

南 華 大 學

亞太研究所

碩士論文

馬來西亞汽車工業發展之政治經濟分析：以馬哈迪時期為例

The Development of Malaysian Automobile Industry in

Mahathir : A Political Economic Approach

指導教授：戴萬平 博士

研 究 生：林祖仰

中華民國 九十六 年 六 月 二十二 日

南 華 大 學
亞太研究所
碩 士 學 位 論 文

馬來西亞汽車工業發展之政治經濟分析：
以馬哈迪時期為例

研究生：林祖仰

經考試合格特此證明

口試委員：洪敦富
于仁壽
林錦平

指導教授：林錦平

系主任(所長)：馮國祥

口試日期：中華民國九十六年六月二十二日

誌謝

2005 年的 9 月我來到了南華大學，進入亞太研究所就讀。很快的，一轉眼也過了將近兩年的光景，2007 年 6 月我將離開南華大學。回首這近兩年的研究所生涯，頓時有很多的回憶湧上心頭。論文寫到了結尾，不免有很多人要感謝。首先在老師的部份，當然要先感謝我的指導老師-戴萬平老師，感謝戴老師細心的指導，並給予學生很大的研究空間，以及告訴學生論文寫作的方向為何，有哪些缺點需要改正，讓學生在整篇論文寫作上能夠更為得心應手。再來，要感謝所長-孫國祥老師，孫老師在課堂上對於學生所提出的疑問總是能有非常精闢的見解，讓學生能夠清楚理解問題的癥結點何在。另外還要感謝邱淑雯老師，雖然學生並沒有修過邱老師的課，但是在偶然的一次機會下，邱老師願意給學生有編排亞太通訊期刊的機會，也因此讓學生在往後，對於文章編排方面能夠更熟練，對於之後的論文格式與排版都能夠更快速。最後則是要感謝蔡東杰老師，因為修過蔡老師的課之後，讓學生對於東南亞國家有更進一步的了解，也產生興趣；奠定之後學生對於馬來西亞國家的研究動機。當然也要感謝兩位遠道而來擔任學生論文口試委員的于仁壽老師以及洪敬富老師。感謝兩位老師對於學生論文有更精闢的見解，也在口試的過程中，針對學生的論文提出許多相關缺失，讓學生的論文能夠更好，更是受益良多！

而在同學的部份，感謝的人又更多了！首先當然要感謝所有研二的同學們，感謝和我一起努力打拼、寫論文，以及常聽我抱怨訴苦的以凡，感謝教我排版，不厭其煩，讓我受益良多的佩殊。感謝幫我引見戴老師，讓我能夠完成這本論文以及一起努力的怡頻，感謝總是帶來歡笑以及愉快氣氛的馨潔。感謝在我最低潮的時候拉我一把的讚懿，感謝大師兄（蒼哥）給予我的鼓勵以及建議。還要感謝朱家敏大哥、阿良、桂菁、美容姐、石大哥、長治大哥，還有最辛苦以及最照顧大家的玉玲姐。此外，還要感謝非營利研究所的朋友欣雅，最後感謝所有研一的學弟妹們以及我在台北的好朋友們。

當然也要感謝在這兩年時間內，給予我支持的父母親。他們所給予的關懷與鼓勵，是我能夠繼續把這本論文完成的動力。總之，說再多的話語都無法完全表示我的感激，還是只有一句話，感謝諸位的幫忙！

南華大學 亞太所 林祖仰 2007.6.27

摘要

馬來西亞為東南亞區域中汽車工業策略中心，該國與世界其他國家擁有良好之貿易網路聯繫。在汽車工業發展方面，馬來西亞是近十年以來新崛起的一匹黑馬。隨著東協自由貿易區之落實，馬國的汽車工業商機因而也正在增加中。除了國內的汽車製造工業發達之外，馬國同時也引進國外的汽車商，以及鼓勵外國廠商在本地進行投資，並且與當地汽車製造業者進行合作。

一國在經濟與工業上的發展與國家機關干預程度有相當密切之關係。而馬來西亞的國家機關在政治與經濟上扮演的角色，皆是影響工業發展的重要因素。本文以馬來西亞的汽車工業為研究主題，採用歷史結構分析法以及「國家統合主義」的理論解析馬來西亞的政經結構，國家機關在政經上所扮演的角色，以及對馬國在汽車工業上的發展模式進行討論。

本研究從馬哈迪在位時期，對於國家汽車公司－「普騰」(Proton)所採取的政策，以及巴達威政府所實行的汽車工業政策作討論。從兩者所走的路線上來看，討論馬來西亞在汽車工業上的發展，該是採取保護亦或是開放的態度。

再者，以馬國的汽車進口准證制度為例，保護汽車工業政策的實行，其目的是要保護本國工業的發展，但此種變相的貿易保護政策都會破壞馬國的經濟發展。因此，對於馬來西亞汽車工業的未來發展，是否能夠在不影響本國產業發展的前提下，達到平衡的狀態，將是馬來西亞執政者需要審慎思考的課題。

關鍵字： 統合主義、普騰、馬哈迪、巴達威、進口准證制度、馬來西亞重工業集團。

Abstract

Malaysia is the tactics center of automobile industry in the area of Southeast Asia, and it has a good trade network to contact with other countries in the world. Malaysia is a newborn black horse on automobile industry development in the past ten years. With the implementation of AFTA, therefore the business opportunity of Malaysian automobile industry is also increasing. Besides the domestic automobile industry is developed, Malaysia also introduces a foreign automobile trader at the same time, encourages the foreign manufacturer to make the investment here, and cooperates with local automobile industry manufacturer.

There are quite close relations in a country's economic and industrial development with the degree of the government office's intervention. And the role of the Malaysian government office acted on the politics and economy that is all the important factor of influencing the industrial development. This text, as the main shaft with Malaysian automobile industry that adopts the analytic approach of the historical structure and "State Corporatism" to analyze the structure of Malaysian political and economy, the role of the government office acted on the political and economy. And discuss the model of Malaysian automobile industry development.

This resarch discusses the policy of Mahathir's automobile industry on the national automobile company- "Proton" , and Badawi's policy on the automobile industry. From their policies to discuss Malaysian automobile industry development should open or protect tenaciously.

Moreover, take a system of automobile approved permits of Malaysian as an example, the implementation of a policy on protecting automobile industry whose purpose is to protect the development of national industry. But such trade protective policy in a disguised form will destroy the development on Malaysian economy. So,

whether Malaysian automobile industry development can reach the state of the balance in the future that is without influencing the development of national industry. This will be the main point that the Malaysian leader needs to think carefully.

Keywords : Corporatism, Proton, Mahathir, Badawi, Approved Permit, Hicom.

目錄

第一章 緒論	1
第一節 研究背景、動機與目的.....	1
第二節 研究方法與研究限制.....	8
第三節 研究架構與章節安排.....	11
第二章 東亞國家政經發展模式	14
第一節 東亞國家發展理論背景.....	14
第二節 多元主義與國家政經發展.....	21
第三節 社會統合主義與國家政經發展.....	23
第四節 國家統合主義與國家政經發展.....	27
第五節 小結.....	31
第三章 馬來西亞國家機關在政經發展上扮演的角色	33
第一節 建國初期國家機關在政經發展上扮演的角色（1957 至 1970 年）.....	33
第二節 新經濟政策時期與馬哈迪時期國家機關在政經發展上扮演的角色（1971 至 2003 年）.....	36
（1）新經濟政策前期國家機關在政經發展上扮演的角色 （1971 至 1981 年）.....	36
（2）馬哈迪時期國家機關在政經發展上扮演的角色 （1981 至 2003 年）.....	40
第三節 小結.....	48
第四章 馬哈迪時代馬來西亞國家機關與工業發展政策	50

第一節 馬哈迪前期的國家工業發展（1957 至 1981 年）	50
第二節 汽車工業發展的開端與國家汽車公司-普騰(Proton) 的建立 （1983 年）	58
第三節 馬哈迪時代的汽車工業發展（1981 至 2003 年）	65
第五章 後馬哈迪時期國家汽車工業政策的轉變	72
第一節 巴達威對國家機關在經濟發展上扮演角色之看法	72
第二節 巴達威對汽車工業的看法與改變	77
第三節 從汽車進口准證制度看馬哈迪與巴達威路線的差異與爭辯	94
第六章 結論與建議	103
第一節 結論	103
第二節 建議	108
附錄.....	110
參考文獻.....	119

表目錄

表 4-1：馬來西亞 10 年來總體經濟指標（1990 年至 1999 年）	57
表 4-2：馬來西亞國家汽車公司-普騰(Proton)汽車公司發展史	64
表 5-1：新汽車稅務架構.....	93
附錄 1：論文訪談記錄.....	110

圖目錄

圖 1-1：論文架構圖.....	11
------------------	----

第一章 緒論

一個國家的經濟發展程度，與當地的工業發展有著密切關係。其中又以汽車工業的發展影響層面為最大。汽車工業在許多發展中國家扮演著工業化推動者的主要角色，因為它直接牽引上游及下游產業的發展。因此，許多國家都會採取不同程度的保護政策，以期能夠為本地生產創造有利的條件。

汽車工業技術的運用往往會擴散到其他的產業，無論是在技術能力、就業機會及稅收方面，對國家的經濟發展皆具有極大的貢獻。所以不論是先進國家或是經濟剛起步的新興國家，皆透過不同之政策工具，例如高進口關稅稅率、限制進口數量、進口配額…等等經濟發展策略，來極力發展本國自主之汽車工業。

本論文以馬國汽車工業發展為主題，討論其政治與經濟發展模式。通常經濟與政治是密不可分的，一國經濟的發展，通常與政治發展，也就是國家的領導模式有密切關係。國家機關領導方式改變，經濟發展模式也隨之產生變化。馬來西亞民族主義的興起，助長行政國家的形成，也突顯出馬國以國家機關為主導的經濟發展型態的模式。國家機關與各個層面之間的互動關係，像是社會階級、經濟發展策略…等等層面，以及國家機關所實行的經濟策略，在在都會影響到馬國經濟發展的走向以及發展模式，同時也對馬來西亞的經濟發展產生複雜的問題與顯著影響。

第一節 研究背景、動機與目的

一、研究背景

近年來，馬來西亞已經成為東南亞最穩定、富裕以及發達的國家之一，這與該國政府堅持獨立自主以及發展本國工業的政策密切相關，特別是該國的汽車工業發展。目前馬來西亞已發展成為東南亞最大的汽車銷售市場和主要的汽車生產國，該國年銷售汽車約 40 萬輛。

馬來西亞汽車工業最大的特點是本土汽車工業成為市場發展的主體，其本國

汽車製造商佔有馬來西亞汽車市場的 90%。¹馬來西亞是東協最大的乘用車生產國和消費國，也是東協地區少數幾個擁有屬於自己的全國汽車製造廠的國家之一，因此在東協乃至全球的汽車行業中都極為引人矚目。

馬來西亞的汽車工業發展程度已具有一定的規模，隨著東協自由貿易區之落實，國內與國外汽車業者的合作，以及鼓勵外國廠商在本地投資政策的實行，同時也帶動了國家整體工業效率的提升。在馬來西亞，汽車工業被視為最重要以及極具戰略意義的製造領域。與其他製造業相比，馬來西亞汽車工業被包裝為推動工業化，並且能使馬來西亞可以在 2020 年成為發達國家的重要標記。今天，馬來西亞的汽車工業已成為許多學者研究發展經濟學及產業經濟學的典型案例。

本論文就馬國本土汽車工業發展背景以及政經發展的背景來論述，主要可分為下列三個時期來說明，分別如下：

（一）馬來西亞建國～新經濟政策前期（1957 年－1980 年）

自馬來西亞在 1957 年獨立之後，由於曾受過英國殖民經濟的影響，因此在經濟發展上，仍然遺留著非常濃厚的殖民經驗以及遺產，尚未發展出屬於馬來西亞本身的經濟發展模式。獨立後的馬來西亞，開始將經濟發展重點集中於進口替代政策方面。在此階段的經濟發展過程中，馬來西亞國家機關基本上只是提供經濟發展的基礎建設而以，國家機關並未有太多的干預，充分讓私人企業得以發展，是屬於自由經濟資本主義取向。

在經濟方面，此時期的馬來西亞國家機關如果想要繼續發展經濟，除了要繼續利用原先的出口初級產品優勢之外，也必須引進國際資金，並吸引外資投入，這樣才有利於經濟發展。因此，此階段除了強化本土初級產品的輸出之外，也著重於引進外國企業，希望藉由外國企業來促進本國工業的發展。²於是馬國政府就推出進口替代工業化策略（Import Substituting Industrialization Strategy），企圖減少進口，減少外匯流失，但是當時政府的主流還是信奉自由主義市場觀念，很

¹ 劉才湧，〈快速發展的馬來西亞汽車工業〉，《中國機電工業》，第 9 期，2003，頁 49-51。

² 宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996，頁 164-165。

少涉足經濟活動，政府少數幾個被視為「干預市場」的經濟表現，只有向進口成品收取進口稅的動作而已，所以此時馬國政府並沒有什麼發展策略可言。

馬來西亞的汽車工業是近 30 年來才崛起的新興工業，回溯到 60 年代中期，大多數的馬國汽車均為整裝進口，一直到 60 年代的後期，才有部分的汽車製造商在馬國當地設立裝配廠，進口零配件生產組裝汽車（CKD）³。而到了 70 年代後期，馬國政府開始訂定獎勵措施，規定本地汽車及其零配件進口限額。

1970 年代以後，馬來西亞國家機關開始強調外向型發展經濟策略，以商品出口導向為經濟發展重點。並且致力於出口產業結構的調整，朝向產品多元化發展的目標。此時期，外資佔了相當大的比例，國家機關吸引外資投入，其中又以美國資金最多。而在 1970 年代晚期，外資部份主要是發展電子配件業，製造業佔出口總值的比重，由 1970 年的 10%，增加到 1979 年的 19%。1971 年，政府實施了「新經濟政策」（NEP），主要是著重於縮小各族群間的經濟差距，以及提升土著參與經濟的比重。新經濟政策的實行影響整個國家發展，政府自此開始直接涉足經濟發展中，而和政府有關連或是由政府所控制的企業也迅速增加。

（二）新經濟時期後期～馬哈迪時代（1981 年－2003 年）

馬來西亞由於國內市場狹小，一直未能夠培養出成熟的汽車工業。獨立之後到 1981 年為馬來西亞汽車工業發展的奠基階段；而馬哈迪上台之後，可說是馬來西亞汽車工業發展的起飛階段，也使得馬來西亞政府開始審慎思考國家汽車政策的發展走向。到了 1982 年，馬哈迪推行「東望政策」（LOOK EAST POLICY），積極倡導向日本以及韓國等東亞國家取經。⁴同年，馬國政府宣佈推動「國產車計劃」，此為重工業化計劃的重點，事實也證明此項計劃有利於國家發展。⁵首

³ 已經完全拆散好的汽車零件（complete knocked-down）簡稱 CKD。資料參閱：馬來西亞工業發展局及統計局，〈馬來西亞汽車零配件市場概況〉，《車輛工業月刊》，第 134 期，2005，頁 39-42。

⁴ 由馬哈迪首相提出，鼓勵馬來西亞人學習日、韓刻苦勤儉之敬業精神以及要求高品質之認真態度。資料參閱：林若雱，《馬哈迪主政下的馬來西亞：國家與社會關係：1981~2001》。臺北：章伯文化，2001，頁 91-92。

⁵ 國產車的定義乃指馬來西亞自行生產及馬來西亞人應用更多本地生產零部件的汽車。通過第一

輛國產車也於 1985 年出廠，如今，它不但是國內重工業的代表，成為國內最暢銷的汽車，同時也外銷至海外。如今，國產車以及其周邊工業皆成為馬來西亞數一數二的大型企業，深為國民所喜愛。

政府除了公佈「國民車計劃」的構想之外，也和日本三菱汽車公司合資成立國營汽車製造廠普騰(Proton)。⁶普騰公司的建立是因為 80 年代初，馬哈迪為了落實「向東學習」概念，並致力於推動該國策略性重工業之發展，於是馬國的「普騰國家汽車工業公司」(PROTON BHD) 便於 1983 年 5 月 7 日成立。普騰是由馬國國營之重工業機構 (Heavy Industries Corporation of Malaysia, HICOM)、三菱汽車公司 (MITSUBISHI MOTORS CORP) 與三菱商事 (MITSUBISHI COPP) 組成 (其股權分配為前者 70%，後兩者則各佔 15%)。普騰車廠佔地 550 公頃，為東南亞最大、最現代化的汽車製造廠。其主要外銷市場為英國、新加坡、印尼及汶萊。普騰汽車公司能夠在短時間內取得輝煌的銷售成績，主要原因為馬國政府對於國產車的強力保護措施。同時，普騰也在馬國政府極力栽培下，市場銷售節節上升。⁷由於馬哈迪對於汽車工業的熱誠，以及推動普騰汽車公司計劃成功的鼓舞之下，馬國政府遂將汽車工業視為國家策略性重點工業。此外，馬國政府也歡迎外資前往馬來西亞進行製造或是裝配汽車，並以馬國作為跳板，以進軍東協汽車市場。

馬國政府於 1970 年開始實施「汽車進口准證制度」(a system of approved permits, 簡稱 AP)，⁸在新經濟政策的領航下，一開始並未受到爭議，但隨著國家經濟發展的步伐加速，馬國人民收入日漸增多，相對的也開始對進口車的需求提升，使得進口准證成為有利可圖的生意。但是近年來，馬國的進口准證有濫用以

個國產車計劃使馬來西亞的汽車產業更加合理，同時還可以增加土著的參與權及刺激停滯不前的經濟。資料參閱：吳以倫，〈馬來西亞汽車帝國前傳：與韓國汽車產業一起發展〉，《獨立新聞在線》，2006/9/19，取材日期：2007 年 3 月 25 日，<http://www.merdeka.com/news.php?n=2575>。

⁶ 曾繁漢，〈泰國及馬來西亞汽車產業發展政策〉，《工業簡訊》，第 31 卷第 2 期，2001，頁 17-22。

⁷ 曾繁漢，〈日、韓、泰及馬來西亞汽車產業輔導措施〉，《主要國家經貿政策分析月刊》，第 112 期，2000，頁 2-21。

⁸ 1970 年推出的 AP (Approved Permits) 汽車進口准證，旨在協助土著進軍汽車業，以配合新經濟政策的推行。資料參閱：星州日報，〈甚麼是 AP〉，《星州日報》，2005/7/19，取材日期：2006 年 10 月 31 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200507191330>。

及嚴重失衡的現象，而且越來越多中低價位之汽車也以進口准證整裝入口，挑戰國產車傳統市場。馬國前任首相馬哈迪對於進口准證提出質疑與批評，認為會造成國產車的銷量減少以及產生威脅，而且也認為汽車准證遭到濫用，因此建議政府當局應公佈汽車准證發放的詳情，以改善馬國在汽車工業發展上的困境，藉此以提升工業發展。

（三）巴達威時代（2003 年—至今）

馬哈迪統治馬來西亞共有 22 年，在 2003 年退休之後，把職位讓給他所培養的巴達威，馬哈迪以為巴達威會依循他的政策，但巴達威卻要朝向改革，而且許多改革是馬哈迪並不贊成的，例如像是汽車准證制度風波，並沒有給予馬哈迪在任時最受寵的國家汽車工業應有的保護。故此馬哈迪認為政府所發出的汽車准證制度是傷害國產車企業的最大因素。

汽車工業是馬哈迪致力推行馬來西亞工業化的重點，他抨擊貿工部濫用汽車進口准證制度，允許外國車以低價進口，事實上是變相保護外國車。但就本質上來說，汽車准證制度對馬國汽車工業其實是好的，問題是在於有人轉售他們所申請到的執照，而不是開設汽車銷售中心以銷售汽車。馬哈迪認為應該把汽車准證平均分配給那些真正有意經營的人。⁹

馬哈迪在 2006 年 9 月 17 日對巴達威政府進行尖銳的批評，著力批評其汽車新政，指責它使馬哈迪時期所宣導的國有企業處於不利境地，指責巴達威違背接班的承諾，修改或撤銷他所制定的政策及發展計劃。而巴達威在 2003 年上任之後，對於汽車工業也採行許多策略。

馬來西亞政府希望能夠以最大程度的保護來發展本土汽車工業，尤其是國有控股的普騰汽車。按照馬來西亞主流的觀點分析，普騰汽車是馬來西亞汽車存在的標誌，馬來西亞的相關部門應該為這家汽車製造商的發展提供各種有利的保

⁹ 星洲日報，〈馬哈迪：AP 制用意好，應均分給真正汽車銷售商〉，《星洲日報》，2005/10/15，取材日期：2006 年 11 月 20 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510142558>。

護，以便使其能走出大馬。汽車業分析家則認為，馬來西亞的國產車主要是靠關稅保護和壟斷市場賴以生存。¹⁰雪華堂社會經濟委員會認為：政府向進口汽車及本地裝配汽車增收國產稅的作法，雖然可以暫時舒緩國產車面對國外汽車價格低廉的衝擊，但是會使國產車逐步失去競爭力。而政府爲了保護國產車企業，不惜向非國產車抽取重稅，明顯是不智的作法。而國產車也不能長期依賴政府的稅務保護，以求能夠在自由市場上生存。¹¹政府高官們認為：「國家汽車工業不能夠一直依賴關稅保護，而有必要與其他汽車廠商合作。但如果政府馬上撤銷關稅保護，國產車將會倒下。所以國產汽車工業若要長期生存，仍須尋找外國合作夥伴。」¹²因此馬來西亞政府於 2005 年 10 月公佈了國家汽車產業政策，並採取十大措施與五大目標。馬國政府保證普騰汽車能獲得整車製造、技術引進、零部件配套等各種措施。這有利於爲這個東南亞地區最大的汽車市場注入活力。馬來西亞政府調整汽車政策勢在必行，其中可能包括放鬆對馬國汽車的控制權，引進戰略合作夥伴，以及提高國產車的競爭力。¹³

儘管汽車進口准證無節制的發放可能導致國產車的市場受到進口車的侵蝕，但是外國車的進口已是無法阻擋的趨勢，進口稅與國內稅的稅務調整也是遲早的事。況且，國產車銷路有限，既然無法降低汽車製造成本，又缺乏經營規模，再加上國內市場的狹小，因此才出現經營問題。所以巴達威政府上任後，對於汽車工業的發展，理當朝此方面去改善。

最後，馬來西亞的汽車工業經過了 22 年的政府保護仍未能茁壯成長，許多專家認為：面對國際市場的激烈競爭，以韓國現代汽車爲例，與馬來西亞國家汽車控股公司相比之下，前者與普騰汽車幾乎是同步開始發展的，但今天現代汽車

¹⁰ 張明光，〈馬國產車須離開保姆的懷抱〉，《聯合早報》，2004/02/08，取材日期：2007 年 4 月 15 日，<http://cars.zaobao.com/pages2/carnews080204.html>.

¹¹ 雪華堂社會經濟委員會，〈過份保護國產車工業將使其失去競爭力〉，《雪華堂社會經濟委員會》，2004/12/27，取材日期：2006 年 9 月 23 日，<http://www.scah.org.my/modules/news/article.php?storyid=418>.

¹² 張明光，〈馬國產車須離開保姆的懷抱〉，《聯合早報》，2004/02/08，取材日期：2007 年 4 月 15 日，<http://cars.zaobao.com/pages2/carnews080204.html>.

¹³ 社論，〈國產車將面對更嚴峻挑戰〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>.

已經成功地在國際市場上佔有一席之地，但是普騰汽車卻仍然停滯不前。政府在過去 20 年對國產車進行過度的保護，國家機關堅守對國家汽車控股公司的控股權，這使得普騰失去了與許多世界級汽車製造商進行策略聯盟以及提升競爭力的機會。

從上述的三段研究背景的敘述，讓筆者對於馬來西亞的汽車工業發展有初步的認識與瞭解；筆者藉此對馬國的本土汽車工業開始進行討論與研究。

二、研究動機

筆者曾經看過一篇新聞報導，新聞的標題是說：「吉隆坡，放眼皆是車水馬龍。」¹⁴因此從此篇報導中，筆者試想，一個只有 200 多萬人口的城市，怎麼會有如此多的汽車？故此筆者嘗試瞭解馬來西亞汽車高普及率的原因。

在經過蒐集資料以及閱讀後，筆者發現到是因為馬來西亞前首相馬哈迪在位時，對於馬來西亞的發展策略就提出了大力發展汽車工業的計劃。再加上作為一個發展中國家，馬來西亞的汽車工業實力比日本以及歐美國家來說還是很弱，政府為了保護國家汽車工業的利益，因此便對進口汽車徵收高額關稅。可見馬來西亞對於汽車工業的發展是熱衷以及愛護的。針對這樣的現象，筆者便興起想要瞭解馬國汽車工業發展過程的動機，並從政府的相關政策去進行研究以及探討。

本研究主要是先探討國家機關在政治經濟發展上所扮演的角色，以及所產生的影響，進而從馬國在汽車工業上的發展模式、發展政策來作討論。並以執政者的態度及所採用的策略來進行研究，作為未來馬來西亞在經濟發展上的相關建議。

同時，筆者也期盼能以一個更宏觀的角度去探索、去研究以及呈現馬來西亞在汽車工業發展過程中，政府與民間、外國廠商的合作情況。從馬哈迪在位時期，所採取的政策，一直到現任首相巴達威所實行的汽車工業政策，來看馬來西亞在

¹⁴ 楊時超，〈汽車-馬來西亞人的至愛〉，《人民網》，2005/10/20，取材日期：2006 年 9 月 21 日，<http://world.people.com.cn/BIG5/1031/3786301.html>。

汽車工業發展上所遇到的困境與發展模式的轉變。再者，筆者以汽車進口准證制度為例，來探討是否對馬國汽車工業產生有利，亦或是有弊的影響。以及對於馬來西亞汽車工業的未來發展，是否能夠在不影響本國產業發展的前提之下，達到平衡的狀態，同時，這也是當局執政者需要思考的課題。而筆者也希望能夠以此研究分析，除了能對馬來西亞整體的國家政治經濟發展有更深一層的瞭解，也能夠對馬國的汽車工業發展提出相關建議，以提供參考。

三、研究目的

針對本論文的研究與分析，筆者希望能夠達成下列幾點研究目的以咨參考，分別如下列所述；

（一）能夠瞭解馬來西亞汽車工業發展模式的相關研究理論，並且從汽車工業研究的資料與分析結果作出相關性更新。

（二）從歷史結構分析的途徑來說明；馬來西亞國家機關在政治經濟上所扮演的角色，以及採用「國家統合主義」的理論來解釋馬國的政經結構。以此論點來對馬國的汽車工業發展模式作探究。

（三）從汽車進口准證制度，加上馬國過去、現任的執政者對於汽車工業的實行策略，產生的影響，瞭解政府實行的保護策略對於馬國汽車工業發展的利與弊，以及目前政府在汽車工業發展上所遇到的問題，並就未來汽車工業的發展性提出相關政策與建議。

第二節 研究方法與研究限制

一、研究方法

首先，本研究將對所蒐集的資料進行分類，從對策略的研究中瞭解當時的環境與國家發展背景。從政策重點去作深入分析，並且觀察策略變化的原因，進而歸納出諸多變項的相互因果及關聯性，方能確實掌握住本文的研究目的。

在研究方法的部份，本篇論文依據所蒐集的文獻資料，採用「質化研究」中的歷史結構法與文件分析、深度訪談三種方式作為本文的研究方法途徑，並輔以相關的學術著作、期刊、專業書籍以及網路資源來進行分析與論述。本論文之研究方法分別如下；

（一）歷史結構研究途徑

本文採用「歷史結構研究途徑」(historical structural approach)的研究方法；歷史結構研究的優點在於能夠透過對於特定的時空背景作歷史性的考察，並且在歷史時空中顯現並檢證權力結構與歷史關係的動態展現，而不單單只是把國家、政治結構化約成純粹的經濟決定關係。筆者也希望能夠透過縱剖面的歷史觀照，從馬來西亞汽車工業發展過程中的政策內容變遷，整理出國家與汽車工業之間的關係，以便能夠釐清國家所扮演的角色，並且以不同時間點的汽車發展階段，來瞭解汽車產業的變化。

至於選擇歷史結構的研究途徑，是考量到每一個國家所面臨到的歷史社會情境都有其特殊性，並非一般理論就可加以解釋的。要清楚瞭解國家工業發展整個歷史脈絡，以及長期歷史過程中，國家結構的形成以及轉變，筆者認為歷史結構的研究途徑能夠給予更全面性的分析。

（二）文獻分析法

所謂的「文獻分析法」，就是透過與該議題有相關性的文獻資料，進行蒐集、整理與分析，來釐清主要內涵。而本論文在文獻分析上，主要資料來源大致上可分為兩種類型；

1.官方的文獻資料：與馬來西亞的「國家機關和汽車工業發展之關係」有相關性之政府公報、法案、政策、新聞稿…等等。

2.民間文獻資料：與本文有關之期刊文章、書籍、網路新聞。

（三）深度訪談

除了以歷史結構研究法與文獻分析法作為本論文的研究方法之外，本研究還必須進行訪問。藉由訪問的方式除了可避免國內文獻蒐集不易之缺失外，同時也可彌補文獻內容的偏頗與失真。本研究於 2006 年 12 月 22 日，與馬來西亞學者-何啓良老師進行訪談。針對訪談內容，達到瞭解本研究相關論點以及得到馬國政經發展、汽車工業發展之正確性與幫助。

二、研究限制

本論文所討論的主要方向是對於馬哈迪時期的馬來西亞汽車工業發展作政經分析，並從中瞭解國家機關在發展過程中所扮演的角色、政府介入的程度以及與汽車工業之間的關係，再加上執政者施政態度所產生的影響。

此外，本文把焦點鎖定在汽車工業，而非汽車產業，因為汽車產業不僅僅限制在整車生產製造，還包含了相關零組件業、物流業、銷售及服務體系、產值能……等等，實屬十分的複雜，而在考量研究者本身的能力以及受限於馬來西亞汽車工業的相關資料取得的困難度上，加上參閱的文獻資料大部分為二手資料，所以比較無法完全採取客觀中立的態度。對於研究者所蒐集的資料，在描述以及歸納過程中，因為牽涉到個人主觀的價值判斷，因此可能會忽略其他可能產生影響的因素，而使得本研究論文缺乏客觀的標準，這是研究者能力不足的地方以及限制所在。

