the East Asian Institute, 2005), p. 194.

註<sup>⑪</sup> Zakaria Haji Ahmad and Sharifah Munirah Alatas, *op.cit.*, p. 195.

註<sup>⑫</sup> 因此也有學者認為，馬來西亞建立汽車工業，對國家資本的分配的目的是大於製造技術的發展。K. G. Machado, "Japanese Transnational Corporations in Malaysia's State Sponsored Heavy Industrialization Drive: The HICOM Automobile and Steel Projects," *Pacific Affairs*, Vol. 62, No. 4 (1989), p. 505.

註<sup>⑬</sup> Fuangkajonsak, *op.cit.*, p. 48.



除國家機關規範的股權結構與產業供應鏈保護汽車產業，其他干預汽車產業最受東協其他國家詬病就是前述提及的「進口許可」(AP, Approved Permit)。「進口許可」制度的實施目的，是保護國內組裝廠、可以讓馬來族群企業有機會參與進口車銷售。隨著經濟發展，對進口車的需求提升，掌握「進口許可」，等於握有進口配額，引發政治上的爭奪；<sup>⑩</sup>產業政策最終演變成籌碼分配的「政治徇私主義」(Political Favoritism)，也削弱外部競爭者(國外汽車廠商)進入國內市場的「市場競爭力量」。

相對於馬來西亞，伴隨經濟成長與政治開放，泰國國家機關與公私部門自1980年代後，已經由「主從」(Clientism)轉變為「合夥」(Partnership)關係；<sup>⑪</sup>產業部門對於國家機關的政策影響力提高，產業政策因政體變遷(Regime Change)而有所調整：80年代以前泰國屬於軍人威權政體，偏好「國家資本」與「經濟民族主義」；80年代以後，泰國在政治開放改變原有威權政治制度與運作方式，國家機關「自我調整」(self-adjusting market)產業政策；來自於民意與利益團體的監督，有助於產業朝往開放市場的調整與轉型。<sup>⑫</sup>

相對於泰國政變頻仍缺乏有效的國家介入，馬來西亞屬於「強勢」(Strong State)的國家機關，馬來族群穩定且持續主導政治系統，更主導國家機關所制定的產業政策。<sup>⑬</sup>汽車產業出現的「尋租」，是干預市場的政治效果；政治因素成為汽車產業轉型的重大阻礙。也因為政經結構，「國家機關」(馬來人所支配)、國內資本(以華人企業家為主)與外國資本家無法建立如泰國的組成「三角聯盟」的「依賴發展」合作關係；「新經濟政策」與「重工業政策」嚇阻華人資本投入汽車產業，阻礙產業轉型所需的資本投入。<sup>⑭</sup>當馬來西亞國家機關介入產業發展的「非經濟理由」大於「經濟目的」，缺乏面對產業升級的「調整發展策略」與「國際市場開放的挑戰」的轉化動力，最終造成產業發展隱憂。

註⑩ 2005年汽車准證分配爭議引發馬來西亞政治風暴。根據當時國際貿易及工業部公布資料，2000年至2005年共有4500人獲得，被批評為進口許可濫用。當進口許可分配名單公布，不僅發現擁有准證以土著政治人物居多；主管汽車產業的國際貿易及工業部長親屬竟然掌控最多准證，引發外界批評。其後馬國政府對於該項政策的檢討，爭執圍繞在「誰應取得」、「誰無法取得」的利益分配問題，而不是「進口許可」的汽車保護政策對產業影響的根本問題。有關此次的政治風暴，可參閱星洲日報，「2005年10大AP持有者名單」，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200507190274> (2007/3/31)

註⑪ 宋鎮照，「泰國國家機關與社會階級之政經關係」，前揭書，頁101。

註⑫ 沈有忠，「書評：超越後進發展：台灣產業的升級策略」，*政治科學季評*，2004年12月，頁2-3。

註⑬ H. Crouch, "Malaysia: Nither Authoritarian nor Democratic," in K. Hewison, R. Robison and G. Rodan (eds.), *Southeast Asia in the 1990's: Authoritarianism, Democracy and Capitalism* (St. Leonards: Allen and Unwin, 1993), pp. 133-158. Wade認為：強勢的國家機關往往會因為「政治」限制，反而無法調整自我本身的角色而對市場僵化。Wade, "Industrial Policy in East Asia," *op. cit.*, p. 232.