再者，本篇論文以歷史結構分析途徑來作研究，必須要對馬國工業發展與政策的實行分階段性討論，勢必要做年代的切割，但由於馬國當時在位者所實行的政策在時間點上會有所重複，也因為如此，在資料取得以及若干問題的探討上，多少還是會受到侷限。本研究雖然具有以上之限制，但筆者仍希望能夠在資料分析後，對馬國汽車工業發展之政經分析的探討，就個人的認知儘可能的力求真實性與客觀性。

第三節 研究架構與章節安排

一、研究架構

本論文的研究分析架構圖，如下列圖表（圖 1-1）所述；

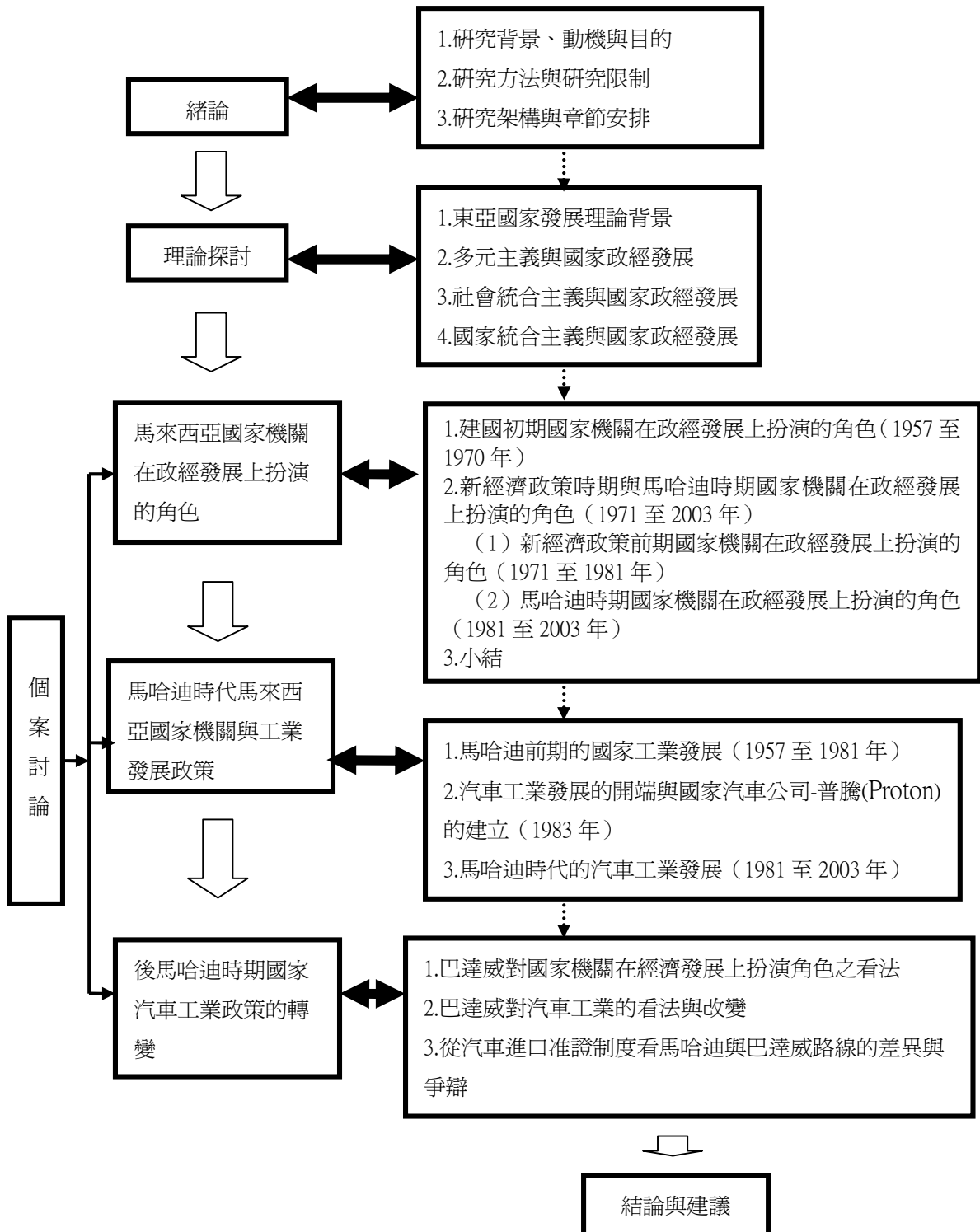


圖 1-1：論文架構圖

二、章節安排

本篇論文主要分成六個章節，其內容主旨如下；第一章為緒論。主要內容在描述研究背景、研究動機與研究目的。再來則是提出本研究所使用的研究方法，以及在研究過程中可能會面臨的限制、困難，並規劃本論文之章節安排與研究架構。

第二章則是探討東亞國家政經發展模式，並作文獻的分析與討論。筆者將本論文的文獻探討分成兩個步驟進行，首先第一步驟方面，筆者先討論東亞國家的發展理論背景，提出與本論文相關的政治經濟學理論，以及定義東亞國家的發展模式中，國家機關所扮演的角色。並就相關內容進行重點歸納與整理。而在第二步驟的部分；本論文分別就多元主義、社會統合主義、國家統合主義等三種理論，來探討國家政經發展的模式。並以上述理論探討馬來西亞的政經發展與汽車工業發展是符合何種理論觀點，來進行分析。最後，在經過上述的研究步驟之後，再加上筆者的看法作結合，以此作為本論文的後續討論。

第三章則是討論馬來西亞國家機關在政治經濟發展上所扮演的角色。本章從國家機關角色與經濟發展之關係來看，大致可分為兩個重要時期，分別為馬來西亞的建國初期(1957 至 1970 年)以及新經濟政策時期至馬哈迪時期(1971 至 2003 年)的發展階段。筆者以此兩個階段作時間切割來進行討論，探討馬來西亞國家機關在政治與經濟發展上的態度與作為的轉變，以及對於馬國在政治經濟上所帶來的不同發展以及影響。最後並提出相關看法與意見。

第四章從馬哈迪時代馬來西亞國家機關與工業發展政策的關係來作研究，以時間點進行分類。首先討論馬國工業發展的過程與實行策略。第二部份討論汽車工業發展的開端，以普騰(Proton)汽車公司的成立為例。來分析與國家機關之間的關係。再來從國家對於汽車工業的看法進行討論。以馬國前任首相馬哈迪時期的汽車工業發展為討論重點，主要分為兩個時期，分別是前期的 1957 至年 1981 年，以及後期的 1981 至 2003 年。比較前後兩個階段所實行的汽車工業政策的差異。

第五章則從後馬哈迪時期的汽車工業發展來探討，以馬國現任首相巴達威對

國家機關在經濟發展上扮演角色之看法，以及巴達威對於馬國現今所發展的汽車工業的看法與改變來進行分析。最後，本論文以馬來西亞目前最爲人所探討的汽車准證制度風波爲例子，分析此項保護策略對於馬國汽車工業的利與弊，並從馬哈迪與巴達威兩者所實行的政策路線與爭辯，來進行討論。

最後，本論文的第六章則從上列所述，說明未來對於馬來西亞汽車工業的發展，是否能夠在不影響本國產業發展的前提之下，政府能夠提出正確的策略，使得馬國汽車工業能夠達到平衡的狀態，這將是未來馬來西亞執政者必須要思考的問題。並且筆者希望能夠提出客觀中立的結論以及相關建議，以供參考。

第二章 東亞國家政經發展模式

對於東亞國家政治經濟發展模式應該如何詮釋以及分析，其實一直有不同的看法出現。基本上，對於東亞國家發展模式，從學術的觀點來看，確實有很多值得加以探討與研究之處。東亞的國家發展模式與其他國家或區域發展有雷同之處，但也有其獨特之處。因此，在經過深入的瞭解與分析後，將有助於我們建立發展的模式，並進一步找到發展的秘訣。

第一節 東亞國家發展理論背景

由於筆者要先行研究東亞國家的政經發展模式，必須將政治經濟學應用到區域研究上。基本上，政治經濟學被應用到區域研究的分析上，可以根據研究範圍、分析單位和研究議題來說明；首先，在研究的範圍上，政治經濟學在區域研究上可以分成兩方面，即國內政經和國際政經關係。在國內政經關係方面，通常關係到一國內部的政府角色、政策擬定、利益團體、非政府組織、治理能力、社會階級、民主與選舉、投資建設、財富分配、經濟成長、產業結構、物價水準…等等。而在國際政經關係方面，關係到外部的國際議題，例如國際貿易、國際金融、世界霸權、全球化與全球治理、國際合作、經濟依賴和互賴、外交策略、軍事聯盟、國際體制、帝國主義、殖民主義、跨國投資等現象之處理。

學者宋鎮照認為東亞國家可以算是宗教多元、族群多元、政治多元、文化多元、經濟多元的地區，不但經歷了從殖民時期到獨立時期，也呈現出資本主義市場經濟和共產主義計劃經濟發展並存的現象。東亞國家有半民主、威權、和集權政治型態，也有蘇丹、王室、總統、總理、以黨領政…等政治體制。這些特殊的現象與體制，對於東亞國家的研究領域，提供了相當多元和複雜的研究題材。¹⁵所以本文先從政治經濟學的角度以及國家機關所扮演的角色之重要性來進行討論，分別如

¹⁵ 宋鎮照，〈東南亞區域研究的政治經濟學：理論與實務之連結〉，《政治學報》，第 35 期，2003，頁 35-99。

下列所述：

一、政治經濟學

政治經濟學的研究在二十世紀的末期，已受到社會科學界的廣泛重視。政治和經濟因素的結合，經常是解釋國家發展成敗的重要關鍵。因此，政治經濟學的研究，便成為社會科學界科際整合的一項重要領域。學者周育仁與鄭又平在《政治經濟學》一書中提到：「政治經濟學」一詞由蒙特奇雷汀(Antoynede Montchretien)所提出，他認為：「政治經濟學是研究國家經濟的管理，如何累積國家財富的經濟理論，試圖以經濟活動為手段來增加國家的力量。」¹⁶

學者蕭全政在《政治與經濟的整合:政治經濟學的基礎理論》中曾說明；福格森(Thomas Ferguson)與羅傑士(Joel Rogers)兩位學者認為：「在專業性政治科學的最新發展中，再沒有比政治經濟學的出現並快速發展成一個獨立的理論領域更引人注目的，這門領域目前已逐漸被視為是政治學系及政治學研究所的重要課程內容之一，它所產生的作品已經跨越且侵入傳統上被認為是政治理論、比較政治、國際關係的領域。」¹⁷

吉爾平(Robert Gilpin)則認為：政治經濟學的出現，是源自於國家機關與市場兩者之同時存在，以及兩者之間存在的互動關係所致。由於政治經濟學之分析牽涉到國家機關(the state)與市場(market)的相互互動關係。¹⁸若無國家機關，市場力量與相對價格機能，將透過個人追求自利的形式，來決定機關經濟活動之結果，這是一個純經濟學者的世界；若無市場，則國家機關將根據其政治與社會目的，透過預算的形式，對可用與稀少的資源加以分配，這是一個純屬政治學者的世界。¹⁹

國家機關的角色與地位在政治的過程中是一個很古老，但卻是很新穎的政治學

¹⁶ 周育仁、鄭又平編，《政治經濟學》。臺北：國立空中大學，1998。

¹⁷ 蕭全政，《政治與經濟的整合:政治經濟學的基礎理論》。臺北：桂冠，1998。

¹⁸ 本文所指的國家機關是指 the state，有別於 country，nation，與 government 等類似相關概念。資料引自；蕭全政，《政治與經濟的整合:政治經濟學的基礎理論》。臺北：桂冠，1998。

¹⁹ Robert, Gilpin, *The Political Economy of International Relations*, Princeton University Press, 1987.

話題。學者蕭全政認為：政治經濟學和國家機關的角色與地位有相關性。如果沒有國家機關和市場，政治經濟學就不會存在，而此種關係的認知也可以被視為是一種「理想類型」(ideal type)。²⁰

政治經濟學可以被定義為正式經濟方法論，應用在人類行為上，或是經濟理論應用到社會行為的解釋；也可以是透過政治分析的方法來解釋經濟利益與決策，整理出經濟背後所產生的政治影響。學者約瑟夫(Joseph Camilleri)在《States, Markets and Civil Society in Asia Pacific: The Political Economy of the Asia-Pacific Region》這本書中認為：政治經濟學的分析，已經擴展到對於國家機關、市場以及市民社會三者之間互動關係的分析。他認為市場和市民社會可以提升到全球化的層次，例如：市場的國際化或全球化發展，以及市民社會的全球社會整合。但是國家機關仍是處於國內層次，只能透過國際組織和國與國之間的外交建構方式，來建構所謂的外交關係。²¹

在筆者將上述相關文獻閱讀過後，分別將文獻中的重點作歸納。首先，政治與經濟的關係，在現今來說已經是密不可分的關係，政治與經濟實際上是相互影響的。另外，蕭全政和吉爾平兩位學者均認為政治經濟學是和國家，以及市場具有關連性。如果只有國家而沒有市場，政治經濟學的理论就無法成立。換句話說，如果沒有市場則結果也是一樣。政治經濟學和國家、市場是同時存在的，三者缺一不可。而約瑟夫則把政治經濟學的理论擴大，加入了市民社會的元素。但和前兩位學者不同的是，他把市場與市民社會歸為一體，並且能夠提升到全球化的層次。而把國家獨立於外，並認為國家仍是屬於國內層次。

就此類文獻中所提及到的重點，筆者認為從政治經濟學的觀點去探討國家政經發展，其中，吉爾平所提出的國家與市場之關係理論，是缺少了市民社會這一變項。和約瑟夫所提出的國家機關、市場與市民社會三方互動，相較之下後者的觀點較能夠解釋國家政經發展理論。

²⁰ 蕭全政，《政治與經濟的整合:政治經濟學的基礎理論》。臺北：桂冠，1998。

²¹ Joseph, Camilleri, States, Markets and Civil Society in Asia Pacific: The Political Economy of the Asia-Pacific Region, Vol.1, London: Edward Elgar, 2000, pp.354-426.

如果以汽車工業的發展來看，首先，國家雖然能夠干預市場的發展，要生產何種類型的車款、採用何種策略，都是由國家來決定，但卻忽略市場變化是極具複雜性的，國家一味的以本身的力量去干涉市場發展，卻忽略了市場的變動，最後反而會得到反效果。而如果以約瑟夫提出的理論來看，筆者認為可以把汽車工業發展和汽車消費市場以及消費者分別視為國家機關、市場與市民社會三方互動，每一個變項都牽引著彼此，環環相扣。首先，汽車工業的發展是否順利要從國家對於其重視性與態度來看待，所以國家機關的角色極為重要。一個好的汽車工業，國家願意投入資金和人力、時間去發展，首要目標便達成了。

從筆者所研究的主題來看，馬來西亞的汽車業之所以會如此蓬勃發展，主要還是和國家推行的政策有關係。在筆者所蒐集的相關研究文獻中發現到，馬來西亞所推行的策略不管是國產車計劃、普騰國家汽車公司的建立…等等，都是希望國家發展汽車工業能夠更為順利。但是如果汽車市場不夠強大，就無法負荷國家實行汽車策略、保護本國汽車業發展的美意。

再者，在市民社會方面，其定義是由市民所刻意製造出一個不讓政府干涉的領域。如果將此套用到馬國汽車工業發展來說明，因為馬國民眾對於國家所生產的車子品質感到灰心，而不願意購買國產車，最後導致不願意順從政府所提出的保護國產車政策的情況發生，使得政府與民眾之間分隔成兩個不同的汽車發展領域，最後汽車銷售市場因此降低。最後就算國家在強大，投入在龐大的資金，以及擁有更為優良的技術，恐怕也無法提升汽車工業發展的能力。故此筆者認為三方面是彼此牽引且缺一不可的。

二、國家機關的角色

學者史考波（Theda Skocpol）在《States and Social Revolutions》一書中認為：國家機關在本質上是由一組功能分工的行政、治安以及軍事組織所構成的，並由

一個行政權威（an executive authority）來執行政策、領導以及協調。²²

此外，學者弗列德瑞克（Frederic Deyo）在《The Political Economy of the New Asian Industrialism Cornell》此書中認為：國家領導發展(State-led Development)是東亞發展模式的特性，也就是說，國家機關在發展過程中扮演著相當重要的角色。在東亞國家中，像是日本、韓國、台灣、香港、新加坡、以及中國大陸，皆具有一個非常強勢的國家機關。弗列德瑞克認為：如果擁有一個強力的國家機關，在制訂政策時不但能夠獨立於其他團體（尤其是利益團體）的影響之外，而且還能夠改變團體或階級的行爲，以及改變社會的結構，創造出一個有力於發展的環境。²³

而在《Korea: Problems and Issues in a Rapidly Growing Economy》一書中，韓深（Parvez Hasan）曾提到，有一些學者會從「國家」的理論來解釋東亞國家發展結構，並且認為東亞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。韓深以韓國的發展作為例子，他認為：「南韓的經濟是依賴大量的私人企業，但這是在中央政府指導下所運作的。南韓政府的角色不僅僅於制訂政策規則，以及透過市場機能直接影響經濟，事實上政府似乎能夠在所有企業決策上作決定性的影響。」²⁴在這樣的發展體制上，與南韓類似的國家還有日本。日本政府不但在經濟政策上指導企業的發展，日本政府甚且介入企業甚深。羅斯瓦斯基（Henry Rosovsky）甚至對日本的國家發展提出相關定義：「這是世界上唯一由政府決定一種工業有多少廠商，並安排理想數額的資本主義國家。」²⁵可見，東亞國家發展模式的成功，不能僅從自由市場的角度來觀察，而必須由政府角色去作深入探討。根據「國家」理論的學者之意見，融合政府的指導，才真正算是東亞國家發展成功的原因。也因此，東亞國家的發展模式，必須由政

²² Theda, Skocpol, *States and Social Revolutions*. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

²³ Frederic, Deyo, *The Political Economy of the New Asian Industrialism Cornell*, University Press, Chap.3, 1987.

²⁴ Hansan, Parvez, *Korea: Problems and Issues in a Rapidly Growing Economy*. Johns Hopkins, University Press, 1976.

²⁵ Henry, Rosovsky, 'What Are the Lessons of Japanese Economic Development?' in A. Youngson (ed), *Economic Development in the Long-Run London: Allen and Unwin, 1972*.

府的角色開始進行討論。

政治經濟學者懷特（Gordon White）在《Developmental States in East Asia》一書中提到，關於「觀察東亞國家政經發展」的研究中提出相關看法；「在發展中國家，只有國家進行有效的經濟干預手段，才有可能快速的資本累積，這也是維持現代性與合法性的重要手段。」²⁶

學者詹森（Chalmers Johnson）於《MITI and Japanese Miracle》中提到；從國家干預的觀點來說明東亞國家的發展情況，並指出東亞國家的發展具有一些特色，如下列所述；²⁷

（一）國家發展的最高原則為經濟開發，政策的目標是在與國外比較下所制定的，其目的在於提供國家管理人追求成長。

（二）國家對私有的產權及市場是加以約束的。

（三）國家管理市場的政策由官僚設立，並由政府領導實行。

（四）對於私人組織方面，國家則扮演協調的角色。

（五）國家的官僚組織主要任務是負責管理，而政治家則負責領導統禦。

就上述研究中，大致可把此類文獻資料可分為兩方面，一部份為解釋國家機關的本質，以史考波為主。說明國家機關中存在著一個威權體制。威權體制的存在，國家在行政上是主導的地位，以此論點可以用來解釋東亞國家機關的結構。

另一類型為關於東亞國家的國家機關相關文獻，此類的文獻則是以弗列德瑞克、韓深、懷特、詹森為主。此類文獻主要說明，東亞國家由於是屬於威權體制的政體，所以在國家發展上，國家機關佔了很重要的地位。由於國家領導發展是東亞發展模式的特性，所以我們會在這些國家中看到國家機關干涉經濟活動的現象發生。所以我們可以得知；目前馬來西亞並不是採用自由市場放任的方式，而是由國家機關採取積極介入經濟活動以提升國際經濟成長以及競爭力，並且由政

²⁶ Gordon , White, *Developmental States in East Asia*. London: Macmillan, Chap.1, 1988.

²⁷ Chalmers, Johnson, *MITI and Japanese Miracle*. Stanford: Stanford University Press, Chap.1, 1982.

府來主導產業發展的「新重商主義」經濟。²⁸證明國家機關在經濟發展上佔有相當重要的角色，同時這也是東亞國家經濟發展的主要模式。²⁹

筆者將上述文章作重點歸納之後，認為此類文章對於筆者在研究馬國汽車工業上的發展極具幫助。首先就肯定面來說，在閱讀過上述的文獻資料後，可以幫助筆者先瞭解東亞國家的國家機關角色形成因素，以及國家機關在東亞地區中的重要地位。並且從中得知東亞國家大多屬於威權體制，以及國家機關的自主性高，能夠干預市場發展，不管是在政治體制上、權力分配上，或是經濟發展方面都是以國家為主。擁有相關基礎理論之後，在套用到國家機關在馬來西亞政治經濟發展上所扮演的角色，以及與馬來西亞汽車工業發展的互動關係上，對於筆者之後探討馬來西亞汽車工業發展時，就能夠擁有最基本的認知概念。

而就否定面來說，在前面關於國家機關角色的相關文獻中，筆者認為：就東亞國家的國家機關形成來看，反而導致利益團體的自主性降低，使得上層階級與下層之間存在著界線。國家所有的策略都是由政府所決定，凡事以國家為主。既然是以國家為主，人民一開始就無法處於平等的地位，這樣便無法提升社會的整體發展性。此外，如果再加上政府干預經濟活動的手段，雙方面便會呈現一種極度不平衡的狀態，既然國家機關與人民，甚至是市場是呈現三方互動狀態的，如果有一方不平衡，將無法同時存在，發展將會減弱，或是停滯不前。故筆者認為國家機關和人民之間的應該是達成平衡的狀態，而非以這樣的情況呈現。

從上述關於政治經濟學以及國家機關的相關文獻中，我們大致瞭解國家機關在國家政治經濟發展上所扮演的角色，以及東亞國家的發展模式。東亞國家政經發展模式的特色，在於國家機關強力介入市民社會與經濟社會的運作模式，這是東亞各國追求「現代化」的方式。筆者以此理論基礎來進行討論，並分別以多元主義、社會統合主義以及國家統合主義進行分析，作為後續的論文理論探究。

²⁸ 新重商主義強調國家整體利益超越個人自由權利，在面臨激烈變動的國際環境以及不完全競爭市場的情況下，政府應以國家利益為前提積極干預經濟活動，以各種措施來刺激經濟的成長。以別於 16 世紀的重商主義。

²⁹ 蘇玉楨，《國家機關在經濟發展中所扮演的角色分析：以台灣、馬來西亞為例》，嘉義：私立南華大學亞太研究所未出版碩士論文，1999。

第二節 多元主義與國家政經發展

一個開放競爭的社會，必然隨著多元化價值發展，而產生日益增加的團體衝突。多元主義者認為，此種發展對於社會整體將是有利的，一旦先決條件是允許社會成員或團體間相互競爭。在此一競爭過程中，國家只要扮演中立的仲裁者，維持遊戲規則的公平，社會團體勢力即可達成均衡狀態，不僅沒有任何團體能夠完全壟斷社會資源，弱勢團體亦能得到社會的保障。根據此種觀點，多元主義與團體理論有著密切關係。

學者朱雲漢、黃德福認為：西方國家，特別是美國學者對國家的看法普遍受到「多元主義」(Pluralism) 理念影響，把國家視為包含許多不同團體的政治系統，所以政治過程即是諸多團體互動參與所構成的，政治決策即是不同政治利益相互激盪下的產物。因此，多元主義觀點下的國家具有許多特色，分別如下列所述；³⁰

- 一、壓力團體 (Pressure group) 政治盛行。
- 二、由分工的、相互競爭的利益團體對政府部門及國會遊說。
- 三、公會在政策制定時未能有效參與。

一般而論，最早針對利益團體有系統研究的是學者班特利 (A. Bentley)。班特利在《政治過程論》(The Process of Government, 1935) 中指出，傳統政治學充其量只是對政治制度的外貌特徵作形式上的研究，並未能用來分析現代政治的內涵，因此主張分析政治的中心是團體過程，並非制度。基於此觀點，班特利強調政治過程就是團體過程，而政治過程是「利益的均衡、團體的均衡」。團體間雖然不斷對立、衝突，但藉著團體間的互動關係，終必歸於均衡，社會秩序得以維持。³¹

³⁰ 朱雲漢、黃德福，〈建立台灣政治經濟新秩序〉，《臺北財團法人：張榮發基金會國家政策研究資料中心》，1989，頁 19。

³¹ Bentley, Arthur, *The Process of Government: A Study of Social Pressures*. Evanston IL: The Principia Press of Illinois, 1935.

因此政治的所有現象，可以用團體間彼此抑制、形成和產生新的團體以及組成代表，負責協調衝突來加以形容。由於傳統政府體制之下的社會制度，對於壓力團體活動所引發的新問題，無法予以有效處理，班特利因而試圖將社會上基本利益的調整，以及國家憑恃統治權力調整利益的內涵予以連結，重新分析政治。因此班特利的最大貢獻，便是將以壓力團體為中心的政治次級團體予以定位，冀望從團體的角度來瞭解政治。

杜魯門 (D.Truman) 在《政治過程論》(The Governmental Process, 1962) 中，曾特別指出；國家在政策過程中的行為是無法被充分瞭解的，除非是藉著團體加以觀察，特別是有組織的政治利益團體。杜魯門與班特利的理論研究的最大差異在於；班特利將團體當成一種蓋括性的範疇 (inclusive category) 來處理，對於所使用的「利益」或「團體」的概念並不是很明確，因此將社會團體和利益團體視為同義，相反的，杜魯門則明確的將政治利益團體做為分析對象。³²

杜魯門所指的政治利益團體，是指擁有共同態度的團體，透過統治機關或是直接對它們提出要求，在未獲得統治機關的協助達成目的時，便會產生利益團體政治化現象。民主國家中，由於政治權力是廣泛的分配，社會上任何潛在的利益都有機會組成團體。他認為：此時利益團體在政治過程的要務，就是設法接近統治機關內部的決策者。為達目的，利益團體之間會產生激烈的競爭，除了積極提高本身在社會的地位，同時也會不斷的對國家施壓遊說，並防止或排斥其他團體接近國家。國家因此成為社會各種勢力的競逐場所，而決策便是具有影響力團體彼此之間協商的結果。

由上列敘述，可之多元主義者大多主張，民主制度在本質上屬於政治菁英間的競爭和利益團體的議價，政策是由利益團體與機關之間的聯盟所決定的，並非是由國家菁英單獨支配的，因此學者凱爾索 (William Kelso) 認為此觀點和經濟

³² 參閱 David, Truman, *The Governmental Process: Political Interests and Public Opinion*. New York: Knopf, 1962.

學所提出的自由放任主義極為相似。³³多元主義者也認為：在政治領域中，國家權力是割裂的，因此放棄國家與私人間的界限，民眾對於所關心的議題，可以直接透過團體協商，或是間接透過選舉機制，來引起政治上的變化。至於國家的功能，按照多元主義者的看法來說，除了扮演被動的中立調解者，充其量類似一座風標，只是反應社會中強而有力團體的要求而已。

然而，如果依據多元主義者的看法，認為政治是基於團體之間的衝突而成立的，那麼團體之間的過度對立或特定強而有力的團體的出現，是否會引起民主政治危機？對於此一問題，多元主義者認為：「政治系統具有自我調節或自我修正的功能，因此不會造成任何團體具有獨占的力量。」³⁴

藉由上述的理論探討得知，多元主義強調國家在發展中只是一個中立角色，並且認為國家的功能只是反應社會某些團體的要求。國家和利益團體之間是處於均衡狀態，雙方對於國家資源是共有的狀態，沒有一方能夠完全壟斷。而在國家政經發展上，相關政策是由利益團體與國家機關所共同制定的，並非國家機關能夠單獨決定的。

第三節 社會統合主義與國家政經發展

在討論社會統合主義、國家統合主義與國家政經發展的關係之前，筆者認為：我們必須先瞭解統合主義的觀點，分別如下列所述：

一、統合主義

統合主義（Corporatism）是國家機關和社會關係的一種制度安排，它曾出現於「法西斯極權體制」，以及1930年代拉丁美洲的民粹體制或1960年以後的官僚威權體制，亦曾經在亞洲的日本、韓國、印尼等國以及台灣的威權黨國體制中，

³³ William, Kelso, *American Democratic Theory: Pluralism and its Critics*, Westport, CN: Greenwood Press, 1978.

³⁴ 參閱David, Truman, *The Governmental Process: Political Interests and Public Opinion*. New York: Knopf, 1962.

或者在兩次大戰以後的歐洲社會民主體制中實行。³⁵

統合主義的論點假設：「基本衝突的存在不一定造成組織上的瓦解，相反的可經由國家的介入而協調。」根據統合主義的創始人施密特（Schmitter Philippe）指出：統合主義是「一利益表達的體系，其構成單位被組成少數單一具有強制性、非競爭性之層級節制與功能分化的範疇（categories）。國家承認且刻意授予渠等在各自範疇中擁有利益表達之壟斷權，以換取國家對其領導人之選擇、需求表達，與支援的控制權」。³⁶施密特認為統合主義論者企圖針對組織化的利益團體，提供一個與傳統或是多元主義理論不同的替代看法。這個替代模式不但著重於不同的經驗現象，也強調不同的理論架構或觀點（perspectives）。此外，統合主義學者也認為：利益團體除了扮演代表性角色之外，也扮演管制其成員的角色。因此，利益團體不但向政府機構提出要求，也扮演了代表國家機關管制其成員的準官方角色。在此一架構之下，國家機關與利益團體所扮演之角色，均不同於多元主義論者之看法。³⁷

與施密特同一時期的另一學者林布奇（Gerhard Lehbruch），則提出所謂的「自由統合主義」（liberalcorporatism），而其所強調的是主要利益團體對決策的參與。林布奇認為：在主要利益團體對決策的參與架構下，相關團體之間存在著相當高度的合作關係。而此一合作關係是源於各團體之領導人均具有以下共識：在資本主義經濟之下，利益相互衝突的社會團體之間存在著高度的互賴關係。對林布奇而言，統合主義類似一種過濾的體系，有助於確保在現有社會秩序之上的政治穩定。透過此一架構，社會團體向國家機關所表達之需求，自然受到限制。國家機關因應社會需求之壓力會因此而大幅減少，自然有助於效率之提升與社會秩

³⁵ 丁仁方，《威權統合主義：理論、發展與轉型》。臺北：時英出版社，1999，頁1。

³⁶ Schmitter, Philippe, 'Still the Century of Corporatism?' In Frederick B. Pike and Thomas Stritch, (eds), *The New Corporatism: Social and Political Structures in the Iberian World*. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1974.

³⁷ Williamson, Peter, *Corporatism in Perspective: An Introductory Guide to Corporatist Theory*. London: Sage Publications, 1989.

序之維持。³⁸

而保羅與溫克勒（R. Pahl & J. Winkler）兩位學者則認為，統合主義並非一種利益代表的體系，而是一種不同於資本主義和社會主義的政治經濟組織。³⁹溫克勒更明確指出：「統合主義係一種經濟體系，在此一體系中，國家機關根據團結、秩序、民族主義與成功（unity, order, nationalism and success）等四個原則來指導與管制私人企業」。⁴⁰

學者高森（Alan Cawson）則指出：「統合主義係一特定的社會政治過程，在其中有少數壟斷性組織代表重要利益，就公共政策之制定，與國家機構進行磋商。為獲取對其有利之政策，組織之領導人同意透過其成員之合作，來執行政策。」故國家機關與利益團體之間是呈現一種利益交換的關係。⁴¹國家機關之所以賦予特定利益團體參與影響決策的特權地位，是期望該團體採取合理與可預測之行為，並且避免提出任何無法進行談判的需求或無法接受之策略。⁴²就此而論，國家機關與特定利益團體之間似乎存在著利益交換的關係。在此一交換關係中，利益團體與國家機關之間存在著互賴，而雙方均擁有相對的權力（relative power）與不同程度的相互自主性（mutual autonomy）。而國家機關與團體之關係，則主要是透過法定的過程，來設定權利、義務與行為規範。

學者周育仁則是認為：統合主義相當強調法律與權力，以及法律與利益之間的直接聯結。至於團體之間的關係，也是透過法律來加以控制。而一個團體之行為內容，則主要受其與國家機關之交換關係來決定。在此一關係中，國家對團體得以行使權力，而團體則可以其優勢地位來追求利益。⁴³

在一個統合主義社會中，團體之間的互動主要由國家機關來規範，並預期某

³⁸ Gerhard, Lehbruch, 'Consociational Democracy, Class Conflict and the New Corporatism'. In P. Schmitter and G. Lehbruch (eds), *Trends towards Corporatist Intermediation*. London: Sage, 1979, pp.53-61.

³⁹ Pahl, R. and Winkler, J., 'The Coming Corporatism.' *Challenge*, March/April, 1975, pp.28-35.

⁴⁰ Winkler, J., 'Corporatism.' *European Journal of Sociology*. 17, 1976, pp.100-136.

⁴¹ Cawson, Alan, *Blackwell Encyclopaedia of Political Thought*. Oxford: Blackwell., 1987.

⁴² Offe, Claus, 'The Attribution of Public Sectors to Interest Groups'. In S. Berger, (ed), *Organizing Interests in Western Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 1981, pp.123-158.

⁴³ 周育仁，《政治與經濟之關係：台灣經驗與其理論意涵》。臺北：五南，1993。

些計劃中之理性結局。是以官僚計劃（bureaucratic planning）成了統合主義社會的發展模式。此外，統合主義亦不認為團體之間是呈現敵對的矛盾關係，其衝突可以透過社群代表與國家機關的官僚成員來加以解決。⁴⁴就同一範疇中團體之間的關係而言，基於爭取本範疇各團體成員利益之考量，應較能透過合作，來強化本範疇代表團體之對外談判力量。

二、社會統合主義

隨著自由經濟與政治制度之演變，經濟權力逐漸集中於大企業、金融機構和公會。此外，國與國之間的經濟競爭、國家機關的介入管理以及穩定日趨複雜的經濟、公共政策角色之擴張，與決策過程合理化之需要，社會統合主義乃應運而生。故社會統合主義是多元社會高度發展的結果，是由於迫切需要一個穩定的政權所導致的現象。

社會統合主義可用來解釋後多元社會的國家機關與利益團體（含企業與勞工團體）之關係，而此一關係架構通常是源自於利益團體由下而上自發性壓力所追求的結果。在社會統合主義中，利益團體具有充分的獨立性，且與官僚機構處於對等地位。官方對團體的管制程度以及社會團體對政府的影響力，以及政府運用強迫手段的能力都有明顯下降。

在社會統合主義的架構下，就國家機關與團體之間的關係而言；國家機關與民間部門之間的互動，非屬全面性，且呈現互惠的狀態。根據施密特的看法，北歐國家、荷蘭與英國等先進工業國家，皆是屬於社會統合主義理論發展的國家。此外，根據威爾遜（Frank L. Wilson）之看法，在社會統合主義的社會中，利益團體之間強調的是促進彼此之間的配合與互助，而非競爭。所以，利益團體之間是呈現合作的互助關係。就政策制定的過程而言，通常是在利益團體之間先取得共識，然後再與政府進行溝通。社會統合主義最主要的特徵之一，應是利益團體

⁴⁴ Chalmers, Douglers A. , 'Corporatism amd Comparative Politics' . In L. Cantori and A. Ziegler, Jr. (eds) , *Comparative Politics in the Post-behavioral Era* Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1988, pp.134-158.

與政府之間關係的制度化。亦即利益團體基於其功能性之代表，被正式納入決策過程，成爲一準立法機構（quasi-legislative organs）。透過委員會、工作小組等方式，國家機關與利益團體之代表，能廣泛的就各種重要公共政策作權威性之決定。在此一情況下，國家機關與私人團體之間的界限消失了，致使利益團體直接地涉入了國家機關的正式組織與價值的權威性分配中。而國會部門所扮演之角色，也因利益團體之直接涉入決策過程而趨於式微。⁴⁵

第四節 國家統合主義與國家政經發展

從國家統合主義來看國家政治與經濟發展，首先，楊通軒教授於〈集體勞資關係法令制度解析〉文章中指出：所謂國家統合主義即是「威權主義統合主義」（authoritarian corporatism），是依靠資本主義發展和非霸權性關係來促進的，從而國家統合主義由上而下的組織化及國家依賴威權來控制社會而形成的一種制度化的體制。對於社會團體的組織和活動施加干預、控制或操縱等方式，以達成國家或政黨利益和目標的一種策略。⁴⁶

學者陳恆鈞於〈團體在決策過程中的運作分析模式〉一文中認爲，國家統合主義的特徵在於，政府利用對利益團體的干預手段，而使得國家利益的政策能夠實行。社會團體和政府比較之下是居於劣勢的地位，並具有依附性。⁴⁷他也指出，由於利益團體組織較弱，利益匯集方式大半採行由上而下模型，惟爲了防範可能出現大規模的勞資對立，國家乃強制雙方組成壟斷性的「層峰組織」（peak association），並將其納入正式決策機制之內，因此國家統合主義的特質便是威權和反自由。⁴⁸

⁴⁵ Wilson, Frank, *Interest Group Politics in France*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

⁴⁶ 楊通軒，〈集體勞資關係法令制度解析〉，《集體協商資訊服務網》，國立東華大學財經法律研究所，2006/12/18，取材日期：2006年12月5日，http://cb.cla.gov.tw/content/km/km02_01_01.php?majcidx=1&sn=20.

⁴⁷ 陳恆鈞，〈團體在決策過程中的運作分析模式〉，《政治科學論叢》，第15期，2001，頁241-264。

⁴⁸ 陳恆鈞，〈團體在決策過程中的運作分析模式〉，《政治科學論叢》，第15期，2001，頁241-264。

施密特認為國家統合主義的特色為類似結構的統合是由國家機關所創造，並且在國家資助其正當性及有效運作情形下，成為國家的輔助或附屬機構。⁴⁹此外，他也提到關於國家機關的體制方面。施密特認為如果政府是採用國家統合主義的政府，大多是屬於威權體制和資本主義發展較落後的國家。在這種型態的政府統治之下的國家，無論是社會中之權力分配，或經濟的發展方向，國家機關均扮演支配與自主的角色。國家機關一方面需要滿足人民對經濟發展有越來越多的需求，另一方面則企圖控制需求表達的政治過程。⁵⁰所以從國家機關和社會利益團體所擁有之自主性來看，國家統合主義社會國家機關之自主性，應該是比社會統合主義的社會國家機關之自主性來大得多。

針對國家統合主義，學者史德本（Alfred Stepan）認為：必須觀照不同國家經驗下，建構統合主義制度的動態過程。他認為不只是國家機關創造出統合架構，更強調統合式國家政策與民間社會團體間的不同關係。他也將國家統合主義區分為「包容性」（攬絡性）與「排斥性」統合主義。⁵¹

在經過歸納整理之後，從上述資料中諸位學者的觀點來看，均認為國家統合主義在發展上是採取干預的手段，干涉利益團體的行動，使得利益團體自主性降低，相對的，國家的自主性提高。而因為國家的自主性增強，政府採取國家統合主義，主要目的是在於把重要決策由國家來作決定，使得人民無法完全提出意見，所以權力分配以及經濟發展到最後都是以國家為主。

由於國家統合主義的出發點是以國家為首要先決條件，筆者認為國家機關的形成造成自主性的提高，這樣並不是不好。從好的一面來看，國家擁有最高權力，政體趨向穩固。但從壞的一面來看，這樣穩固的政體存在著一個問題，也就是這

⁴⁹ Schmitter, Philippe, 'Still the Century of Corporatism?' In Frederick B. Pike and Thomas Stritch, (eds), *The New Corporatism: Social and Political Structures in the Iberian World*. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1974.

⁵⁰ Schmitter, Philippe, 'Still the Century of Corporatism?' In Frederick B. Pike and Thomas Stritch, (eds), *The New Corporatism: Social and Political Structures in the Iberian World*. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1974.

⁵¹ Alfred, Stepan, *The State and Society: Peru in Comparative Perspectives*, New Jersey, Princeton University Press, 1978, pp.22-45.

樣的政治體制對人民有益嗎?就相關特徵來看，顯然是沒有好處的。利益團體的自主性因此而降低了，策略都是由政府所決定，人民並無法參與，同樣的也沒有決策的能力，最後就無法改善政府與民間的關係，以及提升社會的整體發展性。

如果以國家統合主義的角度來看馬來西亞的國家政經發展，學者宋鎮照在《東協國家之政經發展》一書中則認為：馬國的國家機關自主性主要是受到政治文化與社會規範的發展模式所影響。其國家機關的形成與社會文化、甚至是殖民經驗都有關係。⁵²因為馬國深受英國的殖民影響，因此在國家發展初期，在政治上，其行政系統和體制，都有一定的制度，最終形成行政國家機關。故此，筆者茲將馬來西亞的特殊社會結構，以及國家機關的形成分為兩個因素。首先就社會文化的觀點來看，種族以及宗教的關係也強化了馬國國家機關的自主性。

再者，從宗教方面來說，由於十五世紀的伊斯蘭教融入了馬國的政治與社會文化，對於馬來社群的整合，無疑是一股強大的力量。民眾對於上層階級-蘇丹（Sultan）王族是絕對效忠的態度。⁵³政教合一的領導方式，使得傳統的馬來西亞社會結構充滿了濃厚的威權統治勢力以及父權統治的特質。⁵⁴而在二次大戰之後，馬來西亞民族主義的興起，同時結合了此種傳統宗教的特質，也助長了馬國國家機關的強大。由於這種威權統治與父權統治的政治文化，很容易形成一種「行政國家」的政治型態，也會造成政治權力的集中化，使得國家機關的權力凌駕於民間社會之上。

但是也有一些學者則認為：與其說這是威權式的政治，不如說是一種「寡頭政治」的政治體系。因為權力是來自於上層統治階層，例如：蘇丹、首相、將領..等等所組成的社會，形成主要的決策者。⁵⁵上層與下層階層之間形成一種效忠服從、依賴保護的關係，在馬國國家機關的形成過程中，扮演一種推動的角色。同

⁵² 宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996。

⁵³ 馬來西亞擁有九個馬來人所屬的州，是由該州世襲的馬來王室家族領袖（蘇丹）擔任該州的最髙統治者。資料引自：顧長永，《東南亞政治學》。臺北：巨流圖書公司，2005，頁 21。

⁵⁴ Khoo, Kay, Kim, *Malay Society*, Pelanduk Publications Sdn Bhd, Malaysia, 1991, p.42.

⁵⁵ Eainal, Kling, 'Pernyambungan Struktur Socio-Budaya Sebagai Rangka Perpaduan Ethik', S. Husin Ali, Kaum (ed), *Kelas dan Pembangunan*, Kuala Lumpur: Persatuan Sains Social Malaysia, 1984, pp.179.

時，透過國家機關自主性的強化，也引導著馬來西亞經濟的發展，形成一種特殊的經濟發展模式。⁵⁶

除了從傳統社會文化來看馬來西亞的發展模式之外，政府所推動的經濟政策也是造成馬國國家機關形成與鞏固的主因；馬來西亞在 1970 至 1980 年時期所實施的新經濟政策有助於國家機關自主性的提升。此時期的新經濟政策實行策略中，主要以「信託制」以及「國家資本主義」發展模式為最重要。⁵⁷

首先，信託制的出現是源自於馬來西亞社會的傳統父權威權與政治文化的融合，以及近代馬來民族主義的抬頭，所形成的政府與民間（指馬來人）的保護與被保護關係，使政治權力集中。此外，國家資本主義發展模式也是一項重要特徵，它是一種以信託制為基礎的經濟計劃。因為信託制的出現，變成以國家機關為主導的管理型態，國家機關開始積極干預市場，直接參與經濟活動，提高經濟自主性。馬來西亞在推行信託制以及國家資本主義發展的同時，也積極擴張國營企業以及公共機構，提供優惠給馬來人。例如：投資股額要留 30% 給馬來人，使得本國人的投資比例提升，而外資投資的比例降低，以提升馬來人的經濟地位。⁵⁸

在瞭解馬來西亞國家機關的形成以及政經發展特性之後，便可將國家統合主義理論套用到馬國的汽車工業發展作說明。根據筆者在閱讀馬國汽車工業發展的相關文獻時，其中提到普騰汽車公司是由馬來西亞與日本合資成立的。而當時馬來西亞國家機關設立國營企業的首要目的當然是為了國家利益著想，並非是針對消費者的權益。也因此國家機關將大量的國家資源、對外銷售管道，通通給予國產車，集中於普騰汽車公司，刻意的扶植普騰汽車公司，只准一個汽車公司進行發展，對於其他發展中的本土汽車公司是採取排他性、禁止發展。根據這樣的發展特性，正是符合國家統合主義對於馬國汽車工業發展最好的理論證實。

就以上相關論點的分析中，學者宋鎮照的文獻中主要是提出馬來西亞國家機

⁵⁶ 宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996。

⁵⁷ 信託制是指馬來領導階層成為國民信託的代理人，透過上層的政經策略的主導，施惠與保護，從而扶植國民經濟地位的提升。宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996。

⁵⁸ 轉引自：馬來西亞工業發展局及統計局，〈馬來西亞汽車工業分析報告〉，《車輛工業月刊》，第 139 期，2005。頁 47-56。

關是從殖民時期便開始形成了，再加上宗教、種族等因素，以及之後民族主義的興起，經濟政策的推行…等等，都是助長馬來西亞國家機關強大的重要因素，也使得馬國經濟發展，產生一種特殊的模式。筆者認為在閱讀過此篇文獻後，能夠瞭解馬國國家機關的形成因素，也可以解釋馬來西亞國家機關在工業發展上是極具重要地位，證明馬來西亞是採用國家介入政經發展的模式，以及採取國家統合主義的發展模式。

此外，以國家統合主義來看馬國汽車工業發展模式的部分，由於馬來西亞的汽車工業是因為國家的保護與干涉才能夠維持下去的，但是國家過度的干涉經濟發展，只會適得其反。馬國的本國汽車主要是依靠政府的保護，向進口車抽取重關稅的稅收制度，以達成保護本國的汽車工業，藉此來削減外國汽車的進口率，但是諸如此類的政策實行，其實都是傷害本國汽車發展的最大因素，也因為如此，本土汽車工業便無法提升競爭力。所以筆者對於此方面是持否定的態度，同時這也是筆者在本研究論文中急需提出與探討的。

第五節 小結

現階段的東亞國家，包括馬來西亞，在國家機關的角色扮演上，主要都是走向國家統合主義的發展方向，國家機關在經濟活動上，是一個主導的角色，國家積極參與經濟發展，干涉市場的運作。東亞地區的發展經驗告訴我們，開發中國家想要成長發展，就必須要有一個「市場取向」的國家機關，但是「市場取向」並非「自由放任」，因為就市場機制的發揮來說，未必是管得越少就能治理得越好。⁵⁹當一個社會存在著各種經濟壟斷勢力的時候，要想打破這些既得利益者對於市場機制的扭曲與妨礙，就需要國家機關堅定的採取促進公平交易的有力行動。而同樣的，當某個特定的產業經過保護措施之後有了一定的基礎之後，要想

⁵⁹ 蘇玉楨，《國家機關在經濟發展中所扮演的角色分析：以台灣、馬來西亞為例》，嘉義：私立南華大學亞太研究所未出版碩士論文，1999。

讓這項產業真正能夠獨立，不再依賴保護，也要靠國家機關才行，才能夠面對競爭。

而在閱讀過上述的相關文獻資料之後，筆者以此作出假設，以馬來西亞為國家統合主義作為國家發展的理論基礎，藉此作為筆者在後續撰寫論文的研究方向，並從國家統合主義的論點來對馬來西亞的汽車工業發展作討論與分析。

第三章 馬來西亞國家機關在政經發展上扮演的角色

如果從文化、殖民以及歷史的觀點來看，馬來西亞的國家機關，一直到 1960 年代的中期才算真正的發展成形，才真正確定國家機關的獨立自主地位與角色，增加國家機關在政治以及經濟方面的影響力。而馬來西亞因為遭受到國外殖民涉入所遺留下來的歷史遺產，實際上是有助於提高國家機關自主性的發展。更由於近代的馬來民族主義的興起，助長了「行政國家」的形成，同時也更突顯以國家機關為主導的政治與經濟發展型態。馬來西亞的國家機關扮演極重要的角色，國家機關主導成分相當重，馬國政府在政治、社會、經濟、文化以及教育各層面都扮演者主導與關鍵的角色，進行政策性的直接與間接干預。國家機關與各個層面之間的互動關係，對於馬來西亞政經發展也產生複雜的因素與問題。

在本章節中，筆者將主要重心放置於馬來西亞國家機關的特質，主要是以國家機關積極進行市場經濟干預，並以政治手段來控制某些經濟外在因素，以配合國內工業的發展需求。以及國家機關在政治以及經濟發展的過程中，所扮演的角色以及實行策略的態度、作為。對馬來西亞國家機關與政經發展之間的關係，作一個整體性的分析。

第一節 建國初期國家機關在政經發展上扮演的角色（1957 至 1970 年）

建國初期的馬來西亞在政經發展特徵上，主要表現在幾個層面上，也影響到馬國的經濟發展模式。首先在建國獨立初期，馬來西亞因為深受英國殖民的影響，所以在政治和經濟上也帶有濃厚的殖民經驗與遺產，並未發展出屬於自己本身的經濟發展模式。在國家發展上，高度依賴初級產品的出口，也使得馬國經濟的成長形成不合理的產業結構。此一時期的馬來西亞的國家機關角色只是扮演著提供經濟發展的基礎建設，也沒有太多的干預行為。

以下筆者就馬來西亞建國初期（1957 至 1970 年），從國家機關在政治與經

濟上所扮演的角色分別作說明，如下列所述：

一、政治發展

在政治發展部分，首先我們必須先從馬來西亞複雜的種族因素去作探討。馬來西亞在 1957 年獨立以前是由英國政府所殖民，一直到後期才由馬國政府所接管，而當時的英國政府對於馬來半島是著重在於經濟利益的考量，於是便引進了大量的華工以及印度人，也使得馬來西亞成為多元種族的國家。其中包含了三大族群，分別是馬來人、華人以及印度人，此外再加上一些少數民族。不過馬來西亞大多數是以華人與馬來人為主，所以我們在討論國家機關的政治發展過程時，就必須要以這兩個族群作為研究主軸。

而在馬來西亞於 1957 年獨立之後，因為礙於獨立初期的政治及經濟因素，仍無法擺脫殖民型經濟型態，國家機關無力介入市場經濟的運作。馬國政府在政治與軍事上是需要透過英國政府的協助。在政治上，由於當時國內的政治不穩定，使得馬來西亞仍然需要英國提供防禦以及軍事援助，對英國的保護是高度依賴。同時英國也以軍事保護國的角色，企圖在馬來西亞的經濟上佔有優勢地位。而在經濟方面，馬國更需要保持英國殖民時期的自由開放政策，以確保英方在政治與經濟的雙重承諾。也由於英國的駐軍對於馬來西亞有著相當大的經濟效益，一旦撤出，將會造成馬國的國家發展相當大的影響。

此外，在馬國建立初期，由於受到英國人的殖民影響，認為華人比馬來人更能夠吃苦耐勞，所以華人會有較多機會去接觸商業活動。再者，英國政府為了方便統治馬來西亞，便傾向於不破壞馬來人原先的政治體系，也就是對於蘇丹的崇拜。再加上英國政府逐漸將馬來人的菁英納入行政體系中，以減少政治阻力，最後便形成了華人主導經濟，馬來人主導政治的特殊發展模式。同時也因為這樣的發展模式。使得華人與馬來人之間經濟實力的差距，兩大族群的猜忌日益深刻，華人因為經濟實力的大增，轉而要求更多的政治權利。馬來人則希望透過政治權利來獲取較多的經濟利益，兩者在政治與經濟之間的互相猜忌，最後便成為馬來

西亞政經發展的最主要問題。

二、經濟發展

獨立後的馬來西亞，在經濟發展方面，由於國家機關在獨立初期的政治及經濟因素，始終無法擺脫殖民型經濟型態，因此便無法介入市場經濟的運作。所以在經濟方面更需要保持英國殖民時期的「自由開放政策」，以利於英商經濟發展空間不變，以確保雙方在政經上的利益。

此時期的國家機關，如果想要繼續發展經濟，在工業方面，必須要引進國際資金的投入，才有利於經濟發展。因此，此階段也著重於引進外國企業，希望藉由外國企業來促進本國工業的發展。⁶⁰於是馬國政府以各種優惠措施，例如：減稅、金融的自由匯出，以及不限制股權比例…等方案，以鼓勵外資企業投資，吸引歐美的跨國公司來設立工廠，進行投資。同時，此一時期可說是「進口替代工業化」的發展模式，政府將經濟發展重點集中於進口替代政策，並採取保護主義政策，藉此用來扶植國內剛起步的工業，使其能夠在國內奠定工業基礎。但是進口替代工業化的推行卻讓國營企業有壯大的機會，使得國營企業佔有國內總產值的比率提高。國家機關並以國營企業的發展為主導工業，開始實行「國家資本主義」模式的經濟發展策略。⁶¹

由於馬國的保護工業大部分都是被外來資本所控制，所以此時期的馬來西亞國家機關自主性受到相當大的限制。一直到 1969 年後，馬來西亞政府的經濟發展重點，才從過去致力於經濟成長與經濟發展的多元化，轉而成爲致力於種族之間財富的平均分配。國家機關所扮演的角色也從過去的「自由放任」，轉變成爲「積極干預」，而新經濟政策就是達成此目標的主要政策之一。

綜觀上述內容中，我們可以發現到此一時期的馬來西亞國家機關，對於政經的主導性是處於被動狀態，而且也未能夠確定未來的發展方向。殖民式經濟結構

⁶⁰ 宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996，頁 164-165。

⁶¹ 宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996，頁 9。

的影響、外來資本勢力的控制，華人仍然保有經濟優勢，而馬來人被迫抽離國家經濟體系之外，形成特殊的二元化現象，也就是華人掌握經濟優勢，而馬來人控制政治的特殊現象，再加上國家缺少一個強而有力的領導核心，使得這種不合理的產業與社會結構，造成國內馬來族群的不滿，因此也產生 1969 年的 513 事件的發生。

綜觀上述內容，馬來西亞國家機關在此一時期，從早期在政治經濟發展上帶有被殖民國家的特性，到後期因為種族因素，國家機關並未仔細評估與其他種族在政經發展方面處於平衡狀態，造成後續發生的 1969 年 513 事件，因此才有 1970 年為了改善種族衝突而實行的新經濟政策，可見馬來西亞已逐漸擺脫殖民主義的影響，而且國家機關的影響力以及自主性已有逐漸增強的趨勢。

第二節 新經濟政策時期與馬哈迪時期國家機關在政經發展上扮演的角色（1971 至 2003 年）

本節將馬來西亞在政治經濟發展上，國家機關所扮演的角色茲分為：一、新經濟政策前期（1971 至 1981 年）；二、新經濟政策後期與馬哈迪時期（1981 至 2003 年），分別以國家在政治發展以及經濟發展上的作為進行討論，分別如下列所述：

一、新經濟政策前期國家機關在政經發展上扮演的角色（1971 至 1981 年）

馬來西亞獨立以後，由華人主導政治，馬來人主導經濟的特殊發展模式，是造成日後種族衝突-513 事件的主要因素。也因為如此，馬國政府才實行新經濟政策，以改善種族衝突的問題，並且提升當地土著參與經濟的比重。

以下就新經濟政策前期，國家機關扮演的角色來作說明，首先筆者就政治發展來說明：

（一）政治發展

在 1969 年 513 衝突事件發生之前的馬來西亞，在獨立初期，巫統主導的國家機關勢力並未壯大，爲了維持馬來人在政治上的優勢，所以還需要華人的合作，因此國家機關在經濟上採取比較不干涉的態度。當時的私人企業除了外來資本之外，主要還是以華人資本居多，但在 513 衝突事件發生之後，情況便有所改變。⁶²

新經濟政策是在第二個馬來西亞五年計劃(1971-1976 年)中所提出的，它是由馬來西亞官僚資本家以及國家機關所扶植的。⁶³從政治發展方面來看，實際上，新經濟政策是馬來西亞官僚菁英集團，以執政黨巫統的地位自居，配合著信託制(即保護與被保護者的互動關係下)，以及對國家機關的控制，進行主導式的政治策略以及干預市場、壟斷市場的行爲。使得這些菁英集團以及政黨的商業行爲能夠被合法化、正當化，最後形成一種保護和依賴性的政治施惠，也創造出一批政商掛勾的馬來官僚菁英資產階級。⁶⁴

新經濟政策的焦點不僅僅只是著重於經濟方面而已，它也是與政治有關係的。它的第一個目標是要藉由不分種族地位來提高馬來人的收入以及就業機會，達到減低、甚至最後消除貧窮。而第二個目標便是重組馬來西亞社會，以改正經濟上的不平衡，消除種族與經濟的衝突。

馬來西亞經濟發展最大的問題是種族問題，但是造成種族衝突的導火線則是貧窮問題。如果能夠解決貧窮問題，便能夠解決種族問題。實際上新經濟政策的制定也可以說是 513 衝突事件所產生的結果，這同時也反映出馬來人長期以來受到經濟剝削的一種反彈。新經濟政策本身雖然是以全國經濟發展爲目的，但是在實行上可以看出是包含著很深的種族意識。也可以說新經濟政策所實行的目的、手段都是以馬來人爲中心，以增進馬來人的利益爲主要優先。

⁶² 513 事件是對非馬來人爭取平等權利的一次沉重的打擊，使一部分的非馬來人，也就是華人對於政治失去熱情。資料引自：張錫鎮，《東南亞政府與政治》。臺北：揚智文化，1999，頁 142。

⁶³ 新經濟政策於 1971 年 5 月 27 日由首相拉薩宣佈，具體的內容則是呈現在第二個馬來西亞計劃中。

⁶⁴ 安煥然，〈論馬來西亞國家機關與社會階級和種族間之互動關係〉，《大馬青年》，第 10 期，1991，頁 12。

新經濟政策的策劃是用來獲得每一個種族的支持，以及特別是讓馬來人和華人能夠在政治上恢復合作關係，再者則是恢復各族群間相處更為融洽。政治方面，必須要在二十年間穩定發展，以確保新經濟政策的成功。如果在這段期間內，政治趨於不穩定，不但會削弱新經濟政策背後的推動力，也會妨礙經濟成長。

（二）經濟發展

新經濟政策由 1971 年開始實行，實行時間長達 20 年之久。如上述內容所述，我們瞭解到新經濟政策事實上是 513 種族衝突事件下的產物。馬來西亞的國家機關認為此暴動是因為馬來人在經濟地位上不如華人，是居於弱勢的，所以才想要改變。但是改變不是單靠個人力量或是私人企業的力量而已，還必須藉由政府進行干預才行。但馬來西亞在建國初期，國家機關尚未掌握整體的政府力量，因此能夠維持殖民時代的經濟發展模式，不作任何變化。一直到國家發展進行多年以後，慢慢的步上軌道，再加上新經濟政策的實行，政府逐漸干預市場活動與發展，以及支配國家的行政機關，主導了大部分的經濟活動，這也是新經濟政策時期國家機關的主要特色之一。

由於新經濟政策時期，國家機關在經濟上的干預以及主導能力較建國獨立時期來得強烈，因此也對國家的整體發展計劃產生了一些影響，首先就「重組社會」的目標來說；國家機關為了能夠在短時間內增加馬來西亞政府的財富，所以政府的決策者要求在 20 年之內，讓馬來人在工商界能夠得到 30% 的參與以及財富分享，於是私人工商界被規定必須保留 30% 的股權以及工作機會給予馬來人，而非馬來人則是 40%，外資則占 30%。並且給予馬來人完善的訓練以及任用機會，讓這些馬來人能夠參與國家事務的運作管理以及監督。

而就「消除貧窮」的目標來說；國家機關的功能運作對於馬國政府所實行的一連串經濟發展計劃產生了相當大的影響。國家機關進行干預的目的是希望能夠使馬來人積極介入工商業發展，並且期望改善馬來人原本貧困的生活，提升他們的整體生活水準。

在新經濟政策發展時期，國家機關另一個重要的特色就是設立了許多公共機構以及國營企業。這也是馬國政府實行干預以及參與國家經濟事務的重要手段。而這些公共機構以及國營企業，例如：國家企業公司、人民信託局、聯邦土地發展局、農業銀行…等等。在國家機關的全力支持下，進行國家整合，並且集中國家的整體財富力量，由國家機關主導來發展各項經濟事物與活動，以及進行大規模的津貼補助計劃。同時國家機關也扶植各項產業活動，透過對國營企業的管理，以加速國家資本的累積。