註⑭ Paul M. Lubeck, "Malaysia Industrialization, Ethnic Divisions, and the NIC Model: the Limits to Replication," in R. P. Appelbaum and J. Henderson, *In States and Deployment in the Asian Pacific Rim* (London: Sage, 1992), pp. 187-188.

## 柒、結 論

本研究主要討論馬來西亞與泰國兩個東南亞新興工業國家，在經濟發展的過程中，國家機關介入產業發展、選擇汽車產業加以扶植後的政治經濟效果。與其他發展中國家相同，馬來西亞國家機關屬於「強勢國家機關」，有能力藉「新經濟計畫」與「國家重工業計畫」作為建立產業的政策工具；馬來西亞汽車產業的建立，是國家機關基於政治經濟理由保護政策下的結果。馬來西亞汽車產業政策不僅與「土著優先」國家意識形態相符，產業政策可以帶來政權穩定的結果。

相對於馬來西亞，泰國建立汽車產業初期，也同樣面臨到需透過保護市場，選擇以「進口替代」(import-substitution) 作為發展策略，這兩個國家都符合「發展型國家」國家建立產業的特徵。本文研究發現，在國家機關與產業政策之間的互動關係，馬來西亞與泰固有兩個明顯差異。其一是在「自主發展」(馬來西亞) 與「依賴發展」(泰國) 之間產業策略的選擇；其二是馬來西亞汽車產業的「政治性」阻礙後續產業政策「追隨市場」的調整。簡單而言，產業政策的發展，特別是汽車如此敏感與特殊的產業發展，其實還是回歸與一國國家機關政經特質有關。

正如泰國政府在其「官方汽車政策白皮書」(*Automotive Industry in Thailand*) 提及：「泰國能夠成為東協國家中，最大的汽車組裝市場，生產最高品質汽車的原因，在於泰國開放國內市場與國際接軌、有市場成長的潛力、穩定的政治氣氛、國家機關支持自由貿易與開放的投資政策……泰國沒有『族群衝突』問題、泰國也沒有所謂的『國產車計畫』(Nation Car Program) ……在開放的態度下，泰國是一個最能吸引汽車產業投資的國家」。<sup>⑩</sup>雖然不意味沒有族群就代表產業沒政治性、沒有國產車與自由化也不代表該國沒尋租問題，但這樣的文字還是可以為兩國在產業成效的比較上作一重要註記。

若將研究範圍擴大，Jenkin 比較東亞的台灣與南韓的汽車產業，他認為南韓之所以可以建立「自主發展」的汽車產業，是因為南韓的國家機關能夠克服來自私部門與跨國公司的壓力，進而主導產業；台灣國家機關無法處理私部門與跨國公司整合的衝突，政府對於產業引導困難，失去建立自主汽車產業的機會。<sup>⑪</sup>簡單而言，在汽車產業政策上，屬於「強勢國家機關」、高度扭曲市場機能，與大財團結合是南韓汽車產業成功的原因。

在本研究中則出現相反的解釋情況：「強勢」且帶有政治目的馬來西亞國家機關，國營企業主導的計畫反而使產業發展趨於劣勢；依循開放市場模式、准許跨國汽車進入市場的泰國反而得到產業良好發展。為何會有如此的現象？是否如同 Jomo 所觀察，

註⑩ Office of Industrial Economics, *op.cit.*, p. 17.

註⑪ Jenkins, "The Political economy of industrial policy: Automobile Manufacture in the Newly Industrializing Countries," *op.cit.*, p. 642.

這是同屬新興工業國家，東亞與東南亞國家發展模式的差異？<sup>⑩</sup>是否與各國所處的世界體系結構相對地位有關？……這些議題是未來東南亞政經研究重要的比較議題。

最後，回歸本文破題時討論的國家機關與全球汽車產業之間關係。當全球化與區域性的產業供應鏈形成，開發中國家汽車產業受自由貿易協定與先進國家區域供應鏈的影響，發展中國家是否還必須在「依賴發展」與「自主發展」兩種策略擇一選擇？Intel 的前任執行長，Andrew Grovey 在華爾街日報以「底特律可以從矽谷身上學到些什麼？」投書指出：當一個國家的某個產業遇上困境，必須先清楚廠商的競爭力衰退？還是全球整個產業的基本結構重整？如果是前者，那麼國家機關介入對產業或有幫助；如果是後者，介入只是阻止產業進步力量，使整個國家都失去競爭力。<sup>⑪</sup>Grovey 進一步認為：汽車產業未來如科技產業的分工的概念，正在進行一場由垂直轉為水平的結構調整；未來汽車可能如同科技產品，由標準化的零組件組裝生產。……許多亞洲廠商雖無整車生產能力，但掌握汽車關鍵零組件，這就是這些國家產業的未來發展機會。就 Grovey 論點，可為上述的問題可以做一回答，也就是：國家機關能夠「追隨市場」找到「新的商業模式」(New Business Model) 與「新的競爭優勢」(New Competitive Advantage)，是保持一國產業進步的重要策略。

表 9 馬來西亞與泰國汽車產業不同發展策略的政治經濟比較

	馬來西亞汽車產業 自主發展	泰國汽車產業發展 依賴發展
產業發展策略的理論意義	<ul style="list-style-type: none"> <li>指提升汽車產業競爭力的仰賴對於市場的壟斷，並由本國資金與企業引領汽車產業供應鏈的建立。</li> <li>依靠自身的力量發展汽車產業，並逐漸形成一定的自主研發能力和擁有自主知識的品牌。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>增加產業競爭力的方法需仰賴外國技術與資金的挹注，因此較為需開放本國市場以吸引外資投資帶動產業發展。</li> <li>藉助跨國公司的力量，按照產業供應鏈的跨國分工與高效率生產，在一些具有比較優勢的領域，建構面向國際市場汽車產業。</li> </ul>
產業建立重要時間點	<ul style="list-style-type: none"> <li>1962年開始建立本土汽車業</li> <li>1982年推動國產車自製計畫</li> <li>1985年推出第一台國產車，成為東南亞唯一有國產汽車品牌的國家</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1961年成立泰國汽車工業公司</li> <li>1980年為進口替代的產業政策</li> <li>1985年與日資合作逐漸放寬產業限制</li> <li>1990年代後將產業政策修正為出口導向</li> </ul>

註<sup>⑩</sup> 在比較上，學者認為「東南亞國家的工業化」與「東亞國家的工業化」是有所差異的，兩者的差異見：K. S. Jomo, "State and Market in Economic Development: Southeast Asian Industrial Policy in Comparative East Asian Perspective," paper present at Asia-Latin America Cooperation – ALAC An ECLAC-UN, IDE/JETRO-Japan and IE/UFRJ-Brazil. initiative, April 15, 2002, pp. 12~13.

註<sup>⑪</sup> Andrew S. Grove, "What Detroit Can Learn From Silicon Valley: Vertically integrated production is a thing of the past. Will the auto industry's new overseers catch on?" *The Wall Street Journal*, July 13 (2009), page A.13.

國家機關角色	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 強勢國家機關主導產業政策，將汽車視為「民族工業」，國家政策保護本土車廠</li> <li>· 政體沒有變遷；產業政策未做重大修正</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 產業政策因為政治變遷改變</li> <li>· 80年代後政治開放；國家機關自我調整產業政策</li> </ul>
是否有國家品牌與特定車型	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 有</li> <li>· Proton與Perodua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 無</li> <li>· 聚焦發展特定車型Pick Up</li> </ul>
產業與政治的牽連	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 汽車產業保護馬來族群的經銷與就業機會對其他族群有所限制</li> <li>· 進口執照成為馬來族群的特權</li> <li>· 產業依賴國家機關無法市場化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 產業政策較不受政治影響</li> </ul>
與國際車廠（多國籍企業）的關係	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 新經濟政策與重工政策嚇阻國內華人資本進入汽車產業</li> <li>· 與國際車廠有限度的合作，並掌握開發的主導權</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 國家機關、國內資本與外國資本的三角聯盟</li> <li>· 與多國籍企業合作進行產業分工</li> </ul>
銷售市場	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 內銷比例高，且面臨國內市場的飽和問題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 外銷比例高，三分之一產品出口</li> </ul>
對東協工業合作與自由貿易的態度	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 關稅保護至2008年</li> <li>· 進口執照的非關稅保護至2010年</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2000年起關稅減免</li> <li>· 支持工業合作與自由貿易</li> </ul>