上述所提到的國營企業以及公共機構，主要的特徵都是藉由國家龐大的財富作為後盾，替馬來人管理財富；但實際上，馬來人才是名義上的擁有者，所以此項經濟運作體系使得國家政府的統治菁英，能夠利用政府實行的策略以及政策工具，將國家資源分配給居於弱勢的馬來族群。

至於提到關於國家產業走向的部分，在新經濟政策實行的過程中，馬來西亞的國家機關在 1970 年代以後，製造業的產品已經開始由進口發展導向，轉變為出口發展導向的策略。國家機關一方面強調外向型的經濟發展策略，以商品出口導向工業化為主，另一方面則是致力於對出口產業結構的調整，並積極朝向產品多元化發展的目標，在此發展階段中，外資也占了相當重要的部分，國家大力引進外資投入，其中又以美國資金為最多。

此外，由於馬來西亞在獨立初期，跨國公司在馬國經濟上佔有相當大的優勢，這對於馬國政府的國家自主性是有威脅的。面對這樣的威脅，馬國的國家機關就必須設法降低經濟上對於跨國公司的依賴，所以藉著新經濟政策的實行，便改變了這樣的情況。國家機關對於跨國公司的發展進行限制，以及為了配合國家發展的需要，降低跨國公司對國家發展的威脅性。最後跨國公司在新經濟政策的實行下，失去原本的影響力，國家機關便掌握整體的發展情勢，在經濟上也能夠保有自主性。

因此，從以上內容所述，可以看出馬來西亞國家機關的干預能力，以及國家機關藉著公權力的干預，進而扭轉種族在經濟上不平衡狀態的成效，以及藉由國

家機關的力量改變國家經濟發展走向；在在都顯示馬來西亞在此階段的國家機關已逐漸脫離被殖民國家的特性，以及發展出屬於自己國家特色的經濟體制。

二、馬哈迪時期國家機關在政經發展上扮演的角色（1981 至 2003 年）

此一時期的國家機關在政經發展上，恰好經過新經濟政策後期，並一直延續到馬哈迪時期。

馬哈迪在 1981 年 7 月上任，以其特殊的領導風格與個人意志，透過國家機關，控制整個馬來西亞社會，達成政府制定與執行政策的具體目標。他的施政目標主要還是延續前首相拉薩的「新經濟政策」。同時他也提出許多創新的重大改革。馬哈迪上任之初，認為國家發展最重要的兩大目標就是「政治安定」以及「經濟發展」。並透過合理的經濟發展策略，繼續維持種族之間的平等和睦關係，以避免種族衝突的再度發生。以下筆者就馬哈迪時期，國家機關在政治發展與經濟發展的實行策略作討論；

（一）政治發展

馬哈迪的任期從 1981 至 2003 年，在他執政的二十多年期間，國家機關在政治方面的作為主要有下列幾項；

1.1981 年到 1985 年為馬哈迪政府的「領導統治形成期」。此一時期的馬國政府首要任務就是先穩定政權，並進行創新改革。因此馬國政府提出「向東學習」、「整頓行政」…等相關措施。

所謂的向東學習也就是馬哈迪於 1982 年所提出的「東望政策」。東望政策的思想是奠基於馬哈迪思想中的反殖民、反西方的態度上。由於馬哈迪在外交上與前殖民母國（英國）的關係不和睦，甚至不願意購買英國貨。因此他就在政策中提出，派遣大量的留學生到日本以及韓國進行深造，積極學習兩國最先進的科技，並推動馬來人效法日韓的精神以及效忠公司的工作態度。政府也鼓勵日韓到馬來西亞進行投資，提倡聯營企業以獲得先進的工業技術。

馬哈迪所提倡的「東望政策」的實行，其主要目的大致上可歸納出兩點；⁶⁵

(1) 日本、韓國兩國的團隊以及企業精神，再加上勤奮努力的態度，是馬來人主要學習的榜樣，所以積極鼓勵馬來人向日韓學習。

(2) 透過國與國之間的交流，以政治手段幫助馬國在經濟上與日韓進行貿易合作，爭取日韓投資，馬哈迪希望能夠以此類的經驗交流模式，能夠改變馬來人的傳統思想，進而拉抬馬來人的意識覺醒，掌握國家的優勢地位。

至於在整頓行政的措施方面，馬來西亞政府主要的積極作為則是展現於 1982 年的大選中。此時期國家機關所提出的口號為「廉潔、有效率與可信賴的政府」。此外，馬哈迪政府也對失當或是虧本的政府土著企業進行處置、處理貪汙現象、改善行政系率，以及遏止聯邦與州之間的政治鬥爭。

2.1985 年到 1990 年為馬哈迪政府的「威權主義形成期」。在這幾年當中，馬哈迪政府在政治上的作為主要有處理貪汙現象，以及巫統內部的政治鬥爭，再加上國陣成員黨內外的異議…等問題。此時期的國家機關也透過馬哈迪政府政治力量的動員，以及與蘇丹君王權力的鬥爭，藉此削弱君王力量，以鞏固本身的政治地位，而國家機關的力量也日漸增強。同時，馬哈迪在此時期的積極行動主要是以威權政治以及馬來優先政策為主。而其中最為著名的就是 1987 年所發生的「茅草行動」事件。

發生於 1987 年的「茅草行動」，主要原因是因為當時的馬哈迪政府被批評以「內安法」將許多反對派人士以及異議者逮捕入獄，並且撤換最高法院院長…等事件，使得政府的聲望一落千丈。而 1990 年的國會大選中，馬來西亞的國內反對黨更空前的進行合作，組成全國人民陣線，並鼓吹「兩線制」以及改朝換代，再加上沙巴人民團結黨於選舉前夕退出國陣，使得當時的馬哈迪政權遭受到極大

⁶⁵ 資料參閱；林若雲，《馬哈迪主政下的馬來西亞：國家與社會關係：1981~2001》。臺北：韋伯文化，2001，頁 91-92。

的挑戰與威脅。⁶⁶而在最後的選舉結果中，反對黨並未如預期中擊敗巫統政權，也使得鼓吹兩線制的政策無法落實，而巫統政府也得以保留住三分之二的議會席次。⁶⁷

綜觀上述內容，大致可以瞭解馬哈迪政府主政下的馬來西亞，由 1981 年起的前十年是屬於威權形成期，而在此時期，馬哈迪的政治作為也替之後的威權鞏固與發展產生相當大的影響。由此可見，馬哈迪在此階段中以「革新惡習」為手段，除了獲得民意的高度支持外，政治地位也日趨穩定。

3.從 1991 年開始，馬哈迪政府進入了「威權鞏固與發展期」。此一時期的主要政治作為是由 1993 年的修憲風波為起點，從馬哈迪與蘇丹的鬥爭來作說明；

由於 60 年代以來，隨著馬來西亞社會經濟的發展，加上越來越多的馬來人接受現代教育，因此大部分的人對於蘇丹君王的日常生活花費，會造成國家資源龐大消耗的情況，感到十分反感，因此無法忍受蘇丹君王的特權。而馬國政府為了反應人民的想法與需求，於是在 1993 年提出「憲法修正案」以打擊特權觀念。而在馬哈迪政府刻意削弱蘇丹君王職權的行為下，首相的職權也大幅度擴張以及集中。因此馬哈迪執政下的馬來西亞政府，不論在結構、功能以及目的等方面，都與前幾任首相有明顯的差異性。

而在外交行動上，由於政治作為與外交作為息息相關，而馬哈迪政府以國家政治力量積極向外擴展，因此在外交作為上，馬哈迪執掌的政府也非常努力爭取外交資源，使得馬來西亞在 1989 年以及 1990 年成為聯合國安全理事會的理事國。1993 年 10 月，馬哈迪在聯合國大會上發言，提議廢除安全理事會常任理事國的否決權，挺身為第三世界的國家仗義執言。此外，馬哈迪也反對西方式的經濟全球化模式，他認為這是一種西方國家控制發展中國家的一項預謀，對於發展

⁶⁶ 所謂兩線制，即巫統內的反對派與在野反對陣線聯合，形成在野與反對兩個陣線，對巫統威脅很大。

⁶⁷ 當時的主要反對黨為「馬來四六精神黨」。

中國家是不公平的。⁶⁸而在國際合作方面；馬哈迪也曾提出建立「東亞經濟核心集團」(EAEC)的看法，⁶⁹致力於推動東亞經濟論壇，此舉也使得馬哈迪政權在國際舞台上成功建立一種足以抗衡西方強國的形象。⁷⁰

(二) 經濟發展

自1957年，馬來西亞獨立以來，馬國走上經濟發展之路。但其經濟發展的矚目成就，主要是在第四位總理馬哈迪執政時期所建立的。自馬哈迪1981年執政以來，馬來西亞的經濟增長率一直高居8%，並在高增長下一直保持低通脹。從1966年至1994年，其國民平均收入由961馬幣增加到8299馬幣(約3100美元)，增長8倍多，僅次於汶萊和新加坡，貧困率由1970年的49.3%降低為1994年的13.5%。

馬來西亞與東協其他國家在 80 年代初，都進入了第二階段的進口替代。馬來西亞的進口替代由 80 年代開始；其核心目標是推動產業結構轉型，由過去的基礎、勞力密集的產業開始轉型，轉向技術密集以及資本密集的重化工業，以實行產業結構的升級。而因為馬來西亞工業的基礎能力薄弱，故發展重化工業曾遭受到極大的質疑。但馬哈迪不顧學界及業界的反對，在 1980 年成立國營重工業公司為基礎，著手以國營企業為中心，發展重化工業，以利執行第二次進口替代政策。

馬來西亞的「第二次進口替代工業化」政策，主要是「發展國家重工業政策」。其核心目標是推動產業結構由橡膠製品、材料加工、紡織、電子等勞動密集型與資源密集型的輕工業轉向資源與技術密集的重化工業，以進行產業升級。在 1982 年，馬哈迪宣佈「馬來西亞公司」(Malaysia Incorporated)的概念，以作為國家工業

⁶⁸ 馬燕冰，〈馬來西亞國情〉，《國際資料信息》，第 4 期，2002，頁 36。

⁶⁹ 推動以日本為首的「東亞經濟核心會議」(EAEC)，刻意排除美國與澳大利亞，企圖與亞太經濟合作會議(APEC)相抗衡，但日本的態度並不積極。資料引自：張錫鎮，《東南亞政府與政治》。臺北：揚智文化，1999，頁 370。

⁷⁰ 何啓良，〈論馬來西亞首相職務的轉變-兼評馬哈迪的政績〉，《資料與研究》，第 13 期，1995，頁 7-9。

發展的一部份。⁷¹重化工業政策的主要成果有馬來西亞自製的「英雄」汽車、1985年完成檳威(檳榔嶼)大橋的興建。

而在與日本三菱公司合作的國產車計劃，以及與南韓現代企業合作推動的檳威(檳榔嶼)大橋計劃中，馬國政府一開始執行時並未獲得馬國民眾的普遍支持，甚至是在一連串的質疑與爭議中，馬哈迪政府毅然斷然推動此兩項重大建設，完成計劃之後才逐漸贏取人民的信心與支持；馬哈迪除了發展國家重工業外，更鼓勵民間企業，扶持本地的工商業，提高生產力，希望藉此措施提升馬來西亞本土企業的發展。

馬哈迪在位初期的80年代初，由於經濟遭逢衰退，國家爲了促進經濟發展，擺脫經濟壓力，於是實施了私營化政策。⁷²政府在1983年3月進行私營化運動(Privatization)，這是馬哈迪政府推動經濟自由化的一項步驟。馬國政府宣佈對部分國營企業實施「私營化」及「合營」政策，以提升經濟發展，並鞏固以巫統爲首的統治權力，藉由經濟力量持續統治威權的運作。⁷³當時馬國政府提出私營化概念是作爲一種可行性策略研究，希望通過政府與私人的合作來改善經濟。馬來西亞私營化的目標一般相當接近其他國家，不同之處在於馬來西亞政府將發展目標投向新經濟政策。

由於馬來西亞的私營化政策是透過政府直接來執行，所以政府有絕對的權力來全權分配國家資產的轉移，馬哈迪所主導的巫統政府可以完全主導私營化的過程，所以具有特殊政治管道的政治菁英們也就更加有機會透過分贓的體系來取得利益。並在1987年由顧問公司籌劃私營化擴大計劃，1991年政府再度推出私營化大藍圖(Privatization Master Plan)以作爲未來國家的經濟發展模式。私營化的順利進行說明馬哈迪透過經濟改革，希望達成經濟穩定的成長。

⁷¹ 林若雱，《馬哈迪主政下的馬來西亞：國家與社會關係：1981~2001》。臺北：韋伯文化，2001，頁93。

⁷² 私營化是“把傳統上仰賴公共部門的活動與功能轉移到私人部門，這種轉移牽涉以下三種的任何其中一種，即1.企業的資產所有權和控制權，2.企業的資產經營權，3.企業的人員。資料參閱：蔡健梁，《馬來西亞公共企業私營化問題研究》，中國：暨南大學企業管理學系未出版碩士論文，1999。

⁷³ 李悅肇，〈馬來西亞的私營化政策〉，《行政管理學報》，第4期，2003，頁75。

在私營化的過程中，公家機關對於私營化利益分配的權力幾乎不存在。因為巫統的獨大以及監督機關的缺乏，讓私營化的過程中利益分配不均的現象時有所聞，這種現象使得不當的利益往往流入那些與巫統有合作關係的單位裡。這種因為政治與經濟利益掛勾關係的存在，使得所謂的正當投資所能得到的保護幾乎不存在。甚而之餘，馬來西亞的司法體系有時也因為政治力的介入而作出對正常經濟發展不利的判決，司法審查制度在馬來西亞的正當性受到質疑。

另外，私營化政策的獲益者通常是基於政治或是私人的關係來獲得私營化工程。⁷⁴特別是那些與馬哈迪有親密政治聯繫的相關人士。私營化所提供的特殊利益流入了少數的政治菁英手中，在 90 年代由馬哈迪與副首相安華(Anwar Ibrahim)以及政府經濟顧問達因(Daim Zinuddin)三人所主導的政府裡，如何有效的分配私營化的利益，是鞏固巫統繼續以霸權形式統治馬來西亞的重要因素。馬哈迪的經濟政策對於鞏固其政權具有極大的幫助，正因為馬哈迪在政治上的地位日漸穩固，連帶使其執政逐漸步入佳境。

馬哈迪在威權鞏固的過程中，並非一帆風順，80 年代中期，遭遇全球性的經濟不景氣，不僅國際上的需求消退，連帶使得馬來西亞國內經濟發展也受到影響，相對的可分配的利益減少。利益分贓無法平均的結果，使得巫統內部的政治鬥爭升高，導致巫統的分裂；這一次的巫統分裂的原因，主要是巫統內部的利益分配不均所造成的利益爭奪。80 年代初期，馬來西亞經濟發展遭逢世界經濟危機，使得馬來西亞初級產品的價格大跌，造成外債攀升。在面對嚴峻的經濟情勢下，80 年至 82 年中期，政府公共支出不斷增加，企圖挽回通貨膨脹的局勢以及短缺的民間投資。不過馬來西亞過份強調新經濟政策，以及初級原料價格大跌的結果，使得馬哈迪執政初期的年平均經濟成長率不到 5%，而除了民間投資減少之外，外資也不斷的流失。

此外，馬來西亞過份的依賴天然資源所造成的經濟瓶頸，也讓馬國政府開始尋求工業發展與經濟多元化。1986 年起，馬哈迪政府開始調整經濟政策，試圖以

⁷⁴ 李悅肇，〈馬來西亞的私營化政策〉，《行政管理學報》，第 4 期，2003，頁 75。

更靈活、自由，不再完全強調照顧土著的政策，積極推動產業的多元化，並大力吸引外資。經濟政策方面開始進入「第二次出口導向」，逐步以電子、紡織品與橡膠製品作為生產及出口的主要項目。開始尋求工業發展與經濟多元化。

80 年代初期至中期的經濟疲弱，逐漸的在馬哈迪經濟轉型政策下，往 90 年代蓬勃發展邁進。1991 年 2 月，馬哈迪提出「2020 宏願」，希望能夠以高科技投資以及技術的運用，使馬來西亞在下一個世紀的 20 年，成為一個先進的工業化國家。而在此發展時期，馬國政府對於外資以及跨國公司的態度也有所改變，由原本的經濟保有自主性，轉變成為積極尋求最佳投資夥伴。

在達到「2020 宏願」先進國的九項挑戰中，其中提到「建立一個團結的馬來西亞，塑造一個政治效忠和為國獻身的馬來西亞民族。」馬哈迪是以一種社會動員的形式建造「2020 宏願」論述。簡單而言，具有三個目標；⁷⁵

1. 為國民締造一個共同努力的願景，從而達到去政治化的意圖；
2. 以經濟成長作為施政重點，以化解分配的危機；
3. 創造新的國族符號，以紓解族群糾葛和建立新的身分認同。

在提出 2020 宏願之後，馬來西亞政府無不以此目標作為國家發展骨幹，而因為如此，國內出現了所謂的「小開放」現象。⁷⁶緊接著，在 1991 年第二個馬來西亞展望綱領實施，其中包含了第六個馬來西亞計劃（1991-1995）。而此項政策的具體內容是要落實國家發展政策（NDP，National Development Policy），用以作為實現 2020 宏願計劃的中程目標。

提到國家發展政策的實施，實質上仍然是維持著新經濟政策的內涵，只不過不再執著於馬來人應佔有多少利益，而是強調未來經濟增長與利益分配的均衡發展，以增進經濟發展的方向來重新分配財富，並且修正過去新經濟政策平均分配

⁷⁵ 潘永強，〈抗議與順從：馬哈迪時代的馬來西亞華人政治〉，《海華與東南亞研究》，第 4 卷第 2 期，2004，頁 74。

⁷⁶ 何啓良，〈論馬來西亞首相職務的轉變-兼評馬哈迪的政績〉，《資料與研究》，第 13 期，1995，頁 7-9。

的缺失，轉而鼓勵自由化、私營化政策以刺激經濟發展，連帶提升馬來西亞國家整體經濟。實質的作為體現於不斷的保持經濟成長，並強化經濟產業的均衡發展，技術升級、人力資源的有效運用、以及減少城鄉發展的不均都是主要目標。尤其強調成長與機會均等並重，以確保各種族皆有參加各種經濟活動的機會，保持國家的穩定發展，更延續了國家發展政策掃除貧窮與重建社會的目標。⁷⁷

馬來西亞在「2020 宏願」的提倡下，外資源源不絕，原可朝向新興先進國家邁進，完成「國家發展政策」的各項理想，但在 1997 年 7 月爆發亞洲金融風暴，使得馬來西亞陷入另一經濟危機中。而伴隨著經濟危機的發生，也引發出另一階段的政治社會危機；前副首相與巫統副主席安華被逮捕入獄，並被控以貪汙、雞姦等十項罪名，反對黨大加撻伐，對馬哈迪政權影響甚大，此事造成東南亞地區與國際間一大震撼。

馬哈迪自 1981 年上任以來，對於經濟發展的推動不遺餘力，東望政策、馬來西亞公司、私營化政策、吸引外資、發展製造業、調整新經濟政策…等等，一連串的政策雖然有好有壞，但可以看出馬哈迪對於經濟發展的積極態度，以及具有長遠、周詳的計劃。

馬哈迪之所以能夠長期維持威權政體，除了馬來西亞在先天條件上，就以「族群政治」為其發展主要特徵之外，「經濟發展」之所以沒有替馬來西亞帶來進一步民主化，是因為「族群政治」的社會結構維持了馬來西亞的威權政體。也因為「族群政治」的因素，加上馬哈迪在「經濟發展」、「威權民主」與「族群政治」之間擺盪的政治操作，是他能繼續維持領導地位的主要原因。⁷⁸

⁷⁷ NDP 首次對於族群內相對貧窮的問題加以重視，尤其發現馬來族群內部相對貧窮的比例偏高的問題。

⁷⁸ 戴萬平、顧長永，〈經濟發展、民主化與族群政治：馬來西亞的個案〉，《問題與研究》，第 40 卷第 6 期，2001，頁 71。

第三節 小結

本節主要是探討馬來西亞的國家機關在政治經濟方面所扮演的角色，分別以三個階段來敘述與分析。

由於國家機關的特質與一國發展之政治策略有密切關係，在馬來西亞獨特的社會結構中，由於外來殖民的影響、種族的衝突，再加上社會中所累積的緊張壓力，往往會影響國家機關的自主性程度與國家所要實施的政經策略。於是本節便以政治、經濟作各別探討的方式，分別以政治以及經濟為主軸的對照方式，描述馬來西亞自獨立開始至 2003 年馬哈迪卸任前的政經發展過程。

戰後馬來西亞延續著英國時期的殖民型態，不論是政治與經濟皆然。但是戰後東南亞各國民族獨立運動四起，馬來西亞也不例外，1957 年，馬來亞聯邦正式成立，英屬馬來亞聯合邦正式獨立。自此，馬來西亞的族群問題就成為馬來西亞政治上的最主要紛爭。華人與馬來人之間在經濟與政治之間的相互糾葛，最後造成 513 事件的產生，也導致國家開始以行政力介入經濟分配的問題。

513 衝突事件主要是因為政治與經濟的分配不均所造成的，因此馬來人認為唯有確保經濟的平均分配，才能使得政治保持穩定。然而政治穩定的基礎，是建立在分配非馬來人的經濟利益之上。扭曲的經濟政策所造成的是馬來人經濟逐漸擴張，但其他族群卻必須配合的狀況。馬來人經濟長期受惠之下，華人漸生不滿。不過馬來人在經濟與政治雙方面的強化，使得華人無法撼動巫統的執政。而馬來西亞在之後出現可能執政輪替的狀況，使得華人所處的關鍵地位，成為左右馬來西亞政局的最主要力量。今後馬來西亞的政經問題在於如何有效分配馬來人內部的權力配置；對外，則為如何妥善處理華人問題。如此才能使馬來西亞在政治與經濟方面呈現穩定的發展，否則種族以及階級對立的問題將會對馬來西亞政經發展造成相當大的影響。

此外，因為馬國政府將殖民式的統治經驗視為效忠者與依賴保護者的相對關係，把統治者當作他們的保護者，這對馬來西亞的國家機關形成，實為一項助力。

促使馬來西亞的國家機關在政經發展上，扮演一個以政治手段推動經濟發展的角色。並且透過國家機關自主性的強化，引導馬來西亞社會結構的重組以及社會資源重新分配的目的。

而在經濟發展與國外投資的部份，由於馬國政府爲了吸引外資的投入以及跨國公司的支持，所以便制定了各項有利於跨國公司的優惠政策。但是利益畢竟是這些跨國公司優先考慮的因素，再加上外資投入的多少並非由馬國的國家機關能夠決定的，故國家機關是否能夠有效吸引外資的投入，則取決於國家機關多方面的配合，舉例來說；資金密集以及技術密集的產業，是需要高科技人才以及高素質的勞動力，加上完善的基本設施才能夠有效運作，如果僅僅只是提供優惠政策其實是不夠的。但就目前馬來西亞缺乏管理人才、公共設施不完備以及勞動力素質的低落…等因素，都是國家未來實施發展計劃進行的主要障礙。

政治文化以及社會體系強化了馬來西亞國家機關的自主性，對經濟發展具有正面的幫助，但是也束縛了國家政經的發展。國家機關如何有效主導馬來西亞政經發展，筆者認爲實有必要作更近一步的討論。

第四章 馬哈迪時代馬來西亞國家機關與工業發展政策

在本章節中筆者將討論馬哈迪時代馬來西亞國家機關與工業發展政策之關係，主要分為三個部份。首先從馬哈迪政府前期的國家工業發展，從 1957 年至 1981 年的馬來西亞工業發展階段作探究。

此外，在瞭解馬國工業發展的過程與策略之後，第二部份筆者將對馬來西亞汽車工業發展的開端，以普騰汽車公司的成立為例，來分析與國家機關之間的關係。最後，第三部份則就馬來西亞前任首相馬哈迪執政時期，政府在整體工業發展上，對於汽車工業所實行的策略進行分析與討論。

第一節 馬哈迪前期的國家工業發展（1957 至 1981 年）

馬來西亞的工業發展與英國的侵入式殖民主義是息息相關的，早在 1786 年時，萊特在檳城登陸，建立了第一個英國殖民地，並且引進大量的華人工匠，這是馬來西亞開始走向工業化的第一步。⁷⁹

從馬來西亞的國家工業發展歷史來看，早在 1957 年建國獨立前，「國際復興暨發展銀行」曾前來鑑定馬來西亞的工業發展，並就當時的工業發展情況提出以下的論述：⁸⁰

- 一、工商活動應由私人進行，政府應提供良好氣氛。
- 二、馬來西亞工業發展必須依賴外資及技術，不應對海外企業及資金轉動壓制。

不過，那時馬來西亞的工業還未擺脫獨立英國殖民時代的形態，依然是以原產品加工、小型製造業和加工業為主。⁸¹在獨立之前的馬來西亞，工業化並非佔

⁷⁹ 王琛發，〈馬來西亞工業發展史-早期傳統工業和家庭工業作坊〉，《孝恩文化基金會》，2002/9/26，取材日期：2007年3月25日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=595>。

⁸⁰ 王琛發，〈馬來西亞工業發展史-獨立後的小型工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/7，取材日期：2007年3月25日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=598>。

⁸¹ 王琛發，〈馬來西亞工業發展史-獨立後的小型工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/7，取材日期：2007年3月25日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=598>。

有重要地位，僅有的一些近代工業主要是與殖民主義掠奪農、林、礦原料有關的加工業，且掌握在以英國為首的外國資本手上。民族工業規模小、經營分散、技術設備落後、工業基礎脆弱。一直到馬國獨立後，工業發展成為政府的主要政策，也開始對國家發展的工業進行干預和扶持，馬來西亞政府開始採取各種措施，刺激國內、外私人投資，以發展國家工業。

馬國的國家工業發展由 1957 年至 1981 年馬哈迪執政之前，主要可分為兩個階段，分別如下列所述：

(一) 1957年至1968年：延續殖民地時期的發展格局—依賴型進口導向工業

馬來西亞的國家工業發展過程在獨立前，其主要經濟運作與英國人殖民時期的經濟結構大致相同。而在獨立後，馬國的經濟發展模式是由英國資本家所控制，並採取自由開放的政策。初級產品仍然為主要的出口項目，當時的主要出口產品為橡膠和錫（以農礦產原料為主），85%的毛利都來自於此二項的出口，由此可見，馬來西亞對初級經濟作物的依賴。

馬來西亞在此一發展階段中非常看重國家計劃。當時的前兩個五年計劃（1956 年至 1960 年和 1961 年至 1965 年）主要是通過國家在工業上的投資來促進經濟發展，以及修復在戰爭和緊急狀態時期被破壞和被忽視的基礎設施，例如公路以及港口。政府試圖減少馬來西亞對其出口貨物的依靠，因為這些出口貨物的市場價格嚴重影響到馬來西亞的經濟發展。馬國政府也意識到，隨著合成橡膠的生產和使用的普及，對天然橡膠的需求會降低。但是當時馬來西亞有三分之一的勞動力是從事橡膠工業的生產，所以發展其他工作的可能性非常重要。再加上其他國家的橡膠業競爭激烈，為了能夠與他國競爭以及減少成本，馬國政府必須採取低工資的措施，此一措施卻因此導致農村的馬來西亞人的貧困。⁸²

從 1958 年到 1960 年的發展初期，為了孕育工業化，馬國政府先推行新興工業條例（Pioneer Industries Ordinance），提供稅務等方面的優惠，進而推行「進口

⁸² 資料參閱：維基百科，〈馬來西亞歷史〉，《維基百科》，取材日期：2007 年 3 月 27 日，<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A9%AC%E6%9D%A5%E8%A5%BF%E4%BA%9A%E5%8E%86%E5%8F%B2>.

替代」(ISI)的工業政策。當年馬來西亞對工商企業經驗尚未入門，同時也缺乏熟練、高知識、高紀律的工人，因此推行進口替代政策是很適合的。這項政策的重點是加強原有的工業，加工和生產屬於日常用品之類的低消費品，以供應國內。一方面它可以減少馬國輸出原產品價格不及輸入他國進口品總價格時的貿易赤字或外匯損失；第二方面，它則提供了大量就業機會，安定建國初期民眾的心理。

此外，馬來西亞政府也提供許多誘因(Incentives)推動進口替代的工業化政策。對於那些致力於進口替代的企業（主要為外國企業）提供許多的軟體及硬體設施，例如：交通、電力、通訊方面，並且給予企業關稅保護，讓企業能夠繼續投資馬來西亞。當然，對於這些進口替代的廠商而言，關稅的保護，才是最為重要的誘因。⁸³不過關稅保護雖然使得外國投資者不斷湧入，但是對於哪些主要投資企業多為資本密集的外國企業為主的本土企業來說，幫助並不大。本土的企業則只有少數的華人企業能夠出線，這種保護措施並未使得政府欲促進本土產業提升的目的成功。

誠如上列內容所述，在馬國政府無法提供足夠的協助下，馬來西亞的製造業以及與科技相關的產業仍然無法擴張，而且必須倚靠外國廠商的技術援助。馬來西亞政府對於本土產業的弱勢，無法提出有效解決辦法。再加上由於國內的市場太小，工業發展只能集中在幾個區域，再進一步發展也沒有足夠人口去消費，因此有些較有潛能的公司，便向外發展。⁸⁴

60 年代中期，進口替代政策的缺點逐漸明顯，政府不得已必須介入。聯邦工業發展局(FIDA，Federal Industrial Development Authority，後來改為MIDA，Malaysia Industrial Development Authority，馬來西亞工業發展局)成立，以促進工

⁸³ 袁珠盈，〈馬哈蒂爾與馬來西亞的經濟發展〉，《雲南財貿學院學報》，第 18 卷第 2 期，2003，頁 10-12。

⁸⁴ 當時向外發展的企業公司，例如；1968 年純屬馬來西亞本地資金的「聯昌」便是紡織業中，遠銷毛巾至歐美澳紐的例子。

業發展。⁸⁵當這個政策通過時，許多的廠商爲了成本考量，紛紛想要將製造總部遷至拉丁美洲或者是東亞地區。所以，國際經濟學家建議馬來西亞政府將政策轉爲以出口導向(EOI)爲主體的經濟發展模式，以對應這種狀況。馬來西亞政府遂於1968年通過「促進工業條款」(Industrial Incentive Act)，緊接著隔年通過勞工法(Labor Law)，用這兩個法案來吸引出口導向的工業投資。⁸⁶

此外，在製造業發展方面；馬來西亞獨立後主要以利用本國資源發展加工製造業爲主，隨著電子、機械、鋼鐵、化工以及汽車製造等行業的發展，傳統的初級產品加工業地位逐步下降，製造業成爲馬國經濟發展的主要動力。⁸⁷

(二)1968年至1981年：出口型發展導向工業

在513衝突事件過後，馬國政府開始推行新經濟政策，國家機關決定扶植土著商人及土著平民就業機會，進行經濟重組政策。同時，政府也對外國公司採取更開放的態度，藉此取得國外技術的轉移。這時進口替代政策面對著市場不大、技術無法與國外競爭、以及容納不下那麼多就業人口的問題。於是，國內產生招納外國投資商以及自由貿易區的概念，並希望把工業目標導向出口爲主。因此馬來西亞工業與經濟發展開始轉向出口型。1972年，馬來西亞的第一個自由貿易區出現在檳城，一直到了1981年，檳城已擁有包括4個自由貿易區在內的8個工業區，區內共有214間工廠，提供了5萬4253個就業機會。此一時期的重點是以發展出口面向、勞工密集、資本密集的「新興工業」爲主，整個工業發展所依循的方針主要如下：⁸⁸

1.先輕後重。

⁸⁵ Jomo K. S., *Growth and Structural Change in the Malaysia Economy*. London: Macmillan Press, 1990, p.1.