資料來源：本文作者整理。

\* \* \*

(收件：98年6月5日，接受：99年1月15日；責任校對者：莊家梅)

# State and Industrial Policy: Comparative Political Economics Analysis of Malaysia and Thailand's Automobile Industrial Policies

*Wan-ping Tai*

Associate Professor  
Department of International Business  
Cheng Shiu University

## Abstract

Whether should the state interfere the market by using state resources? Should the state cultivate certain industries? Does the state resources work to help the state achieve developmental goals? These are the arguments between the 'New Classical Economics School' and the 'National Development School'. Automobile industries in both Thailand and Malaysia developed in the 1970s with governmental interference but the development in the two countries diverged. Does the difference come from the interactions between the states and the industries? This paper compares the developmental differences between the automobile industries under different industrial policies of the two countries. This paper discovers that although the development of industries in developing countries require interference from the government, the political and economical background differences affect the policies adopted. The choice between 'autonomous development (Malaysia)' and 'dependent development (Thailand)' is the first issue. The second issue is that the politics in automobile industry in Malaysia deters the industrial adjustment toward 'market follow'. This paper finds that the 'strategy choice' and 'political interference' are the two reasons Malaysian automobile industry has less competitiveness than that in Thailand.

Keywords: Automotive Industry, Developmental State, Malaysia Automotive Industry, Thai Automotive Industry, PROTON, Political Economics Analysis

## 參考文獻

- G. Gereffi 原著，鄭陸霖譯，「全球商品鍊與半邊陲之鞋類出口」，*思與言*，第 30 卷第 3 期（1992 年 9 月），頁 107~139。
- 中國汽車報，「馬來西亞汽車業什麼樣？」，*中國汽車報*，2002 年 3 月 6 日，版 3。
- 朱雲漢，「美國政治菁英重新擁抱政府」，*商業周刊*，第 1080 期（2008 年 8 月），頁 20。
- 江愛群，「泰國汽車市場概況」，<http://www.itis.org.tw/rptDetail.screen?rptidno=442296803>（2009/2/1）
- 宋鎮照，*東協國家之政經發展*（台北：五南，1996 年）。
- 沈有忠，「書評：超越後進發展：台灣產業的升級策略」，*政治科學季評*，第 4 期（2004 年 12 月），頁 1~4。
- 許福添，「東亞金融危機對東協自由貿易區之發展概況」，*東南亞投資雙月刊*，第 10 期（2002 年 2 月 19 日），頁 3~4。
- 經濟部投資業務處，「各國總經濟經數據指標」，見：<http://twbusiness.nat.gov.tw/asp/sec.asp>（2009/2/1）
- 星洲日報，「2005 年 10 大 AP 持有者名單」，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200507190274>（2007/3/31）
- 靖心慈，「東協國家的工業合作和發展方向」，*主要國家產經政策動態季刊*，第 1 期（2001 年 3 月），頁 14~16。
- 趙孟誼，「台商投資產業分析報告－泰國汽車零組件產業」，工研院系統能源組，<http://www.itis.org.tw/rptDetail.screen?rptidno=C1C69E5AC47786BA4825720A00228748>（2009/3/1）
- 劉靜，「泰國汽車工業發展概況及前景」，*汽車工業研究*，第 6 期（2005 年 6 月），頁 1~3。
- 瞿宛文，「台灣產業政策的初步評估」，*台灣社會研究季刊*，第 42 期（2001 年 6 月），頁 61~117。
- 瞿宛文，「產業政策的示範效果：台灣石化業的誕生」，*台灣社會研究季刊*，第 27 期（1997 年 9 月），頁 97~138。
- 顧長永，*東南亞政府與政治*（台北：五南圖書出版公司，1995 年）。
- 「National Automotive Policy Framework」，[http://www.pmo.gov.my/Website/webdb.nsf/884c3f5b59335d9b48256e94000c9fab/9ab2036f99c38de3482570d20009fd7d/\\$FILE/napf-bi.pdf](http://www.pmo.gov.my/Website/webdb.nsf/884c3f5b59335d9b48256e94000c9fab/9ab2036f99c38de3482570d20009fd7d/$FILE/napf-bi.pdf)（2007/3/31）
- Abbott, J., *Developmentalism and Dependency in Southeast Asia: The Case of the Automotive Industry* (New York: Taylor & Francis, 2003).
- Abdullah, R., "Business Response to the Regional Demands and Opportunity: A Study of Malaysian Automobile Industry," paper present at Global Issues and Challenges in Business and Economics organized Department of Management and Marketing at Corus