⁸⁶ 蘇嘉興，《泰國與馬來西亞政治經濟發展之比較》，台中：東海大學政治學系研究所未出版碩士論文，2003。

⁸⁷ 〈馬來西亞經濟概況〉，《駐馬來西亞經商參處》，2006/4/18，取材日期：2007年3月27日，<http://big5.mofcom.gov.cn/gate/big5/my.mofcom.gov.cn/aarticle/ddgk/zwdili/200604/20060401939520.html>.

⁸⁸ 袁珠盈，〈馬哈蒂爾與馬來西亞的經濟發展〉，《雲南財貿學院學報》，第18卷第2期，2003，頁10-12。

- 2.與馬來西亞的農、林、礦生產業結合。
- 3.與解決就業問題及貫徹「新經濟政策」作結合。
- 4.「土洋並進」、大中小企業結合，有計劃、有選擇的重點發展一些較現代化的大型企業。
- 5.發展不過分集中於港口城市，計劃在全國十三個州推行「工業區」，將一些農、林、礦產品為原料的工業分散到開發較晚的州，甚至農村，以改善發展不均的現象。

1971 年馬國政府提出「自由貿易區條款」 (Free Trade Zone Act)，更進一步的鼓勵外來投資。由於馬來西亞當地的工業發展沒有獨立進行的能力和經驗，再加上馬國政府給予外來投資的優惠與馬國當地公司相同或者更優厚，再加上其他因素，因此這些外國資本都認為增加本地股東（不管是土著、非土著）對他們在馬來西亞的運作和人事更為有利，於是紛紛前來馬國進行投資。並且把每一樣設備或者各種用品，都從他們本國帶來。因此，為馬來西亞的建築業、文具供應業、服裝業、電器業、中型工業…等等，帶來了不少機會，不但刺激經濟循環，也製造了再投資機會。在 1970 年到 1973 年之間，短短 3 年內，馬來西亞的外資工業增加了 200 間，更提供馬來西亞 4 萬 4000 個就業機會。因此自由貿易區條款的提出也替馬來西亞政府累積大量的外匯以及提升國民的薪資所得。⁸⁹

1971 年到1975 年，第二個馬來西亞計劃開始實施，正是馬來西亞積極促進商業及工業發展的時刻，政府大力通過各種的工業化政策。到1975 年為止，馬來西亞有關工業的相關產業，已佔國家GDP 的17%。⁹⁰馬來西亞逐漸擺脫以初級產業為主的經濟型態，政府機關的干預力開始介入市場，企圖以政府力量矯正種

⁸⁹ 資料參閱：王琛發，〈馬來西亞工業發展史-70 年代後的外國投資工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/9，取材日期：2007 年 3 月 27 日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=599>。

⁹⁰ Alasdair Bowie, *The Dynamics of Business-Government Relations in Industrialising Malaysia*, in Andrew Macintyre eds., *Business and Government in Industrialising Asia*. NSW, Australia: Allen & Unwin, 1994, p.172.

族之間的經濟失衡。

1975年、國會下議院三讀通過進一步貫徹新經濟政策的「工業協調法令」(Industrial Co-ordination Act, ICA)，規定國內製造業、全職工人達25位員工以上、投資額達10萬馬幣的公司，必須領取執照，強制規定國內投資執照需經過許可，若無政府許可則不准許任何人投資於製造業，並賦予貿工部長拒絕及撤銷執照的權力。工業協調法令也對各企業擁有的股份結構產生重組；對於國內的華人企業而言，爲了規避此法規，一般有兩種作法；

- 1.尋求馬來人爲合夥人。

- 2.將原有的事業投資於非製造業，例如：房地產。對外資企業而言，工業協調法令給予國家機關控制外來投資的正當性，使得外資企業紛紛反彈，減低了外來投資的意願。

而因爲工業協調法令實施的緣故，本土的工商業投資比發展計劃的目標衰退了220 億馬幣。馬國政府意識到工業協調法令的實施，使得有意願投資的企業轉而保守。爲了改善此一現象，1977 年馬來西亞政府對工業協調法令加以修正，用以提昇外來企業的投資，並且放寬投資的標準；除此之外，同年是第三個馬來西亞計劃實施的第二年。

除此之外，70 年代末，馬來西亞的工業還多了一項意外之喜；沙巴和丁加奴先後發現岸外石油和天然氣。國家發現石油以及所帶來的盈利，同時也支持馬來西亞國家的工業化發展。⁹¹

邁入 1980 年初期，馬來西亞政府開始推行「重工業計劃」。在此一發展階段中，由於馬來西亞已擁有了足夠的人才及經驗去經營大企業和國際貿易，同時，80 年代以來，馬來西亞公共企業機構增加一個新的單位「馬來西亞重工業機構」(Hicom)。此一機構的成立，帶動了許多計劃，包括國產車、鋼鐵、紙漿及紙品、

⁹¹ 資料參閱：王琛發，〈馬來西亞工業發展史-70 年代後的外國投資工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/9，取材日期：2007 年 3 月 27 日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=599>。

綿織、小型引擎發動機石油、洋灰等。⁹²

綜觀上列所述，馬來西亞在經過 20 多年的工業發展之後，工業發展型態也由原先的進口替代策略，轉變成為推行出口導向的製造工業。馬來西亞在工業上的穩定發展，同時也帶動經濟的穩定發展。馬來西亞的國民經濟連續十多年以 8% 的速度增長，使馬來西亞人的年均收入在 1996 年達到了四千多美元，由農業國轉型為工業國。(詳見表 4-1)

馬國政府除了整合國內各族群的資產以外，還積極鼓勵外國投資。此時期由於出口型低技術勞工密集工業興起，因此造就了大量的就業機會。根據資料顯示，當時的工業就業人口數佔總就業人口的比例增加，佔了總就業人口數的比例由 1970 年至 1979 年的年成長率 11.9%，上升到 1989 年的 17%。

綜觀上述內容中提及；馬來西亞的國家機關早期因受限於英國政府的殖民介入，在工業發展上並無太多具體建設。因此大多是以傳統的原產品加工、小型製造業以及加工業為主。一直到 1957 至 1968 年後，政府雖然開始採取自由開放的經濟政策，但可能是因為殖民主義對於馬來西亞國家機關影響極大，雖然已經有初步的經濟規模，但政府在此時期仍然無實際權力去干涉國家的經濟與工業發展。也因為如此，國家汽車工業並未有任何具體計劃與改變，在國家工業發展上是以初級產品為主要出口項目。殖民者以國家領導自居，要求人民進行最基本的原料產品生產，也使得馬來西亞在獨立之後，與其他的東南亞國家一樣，擺脫不了被殖民主義控制的國家發展風格。

直到 1968 至 1981 年這段發展時期，由於新經濟政策的實施，國家機關逐漸發揮效力，開始意識到以國家力量控制經濟的重要性。除了新經濟政策的制定與推行之外，也由早期的進口導向轉變為出口導向。此時期除了許多工業區的建立之外，也開始有相關的自由貿易區條款，以及相關工業法令的立法。

一國工業發展良好與否，取決於政府對其重視程度。馬來西亞政府開始在經

⁹² 資料參閱：王琛發，〈馬來西亞工業發展史-重工業與科技工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/11，取材日期：2007 年 3 月 27 日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=600>.

濟領域與工業領域的介入，也代表著國家機關逐漸擺脫英國殖民主義的影響，欲以國家機關的力量開始建設馬來西亞，國家機關在工業發展的地位也愈益重要。因此，在經過兩個重要階段的發展後，馬來西亞也從農業型國家轉變為工業型國家。此外，此一時期還有外資的投入，政府機關也鼓勵外來國家投資設廠，不過筆者感到疑問的是，一旦馬國政府太過於依賴外國資本，以及給予外資太多優惠政策，相對也會帶來傷害。因為馬來西亞在工業基礎、設備還未齊全的情況下，貿然接受外來投資者的介入，縱使已有新經濟政策的推行，以及相關法令的提出，一旦政府無法提供更優惠的經濟政策給外來投資者，又或者是這些投資者發生經濟困難而被迫撤離馬來西亞時，或者有更好的投資地點出現使得外資轉向，則馬來西亞有辦法面臨此一發展困境嗎？這同時也和筆者在之後的論文章節中提及關於馬國本國汽車工業面臨東協自由貿易區落實後，國產汽車該如何面對此轉變的議題相呼應。故此，筆者將在之後的章節中進行更詳細的討論。

表 4-1：馬來西亞 10 年來總體經濟指標（1990 年至 1999 年）

年度	進口金額 (百萬美元)	出口金額 (百萬美元)	平均每人國 民所得 (美 元)	農業(產業 結構佔 G D P %)	工業(產業 結構佔 G D P %)
1990	29,348	29,462	2,294	19.37	36.36
1991	37,900	34,300	2,511	17.17	37.36
1992	40,682	41,394	2,780	16.02	38.09
1993	42,568	45,992	3,010	15.94	38.04
1994	56,823	58,274	3,447	14.60	39.14
1995	71,823	72,071	4,016	10.27	37.62
1996	78,922	78,674	4,466	9.76	39.52
1997	78,925	79,076	4,377	9.11	39.07
1998	60,081	75,461	3,093	9.41	35.05
1999	65,489	84,521	3,248	9.27	36.49

資料來源：轉引自：吳政霖，《有形國力的比較—台灣、南韓、馬來西亞、新加坡與澳洲》，嘉義：私立南華大學亞太研究所出版碩士論文，2002。

第二節 汽車工業發展的開端與國家汽車公司-普騰(Proton)的建立 (1983 年)

在馬來西亞，汽車工業被視為是最重要、最具戰略意義的行業之一。馬來西亞政府對汽車工業寄予厚望，政府也投入相當大的人力、財力，寄望藉由汽車工業的發展，使得馬來西亞在 2020 年達到真正的工業化國家。而馬來西亞藉由國家機關發展汽車工業的成功，在很大程度上促進了國內汽車製造業的發展，也替國家整體經濟發展做出貢獻。在上一節中我們已經對馬來西亞的國家整體工業化發展有了進一步的瞭解。因此在本節中，筆者將從馬來西亞的汽車工業發展開端以及普騰汽車公司的發展過程來作說明，分別如下列所述：

一、馬來西亞汽車工業發展的開端

從馬來西亞的整體工業發展過程與汽車工業的配合來看，在汽車工業發展方面，大致上可分為兩個階段。首先第一階段主要是從 60 年代至 80 年代；在 60 年代初期，主要是以整車進口過渡到散件組裝，在這之前，馬來西亞的汽車大部分是屬於進口車。⁹³到了 1963 年，在「可倫坡計劃」（Colombo Plan）專家的建議下，馬來西亞政府開始鼓勵建立汽車工業，這同時也是馬來西亞汽車工業的開端。⁹⁴

馬國政府於 1964 年又制定了鼓勵裝配汽車和零部件製造業的政策。一直到了 60 年代後期，政府爲了提高就業和代替汽車進口，開始建立汽車組裝廠。同時爲了進一步發展本土汽車工業以及鼓勵在馬來西亞當地進行汽車組裝，政府採取了相關的汽車政策，包括零部件的國產化、徵收進口稅、對整車進口實行一系

⁹³ 劉才湧，〈快速發展的馬來西亞汽車工業〉，《中國機電工業》，第 9 期，2003，頁 49-51。

⁹⁴ 可倫坡計劃是世界上第一批援助計劃之一，它在 20 世紀 50 年代由英聯邦國家發起，旨在通過以資金和技術援助、教育及培訓計劃等形式的國際合作，來加強南亞和東南亞地區的社會經濟發展。可倫坡計劃有著廣泛的政治和戰略意義，不能僅從人道主義角度來理解，它與英美的冷戰計劃結合起來，成爲擴大西方影響的重要工具。資料參閱：孫建黨，〈可倫坡計劃及其對戰後東南亞的經濟發展援助〉，《東南亞研究》，第 2 期，2006，頁 20-25。

列的關稅政策…等等。1966年，政府公佈保護性關稅，另外要求所有的經銷商每6個月要更新一次進口許可證。1967年，政府批准6家組裝廠開始運轉。

1967年12月，瑞典汽車有限公司開始在馬來西亞組裝生產Volvo汽車，之後陸續有豐田、日產、本田、大發、福特、標誌…等多家國家汽車製造商在馬來西亞投資建廠。⁹⁵起初，組裝廠主要是由歐洲汽車製造商和本地合作夥伴成立的合資項目，但是當時在馬來西亞組裝的汽車品牌很複雜。到了80年代早期，此時期大約有15家工廠生產歐洲或日本汽車，因為有太多的品牌和車型，零部件規格品種繁雜，導致製造商很難達到規模經濟。在此一期間，馬來西亞進口汽車依然很多，但進口方式大部分是以CKD的形式進口，由組裝廠組裝。這時的技術轉移水準還是很低，當地汽車技術人員的能力提高也不明顯。⁹⁶而且當時的馬來西亞汽車工業雛形未成，直至首相馬哈迪提出國產車計劃的概念後，馬國的汽車工業才真正邁入突飛猛進的分水嶺。⁹⁷

至於第二階段則是80年代後至今。此一時期是馬來西亞開始發展民族汽車工業的過程。自此，馬來西亞的民族汽車工業開始起步。在此階段中，馬國政府最爲著名的政策便是國家汽車公司—普騰的成立。1983年，馬來西亞重工業公司與日本的三菱公司合資建立國家汽車工業公司，並利用馬來西亞本地生產的配件以及車身裝配國產汽車，同年的5月7日，馬來西亞的國家汽車公司-普騰建立，以此爲標誌，馬來西亞汽車工業進入了第二個發展階段。之後馬國政府又在1992年10月建立了靈鹿（Perodua）汽車公司。現在，馬來西亞汽車市場是由馬來西亞民族汽車業控制著，普騰和靈鹿汽車公司每年分享馬國90%的汽車市場。⁹⁸到1992年，馬來西亞的國產汽車已成爲國內使用的主要車輛。

⁹⁵ 劉才湧，〈快速發展的馬來西亞汽車工業〉，《中國機電工業》，第9期，2003，頁49-51。

⁹⁶ 郭婷，〈馬來西亞汽車業〉，《南博網》，2004/2/12，取材日期：2007年3月20日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/1.html>。

⁹⁷ 資料參閱：EMPTA，〈大馬汽車工業發展史〉，《EMPTA》，2004/4/21，取材日期：2007年3月20日，[http://www.empta.com.my/EMPTA\(Chinese\)/malhistory.aspx](http://www.empta.com.my/EMPTA(Chinese)/malhistory.aspx)。

⁹⁸ 郭婷，〈馬來西亞汽車業〉，《南博網》，2004/2/12，取材日期：2007年3月20日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/1.html>。

二、國家汽車公司-普騰（Proton）的建立（1983 年）

由上述馬來西亞的第二階段汽車工業發展內容中，我們大致瞭解普騰汽車公司的建立過程，而本段將詳細敘述普騰汽車公司的創始過程，以及在發展中所經歷的難題以及未來發展性。

在 80 年代初期，當時的馬來西亞首相馬哈迪力排眾議，積極推動馬來西亞國產汽車發展計劃。因此在 1983 年，馬來西亞政府與日本的三菱汽車公司合資，共同建立馬來西亞國家汽車工業公司－「普騰」。

由於馬國政府與日本的合作，因此在汽車工業發展上不可避免的會受到日本汽車廠的影響。因此普騰汽車公司的主要技術來源也是來自於日本三菱汽車的技術支援，引用日本先進的汽車工藝和生產技術生產第一代國產轎車。再加上當時馬來西亞只有一家汽車公司，因此馬國政府可算是集中全力發展本土汽車工業。普騰汽車公司的建立是馬哈迪任內所設計的「國家發展戰略」，同時也是為了使馬來西亞在 2020 年成為工業化國家的重要內容之一。馬哈迪當時的設想是，期望通過不斷擴大汽車公司的規模來替社會創造更多的工作機會，發展新技術，增加出口創匯，並且帶動更多相關行業的發展。因此在馬哈迪的巧妙運籌和果敢開拓下，普騰汽車公司搖身一變成爲馬來西亞最大的汽車製造商。

此外，馬國政府設立普騰汽車公司的目的是為了使馬來西亞的國家汽車工業能夠走上高技術水準，並具有獨立發展的能力，故此普騰汽車公司肩負著提升國家工業水準的責任。再加上其具有民族品牌的特性，以及生產工序完整，所以在稅收政策和關稅稅率方面均享有優惠。而且自普騰汽車公司建立之後，馬來西亞已經成功整合汽車工業的整體發展。從此，馬來西亞的國產汽車迅速發展，1989 年開始進行出口。也因為國家機關的強力保護，再加上完善的政策執行，因此在經過 30 多年的發展以後，馬來西亞已經擁有 4 家汽車製造商、15 家汽車組裝廠、

3 家車身製造以及跑車生產商、350 家的零配件製造商，年汽車生產能力大約是 57 萬輛。⁹⁹

雖然普騰汽車公司在國家政策保護的溫室裏逐漸成長以及壯大，但是馬來西亞人更想要的是一個真正意義上的國產品牌，並非是藉由外國技術所生產的外國附庸品牌。因此，普騰汽車公司除了大量生產轎車外，還積極研發生產巴士、羅裏(大卡車)、小型貨車及軍用車等一系列車種，此外也積極開發新型車款。(詳見表 4-2)

馬國除了積極開發新型車款之外，更在 1996 年時成功收購英國著名跑車集團蓮花(Lotus)80%的股份，其中還包括蓮花研發中心以及蓮花一級方程式賽車隊等，搖身一變成爲亞洲最大的超級跑車製造商。¹⁰⁰此外，在當時馬來西亞有一些資金雄厚的公司也積極進軍商用汽車製造業，以馬來西亞成功集團爲首的三家公司在 1996 年和南韓「現代」及法國「雷諾」簽約，在馬來西亞生產不同馬力的貨車。在馬來西亞，遍佈大街小巷的各種型號普騰高級轎車，無不映證出普騰汽車公司的成功。

馬來西亞的國產汽車工業在發展中不可避免的，也會遇到一些難題，首先是關於汽車市場佔有率的部分。在經過馬國政府的強力推動汽車工業計劃下，普騰汽車公司的規模逐漸擴大，但事實上，在年產量 300 萬至 900 萬輛的汽車巨頭競逐的全球汽車工業發展與汽車市場中，普騰汽車公司始終是個小角色。雖然有達到提升國產汽車自製比例的目的，不過在市場佔有率方面仍然偏低。馬來西亞政府爲了解決困境，於是在 1992 年 10 月成立第二個國產汽車公司—靈鹿汽車公司。靈鹿汽車公司建立的目的是爲了拓展汽車產品品種，進一步支援零部件製造業的發展，¹⁰¹並且增加汽車自製的能力以及加強普騰汽車公司產品、汽車生產線的延伸，進而擴大市場佔有率以及汽車工業整體發展能力。因此普騰與靈鹿兩家

⁹⁹ 劉才湧，〈快速發展的馬來西亞汽車工業〉，《中國機電工業》，第 9 期，2003，頁 49-51。

¹⁰⁰ 胡羽，〈彈響發展中國家產銷超級跑車奏鳴曲的「普騰 CEO」—拿督東姑·馬哈禮〉，《世界汽車》，第 3 期，2004，頁 41。

¹⁰¹ 靈鹿汽車公司是馬來西亞第一個 ISO9002 和 ISO9001 認證的汽車製造商，主要是生產 0.8 至 1.3 升排量的汽車。

汽車公司是朝向合作關係，並非是競爭關係。此外，馬國政府也希望能夠藉著第二家國產汽車公司的成立，以增加當地土著的工作機會，使當地土著能夠參與工業化，藉此扭轉經濟上的弱勢地位。

另外一個則是馬國政府實行過多保護策略所造成的問題。因為馬國政府透過大幅度調高進口汽車進口關稅以及限制外國汽車進口，保護國內汽車工業的成長，所以價格要比進口車少 40% 的國產車壟斷了整個馬來西亞汽車市場，¹⁰²使得馬來西亞的國家汽車公司長時間在國家形成的溫室中成長，導致自滿的態度，此外消費者難免會有所抱怨，例如所生產的產品是否人性化、售後服務是否作到家，諸如此類的問題隨之而來，也影響消費者對於汽車產品的忠誠度。

此外，馬國的汽車工業技術落後於外國汽車工業，再加上品質差、小毛病多、車款種類少…等問題，使得馬來西亞人也逐漸對國產汽車失去信心，甚至願意多花 3000 至 5000 美元，轉買價格高、品質也高的進口汽車。學者李永鈞的文章中也曾提到，馬來西亞的普騰汽車公司在 2003 年汽車銷售量降低的原因是因為馬國消費者認為政府對於進口車實行重關稅的政策會有所調降，以及等待普騰汽車公司所研發的新款車型的上市，於是消費者便產生觀望的心態。此外，由於政府調降關稅後，本國汽車的價格和外國汽車的價格之間差距縮小，使得消費者願意購買外國汽車，也不願意購買本國車。這些都是導致馬國汽車銷售量下降的原因。¹⁰³

再者，現在的馬來西亞汽車工業所要面對的競爭主要是來自於歐、美、日、韓等國家的重大挑戰，尤其是素有「東方底特律」之稱的鄰國－泰國，於是開放外國進口車已是不可避免的現象。另外一個要注意的現象則是，馬來西亞國產汽車還要面對二手車市場的競爭，在馬來西亞，進口二手車市場非常興旺，運氣好的話，還可以買到從新加坡過來的二手車。所以馬國為了應對汽車市場全面開放以及日益激烈的競爭局面，就必須在生產技術方面有所突破，加快重組以及提高

¹⁰² 郭婷、朱浩然，〈溫室中成長的民族汽車工業〉，《南博網》，2006/5/13，取材日期：2007 年 3 月 20 日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/3.html>。

¹⁰³ 李永鈞，〈東南亞汽車工業掠影〉，《上海汽車》，第 3 期，2004，頁 40。

生產力，並且透過與跨國汽車公司的合作，藉此引進資本和技術，來增強本身的競爭力。¹⁰⁴馬來西亞政府也應繼續給予汽車工業支持，同時馬國的汽車業者應加倍努力，以及尋找合作夥伴，以保障汽車工業能夠穩定發展，並在國際市場中保持競爭優勢。¹⁰⁵

馬國的汽車工業發展除了上述問題之外，同時也是政治上的燙手山芋，因為它捲入了馬哈迪和馬來西亞現任首相巴達威兩者的鬥爭。巴達威於 2003 年上任接替馬哈迪的職務之後，認為普騰汽車公司的問題必須解決。但對於馬哈迪來說，等於破壞他的國家發展戰略的夢想。¹⁰⁶再加上之後的汽車准證制度所造成的風波，也使得馬哈迪與巴達威展開激烈的爭辯與政治鬥爭。筆者也將在後續章節中作說明以及討論。

¹⁰⁴ 郭婷、朱浩然，〈保護政策備受挑戰〉，《南博網》，2006/2/14，取材日期：2007 年 3 月 20 日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/4.html>。

¹⁰⁵ 謝尚伯，〈馬來西亞將繼續推動汽車工業〉，中華經濟研究院編《國際經濟情勢週報》，第 1581 期，2005，頁 58，行政院經濟建設委員會發行。

¹⁰⁶ 郎楷淳，〈普騰汽車陷入經營困境，馬來西亞自主汽車品牌歧路彷徨〉，《中國汽車報》，2007/1/15，取材日期：2007 年 3 月 20 日，<http://www.cnautonews.com/N/NewsDetail.aspx?NewsID=18325>。

表 4-2：馬來西亞國家汽車公司-普騰汽車公司發展史

時間	汽車工業發展過程
1983 年	政府創立國家汽車工業
1985 年	第一輛國產車普騰賽嘉（Proton Saga）上市
1992 年	推出普騰花蝴蝶（Proton Iswara）
1993 年	普騰英雄牌、普騰威拉（Proton Wira）上市
1995 年	普騰威拉（Proton Wira 新一代）、普騰將相（Proton Perdana）、普騰勇士（Proton Satria）上市
1996 年	普騰威拉（Proton Wira 柴油系列）、普騰皇冠牌汽車上市
1998 年	普騰將相牌汽車和普騰勇士 Gti 汽車上市
2001 年	普騰華嘉（Proton Waja）上市
2002 年	普騰 Areana 和華嘉 1.8 公升上市
2004 年	普騰 Gen. 2 上市
2005 年	普騰 Savvy 上市

資料來源：

- 1.王軍，〈馬來西亞汽車市場概況〉，《濟南國暨貿易網》，2006/3/31，取材日期：2007 年 3 月 31 日，<http://www.ccpitjinan.org/Default3.aspx?entityid=fL590101&fid=17>.
2. Lock's Simple World，〈馬來西亞國產車款式一覽表〉，《Lock's Simple World》，取材日期：2007 年 3 月 31 日，<http://www.angelfire.com/sc/YewWeng/nationalcar2.html>.