- Paradise Resort, Port Dickson, 2006.
- Abdulsomad, Kamaruding, "Building Technological Capabilities of Local Auto Parts Firms Under Contrasting Industrial Policies: A Comparative Study of Malaysia and Thailand 1960-2000," in K. S. Jomo, Greg Felker, Rajah Rasiah ( Editor ), *Industrial Technology Development In Malaysia* ( London: Almqvist & Wiksell Internat, 2003 ), pp. 274~300.
- Ahmad, Z. H. and S. M. Alatas, "Malaysia: In an Uncertain Mode," James W. Morely ( ed. ) *Driven by Growth: Political Change in the Asia-Pacific Region* ( Singapore: Studies of the East Asian Institute, 2005 ), pp. 176~197.
- Amsden, Alice H. and Wan-Wen Chu, *Beyond Late Development: Taiwan's Upgrading Policies* ( Cambridge: MIT Press, 2003 ).
- Amsden, Alice H., *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization* ( NY: Oxford University Press, 1992 ).
- Audet, Denis and Van Grastek, "Market Access Issues in the Automobile Sector," in OECD, *Organization for Economic Cooperation and Development, Market Access Issues in the Automobile Sector* ( Paris: OECD, 1997 ), p. 18.
- Audet, Denis, *Market Access Issues in the Automobile Sector* ( Paris: OECD, Organization for Economic Cooperation and Development, 1997 ).
- Automotive Federation of Malaysia ( AFM ), *The ASEAN Motor Industry in Economist Intelligence Unit* ( KL: EIU, 1984 ).
- Balassa, Bela, *Development Strategies in Semi-industrial Economics* ( Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982 ).
- Bhagwati, Jagdish, "Export-Promoting Trade Strategy: Issues and Evidence," *World Bank Research Observer*, Vol. 3, No. 1 ( 1988 ), pp. 27~57.
- Boyd, Richard and Tak-Wing Ngo, "The State-Market Condominium Approach," in Richard Boyd and Tak-Wing Ngo, *Asian States: Beyond the Developmental Perspective* ( London: Rutledge, 2005 ), pp. 43~50.
- Buchanan, James, Gordon Tullock, and Robert Tollison, *Toward a Theory of the Rent-Seeking Society* ( College Station: Texas University Press, 1980 ), pp. 3~15.
- Camilleri, Joseph A., *States, Markets and Civil Society in Asia Pacific* ( NY: Edward Elgar, 2000 ).
- Chalmers, Johnson, *MITI and the Japanese Miracle* ( Stanford: Stanford University Press, 1982 ), pp. 109~141.
- Dicken, P., *Global Shift: Transforming the World Economy* ( London: Guilford Press, 1998 ).
- Doner, Richard F., *Driving a Bargain: Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia* ( Berkeley: University of California Press, 1991 ).
- Evans, Peter, *Dependent Development: The Alliance of Multinational, State, and Local Capital in Brazil* ( NY: Princeton University Press, 1979 ), pp. 32~54.

- Fishlow, Albert, *Miracle or Design? Lessons from the East Asian Experience* ( Washington D.C.: Overseas Development Council, 1994 ).
- Freeman, J. R., “State Entrepreneurship and Dependence Development,” *American Journal of Political Science*, Vol. 26, No. 1 ( 1982 ), pp. 90~112.
- Fuangkajonsak, W., *Industrial Policy Options for Developing Country: The Case of the Automotive Sector in Thailand & Malaysia*, Master of Arts in Law and Diplomacy Thesis, Tufts University, 2006.
- Fujita, M., “Industrial Policies and Trade Liberalization: The Automotive Industry in Thailand and Malaysia,” in Keiji Omura ( ed. ) *The Deepening Economic Interdependence in the APEC Region* ( Singapore: APEC Study Center, Institute of Developing Economies, 1998 ), pp. 1~34.
- Gereffi, Gary and Donald L. Wyman, “Industrial Policy in East Asia: Does it Lead or Follow the Market?” in Gary Gereffi and Donald L., *Manufacturing Miracles: Path of Industrialization in Latin American and East Asia* ( New Jersey: Princeton Press, 1990 ), pp. 134~153.
- Gustafsson, H., *The Greasy Palm: Malaysian Industrial Policy and the Palm Oil Industry*, Master Thesis, Lund University, Sweden, 2006, pp. 37~48.
- Heggard, S. M., “Business, Politics and Policy in East and Southeast Asian,” in Henry S. Rowen, *Behind East Asian Growth: The Political and Social Foundations of Prosperity* ( London: Taylor & Francis, 1998 ), pp. 78~92.
- Heggard, Stephan M., “Business, Politics and Policy in East and Southeast Asian,” in Stephan M. Heggard, *Behind East Asian Growth: The Political and Social Foundations of Prosperity* ( London: Taylor & Francis, 1998 ), pp. 78~104.
- Hewison, K., R. Robison, and G. Rodan ( eds. ), *Southeast Asia in the 1990's: Authoritarianism, Democracy and Capitalism* ( St. Leonards: Allen and Unwin, 1993 ).
- Hewison, Kevin, “The State and Capitalist Development in Thailand,” in John G. Taylor and Andrew Turton ( eds. ), *Sociology of Development Societies: Southeast Asia* ( London: Macmillan, 1988 ), pp. 266~294.
- Holland, Lorien, “Proton’s Positive Spin,” *Far Eastern Economic Review*, No. 164, Issues 22 ( 2001 ), pp. 55~56.
- [http://www.pmo.gov.my/Website/webdb.nsf/884c3f5b59335d9b48256e94000c9fab/9ab2036f99c38de3482570d20009fd7d/\\$FILE/napf-bi.pdf](http://www.pmo.gov.my/Website/webdb.nsf/884c3f5b59335d9b48256e94000c9fab/9ab2036f99c38de3482570d20009fd7d/$FILE/napf-bi.pdf) ( 2007/3/31 )
- Humphrey, J., “Assembler-Supplier Relations in the Auto Industry: Globalization and National Development,” *Competition & Change*, No. 4 ( 2000 ), pp. 245~271.
- Jenkins, R., “The Political economy of industrial policy: Automobile Manufacture in the Newly Industrializing Countries,” *Cambridge Journal Economics*, No. 15 ( 1995 ), pp. 625~645.