第三節 馬哈迪時代的汽車工業發展（1981 至 2003 年）

馬來西亞的國家汽車工業是馬哈迪在 80 年代上台時致力推行的重大計劃。馬哈迪自 1981 年上任以來，在本土汽車工業發展推動上，一直是不遺餘力的。從 1982 年馬哈迪所推行的「東望政策」，積極向東學習的策略內容中，我們可以明顯發現到，由於政策中所提及的效法日、韓的工作態度以及鼓勵日、韓兩國到馬來西亞當地設廠，提倡聯營企業以獲得先進的工業技術……等等，再加上購買國產貨等相關措施，再再都顯示出馬哈迪在位期間，對於本土汽車工業發展的關心以及重視程度。

提到馬哈迪時期的汽車工業發展過程，在他上任以前，由於馬來西亞國內市場的狹小，並不適合發展本土汽車工業，所以汽車工業發展並未有明顯的突破。直到馬哈迪擔任首相之後，積極推動汽車工業發展，馬來西亞的本土汽車工業才逐漸起飛。當時馬哈迪的用意主要是希望透過國家對於本土汽車工業的推動，進而把馬來西亞推向工業化國家的地位。當時有許多經濟學家認為：以目前馬來西亞所擁有的一千萬人口市場以及國家現有的工業技術為根據，並不適合發展汽車工業，更不符合經濟效益，所以多數人並不認同此項計劃。儘管受到各方的反對，馬哈迪仍然憑藉著堅強意志及首相權力，加上政府所投入的龐大資源，並且實行關稅保護措施，逐步達到扶植以及發展本土汽車工業的計劃。為此他還曾與前副首相慕沙鬧翻，導致慕沙辭職以及後續所引發的巫統史上最大黨爭行動。¹⁰⁷

1982 年，馬來西亞政府提出「國產車計劃」的構想，此計劃也算是「東望政策」下所展現的重要成果之一。國產車計劃是因為馬哈迪首相在 80 年代初期，國家發展政策的兩大重點主要是國家工業化以及推行私營化計劃，當時為了取代入口產品，尤其是汽車製造產品，政府便大力推動國內重工業的發展，除了汽車業之外，還包括了鋼鐵業、洋灰以及小型引擎製造廠，因此國產車計劃便應運而生。¹⁰⁸

¹⁰⁷ 林友順，〈為安華平反馬哈迪勢力式微〉，《亞洲週刊》，第 19 卷 31 期，2005，頁 36。

¹⁰⁸ 中國報，〈馬來西亞前首相馬哈迪之路〉，《中國報》，2006/5/6，取材日期：2007 年 3 月 24 日，

1983 年，馬國政府宣佈「馬來西亞大工業」(Malaysia Incorporated) 政策，以作為國家整體工業化計劃的一部份。1983 年 5 月 7 日，馬來西亞政府成立「普騰國家汽車工業公司」(PROTON BHD)。普騰汽車公司的建立也代表著馬來西亞汽車工業發展的正式起步。它建立的原因也和國產車計劃相似，主要也是為了落實 80 年代初期馬哈迪所提出的東望政策概念，以及致力於推動國家策略性工業發展的想法。因此普騰汽車公司的成立，同時也意謂著馬來西亞的汽車工業發展正式步上軌道。

緊接著在普騰汽車公司的建立，以及國產車計劃推行之後的是在 1985 年 9 月 15 日，馬來西亞所生產的首輛國產車－普騰賽嘉國產車(Proton Saga)；這也象徵著馬來西亞進入重工業發展時代，並帶動其他輔助性工業的成長。此一國產車的製造方式主要是採用聯營方式，是透過馬來西亞重工業機構 (HICOM) 以及日本三菱集團關係企業的兩家公司，即 Mitsubishi Motor Company 以及 Mitsubishi Corporation 的合作下所組成的。前者佔有 70% 的股權，而後兩家公司則是佔有 15%，以作為交易的一部份協定，此外日本必須把汽車製造技術傳授給馬來西亞。¹⁰⁹

由於日本在 1980 年代開始便是馬來西亞最大的貿易國之一，再加上東望政策提倡效法日本的學習精神，所以馬來西亞和日本也建立良好的貿易合作關係，為其未來的工業化發展打下良好的基礎，而普騰賽嘉國產車便是兩國貿易交流合作的最成功例子，當時的國產車製造廠佔地 550 公頃，為東南亞最大以及最現代化的製造廠，每年大約可生產八萬輛的汽車。¹¹⁰

此外，因為普騰賽嘉國產車的問市，首相馬哈迪希望藉由國家本土汽車工業的發展，來推動國家整體工業化。同時，為了確保國產車的計劃能夠順利實行，馬國政府還模仿日本保護汽車工業的措施，向外國進口車抽取高達 300% 的稅

<http://tjoo0219.bokee.com/viewdiary.10999845.html>

¹⁰⁹ 華資資研部，〈歷經風浪，出奇制勝-回顧馬哈迪時代的重大計劃和政策〉，《資料與研究》，第 13 期，華社資料與研究中心出版，1995，頁 22。

¹¹⁰ 華資資研部，〈歷經風浪，出奇制勝-回顧馬哈迪時代的重大計劃和政策〉，《資料與研究》，第 13 期，華社資料與研究中心出版，1995，頁 22。

收，在當時的本土汽車工業保護上，確實也收到一定的效果。

馬來西亞政府剛開始實行國產車計劃時，執行初期並未受到馬來西亞民眾的普遍支持，一直到國產車的銷售數字逐漸提升，加上馬哈迪以發展工業的基礎建設為主要重點依據，才使得民眾慢慢接受國產車的實行計劃。當時的銷售量在第一年是 7494 輛，之後在政府機關極力栽培下，市場銷售量節節上升，單一車型年產量高達 10 萬台以上，占了 70% 市場份額，並且自 1989 年以後，整車開始輸出，1992 年時，輸往英國接近 2 萬台，此項成就普遍受到其他東南亞國家的肯定，並且被引為汽車工業成功之典型個案。¹¹¹

而到了 1993 年後，國產車的銷售量更提升到約 9 萬 4300 輛，佔該年國內轎車市場的 73.5%。同時國產車也開始銷售到海外國家，包括了英國、新加坡、紐西蘭、印尼、汶萊等國。¹¹²在當時的馬來西亞國家工業發展中，不但成為國內重工業的代表，也成為最暢銷的汽車品牌。

馬來西亞自 1985 年的第一輛國產車上市以來，在經過政府的大力推動下，以及實施高關稅的貿易保護措施之後，國產車的銷售量日漸上升。1990 年時，馬國在國家汽車工業發展上所取得的盈利，佔據近半數的轎車市場，同時也造就了無數個百萬富豪代理商，使得政府對於國產車計劃更具信心，遂在 1992 年時推動第二國產車計劃(二汽)。¹¹³

馬來西亞的第二國產車-靈鹿是在 1992 年 10 月國家汽車工業支持的背景下成立的，並與大發汽車公司達成協議，合資設立車廠。和普騰汽車公司一樣，靈鹿汽車公司也擁有政府的特權以及保護。第二國產車成立的目的是擴大國產汽車的款式，以及對零部件製造業提供更加深入的支援。此外，由於第二國產車的價格是走平民化價格，大約是三萬馬幣左右，因此很快的便成為上班族、家庭主婦以

¹¹¹ 資料參閱：EMPTA，〈大馬汽車工業發展史〉，《EMPTA》，2004/4/21，取材日期：2007 年 3 月 20 日，[http://www.empta.com.my/EMPTA\(Chinese\)/malhistory.aspx](http://www.empta.com.my/EMPTA(Chinese)/malhistory.aspx)。

¹¹² 華資資研部，〈歷經風浪，出奇制勝-回顧馬哈迪時代的重大計劃和政策〉，《資料與研究》，第 13 期，華社資料與研究中心出版，1995，頁 22。

¹¹³ 林友順，〈大馬國產車被泰國印尼夾擊〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 50 期，2006，頁 40。

及學生的新歡。¹¹⁴

因為國產車以及第二國產車計劃的成功，再加上馬國政府的津貼補助以及保護下，在國內市場中一直是非常的穩固，並居於主導地位。¹¹⁵在巔峰時期，由普騰國產車加上第二國產車靈鹿汽車公司所組成的馬來西亞國產車帝國，曾佔據了馬來西亞小轎車市場將近 90% 的銷售額。

不過馬來西亞的國產車發展並非一帆風順的，在 1997 年時東南亞地區發生金融危機之後，連帶也導致消費者對於國產車的購買能力與信心下降。除了國產車的汽車銷售量減少之外，非國產汽車的的裝配廠同時也受到連累與影響。¹¹⁶因此馬哈迪政府在 1998 年 7 月發表「國家經濟振興計劃」(NERP)，提出關於汽車工業振興策略的詳細內容，大致分為四大類型；計劃內容如下列所述；¹¹⁷

一、政策及稅制：重新確認汽車產業為戰略產業，全力針對國民車製造商、小販業、代理商提出實施對策。

二、汽車產業政策

(一) 調整進口關稅。

(二) 提供新款車型設計與開發的資金，獎勵外國資金參與普騰新車計劃。

(三) 獎勵汽車製造廠輸出亞洲各國。

三、汽車經銷商輔導政策：

(一) 加強汽車經銷商銷售體系的競爭力，鼓勵汽車經銷商合併。

(二) 鼓勵汽車經銷商，取得新技術，增強市場競爭力。

¹¹⁴ 林友順，〈大馬國產車被泰國印尼夾擊〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 50 期，2006，頁 40。

¹¹⁵ 資料參閱：吳以倫，〈馬來西亞汽車帝國前傳：與韓國汽車產業一起發展〉，《獨立新聞在線》，2006/9/19，取材日期：2007 年 3 月 25 日，<http://www.merdeka.com/news.php?n=2575>。

¹¹⁶ 東南亞南亞信息編，〈馬來西亞汽車銷量銳減〉，《東南亞南亞信息》，第 17 期，1998，頁 25。

¹¹⁷ 曾繁漢，〈日、韓、泰及馬來西亞汽車產業輔導措施〉，《主要國家經貿政策分析月刊》，第 112 期，2000，頁 2-21。

四、汽車代理商輔導政策：

(一) 商請銀行開放汽車代理商借款管道，以及放寬融資期間及條件。以上之範圍應不僅僅只限定於汽車代理商，同時應該涵蓋承認客戶的訂購單。

(二) 請汽車代理商支付給金融公司的視購手續費，應部份或全部恢復。避免業者之間惡性競爭，全部凍結汽車代理商之所有投資計劃，以確保現存企業之生存。

儘管馬來西亞受到金融危機的影響，經濟動盪不安，但藉由政府提出的國家經濟振興計劃，多少對於馬來西亞汽車工業有幫助。再加上投資商對於馬國汽車工業發展仍是深具信心，可從馬來西亞貿工部所批准的汽車工業發展項目比率的提升來看，可見投資商進行投資的熱情不減。¹¹⁸縱使如此，仍有許多馬國學者和企業界人士也呼籲政府儘早開放汽車工業，將股權開放給國外，引進外國先進技術和管理制度。¹¹⁹

此外，馬哈迪政府任內期間，關於汽車工業發展計劃中，最讓人印象深刻的要算是汽車進口准證制度的實行。汽車准證制度 (a system of approved permits, 簡稱 AP) 是馬來西亞政府於 1970 年就開始實施的，一開始馬國政府發給 AP 准證的目的是要讓更多土著 (Bumiputera) 有機會參與進口車銷售，協助個人土著經商，並藉助 AP 准證的發出，給予土著商人一些經商優勢。條件是這些土著，必須擁有指定的基本設施，包括設有汽車陳列室，以及售後服務支援。¹²⁰而在新經濟政策的領航下，一開始並未受到爭議，但隨著國家經濟發展的步伐加速，馬國人民收入增多，對進口車的需求提升，使得汽車進口准證成為有利可圖的生意。

綜觀許可證制度的內容可分為兩種，第一種是開放類，也就是馬國可從國外進口新車或二手車，申請相對容易，但這項規定在 1987 年時停發。政府停止發

¹¹⁸ 東南亞南亞資訊編，〈對馬汽車業投資依然較高〉，《東南亞南亞信息》，第 3 期，1999，頁 7。

¹¹⁹ 孫暉明，〈東協自由貿易區〉，《國際資料信息》，第 5 期，2005，頁 37。

¹²⁰ 資料參閱：星洲日報，〈甚麼是 AP〉，《星洲日報》，2005/07/19，取材日期：2006 年 10 月 31 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200507191330>。

出 AP 准證的原因是因爲有 153 家土著公司被發現濫用 AP。他們並未擁有汽車陳列設備，也沒有提供售後服務。經過調查，這些土著公司把 AP 轉售給他人，以便從中謀取利益。

第二種是特許類；馬國政府一直到 1997 年才恢復發放 AP 准證的政策，不過當局修改其發出的條件，不再發出沒有附帶條件的公開 AP。只限於那些與國外企業簽有獨家代理協議的本國公司。新的策略規定表示；持有 AP 准證的汽車進口商，必須取得外國汽車商的授權代理權（authorised dealer），即直接進口，才能符合條件，而且每張 AP 只進口一個牌子的款式，新政策一直延續至今。如果一家馬來西亞公司想進口外國車，首先應該向馬來西亞政府申請許可證，政府在衡量公司各項條件時，一個重要的條件就是該公司擬進口的車型尚未在馬來西亞國內生產（特許即爲進口尚未在馬來西亞生產的車款，如果已生產，則不允許進口）。

1998 年，馬哈迪受到副首相安華支持者的質疑，指責許多獲得政府好處者是其朋黨。馬哈迪遂在大會期間，公佈所有獲得公司股權、私營化計劃以及 AP 准證的相關人員名單。當時，長長的名單張貼在議會廳外面走廊的佈告欄，許多代表和黨員駐足圍觀，結果安華的支持者和親屬也在名單內，因而化解了各種疑問，也消除了一場政治風暴。馬哈迪採取迅雷不及掩耳的行動，成功反擊挑戰者的計謀，但馬哈迪在公佈名單之後，沒有就此對援助土著政策作出更進一步決定，或是全面調整政策，以致今日爭議重新出現，他還涉及其中。¹²¹

汽車准證制度這項政策一直延續到馬哈迪下台之後，到巴達威上任，實施期間也引起了許多的問題，但因爲有利可圖，因此也產生之後濫用的情形發生。馬哈迪在下台之後也因爲汽車准證制度的濫用，認爲現有的分配汽車進口准證制度是偏袒同部長關係密切的個人或者集團。當時他也曾批評國際貿工部長拉菲達

¹²¹ 資料參閱：林瑞源，〈援助政策的利弊〉，《星洲日報》，2005/7/20，取材日期：2007 年 3 月 20 日，<http://info.sparkyblue.com/?m=20050721>.

(Rafidah)，認為分配准證的作法是不夠透明，以及國家並未盡到保護馬哈迪所致力之汽車工業的責任，因此到後來也發生與現任首相巴達威之間的爭辯風波。

馬哈迪在位期間，利用本身所擁有的權力，堅持推動國產車計劃，在權力高度集中的情況下，當時沒有人可以改變他的決定。而在這樣堅強的政治意志領導下，集中了大量國家資源來發展國產車，所有的好處和便利都優先給了國產車。在二十年後的今天，馬來西亞道路上遍佈國產車。國產車以及其周邊工業成為馬來西亞數一數二的大企業，事實也證明此項計劃有利於國家發展。由於馬哈迪本人對於汽車工業的強烈熱誠，將汽車工業視為馬來西亞的策略性重點工業並且全力扶持，因此普騰汽車公司可以說是馬來西亞典型的「民族工業」。這樣對於國產車的極力保護一直到 2003 年馬哈迪下台之後，巴達威上任之後，馬來西亞的汽車工業發展才又正式進入後馬哈迪時期新的發展階段，而之後巴達威與馬哈迪之間對於 AP 汽車准證制度所產生的爭辯，再加上面對東協自由貿易區開放，馬來西亞國產車所面臨的競爭環境越來越激烈之下，諸如此類的種種因素產生，也替馬來西亞本土汽車工業未來的發展投下一個未知的變數。

第五章 後馬哈迪時期國家汽車工業政策的轉變

本章所要介紹的是後馬哈迪時期整個國家汽車工業的轉變，包括國家機關在後馬哈迪時期對於經濟上的干預行為、政府實行的政策、態度，以及因應東協自由貿易區的開放，巴達威政府所採取的措施。最後並就 AP 汽車准證制度所帶來的影響，從馬哈迪與巴達威對於 AP 准證制度的看法來進行討論。

第一節 巴達威對國家機關在經濟發展上扮演角色之看法

根據馬哈迪首相暨國民陣線、巫統主席的安排，副首相暨國民陣線副主席阿都拉·巴達威（Abdullah Badawi）於2003年10月31日正式出任馬來西亞的第五任首相，自此，馬來西亞正式進入後馬哈迪時代。¹²²

馬來西亞前任首相馬哈迪在位時期，由於他給予世人的印象是異常強悍，對於政敵毫不手軟。他的種種政治行動，諸如；1987 年所發生的巫統黨爭後，馬哈迪對前貿工部長東姑拉沙裏派的驅逐，以及1998 年所發生的對前副總理安華的罷黜均震動全馬。¹²³由上述內容我們大致可以理解到，馬哈迪在政治上所採取的激烈手段。而在經濟方面，當時的馬來西亞政府在經濟方面的重大措施都是由馬哈迪的個人意志所決定，例如像是國產車的保護政策…等等，因此可以算是走威權手段干預經濟發展的風格。

雖然當時的馬哈迪政府所採取的是威權干預手段，馬哈迪仍然能夠擔任馬國首相長達22年之久，並在馬國政治和經濟最動盪時期，仍然獲得大多數國民的支持，最主要的原因便是馬哈迪上台後不久，便帶領馬來西亞走出1985年的經濟危機，緊接著馬來西亞以經濟持續高增長而成爲亞洲第五條小龍。同時，馬哈迪本人的政治地位以及他對局勢的掌控程度，再加上他所設定的馬來西亞發展戰略或

¹²² 廖小健，〈進入後馬時代的馬來西亞政局-論巫統面臨的內外挑戰〉，《東南亞研究》，第6期，2003，頁24-27。

¹²³ 廖小健，〈中庸穩健溫文儒雅、外柔、行政老練-馬來西亞新總理阿卜杜拉巴達威〉，《東南亞縱橫》，第12期，2003，頁61-63。

相關政策措施，不少被證明是符合馬來西亞具體情況，並有利於馬來西亞近期發展，同時也奠定一定的基礎。¹²⁴正因為有這樣卓著的成績，因此在馬哈迪卸任以前，馬來西亞的施政方向將不會有太大的變動。

馬來西亞在馬哈迪執政下，國家發展雖然長期保持穩定，但同時也缺乏變革，因此巴達威就任後，便開始修正馬哈迪時期國家機關在經濟面介入的手段與路線。馬國新任首相巴達威於2003年上任，他的個性是以中庸穩健著稱，一向比較低調，給人的印象是溫文爾雅。只不過，他只是外柔內剛而已。¹²⁵作為馬哈迪選定的接班人，巴達威曾在就任首相前後一再表示；他將繼續推行馬哈迪時代所推行的主要方針和政策。¹²⁶但是仔細看巴達威的家庭出身、教育背景以及從政經歷，再加上與馬哈迪截然不同的個人性格，因此他上任後的一些具體施政也明顯有自己的個人風格。巴達威上任後，對內大刀闊斧，推行改革。同時，為了爭取民心，巴達威曾誓言反貪，懲治貪污犯罪事件，以提升國民陣線和巫統的形象。對外則視採取務實的外交政策。

在經濟方面，巴達威政府繼續推行消除貧困、發展經濟的政策，以維護種族和睦與團結，加強資訊產業、生物科技和農業現代化建設。¹²⁷巴達威上台之後，一改過去22年前任首相馬哈迪的「重工輕農政策」，提出發展長期以來被忽略的農業的口號，把農業發展定為經濟成長的新領域，並將目前製造業在國內生產總額的比例拉低，以提升現代化農業的發展。同時，為了促進經濟平衡發展，巴達威致力於開拓現代化農業發展，加強高科技產業的技術能力，並努力改善投資環境，以吸引更多外資投入，使馬來西亞轉型至多元平衡的經濟結構。¹²⁸

此外，巴達威於 2003 年上任之初，正好是馬來西亞的第八個五年計劃（2001~2005 年）實施階段期，馬來西亞政府期望透過該計劃的實行，能夠加強

¹²⁴ 廖小健，〈震動馬來西亞的首相辭職〉，《東南亞研究》，第 5 期，2002，頁 19。

¹²⁵ 廖小健，〈中庸穩健溫文儒雅、外柔、行政老練-馬來西亞新總理阿卜杜拉巴達威〉，《東南亞縱橫》，第 12 期，2003，頁 61-63。

¹²⁶ 廖小健，〈2003 年馬來西亞的政經外交〉，《東南亞縱橫》，第 3 期，2004，頁 26-29。

¹²⁷ 袁銳東，〈堅忍不拔終成大器-馬來西亞新總理巴達維〉，《當代世界》，第 5 期，2004，頁 14-16。

¹²⁸ 林友順，〈多元化經濟的新動力〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 51 期，2004，頁 26。

經濟發展能力。¹²⁹到了 2006 年，馬來西亞政府計劃通過促進農業、工業以及建築業等三大領域的發展，進而推動國家經濟的發展。在農業方面，有關機構成立國家農業及食物機構；2006 年 3 月，巴達威制定浩大工程，全國性推動「青皮書計劃」，鼓勵人民耕種及養殖，以達到糧食自給自足的目標；¹³⁰而在建築業方面，政府委託建築承包商承包公共設備維修工程。¹³¹同時，2006 年也是馬來西亞第九個五年計劃的第一年，雖然「九五計劃」醞釀多時還沒公佈，但巴達威政府宣佈落實第九大馬計劃的十大策略中，也曾提到加倍努力確保國家經濟處於高度成長及穩健的地位，以知識作為經濟發展基礎；加強國家經濟基礎，以及開拓新興的成長領域；繼續改善公共服務行政系統；加強人力資源的能力等措施。¹³²故此，透過以上國家所推行的經濟發展策略，巴達威相信會對未來馬來西亞的國家經濟發展產生積極的影響。

再者，巴達威政府上任之後，由於馬來西亞經過馬哈迪政府 22 年來的冗長統治，在經濟財政方面，留下龐大的財政赤字。¹³³為了降低赤字，巴達威開始停止馬哈迪時期所推行的龐大基建計劃，例如：中止預計耗資一百四十億馬幣的雙軌火車計劃，使得馬來西亞得以避免與中國以及印度爆發貿易與外交戰，贏得國內外投資者的掌聲。¹³⁴此外，還有縮小巴貢水壩計劃的規模，以及停建美景橋…等等建設計劃。¹³⁵巴達威也曾對媒體表示，國家必須具備彈性，沒有任何東西是不可以改變的。而除了停止馬哈迪時期的各項計劃之外，在經濟方面，最為國人所關心的議題包括私營化計劃以及國產車計劃所產生的種種問題。

首先就私營化問題來討論，前首相馬哈迪於 80 年代提出的「私營化計劃」，

¹²⁹ 第八個五年計劃的主要目的是使國家基礎更加鞏固，提高競爭力和鞏固經濟能力，並建立以知識為基礎的經濟。該計劃也是馬來西亞實現「2020 宏願」計劃的第一階段。資料引自：朱振明，〈馬來西亞的經濟發展〉，《印刷世界》，第 2 期，2003，頁 14。

¹³⁰ 林友順，〈大馬奇招再擁抱農業〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 15 期，2006，頁 18。

¹³¹ 廖小健，〈2005 年馬來西亞經濟：平穩成長〉，《東南亞縱橫》，第 2 期，2006，頁 22。

¹³² 資料來源：南洋商報，〈阿都拉落實第九大馬計劃之十大策略〉，《南洋商報》，2005/7/21，取材日期：2007 年 4 月 28 日，<http://www.nanyang.com/>。

¹³³ 林友順，〈阿都拉站在肅貪十字路口〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 46 期，2004，頁 39。

¹³⁴ 林友順，〈阿都拉百日維新柔軟改革〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 7 期，2004，頁 24。

¹³⁵ 蘇愛萍，〈石油收入勤灌溉，政商掛鉤續豐茂〉，《獨立新聞在線》，2006/3/15，取材日期：2007 年 4 月 20 日，<http://www.merdeka.com/news.php?n=1355>。

打著減輕政府負擔、提高效率、促進國家建設的旗幟，結果卻無助於提高效率、無度加重平民負擔，成為官商勾結、扶植當權者朋黨的工具。在國家機關的保護下，所有私營的契約都變成機密性契約，並未公開透明化。此外，由於國內的私營化計劃所涉及的都是與民生必需用品以及服務密切相關的行業，例如像是南北大道的調升過路費、壟斷固定線路的「馬電訊」無理提高收費，卻不提升通訊設施，使得國家在網路資訊領域中落後他國；以及「國能」頻頻鬧斷電，還想再度調高電費…等等問題。上述私營化計劃所造成的弊端，使得巴達威重新對國家機關在經濟干預層面上重新思考。

至於在國產車計劃方面，國產車計劃是馬哈迪在20多年前推出的計劃。但馬來西亞國家機關這些年來保護國產汽車業的結果是；國產車雖然在政府的保護政策下售價比外國進口車低廉，然而二十多年來它的技術與素質遠遠無法與外國車相比，車子安全性欠佳，使得馬來西亞社會的交通安全令人堪慮，同時也帶來巨大的社會成本。¹³⁶再者，隨著馬國經濟發展的提升，中產階級人數日益增長，對於車子的要求越來越高，款式單調、設備不齊全的國產車顯然已經無法滿足現代人的需求，因此社會大眾寧可花更多的錢購買多樣化的外國車。上述這些問題都是巴達威上台之後急需改善的。

除了改善私營化以及國產車計畫所造成的問題之外，巴達威在上任之後，出於維護當地馬來人主體性的考慮，並未改變馬哈迪時期的「馬來人優先」的經濟政策，並更加積極鼓勵華人為馬來西亞經濟建設發揮作用。他對於華人的經營才能非常讚賞，多次要求當地的馬來西亞人向華人學習。巴達威認為：「馬來西亞華人在商業領域的勤奮及創新能力是不容質疑的，而且事實也已經證明華族在全球的任何一個角落都發揮這種精神及力量。」¹³⁷因此巴達威深刻體認到華人在政治與經濟上的重要性，於是在執政之後便採取了更為寬鬆的政策，並且推出了一系列比較開明的華人經濟政策，政策內容主要有修改馬來保留地法令、新村發展

¹³⁶ 林友順，〈大馬國產車被泰國印尼夾擊〉，《亞洲週刊》，第20卷第50期，2006，頁40。

¹³⁷ 廖小健，〈中庸穩健溫文儒雅、外柔、行政老練-馬來西亞新總理阿卜杜拉巴達威〉，《東南亞縱橫》，第12期，2003，頁61-63。

問題以及華人義山稅收政策的確定。¹³⁸馬國政府期望透過上述三項經濟政策的實施，以改善華人與馬來人之間權益分享的公平性。

此外，巴達威政府也非常重視懲治貪汙腐敗，改善國內投資環境。在他任內還成立了東南亞第一所反貪汙學院，並簽署《聯合國反貪汙公約》，成立國家公共道德學院，並且在員警系統建立了「忠誠委員會」。¹³⁹巴達威政府建立此措施的用意是希望能夠在公共服務領域促進良好、透明化、有效率的政府管理，並藉此整頓馬來西亞國內的經濟秩序。¹⁴⁰巴達威透過國家機關的名義與力量，建立所謂的反貪汙學院，此舉動足以證明他欲以國家機關的力量，來對人民與政府官員的經濟層面進行干預，也期望能夠形成一個清廉的政府體系，使得人民在經濟上信任政府。

藉由上述巴達威政府所推行的各項策略，不難看出其在經濟層面的施政方針，其實與馬哈迪的施政並沒有太大改變，仍然是延續著馬哈迪的作風。執行手段可能不同於馬哈迪，但是關於整體國家利益上，巴達威所執行的政策想法以及最後的具體目標與馬哈迪都是相同的，兩人均是為了國家利益著想。巴達威改革的目的不外乎是希望馬來西亞能夠朝向工業化國家邁進，朝向馬哈迪所推動的「2020宏願」邁進，並藉由國家機關的力量，極力發展有利於國家利益的政策，例如像是運用華人的經濟才能、加強資訊產業發展、生物科技和農業現代化建設…等等。而巴達威政府在各項施政措施的成功，除了是他所具有的領導人特質之外，也取決於相對穩定的內外形勢，因此在他上任之後，馬來西亞在國家經濟發展上具有相當成功的建樹。

在身處於國際競爭越來越激烈的年代之下，馬國首相巴達威上任最大的挑戰將是如何把馬來西亞的國家經濟提升，既能夠國富民強，又能夠與國際接軌。再者，巴達威也必須面對如何提高國家行政體系的效率，以強化馬國整體的國家競爭力。馬來西亞獨立將近50年，國家行政效率的確有進步，不過與先進國家的效

¹³⁸ 廖小健，〈阿都拉政府的華人政策〉，《華僑華人歷史研究》，第4期，2005，頁22-26。

¹³⁹ 張學剛，〈走出馬哈蒂爾神話-巴達維執政十月解讀〉，《環球政情》，第19期，2004，頁38。

¹⁴⁰ 張學剛，〈巴達維與馬來西亞新局〉，《現代國際關係》，第8期，2004，頁42-43。

率相比之下，馬國顯然還有很大的進步空間。因此如何提高國家行政體系的效率，將是巴達威政府急需解決的問題。

第二節 巴達威對汽車工業的看法與改變

本節筆者就後馬哈迪時期的汽車工業的轉變，以巴達威政府所提出的相關汽車工業措施，以及在面對東協自由貿易區開放之後，國產汽車所面臨的挑戰。而巴達威又是如何去因應。以上都是本節所要進行討論以及研究的。

近年來，由於馬來西亞政府受限於東協自由貿易協定的壓力，逐步降低外國車進口稅，普騰汽車的市場份額從 65% 降低至 45%。再加上過去二十年來，由於馬來西亞政府對外國進口汽車徵收高達 300% 的稅務，使得國產車能夠以與外國車相差一半的價格推出市場，輕易占據九成的轎車市場。然而，由於馬國的汽車品質遜色、小毛病多、車款少，使品味日高的馬來西亞人逐漸對國產車失去信心，民眾不惜多花一、兩萬的馬幣，轉買價格高，品質也高的外國車，也使得國產車的市場佔有率開始下滑。再加上沒有生產經濟效益，缺乏資金及開發新車款的技術，因此在面對外國車商新車款源源不絕的挑戰下，國產車顯得毫無招架之力。¹⁴¹

此外，再加上國民所得的提高，國產車已無法完全滿足馬國消費者的需求。而因為外在環境的轉變，馬來西亞國產車已經無法與國際市場競爭，所以國產車勢必要經過大改革，而策略方面也必須轉變，才能夠抵擋國際市場的變化，而這個重責大任就落在馬來西亞新首相巴達威的肩上了。

馬來西亞的新首相阿都拉·巴達威於 2003 年 11 月上任之後，對於馬國汽車工業發展提出了許多相關措施。根據《聯合早報》資料顯示，在馬哈迪任內期間，國家汽車工業或許可以繼續我行我素，但隨著巴達威的上任，馬國的汽車工業就必須加快步伐，降低成本以及提高品質。¹⁴²

¹⁴¹ 林友順，〈東南亞汽車競爭新戰場〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 50 期，2004，頁 41。

¹⁴² 張明光，〈馬國產車須離開保姆的懷抱〉，《聯合早報》，2004/02/08，取材日期：2007 年 4

由於汽車工業是馬國前首相馬哈迪致力推行馬來西亞工業化的重點，但是現任首相巴達威與馬哈迪當初所推行的國家保護政策卻有所不同。馬哈迪主要還是延續著國家統合主義的發展模式，但巴達威則是主張自由化，以及開放市場與國際進行合作，這也是兩人在汽車工業發展上最大的差異點。此外，巴達威也認為：「政府不能夠無限期扶持普騰，國產車必須學會面對競爭，以及與外國製造廠結盟，正面迎戰區域內其他競爭者」。¹⁴³巴達威並針對前首相馬哈迪批評政府的政策損害國產車利益時說到：「普騰是我們的汽車，我們希望普騰成功。我們已經保護普騰，這種保護必須逐步減少，因為這是正確的做法。在我們逐步減少保護的時候，普騰必須改善品質與能力，以便跟其他汽車競爭」。¹⁴⁴所以他指出，政府將逐步減少對國產車普騰的諸項保護措施，同時，巴達威也促請國產車改善品質，以提高國產車整體競爭力。此外，有些汽車業分析家也認為，國產車之所以能夠繼續維持的主要因素在於國家的關稅保護和壟斷市場。所以國產車不能夠繼續依賴政府的保護，必須與其他汽車廠商合作。

巴達威認為，普騰汽車必須要尋找一個跨國汽車公司，作為自己的合作夥伴，以提高公司的產品品質、研發等技術水準和生產效率。不過由於普騰是馬來汽車工業獨立存在的標誌，它的股權不可能賣給任何國外資本。因此基於戰略層面的考量，普騰汽車公司的合作夥伴就必須具備以下的條件：願意長期進入馬來西亞市場，為普騰汽車提供先進生產技術，以及相關研發、產品設計等方面的支援，而且雙方必須完全是一種戰略聯盟方式的合作。¹⁴⁵基於這樣的發展理念，因此巴達威在上任之後積極推動與國外廠商進行合作。

在與國外廠商進行合作方面，由於馬來西亞是目前東協地區最大的轎車市場，也是進軍東協其他國家的門戶和跳板，因此馬來西亞的整體汽車工業越來越

月 15 日，<http://cars.zaobao.com/pages2/carnews080204.html>。

¹⁴³ Assif, Shameen, "PROTON HITS HEAVY TRAFFIC", *Business Week*, Iss.3942; 2005, p.16.