- Jenkins, R., *Transnational Corporations and Uneven Development-Development & Underdevelopment* ( London: Rutledge, 1987 ).
- Jomo, K. S., "State and Market in Economic Development: Southeast Asian Industrial Policy in Comparative East Asian Perspective," paper present at Asia-Latin America Cooperation ALAC An ECLAC-UN, IDE/JETRO-Japan and IE/UFRJ-Brazil, April 15 2002.
- Jomo, K. S., "Rethinking the Role of Government Policy in Southeast Asia," in Joseph E. Stiglitz and Shahid Yusuf, *The East Asian Miracle: Economic Growth and public Policy-A World Bank Policy Research Report* ( New York: Oxford University Press 1994 ), pp. 461~508.
- Kesavatana, W., *Political Economy of Direct Foreign Investment in Thailand: A Case Study of the Automobile Industry*, University of Michigan Ph.D. diss., 1989.
- Khoo, T., *The Paradoxes of Mahathirism* ( New York: Oxford University Press, 1995 ), pp. 52~54.
- Konosuke, K., *The Motor vehicle industry in Asia: A Study of Firms and Stats in Modern Capitalism* ( Singapore: Asian Manpower Studies by Singapore University, 1993 ).
- Kruegert, Anne O., *The Political Economy of Public Policy Reform in Developing Countries* ( Cambridge, MA.: MIT Press, 1993 ).
- Kuckiki, Akifumi, "Industrial Policy in Asia," Japan IDE Discussion Paper, No. 128, October 2007.
- Kumon, S. and H. Rosovsky, *The Political Economy of Japan: Cultural and Social Dynamics* ( Stanford, California: Stanford University Press, 1972 ).
- Lindauder, David L. and M. Roemer, *Development in Asia and Africa: Legacies and Opportunities* ( New York: ICE Press, 1994 ).
- Lubeck, P. M., "Malaysia Industrialization, Ethnic Divisions, and the NIC Model: the Limits to Replication," in R. P. Appelbaum and J. Henderson, *In States and Deployment in the Asian Pacific Rim* ( London: Sage, 1992 ), pp. 187~188.
- Machado, K. G., "Japanese Transnational Corporations in Malaysia's State Sponsored Heavy Industrialization Drive: The HICOM Automobile and Steel Projects," *Pacific Affairs*, Vol. 62, No. 4 ( 1989 ), pp. 504~531.
- Nenham, L., "ASEAN Automotive Integration-Private Sector Perspective," paper present at The 8th APEC Automotive Dialogue, Bali Indonesia 15-18 May 2006.
- Office of Industrial Economics, Ministry of Industry, and Automotive Industry in Thailand ( Bangkok: Office of Industrial Economics, 2006 ).
- Parvez, Hasan, *Korea: Problems and Issues in a Rapidly Growing Economy* ( Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1976 ).
- PROTON Holdings Berhad, *ANNUAL REPORT 2006* ( KL: PROTON Holdings, 2007 ).

- Rashid, R., "Business Response to the Regional Demands and Opportunity: A Study of Malaysian Automobile Industry," paper present at Global Issues and Challenges in Business and Economics organized, Port Dickson, 13/12/2006-15/12/2006.
- Rasiah, R., "Liberalization and the car industry in South East Asia," Occasional Paper #99, Department of Intercultural Communication and Management, Copenhagen Business School, 1999.
- Rasiah, R. and I. Shari, "Market, Government and Malaysia's New Economic Policy," *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 25, No. 1 ( 2001 ), pp. 57~78.
- Tan, Kock Wah and K. S. Jomo, "Economic Theory and Industrial Policy in East Asia," in Robert Fitzgerald, *The State and Economic Development-Lessons from Far East* ( London: Frank Cass, 1995 ), pp. 17~54.
- Tan, Liok Ee, *Fragmented Vision: Culture and Politics in Contemporary Malaysia* ( Australia: Allen and Unwin, 1992 ).
- Taylor, G. John and Andrew Turton ( eds. ), *Sociology of Development Societies: Southeast Asia* ( London: Macmillan, 1988 ).
- Torii, T., "Changing the Manufacturing Sector, Reorganizing Automobile Assemblers, and Developing the Auto Component Industry under the New Economic Policy," *The Developing Economies*, No. XXIX ( 1991 ), pp. 387~413.
- Wad, P., "Business Relations in Crisis? The Case off the National Auto Manufacturers in South Korea and Malaysia during the East Asian Crisis," Part III: The Malaysian Auto Industrial Networks in a Net holder Perspective, Copenhagen Business School, Occasional Paper 102 DICM/CBS 1999.
- Wad, P., "Transforming Industrial Relations: the Case of the Malaysian Auto Industry," *IIS/IISGCLARA Working Paper*, No. 12, Amsterdam, 2001.
- Wade, R. H., "What Strategies Are Viable for Developing Countries Today? The World Trade Organization and the Shrinking of Development Space," *Review of International Political Economy*, Vol. 10, No. 4 ( 2003 ), pp. 621~644.
- White, P., *Developmental Sates in East Asia* ( London: University of Sussex, 1988 ).
- Zysman, J. and Doherty E., "The Evolving Role of the State in Asian Industrialization," BRIE Work Paper 84, November 1995.