¹⁴⁴ 中華經濟研究院，〈馬來西亞政府將逐步減少國產車保護措施〉，《國際經濟情勢雙週報》，第 1584 期，2005，頁 52。

¹⁴⁵ 付輝，〈合資失敗，問題寶騰瞄準中國和印度市場〉，《新汽車雜誌》，2006/4/5，取材日期：2007 年 4 月 12 日，<http://www.qiche.com.cn/files/200604/05045.shtml>。

被世界的汽車企業家看重，已經成爲「兵家必爭」之地。¹⁴⁶筆者於前一章節中，已提到除了日本的豐田、本田、日產汽車投入馬來西亞進行投資設廠之外，在這幾年，韓國的起亞、現代，瑞典Volvo汽車等世界知名汽車廠家也紛紛進駐馬來西亞。在2004年10月，普騰也與德國大眾簽訂了合作的諒解備忘錄，雙方開始探討合作方式。當時的普騰管理階層認爲，馬來西亞是與大眾汽車採取合資合作的方式，但是雙方的合作將主要集中在技術領域，以便能從大眾汽車獲得必要的生產和車型等方面的支持。¹⁴⁷

而除了上述國家之外，巴達威政府也透過與他國外交以及貿易上的合作，進而加強汽車工業的發展。在外交上，馬來西亞首先是與中國繼續保持友好關係。由於馬來西亞的主要外交目標，例如：維持地區和平與穩定、維護發展中國家利益、推動東亞經濟合作…等等，皆是需要中國的配合。而且，中國不僅是地區大國，也是亞洲唯一的聯合國安理會常任理事國，深具重大國際影響力。¹⁴⁸因此早在馬哈迪執政時期，馬來西亞與中國就一直保持著密切以及良好的友好狀態。而從巴達威2003年就任首相以來，馬中兩國的政治和經濟關係依舊保持非常密切。巴達威重視與中國的合作關係，雙邊貿易僅用兩年時間就躍上了一個百億美元的新台階。到了2005年，馬中雙邊貿易額更高達307億美元，比2003年的201億美元增長了52.76%。¹⁴⁹此外，巴達威也提出：馬來西亞需要學習中國的發展經驗，便極力提倡向中國學習。¹⁵⁰再加上爲了配合馬哈迪時期所提出的「2020宏願」，以期望馬來西亞能夠朝向全面現代化國家的方向發展，巴達威認爲應該繼續保持與中國的友好關係。

馬來西亞近年來已經崛起爲中國在東南亞地區的最大貿易夥伴國，而馬中貿

¹⁴⁶ 資料參閱：中國商務部網站，〈東協經濟-馬來西亞汽車工業概況及新汽車政策特點〉，《中國商務部網站》，2007/3/15，取材日期：2007年4月11日，<http://www.nanninginfo.com/web/index.asp?Act=NewsDetail&BoardID=7&ID=2508>.

¹⁴⁷ 付輝，〈合資失敗，問題寶騰瞄準中國和印度市場〉，《新汽車雜誌》，2006/4/5，取材日期：2007年4月12日，<http://www.qiche.com.cn/files/200604/05045.shtml>.

¹⁴⁸ 林友順，〈馬中關係最好的時期〉，《亞洲週刊》，第18卷第24期，2004，頁60。

¹⁴⁹ 廖小健，〈中馬關係的新發展與新挑戰〉，《東南亞縱橫》，第10期，2006，頁16。

¹⁵⁰ 張學剛，〈走出馬哈蒂爾神話-巴達維執政十月解讀〉，《環球政情》，第19期，2004，頁38。

易關係的持續成長也為馬國帶來巨大的經濟利益，所以巴達威認為：藉著與中國的友好關係，能夠更進一步加強雙方在政治、經濟、科技、農業、文化…等各方面的合作。同時，對馬國經濟社會的發展實屬有利無弊，也相當符合馬來西亞的國家利益。而在與中國所進行的汽車工業合作方面，馬來西亞和中國簽署四項合作協議，包括馬國計劃要進口中國汽車。根據協議，中國的吉利汽車 (Geely)將分三年輸出9萬輛未經裝配的汽車到馬國，總價值超過4億5000萬美元。¹⁵¹而除了吉利汽車之外，中國的奇瑞、東風、長安、大地、哈飛…等汽車公司已開始進駐馬來西亞進行投資合作。¹⁵²

除了與中國合作之外，巴達威政府也與美國進行外交合作。其中包括2004年5月，雙方在華盛頓簽署《貿易投資架構協議》，為以後簽定的《雙邊自由貿易協定》奠定基礎。此外，根據協定，馬美兩國將組成聯合理事會，並且每年召開一次會議，商討雙邊投資以及貿易事宜，其中包括妨礙自由貿易的障礙以及其他問題。¹⁵³而在雙方的汽車工業發展與合作方面，根據2007年的《亞洲週刊》中提及：近幾年來馬來西亞積極與美國進行汽車工業上的合作，也由於美國對於馬來西亞政府所保護的汽車工業深感興趣，美國汽車製造商希望能夠深入參與馬國汽車生產。不過馬來西亞身為東南亞最大的轎車市場，汽車總產量約六十萬輛，為了保護本身的汽車工業，馬國對非東協進口汽車徵收10%進口稅以及80%至200%的國產稅。針對此措施，美國則是要求馬國取消進口車稅務，並承諾將協助馬國汽車部件製造商進軍年產量一千六百萬輛的美國汽車業市場。¹⁵⁴

此外，在2005年5月，馬來西亞也與日本完成重要的FTA協議，其中包括：到2008年之前，馬來西亞將逐步降低日本汽車零部件進口的關稅。馬來西亞政府將在2010年前對日本全面開放汽車零組件、2015年前對日本全面開放汽車、鋼鐵市

¹⁵¹ 資料參閱：中國網，〈中馬達成四項合作協議，馬來西亞將進口吉利汽車〉，《中國網》，2005/5/31，取材日期：2007年4月25日，<http://big5.china.com.cn/chinese/zhuanti/2005wbgyy/876687.htm>。

¹⁵² 資料參閱：中國汽車報，〈中國奇瑞汽車計劃擴大在馬來西亞業務〉，《中國網》，2007/1/16，取材日期：2007年4月25日，http://big5.china.com.cn/zhuanti/115/duiwaikaifang/txt/2007-01/16/content_7662246.htm。

¹⁵³ 顧瑩華、林俊甫，〈區域經濟情勢分析〉，《東南亞經貿投資研究季刊》，第24期，2004，頁18。

¹⁵⁴ 林友順，〈馬美自貿談判困擾大馬〉，《亞洲週刊》，第21卷第13期，2007，頁45。

場，全面取消日本汽車進口關稅，並先從大型車開始。¹⁵⁵而根據協議內容中提到，日本將對馬來西亞汽車業與汽車零件工業提供合作，提昇馬來西亞競爭力，日本也允諾將與馬來西亞汽車業進行產業合作，並提供其相關技術支援，¹⁵⁶在一定程度上開發馬來西亞汽車市場，將馬來西亞變成世界級的生產地。¹⁵⁷

除了與國外廠商合作之外，在2004年，馬來西亞政府還投資200多億馬幣（200億馬幣約合53億美元），支援普騰汽車建設了擁有30萬輛產能的新工廠和設備先進的試驗中心。¹⁵⁸而根據《中國商務部網站》對於馬來西亞的汽車銷售統計資料中顯示：在1980年，馬來西亞汽車銷量為9.73萬輛，1994年突破至20萬輛，到2000年時上升為34.3萬輛，2001年為39.6萬輛，2005年更達到56.3萬輛。截至2005年底，馬來西亞各種車輛擁有總量超過1500萬輛。¹⁵⁹此外，根據《東南亞經貿投資研究季刊》中顯示，自從巴達威上任之後，或許也是受了前任首相馬哈迪所提出的「2020宏願」的影響，馬國在這幾年來不斷改變經濟結構，並且朝向工業化國家邁進。馬來西亞近年來的製造業地位大幅提升，政府將發展重點置於發展電子電器產品業、汽車裝配、鋼鐵、石油化工等。上述產業都是馬國近年來優先發展，並受到高度的重視。再者，馬國政府除了加強既有電子業的基礎之外，在汽車工業方面，也積極規劃成為東南亞汽車工業策略中心。包括戴姆勒克萊斯勒（Daimler Chrysler）集團也採行合資的方式，在馬來西亞的彭亨州設立賓士E系列轎車的裝配線，以因應東協自由貿易區市場開放後的挑戰。¹⁶⁰

而在東協自由貿易區開放的部份，2002年1月1日，東協自由貿易區（AFTA）

¹⁵⁵ 付輝，〈日馬簽署自由貿易協定，將開放日本車進口〉，《大紀元》，2005/5/25，取材日期：2007年4月15日，<http://www.epochtimes.com/b5/5/5/25/n933559.htm>。

¹⁵⁶ 顧瑩華，〈日、韓洽簽自由貿易協定的策略與作法〉，《經濟前瞻》，第104期，2005，頁34。

¹⁵⁷ 付輝，〈合資失敗，問題寶騰瞄準中國和印度市場〉，《新汽車雜誌》，2006/4/5，取材日期：2007年4月12日，<http://www.qiche.com.cn/files/200604/05045.shtml>。

¹⁵⁸ 資料參閱：中國汽車報，〈哈飛智取馬來西亞市場〉，《中國汽車報》，2006/2/27，取材日期：2007年4月14日，<http://sumweb.spaces.live.com/blog/cns!7CE3737D4813AD2E!659.entry>。

¹⁵⁹ 中國商務部網站，〈東協經濟-馬來西亞汽車工業概況及新汽車政策特點〉，《中國商務部網站》，2007/3/15，取材日期：2007年4月11日，<http://www.nanninginfo.com/web/index.asp?Act=NewsDetail&BoardID=7&ID=2508>。

¹⁶⁰ 顧瑩華、林俊甫，〈馬來西亞〉，《東南亞經貿投資研究季刊》，第25期，2004，頁78。

正式成立，這也是東南亞現代史上一個重要的里程碑。¹⁶¹東協自由貿易區的成立代表所有成員國的商品貿易均享有優惠，同時也代表成員國之間的資金、貨物與人員均可自由流動。而東南亞地區的汽車市場是一個潛力巨大的市場，再加上國際汽車業界對於東南亞的汽車市場是極為關注的。目前在東南亞國家中，泰國、印尼和馬來西亞是主要的汽車生產國。¹⁶²其中馬來西亞在電子產品生產上，擁有完善基礎建設，該國所擁有的多媒體超級走廊的建立更是一個重要里程碑。若再加上東協自由貿易區五億人口以及200萬輛的龐大汽車需求量市場，總總因素都顯示出；馬來西亞具有成爲本區域汽車產銷、研發以及零件生產主要中心的潛能。¹⁶³因此，作爲東協最大乘用車市場的馬來西亞無疑也將是本區域最理想的乘用車製造中心。日本的豐田，韓國的起亞以及現代汽車紛紛把生產設備設立在馬來西亞，充分顯示出其未來的發展性，也爲零件製造業帶來更多的商機。而馬來西亞的汽車零部件市場的增加將會受到汽車裝配量增加而推動。¹⁶⁴

此外，馬國的工業部長拉菲達也認爲，馬來西亞可望成爲區域中的汽車工業策略中心，因爲馬國具有良好的貿易網路聯繫，能夠和世界其他國進行貿易買賣。而且隨著東協自由貿易區之落實，馬國汽車工業商機也會增加，除了吸引國內的投資者之外，國外廠商也會陸續前往該國投資。

在因應東協自由貿易區以及兼顧保障國產車的雙重考量下，巴達威政府上任之後也提出許多相關策略。首先筆者先就巴達威政府所提出的國家汽車政策來進行探討。馬國政府爲了建立一個具有競爭力的汽車市場，馬國政府首先於2005年10月19日公佈國家汽車政策架構以及稅務架構，來解決國內汽車業目前所面對的問題，這些問題包括釐清國產車地位、解決AP准證相關課題，以及本地汽車裝配廠面對的困境，其中又以解決AP准證制度最爲當務之急。¹⁶⁵此外政府針對國

¹⁶¹ 孫暉明，〈東協自由貿易區〉，《國際資料信息》，第5期，2005，頁34。

¹⁶² 張蘋，〈東南亞汽車市場前景誘人〉，《東南亞縱橫》，第9期，2000，頁28-31。

¹⁶³ 馬來西亞工業發展局及統計局，〈馬來西亞汽車零配件市場概況〉，《車輛工業月刊》，第134期，2005，頁39-42。

¹⁶⁴ 阡陌，〈各具特色的東協市場〉，《汽車與配件》，第19期，2005，頁20-21。

¹⁶⁵ 資料參閱：社論，〈國產車將面對更嚴峻挑戰〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007

家汽車政策架構提出五大目標以及十大措施，其中五大目標包括；¹⁶⁶

- 一、促進一個具有競爭力與生存能力的汽車工業，又以「國產車工業」為主。
- 二、使馬來西亞成為區域內的汽車製造、裝配及行銷中心。
- 三、提高汽車工業的增值率與本地的能力。
- 四、鼓勵以出口為主的汽車製造商及配件供應商。
- 五、提高土著在汽車工業的製造、分銷以及入口業，並參與汽車零件與配件的製造。

至於十大措施中，政府在架構中列舉九項各種獎掖和援助金，用以作為馬來西亞本地汽車工業者提供員工訓練以及展開研究與開發的獎勵，並進一步制定汽車技術及標準。¹⁶⁷此外，在 AP 准證制度的處理方面，國家汽車政策針對 AP 制度採取四大措施，主要是以廢除 AP 准證制度中的中間人角色以及杜絕制度的被濫用現象為主，四大措施內容包括；¹⁶⁸

- 一、凍結發出進口新汽車品牌的特許 AP。
- 二、自 2006 年起停止發出「改裝車輛」的特許 AP。
- 三、允許土著控制的上市公司直接申請 AP。
- 四、通過公開 AP，以進口 1 至 5 年車齡的二手車輛。

不過巴達威所提出的國家汽車政策，有些專家卻認為：政府施行政策缺乏果敢以及明確的目標，也沒有妥善的應對策略。假如馬來西亞要成為區域中的汽車

年 4 月 14 日，<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>.

¹⁶⁶ 資料參閱：李新福，〈汽車政策上路，市場反應冷清。區域汽車製造、裝配及行銷中心，泰國地位難撼動〉，《財經廣角鏡》，2006/4/24，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://bizfinmag.hinet.net.my/?im=s&cat=006&cont=83>.

¹⁶⁷ 資料參閱：星洲日報，〈國家汽車政策宗旨-解決國產車及 AP 等課題〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510192777>.

¹⁶⁸ 資料參閱：社論，〈國產車將面對更嚴峻挑戰〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>.

製造、裝配和銷售中心，就必須更加開放、撤銷保護，才能夠吸引外國汽車製造公司前來設廠，馬來西亞民眾才可以享有更低價格的汽車。¹⁶⁹

由於整體汽車政策的架構仍然有不足之處，再加上措施的內容也和馬國前首相馬哈迪有關。馬哈迪對於 AP 准證制度也提出嚴厲批評，只因爲制度並未照顧好馬哈迪派系的利益。而且新政策的重點是擺在利益分配方面，並沒有改變 AP 制度造成國產車失去競爭力的問題，也沒有解決國產車消費者負擔加重的現象，少數人握有利益以及 AP 准證濫用的現象依舊存在。

巴達威政府爲了徹底改善 AP 准證造成的影響，遂在 2006 年 3 月 22 日又公佈新的國家汽車政策。政府成立了一個以首相巴達威爲首的「國家汽車政策內閣委員會」，以制定新的國家汽車政策架構，以及一個完整的國家汽車政策。其中最受關注的還是以汽車進口准證（AP）制度將在 2010 年 12 月 31 日全面廢除爲重點。¹⁷⁰

政府公佈新的國家汽車政策的主要目的是爲了激化國產汽車在區域及全球市場的轉型以及互動。在公佈新的國家汽車政策之後，巴達威政府也指出，政府仍會持續扶持國產汽車，以確保它在國際市場更具競爭力。以下爲巴達威政府所提出的新國家汽車政策措施，主要可分爲六大目標、四大宗旨以及七大具體措施，政策內容分別如下：¹⁷¹

一、六大目標：

（一）提升一個具競爭力及前瞻性之汽車領域，特別是國產車製造商。馬來西亞政府希望藉由新國家汽車政策的推動，促進政府在汽車工業領域的整體競爭力。

¹⁶⁹ 資料參閱：林瑞源，〈政府不夠果敢〉，《星洲日報》，2005/10/24，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>。

¹⁷⁰ 資料參閱：星洲日報，〈概括 5 大目標 10 步驟 - 內閣核准過渡期汽車政策〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510192274>。

¹⁷¹ 資料參閱：星洲日報、南洋商報，〈馬來西亞宣佈新國家汽車政策〉，《星洲日報及南洋商報》，2006/3/24，取材日期：2007 年 4 月 14 日，http://ekm92.trade.gov.tw/BOFT/web/report_detail.jsp?data_base_id=DB009&category_id=CAT1814&report_id=106455。

- (二) 將大馬塑造成為本區域汽車中心，專注於適當領域。
- (三) 提升經濟附加價值的永續水準，以及促進本地汽車的競爭力。
- (四) 提升汽車出口能力，包括汽車配件及組件等，使汽車業具備全球市場競爭力。
- (五) 提高土著對當地汽車工業的參與層面，以及參與國家汽車領域的競爭力。
- (六) 捍衛消費者的權益，提供物超所值、安全性，以及高品質之產品與服務。

二、四大宗旨包括：¹⁷²

- (一) 根據對國家經濟的持續貢獻，提供政府援助和獎勵。
- (二) 擴大工業規模，提高競爭力，提升物流配套能力。
- (三) 促進與國際夥伴的策略聯盟。
- (四) 成為區域中心，專注特定領域。

三、七大措施：馬國政府為了貫徹及落實新國家汽車政策，因此列出七大政策具體措施，包括以下政策；

- (一) 調整國產稅務結構，以提高車價的透明度。
- (二) 在政府公報上公告進口車價格。

政府定期在馬政府憲報上公佈進口汽車的價格，作為計徵稅的依據，以避免進口車低價報稅的現象發生。按照此規定，以前低價報稅，逃漏稅款的現象將可以避免。

(三) 調低在東協國家共同有效優惠關稅下之汽車進口稅，將稅務調降至 5%，以加速與東協各國汽車工業的融合：

馬來西亞的新國家汽車政策規定自 3 月 22 日起，自東協國家進口整車進口稅一律從原來的 20% 調降為 5%。非東協的整裝進口轎車、麵包車、四驅車進口

¹⁷² 資料參閱：駐古晉總領館經商室，〈馬來西亞公佈新的國家汽車政策〉，《駐古晉總領館經商室》，2006/3/28，取材日期：2007 年 4 月 14 日，http://big5.ec.com.cn/gate/big5/zcq.ec.com.cn/pubnews/2006_03_28/100319/1147919.jsp.

稅由 50%調降為 30%，巴士、貨車、摩托車的整裝進口稅也由 35%至 50%調降為 30%。就進口組裝車而言，馬來西亞自 2005 年 1 月 1 號開始就對來自東協的組裝車實行零關稅政策，對非東協地區進口的組裝轎車、旅行車、四驅車及排量大於 200cc 的摩托車徵收 10%的進口稅。¹⁷³（詳見表 5-1）

（四）設立工業調整基金，該基金主要用於扶持對經濟作出突出貢獻的本地或進口組裝車廠以及特殊的研發項目。並且提供給具有競爭力以及附加價值的汽車製造廠以茲鼓勵。

（五）管制汽車生產執照，不再發出汽車生產許可證，直到國產車產能過剩問題獲得解決為止；新政策規定，在馬來西亞國內車輛產能過剩問題未解決之前，不再發放新的汽車准證。現有產能過剩的組裝廠不得將產能轉移給第三者用以組裝與國產車直接競爭的車款、車型，新的組裝線必須經過嚴格的個案處理方能批准。

（六）汽車進口准證制度將於 2010 年 12 月 31 日後全面撤銷，至於在停發前的過渡時期，馬來西亞政府仍會根據經濟貢獻發出許可證，而承諾提高產量的汽車裝配商將獲優先考慮。¹⁷⁴

（七）爲了阻止進口和銷售低於標準的車輛，馬國政府實施汽車種類審核制度和條款，以保證遵循此制度車輛的完整性能、安全和排放標準。¹⁷⁵

此外，爲了刺激國內製造業和裝配廠的市場需求，新的國家汽車政策將逐步禁止進口二手汽車，至 2010 年將全面禁止進口以加大本地生產及裝配汽車的銷售，但是個人用途的二手轎車除外。¹⁷⁶

¹⁷³ 資料參閱：中國商務部網站，〈馬來西亞汽車工業概況及新汽車政策特點〉，《中國商務部網站》，2007/3/15，取材日期：2007 年 4 月 13 日，<http://www.10m1.com/news/view.asp?id=4206>。

¹⁷⁴ 資料參閱：星洲日報，〈2011 年取消 AP，大部份入口車將降價〉，《星洲日報》，2006/3/23，取材日期：2007 年 4 月 13 日，<http://bbs.buysell.com.my/bbs/showthread.php?t=21722&page=3>。

¹⁷⁵ 楊繼偉，〈納莎們的機會〉，《新汽車雜誌》，2006/7/31，取材日期：2007 年 4 月 13 日，<http://big5.southcn.com/gate/big5/www.southcn.com/finance/xincjzt/xincqzz/200607310948.htm>。

¹⁷⁶ 資料參閱：駐古晉總領館經商室，〈馬來西亞公佈新的國家汽車政策〉，《駐古晉總領館經商室》，2006/3/28，取材日期：2007 年 4 月 14 日，http://big5.ec.com.cn/gate/big5/zcq.ec.com.cn/pubnews/2006_03_28/100319/1147919.jsp。

綜觀馬來西亞所公佈的新國家汽車政策內容，馬國政府期望藉此項措施的運作，使得國內兩大國民車製造商-普騰以及靈鹿升級生產運營操作。同時能夠優化生產車型，使整個汽車工業持續良性發展，連帶使得零部件企業發展變得更有生機。新國家汽車政策為所有的汽車業提供了清晰透明的方向，使他們對未來制定出最好的計劃和投資。因此在全球汽車產業環境下，新國家汽車政策將會是一個長期穩定的政策，國內汽車業將在這個政策下穩定發展。

而除了提出新的國家汽車政策之外，馬國政府為了因應東協自由貿易區概念的落實以及讓國家汽車公司及早適應競爭，馬來西亞財政部也宣佈把汽車進口稅從 50%降低至 20%。但國產稅卻是大幅提高，提高幅度介於 90%至 250%之間。

「社會經濟委員會」認為，政府向進口汽車以及本地裝配的汽車收取高額國產稅的作法，雖然可以暫時舒緩國產車面對國外汽車價格低廉所造成的衝擊，但也會使國產車失去競爭力，這顯然是不明智的作法。¹⁷⁷

馬國政府除了向進口汽車收取高額國產稅之外，也為本國汽車工業提供與其他經濟領域相同的財務獎勵，以保護本國汽車工業，使其能長期生存，以及維持馬來西亞車價的穩定。¹⁷⁸再者，馬國政府還向國內主要的兩家汽車製造商普騰以及靈鹿退還其所繳納消費稅的 50%，並分別向國內其他製造商有不同程度的退還其所繳納的消費稅。然而依據馬來西亞政府向國內汽車製造商退還消費稅的作法來看，事實上造成對進口車輛的不公平待遇，也違反了 WTO 國民待遇原則。¹⁷⁹

縱使國家有意推行汽車工業發展，因此積極推動相關政策，以汽車業為優先考量，但基於政治以及利益上的考量，不免有許多反對的聲浪產生。有些馬國的經濟學家認為國家汽車政策施行的太晚，因為馬國的汽車工業從 1983 年普騰汽車公司成立後，民族汽車工業才開始起步，直到 20 多年以後才出現一個尚屬完

¹⁷⁷ 資料參閱：雪華堂社會經濟委員會，〈過份保護國產車工業將使其失去競爭力〉，《雪華堂社會經濟委員會》，2004/12/27，取材日期：2006 年 9 月 23 日，<http://www.sciah.org.my/modules/news/article.php?storyid=418>。

¹⁷⁸ 謝尚伯，〈馬來西亞將實施進口車稅務架構〉，中華經濟研究院編《國際經濟情勢週報》，第 1568 期，2004，頁 113-114，行政院經濟建設委員會發行。

¹⁷⁹ 資料參閱：中國商品網，〈馬來西亞貿易壁壘介紹〉，《中國商品網》，2006/12/7，取材日期：2006 年 5 月 23 日，<http://big5.mofcom.gov.cn/gate/big5/ccn.mofcom.gov.cn/spbg/show.php?id=4929&ids=2>。

整的國產車政策，因此導致馬國的汽車工業錯失許多機會。¹⁸⁰同時也導致馬國汽車工業發展緩慢、方向含糊不清、浪費許多時間和資源。馬國稅務專家也表示，稅務架構的調降會使得國產車失去國家保護，所以政府必須提供其他優惠或是補助金給予國產車補償，如果沒有這些措施的話，國產車的成本會增加，則勢必提高汽車價格。而非國產車因為稅務的調降而得利，因此便有能力降低汽車價格以吸引消費者，這樣反而使國產車陷入兩面受敵的局面。¹⁸¹再加上新國家汽車政策提出，國內汽車產能過剩問題未解決之前，政府不再向業者發放新的汽車生產准證。這項規定會使得進入馬來西亞汽車市場的外國廠商產生貿易障礙。另外，現有產能過剩的組裝廠不得將產能轉移給第三者用以組裝與國產車直接競爭的車款、車型。表面是保護現有組裝廠，但實際上卻限制其新增裝配的能力。

再者，馬國前任首相，同時也是普騰汽車公司的顧問馬哈迪也認為：新的國家汽車政策會弄垮普騰的發展。雖然國產車的價格有所調降，會讓馬國消費者得利，但也會使得普騰汽車公司陷入困境。¹⁸²馬哈迪也曾於 2006 年在吉隆坡的一個公共集會上發表演講，抨擊汽車產業政策，並批評巴達威政府的汽車新政，認為此項政策使得馬哈迪時期所宣導的國有企業處於不利境地，但巴達威政府拒絕對馬哈迪的批評作出回應。

在新國家汽車政策公佈之後，巴達威曾表示新國家汽車政策不會對普騰造成負面影響。此外，副首相拿督斯裏納吉也表示政府仍會繼續以不違反世界貿易組織條例的方式，協助普騰業務的發展。他不認為新國家汽車政策會對普騰帶來衝擊，反而將鞭策普騰提高競爭力，並提高國產車的生存能力，同時打造馬來西亞成為區域汽車業樞紐。¹⁸³

¹⁸⁰ 南洋商報，〈馬汽車政策來得太晚，汽車工業錯失良機〉，《南洋商報》，2005/10/21，取材日期：2006 年 4 月 10 日，<http://kuching.mofcom.gov.cn/aarticle/slfw/200510/20051000614965.html>。

¹⁸¹ 資料參閱：南洋商報，〈馬新汽車政策下，國產車面臨挑戰〉，《南洋商報》，2005/10/21，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://kuching.mofcom.gov.cn/aarticle/b/200510/20051000614956.html>。

¹⁸² 資料參閱：北馬新聞，〈新汽車政策一定弄垮普騰？〉《北馬新聞》，2006/3/30，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.china.alibaba.com/news/detail/v5003463-d5668382.html>。

¹⁸³ 資料參閱：北馬新聞，〈新汽車政策一定弄垮普騰？〉《北馬新聞》，2006/3/30，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.china.alibaba.com/news/detail/v5003463-d5668382.html>。

而馬來西亞 CIMB 證券公司分析師 Steven Tan 對於新國家汽車政策則是抱持正面的看法，他認為：「現在汽車新政到目前為止，一切看起來表現得相當好，消費者對未來的汽車價格會更有信心。」而這也將促進整個汽車市場的活躍和增長。¹⁸⁴ 此外，馬來西亞財政部也指出，新的汽車政策會減輕汽車業負擔，藉由稅務的調降，目的是吸引外國汽車製造商到馬來西亞投資設廠，使馬來西亞成為有競爭力的區域汽車製造、裝配和銷售中心。馬國政府也準備在 5 個省指定專門區域作為汽車製造中心，汽車企業可以到這些地方建廠，進行基礎設施建設。¹⁸⁵

藉由上述內容所述，從新國家汽車政策的相關規定來看，馬來西亞雖然遵守東協自由貿易區降低關稅的承諾，但實際上新國家汽車政策仍在很大程度上保護國產車，也具有非常明顯的非關稅壁壘色彩，對國外汽車廠商而言，仍是具有某些程度上的阻礙。¹⁸⁶

根據 WTO 中的保護貿易自由化機制 TRIMS (Trade Investment Measures) 的規定；成員要消除不平等的貿易壁壘，包括由政府實行強制性手段用來保護本國產品、限制國外產品…等等不公平的、歧視性的規則和政策。比如：配額限制、技術壁壘、包括其他附加的經濟、甚至政治條件…等等。作為受 TRIMS 監督的成員國，馬來西亞必須逐步取消幾項不平等的貿易行為。而這些不平等的貿易作為都被認為是保護馬國本土汽車的。

有鑑於東協自由貿易區的整體計劃將在 2008 年正式落實，屆時東協國家的汽車進口稅必須從現有的 20% 降低至 5%，馬來西亞政府勢必需要再調低汽車進口關稅，再加上必須取消不符合 TRIMS 規定的政策，這對長期以來在政府保護政策下生存的馬來西亞國家汽車公司將是災難重現。不過因為 1997 年發生金融危機，連帶也影響到馬國的經濟以及汽車工業發展，因此馬國政府便提出了延期

¹⁸⁴ 楊繼偉，〈納莎們的機會〉，《新汽車雜誌》，2006/7/31，取材日期：2007 年 4 月 13 日，<http://big5.southcn.com/gate/big5/www.southcn.com/finance/xincjzt/xincqzz/200607310948.htm>。

¹⁸⁵ 郭婷、朱浩然，〈為見彩虹－汽車業風雨中調整步伐〉，《南博網》，2006/7/31，取材日期：2007 年 4 月 16 日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/6.html#1>。

¹⁸⁶ 中國商務部網站，〈馬來西亞汽車工業概況及新汽車政策特點〉，《中國商務部網站》，2007/3/15，取材日期：2007 年 4 月 13 日，<http://www.10ml.com/news/view.asp?id=4206>。

減少或消除這些限制的要求，並將取消不平等貿易規則的時間延遲至 2001 年 12 月 31 日。¹⁸⁷

目前東協各國已經同意採取凍結非關稅貿易障礙的方案，也就是禁止各會員國新增非關稅障礙措施，並設法取消現行的非關稅貿易障礙，以推動全面自由貿易。而從 2005 年 1 月 1 日開始生效的「東協自由貿易區汽車市場協議」開放市場之後，東協成員國的進口汽車關稅從 100% 至 300% 不等，將一率降到不超過 20%。¹⁸⁸而為了避免進口車衝擊到馬來西亞的國產車市場，馬國政府持續以國產稅 (Excise Duty) 作為取代進口稅的變通方法。¹⁸⁹馬來西亞政府對於國產車所採取的相關保護政策，以及實施的汽車進口數量限制，都將會因為違反東協自由貿易區的規定而取消，因此馬來西亞遲早必須開放汽車進口。

最後，透過上述所介紹的國家汽車政策的提出，以新國家汽車政策的實行，使得越來越多的外國廠商到馬來西亞進行投資，如果再加上東協自由貿易區將於 2008 年落實，這也意味著自由貿易區內任何國家生產的汽車，在東協內部都享有關稅優惠，同時，馬來西亞保護國產汽車的進口稅和國內稅將會取消，到時已經在泰國設立汽車生產或組裝工廠的歐、美、日、韓等國的各大汽車公司將會至馬來西亞汽車市場展開競爭。因此作為東協最大私家車市場的馬來西亞毫無疑問將是本區域最理想的私家車製造中心，同時也會帶來更多商機。¹⁹⁰而馬國本地汽車業為求生存，國產車必須開始走向國外，積極開拓印尼、伊朗、中國、敘利亞、英國、德國以及澳大利亞等海外市場，與外國汽車公司結成策略聯盟，利用外國汽車公司的先進技術以及龐大的商業網路，加強國產汽車的競爭力。¹⁹¹

¹⁸⁷ 郭婷，〈馬來西亞汽車業〉，《南博網》，2004/2/12，取材日期：2007 年 3 月 20 日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/1.html>。

¹⁸⁸ 根據東協貿易協定，2008 年在馬來西亞的進口車關稅不得超過 5%，資料引自：Assif, Shameen, "PROTON HITS HEAVY TRAFFIC", *Business Week*, Iss.3942; 2005, p.16.

¹⁸⁹ 馬國對非東協進口汽車徵收百分之十進口稅及百分之八十至百分之二百的國產稅。美國已要求馬國取消進口車稅務，並承諾將協助馬國汽車部件製造商進軍年產量一千六百萬輛的美國汽車市場。資料引自：林友順，〈馬美自貿談判困擾大馬〉，《亞洲週刊》，第 21 卷第 13 期，2007，頁 45。

¹⁹⁰ 資料參閱：黎黎，〈馬來西亞汽車零件業前景亮麗〉，《南博網》，2006/9/18，取材日期：2007 年 4 月 16 日，<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/nanbo/zoujdm/intoShow.do?id=3687>。

¹⁹¹ 郭婷，朱浩然，〈保護政策備受挑戰〉，《南博網》，2006/7/31，取材日期：2007 年 4 月 16 日，

筆者認為：雖然東協自由貿易區落實之後，大量湧入的外國汽車廠商以及進口車會使得馬來西亞的汽車產業增加商機，例如像是相關的汽車零配件能夠在馬國當地生產，因此不需要進口零配件而增加成本，但是卻會影響到本土汽車工業的發展。綜觀馬來西亞的汽車工業發展歷史，國產車之所以能夠生存，完全是靠政府的強力保護，以及國內消費大眾的支持。馬哈迪大力支持國產汽車二十年，普騰國產汽車因此受保護，成為市場佔有率最高的汽車品牌。再加上政府積極栽培以及強力保護之下，馬國的國產車在國內市場的銷售量也不斷的上升。國產車工業已經成為被寵壞的孩子，其所享有的優惠及協助，已經超過了它對國家經濟發展所作出的貢獻。

從馬國保護國產車的作為來看，面臨 AFTA 的開放，政府必須迫使國產車工業面對經濟全球化的競爭，進行大量的企業改組，同時削減進口車的國產稅。此外，馬國政府還需面臨完成整車及零件進口自由化，以及遵守 WTO 貿易自由化的規定而降低關稅之壓力，除了強化國際競爭力外，別無他途。然而 AFTA 的落實對於馬國汽車業者不全然是負面的，雖然無法避免遭受衝擊，但是馬來西亞所擁有的龐大汽車零件供應市場將有助於抵銷此項衝擊。

此外，由於首相巴達威已經指出，國產車不會再獲得關稅的保護，他認為：為了因應汽車市場全面開放及日益激烈的競爭局面，馬來西亞的國產車工業者必須著重於開發研究領域。他也認為國產車必須加快重組及提高生產力的步伐。¹⁹²因此國產車不能長期依賴政府的稅務保護下，以求能夠在自由市場上生存。國產車若要生存以及提升競爭力，尋找外國廠商合作將是首要選擇。不過在東協自由貿易區開放之後，雖然馬國汽車工業將成為該區域的轎車以及零配件製造中心，但仍然有許多問題需要改善，例如：市場的狹小，使得市場銷售量有限，再加上

<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/4.html>.

¹⁹² 資料參閱：雪華堂社會經濟委員會，〈過份保護國產車工業將使其失去競爭力〉，《雪華堂社會經濟委員會》，2004/12/27，取材日期：2006年9月23日，<http://www.scah.org.my/modules/news/article.php?storyid=418>.

生產規模小以及汽車產品開發能力薄弱…等等，這些都是馬國未來在汽車工業發展上急需改善的。

再者，就長期發展而言，馬國的汽車工業除了技術密集產業所常見的技術能力與人才不足的問題之外，還必須面對 WTO 相關協定與 AFTA 成立後對市場保護與自製率等政策的衝擊。再加上馬國的國產汽車公司是否還存有前任首相馬哈迪那種超強民族性的特徵，是否能夠放下民族自尊來面對市場的真實性與外國廠商進行結盟，這也將決定未來馬來西亞汽車工業發展的命運。

從 2003 年巴達威上任之後，對於汽車工業政策的推行不遺餘力，之後的新國家汽車政策的提出，雖然引起了不小的影響，同時這也是之後巴達威與馬哈迪對於汽車准證制度的爭辯因素之一，但也成就了馬來西亞在汽車工業發展的新局面。因此在下一節中，筆者將會介紹汽車准證制度所造成馬哈迪與巴達威之間的爭辯情形。

表 5-1：新汽車稅務架構（自 2006 年 3 月 22 日起施行）

汽車 類型	排氣量	整車轎車稅率（%）						組裝汽車稅率（%）					
		東協			非東協			東協			非東協		
		進 口 稅	國 產 稅	銷 售 稅	進 口 稅	國 產 稅	銷 售 稅	進 口 稅	國 產 稅	銷 售 稅	進 口 稅	國 產 稅	銷 售 稅
轎車	<1800	5	75	10	30	75	10	0	75	10	10	75	10
	≥1800-≤2000	5	80	10	30	80	10	0	80	10	10	80	10
	≥2000-≤2500	5	90	10	30	90	10	0	90	10	10	90	10
	≥2500-≤3000	5	105	10	30	105	10	0	105	10	10	105	10
	>3000	5	125	10	30	125	10	0	125	10	10	125	10
多用 途旅 行車 及貨 車	≤1500	5	60	10	30	60	10	0	60	10	0	60	10
	≥1500-≤1800	5	65	10	30	65	10	0	65	10	10	65	10
	≥1800-≤2000	5	75	10	30	75	10	0	75	10	10	75	10
	≥2000-≤2500	5	90	10	30	90	10	0	90	10	10	90	10
	≥2500-≤3000	5	105	10	30	105	10	0	105	10	10	105	10
	>3000	5	125	10	30	125	10	0	125	10	10	125	10
四輪 驅動 車	<1800	5	65	10	30	65	10	0	65	10	10	65	10
	≥1800-≤2000	5	75	10	30	75	10	0	75	10	10	75	10
	≥2000-≤2500	5	90	10	30	90	10	0	90	10	10	90	10
	≥2500-	5	105	10	30	105	10	0	105	10	10	105	10
	>3000	5	125	10	30	125	10	0	125	10	10	125	10
摩托 車	<150	5	20	0	30	20	0	0	20	0	0	20	0
	>150-≤200	5	30	0	30	30	0	0	30	0	0	30	0
	>200-≤250	5	35	10	30	35	10	0	35	5	5	35	10
	>250-≤500	5	35	10	30	35	10	0	35	5	10	35	10
	>500-≤800	5	40	10	30	40	10	0	40	10	30	40	10
	>800	5	50	10	30	50	10	0	50	10	10	50	10

資料來源：駐古晉總領館經商室，〈馬來西亞公佈新的國家汽車政策〉，《駐古晉總領館經商室》，2006/3/28，取材日期：2007年4月14日，
http://big5.ec.com.cn/gate/big5/zcq.ec.com.cn/pubnews/2006_03_28/100319/1147919.jsp.

第三節 從汽車進口准證制度看馬哈迪與巴達威路線的差異與爭辯

馬來西亞前、後任首相馬哈迪與巴達威的爭辯以及所產生的嫌隙，其實早在馬哈迪在位期間就已經產生。而到了 2003 年 10 月，馬哈迪正式將首相位子交給巴達威之後，兩人的爭吵正式浮上檯面。起因在於巴達威曾經許諾不干預現任政府的操作與行事，然而當馬哈迪發現，巴達威繼任之後的政府不斷更改他所留下的政策，從馬哈迪所推行的各項工業計劃，包括了各項經濟措施，例如：私營化計劃、雙軌鐵路、水壩擴大計劃、國產車計劃以及停建美景橋…等等，這些計劃在巴達威政府上任之後一一停止。

此外，加上當局政府指責馬哈迪在執政時期急功近利，推行許多華而不實的發展計劃，卻導致國庫被掏空。馬哈迪認為無法再忍受政府對於他的指責，必須給予反擊。¹⁹³因此馬哈迪開始公開砲轟現任政府，對巴達威進行尖銳的批評，指責他違背接班的承諾，也就是修改或撤銷他所制定的政策及發展計劃，並且不斷的拋出議題，其中涉及了外交、經濟等等，砲轟對象涉及首相、部長以及執政黨高層…等等。

無論是巴達威政府決定要停建美景橋，或是關於對國家汽車公司進行保護的議題，又或者是汽車准證制度、土著股權爭議…等等，只要是從馬哈迪口中拋出，在在都引起全民關注、媒體熱炒。這樣的鬥爭也逐漸蔓延到政治層面上。而巴達威與馬哈迪兩者在政治上的交惡，到最後也延伸到馬來西亞的國家經濟發展，其中最明顯的要算是國家汽車工業發展的部份，其中包括了進口外國車執照的發放，國產車前任首席執行員東姑馬哈迪爾被革職一案，以及為何國產汽車公司普騰以二歐元(折合約 1.6 美元)的象徵式代價，脫售子公司 MV Agusta 的 57.75% 的股權？¹⁹⁴諸如此類與汽車工業發展相關之議題、爭辯不斷的上演。

¹⁹³ 林友順，〈馬哈迪與阿都拉之爭〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 28 期，2006，頁 22。

¹⁹⁴ 林友順，〈馬哈迪與阿都拉之爭〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 28 期，2006，頁 23。

同時馬哈迪也指責當局政府沒有給予他在任時最受寵的國家汽車工業應有的保護，再加上近幾年來引起最大爭議的汽車准證制度風波，兩人之間新仇加上舊恨，在在顯示出馬、巴兩人交惡的情形越益嚴重。這也顯示出馬來西亞雖然經過 22 年的威權統治作風，其中包括工業經濟發展方面，但是在巴達威上任之後，欲以個人領導風格，帶領馬來西亞走向更現代化的腳步與經濟發展階段。但是巴達威在擴展個人政治與經濟施政能力的同時，在整體發展過程中並未妥善處理好與馬哈迪的關係，畢竟馬來西亞已經遭受過長期威權統治的影響，新政府想要在短期之內步上軌道，並非容易的事情。也因為巴達威的意圖改革卻也得罪了馬哈迪，也造成兩人日後在政治與經濟上的反目成仇。

由於馬哈迪與巴達威對於國產車的保護計劃各持己見，再加上汽車准證制度的實施對於國產車、進口汽車以及外國汽車投資廠商所帶來的影響，都使得馬哈迪與巴達威兩者所實行的汽車政策路線相差甚遠，也產生爭辯的情形。究竟 AP 准證制度對於馬來西亞的本國汽車工業是否有幫助，對於國產車究竟是助力還是阻力？馬哈迪與巴達威面對這樣 AP 准證的濫用情形，又有什麼看法？國產汽車將如何面臨挑戰？這都是本節必須要進行討論及研究的。

首先，要討論馬哈迪與巴達威對於汽車准證制度的看法與爭辯，以及汽車准證制度所帶來的影響，就必須要先從馬哈迪與巴達威所對國產車採行過的計劃來進行討論以及比較。由於馬哈迪是國家汽車工業的總發起人，在 80 年代時他出任首相後便提出許多發展重工業以及汽車工業的計劃，藉此帶領以農業為基礎的馬來西亞成為以工業發展為主體的國家，使得馬來民族成為掌握先進科技的民族。因此在馬哈迪當權之時，他堅持推動國產車計劃，在當時，由於馬哈迪的權力極大，再加上他以威權作風以及干預國家經濟發展的手段來發展汽車工業，因此當時沒有人可以改變他的決定。

馬哈迪在 1983 年與日本三菱公司合作成立普騰汽車公司之後，便積極推動國產車保護政策。當 1985 年第一部國產車生產之後，馬來西亞的國產車銷售量在政府保護下不斷升高。而當時擔任首相的馬哈迪則是希望通過國家汽車工業推

動馬國的工業化進程，此外，爲了確保國產車計劃能夠成功，馬國政府還模仿日本保護汽車工業的措施，對外國進口車徵收高達 300% 的稅收。在馬哈迪堅強的政治意志帶領下，政府集中大量的國家資源極力發展國產車，所有的好處和便利都優先給予國產車，在權力高度集中的情況下，沒有人敢質疑這種做法。但是，到了後馬哈迪時代後，巴達威政府繼任之後，馬國政治權力的結構開始改變，同時也連帶影響到國家汽車工業的發展。¹⁹⁵

而相較於馬哈迪對於國產車的保護，現任首相巴達威則是與馬哈迪有不同的看法與見解。他認爲：「普騰是我們的汽車，我們希望普騰成功。我們已經保護普騰，這種保護必須逐步減少，因爲這是正確的做法。在我們逐步減少保護的時候，普騰必須改善品質與能力，以便跟其他汽車競爭」。¹⁹⁶因此，巴達威對於國產車的態度是認爲：國家對於國產車的過度保護只會減低國產車的競爭力，因此政府應該逐步減少對普騰國產車的保護措施，而國產車也當自立自強，提升整體競爭力。

而爲了達到巴達威政府的理想，當局首先在 2005 年 10 月 19 日公佈國家汽車政策架構以及汽車稅務架構，用以解決國內汽車業所面臨的問題，包括釐清國產車地位、解決 AP 相關課題以及本地汽車裝配廠面對的困境，其中又以解決 AP 准證制度最爲當務之急。¹⁹⁷而當局分別對 AP 准證制度採取四大措施，主要是以廢除 AP 制度中的中間人角色以及杜絕制度的被濫用現象爲主，¹⁹⁸此外政府也針對國家汽車政策架構提出五大目標以及十大措施。¹⁹⁹

¹⁹⁵ 鄭丁賢，〈汽車工業與政治角力〉，《星洲日報》，2005/7/6，取材日期：2007 年 5 月 3 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/focus.phtml?sec=724&artid=200507061959>。

¹⁹⁶ 中華經濟研究院，〈馬來西亞政府將逐步減少國產車保護措施〉，《國際經濟情勢雙週報》，第 1584 期，2005，頁 52。

¹⁹⁷ 資料參閱：社論，〈國產車將面對更嚴峻挑戰〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>。

¹⁹⁸ 資料參閱：社論，〈國產車將面對更嚴峻挑戰〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>。

¹⁹⁹ 資料參閱：李新福，〈汽車政策上路，市場反應冷清。區域汽車製造、裝配及行銷中心，泰國地位難撼動〉，《財經廣角鏡》，2006/4/24，取材日期：2007 年 4 月 14 日，<http://bizfinmag.hinet.net.my/?im=s&cat=006&cont=83>。

巴達威政府除了提出國家汽車政策架構以及汽車稅務架構之外，爲了有效解決 AP 准證制度所引起的風波，因此在 2006 年 3 月 22 日公佈新的國家汽車政策。而其中最受關注的則還是以 AP 准證制度將在 2010 年 12 月 31 日全面廢除爲重點。巴達威政府所提出的國家汽車政策措施，主要可分爲六大目標、四大大宗旨以及七大具體措施。²⁰⁰由於國家汽車政策架構以及新的國家汽車政策在本章的第二節中皆有詳細提及，故筆者在此不多加以贅述。

上述的國家汽車政策以及新國家汽車政策，主要項目都是要解決 AP 准證制度所帶來的影響，可見 AP 准證對於馬來西亞的國產車影響之大。因此筆者接下來則是要討論近年來引起極大爭議的 AP 准證風波。究竟 AP 准證制度風波是如何產生的？首先我們必須先瞭解 AP 准證的種類。

由於在第四章的論述中，我們大致已瞭解 AP 准證制度的內容，主要可分爲兩類；一類爲開放類，也就是馬國可從國外進口新車或二手車，它在 1970 年實行，目的在於協助土著參與汽車進口的行業。當局也規定，申請 AP 准證的公司，70%的股權必須爲土著(馬來人)所擁有。但是當時 AP 制度實施期間，漏洞百出，許多根本沒有從事汽車進口業的人，都獲得了 AP，其中也包括馬哈迪派系下的成員。而這些握有 AP 准證的人只要一轉手，一大筆錢立即入袋，簡直是不勞而獲的行爲。

到了 1987 年，馬國政府針對 AP 轉售情形曾經進行過一次大整頓，其中有 269 位 AP 持有者的營業情況受到重新審查，結果有 153 家公司被發現濫用 AP 准證。由於這 153 家土著公司未擁有汽車陳列設備、沒有銷售展示地點，也沒有提供售後服務。而且在經過調查之後，發現這些土著公司把 AP 轉售給他人，從中牟利，涉及 AP 買賣，最後政府取消這些公司所分配到的 AP 數額。²⁰¹因此第一類

²⁰⁰ 資料參閱：星洲日報、南洋商報，〈馬來西亞宣佈新國家汽車政策〉，《星洲日報及南洋商報》，2006/3/24，取材日期：2007 年 4 月 14 日，http://ekm92.trade.gov.tw/BOFT/web/report_detail.jsp?data_base_id=DB009&category_id=CAT1814&report_id=106455.

²⁰¹ 星洲日報，〈甚麼是 AP〉，《星洲日報》，2005/07/19，取材日期：2006 年 10 月 31 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200507191330>.

的 AP 制度在 1987 年被取消。此後，新的 AP 申新者，只限於持有專賣權的汽車進口商。此外也規定 AP 持有者，必須銷售 AP 數額的 75%，否則，將減少來年 AP 的分配數額。

至於第二類則為特許類，只限於那些與國外企業簽有獨家代理協議的本國公司，而這項制度一直延續至今。因此馬國的汽車商如果想要進口外國車，就必須先和政府申請許可。而馬國政府在通過並發放許可證的一個重要條件下；也就是該公司擬進口的車型尚未在馬來西亞國內生產，如果已經生產則不允許進口。在這樣的條件下，馬來西亞的汽車進口規範共分為三類。第一類為；普騰和靈鹿是完全自製的國產車，因此不需要 AP 准證。第二類則為進口零件的組裝車廠（CKD），例如：納莎（NAZA），是需要零件進口的 AP 准證。最後，第三類則是百分之百進口車（CBU），必須要持有 AP 准證才得以進口。²⁰²

AP 准證制度剛實行的時候，在「新經濟政策」的支持架構下，並未受到太多的爭議，也確實有達到保護國產車的功能。但是隨著經濟發展的步伐加速，人民的收入增多，因此對於進口車的要求也越來越高，連帶使得 AP 准證成為有利可圖的生意，以及成為政治分贓的籌碼。而因為 AP 准證制度的實行，使得多數的進口車公司通過各種方法大量進口外國車，並以極低的價格銷售，因此素質較差的國產車便失去競爭優勢。也因為如此，馬國人民能夠以較低的價格購買品質高於國產車甚多的進口車，連帶影響到馬來西亞國產車銷售量，使得馬國的本土汽車市場被攻佔。

國際貿易中的任何許可證制度，主要目的不外乎是要保護本國發展的工業。而馬來西亞對於進口汽車的「准證制度」，一開始首要保護對象就是本國的汽車工業。馬來西亞的國際貿易與工業部長拉菲達（Rafidah）甚至表示，馬國所通過的汽車准證制度並未違背 WTO 相關規範。此套制度隸屬於社會經濟發展必要之

²⁰² 目前馬來西亞汽車市場主要以 Proton 和 Perodua 汽車等兩家公司為主，兩家汽車公司合計的市場佔有率為 70%；CKD 裝配廠有 8 家，產量普遍未超過一萬台。進口則由 TOYOTA、HONDA、NISSAN 等日本車，以及韓國現代、起亞、雙龍汽車，以及歐美制汽車分享市場。曾繁漢，〈日、韓、泰及馬來西亞汽車產業輔導措施〉，《主要國家經貿政策分析月刊》，第 112 期，2000，頁 3。

一部分，與 WTO 並無抵觸。儘管馬來西亞是唯一採取此項政策的國家，並遭遇不少外界要求廢除的壓力，但這是目前能夠協助土著改善生活的唯一方式。²⁰³但針對最後所產生的濫用現象，也使得馬國前任首相馬哈迪對於此項制度大加撻伐。他曾於 2005 年 7 月 5 日的記者招待會上嚴厲批評 AP 准證制度，宣稱 AP 准證泛濫導致馬來西亞國產車處境艱難。比如說，僅用 18% 本地零部件的韓國汽車，透過 AP 准證進口後卻享受國產車地位，低廉的價格讓本國汽車難以招架。為此，馬來西亞國產車顧問馬哈迪終於按捺不住，指責政府當局保護外國車，再加上馬來西亞輿論界也要求政府公佈 AP 准證分配名單，避免馬國人民的質疑與責難。²⁰⁴而馬哈迪也要求政府公佈 AP 持有人名單，身為國家汽車工業公司的顧問，也是國產車的靈魂，馬哈迪此舉可以合理解釋為國產車的反擊。²⁰⁵

馬哈迪指出，80% 的 AP，集中發給 20 家公司；換句話說，極少數人享受到極大的好處，違反了 AP 協助土著的目的。AP 准證作為照顧土著的手段，理應是愈多人受惠愈好，然而，全國土著人口超過 1000 萬人，何以獨獨厚愛少數幾個人？²⁰⁶但令人驚訝的是，在 AP 持有人名單公佈之後，竟然發現主管汽車工業的國際貿易與工業部長拉菲達的女婿納西姆丁就掌控擁有最多進口准證的納莎集團（Naza Group）。針對此一現象，難免有人指責集團與部長拉菲達之間的密切關聯，甚至有傳言指出拉菲達在納莎集團中擁有股權，因此也引發了喧然大波。也因為 AP 名單的公佈，使得社會大眾瞭解到取得 AP 准證的人大多是具有政治背景的官員，又或者是與政府官員有裙帶關係的人，但是政府當局並未仔細檢討 AP 准證對於馬國汽車工業造成的影響，反而是將重點放在：AP 准證的發放是採

²⁰³ 侯宜君，〈馬來西亞之自動輸入許可制度未違反 WTO 規範〉，《World Trade News》，2005/1/7，取材日期：2007 年 5 月 3 日，http://www.wtocommerce.org.tw/SmartKMS/do/www/readDoc?document_id=48913。

²⁰⁴ 根據馬國國際貿易及工業部所公佈資料，2000 年至 2005 年共有 4500 人獲得 AP，其中包括了 337 名國會議員，每名國會議員可以申請 1 張 AP 供本身私人之用途。

²⁰⁵ 鄭丁賢，〈打開 AP 大黑箱〉，《星洲日報》，2005/6/1，取材日期：2007 年 5 月 3 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/focus.phtml?sec=724&artid=200506011261>。

²⁰⁶ 資料參閱：星洲日報，〈AP 大震撼，拉菲達前途堪虞？〉，《星洲日報》，2005/07/20，取材日期：2007 年 5 月 3 日，<http://www.sinchew.com.my/content.phtml?sec=1&artid=200507191318>。

取何種標準、何種資格，以及誰該得到 AP 准證的利益分配議題上。²⁰⁷ 同時間，再加上外國進口車的湧入，嚴重影響到馬來西亞國產車市場，因此也一再曝露了國產車不靠國家保護便無法存活的本質，同時也證明了汽車准證制度已經成為政經權貴快速致富的捷徑。只要有辦法得到 AP 准證，即使本身不涉及汽車行業，也可以將之轉賣，以致於 AP 執照成爲一種可以交易的商品，擁有 AP 准證，等於擁有財富。

感嘆於巴達威未能夠持續國家的大型計劃，像是雙軌鐵路、興建大橋、以及國產車計劃…等等。身爲普騰汽車公司顧問的馬哈迪審視國家汽車政策的角度則是從普騰的的利益爲出發點。馬哈迪認爲：「政府所發出的 AP 准證產生的濫用現象，其實是傷害汽車工業發展的最大因素。濫用 AP 准證，大量的進口車呈報超低價，政府允許外國車以低價入口，這些都是導致普騰汽車銷售量受到打擊的主因」。馬哈迪更認爲：「政府發出 AP 准證只照顧到幾家公司，違反照顧大多數本地企業家的精神」。²⁰⁸ 但實際上，AP 准證制度的出發點是好的，問題就在於有人轉售他們所獲得的 AP 准證，而不是開設銷售中心自己銷售汽車。所以馬哈迪也認爲：「保護政策與 AP 准證制度對於馬國汽車工業其實是好的，但問題是，應該把 AP 准證平均分配給真正有意經營的人，而非交由那些轉售 AP 准證的經銷商」。²⁰⁹

而相較於馬哈迪強烈要求公佈 AP 名單，現任首相巴達威對於 AP 准證所引起的風波，他的態度卻是不希望公開討論 AP 事件，某些因素是因爲現任的部分內閣曾任馬哈迪內閣，他不想與馬哈迪直接衝撞。但後來還是公開，主因是巴達威爲了自己所提倡反貪汙、清廉政府的口號，因此才決定公開 AP 名單。不過有關馬來西亞前後任領導人對於 AP 准證制度的爭議方面，何啓良教授則是認爲：

²⁰⁷ AP 准證還是牽涉到華人企業家，例如駱文秀就掌控了許多的汽車企業代理商。參考資料來自筆者於 2006 年 12 月 22 日訪問新加坡南洋大學馬來西亞專家何啓良 (Ho Khai Leong) 教授，關於 AP 相關議題的看法，詳見附錄一。

²⁰⁸ 當名單公佈，AP 准證的企業也以土著居多，其中也有 80% 的 AP 集中發放給 20 家公司。

²⁰⁹ 星洲日報，〈馬哈迪：AP 制用意好，應均分給真正汽車銷售商〉，《星洲日報》2005/10/15，2006 年 11 月 20 日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510142558>。

這並非是單純「汽車工業發展」的問題，更應該說與「政治層面」也有關係。AP 爭議只是兩人意見相左的其中一項而已。所以汽車工業的改革基本上並非完全是經濟路線之爭，而是牽扯到馬來西亞族群內部的利益分配問題。²¹⁰

最後，公佈 AP 名單或許是巴達威就任首相以來，實踐廉潔、透明化和沒有貪汙行政誓言最明顯和重要的行動。而巴達威所實行的國家汽車政策架構以及新的國家汽車政策的重點都是擺放在廢除 AP 准證制度，也顯示出政府力圖改變此一弊病。不過，公佈 AP 名單並不能代表這個爭議已經結束，因為還有一些疑問有待釐清。此外，假如 AP 的分配不能為馬來西亞社會帶來均衡的好處，那麼就必須檢討其機制，以達到更透明的原則。²¹¹同時，AP 風波所涉及的，不只是巴達威和前首相馬哈迪之間的矛盾，同時也涉及到馬哈迪與國際貿工部長拉菲達的權力鬥爭，同時也涉及 AP 准證制度的失敗與國產車面臨的危機、內閣部長及部門的貪汙濫權、國家政策制定的過程是否民主和透明（例如新國家汽車政策）…等問題，這些都是值得再作深入討論的。

綜觀上述有關馬來西亞現今汽車工業發展以及 AP 准證制度所造成的風波與影響，首先第一點在 AP 准證制度方面，筆者認為：如果從經濟利益的層面來看，AP 准證在 1970 年開始實行時，政府原本是要開放給土著，使其能夠參與汽車工業發展，後來在馬哈迪執政時期就已產生弊病，雖然其中有經過改革，但當時並未根除，一直延續至今。這或許也和馬國政府實施多年的新經濟政策有相關，政府仍然認為大部份的馬來西亞人是經濟落後的，但實際上是因為有少部份的馬來人剝奪了大部份人的機會，過著奢侈鋪張的生活。而 AP 准證制度又是在「新經濟政策」的支持架構下所實行的政策，難免會受到感染。

此外，雖然巴達威所實行的國家汽車政策架構以及新的國家汽車政策的重點都是擺放在廢除 AP 准證制度，也顯示政府想要解決問題的決心，但是既然馬來西亞要成為東南亞地區主要汽車中心，政策中卻主張廢除 AP 准證，減少外國車

²¹⁰ 資料來源：筆者於 2006 年 12 月 22 日與何啓良教授進行訪談之內容，詳見附錄一。

²¹¹ 資料參閱：林瑞源，〈援助政策的利弊〉，《星洲日報》，2005/07/20，取材日期：2007 年 5 月 3 日，<http://info.sparkyblue.com/?m=20050721>。

的進口數量，這樣似乎有矛盾之處。而且巴達威政府的新政策重點只放在利益分配方面，最後並未改變 AP 准證制度造成國產車失去競爭力的問題，AP 准證濫用以及少數人握有利益的現象依舊存在。

AP 准證制度原本是爲了當地土著，也就是當地的馬來人而實行的政策，儘管實際發展已經背離了原本的用意，但是讓我們嘗試往好的一面想，因爲 AP 准證制度的實行，因此才會有大量引進外國車的作法，或許能爲本國汽車市場注入競爭的元素。最後，筆者認爲：馬國政府公佈 AP 完整名單只是一個開始而已，更應該關注的是後續行動。AP 名單公佈之後，問題並不因此而解決。馬國政府當前更重要的是；重新檢討發出 AP 准證的方式，究竟 AP 准證制度能不能夠帶給馬來西亞國產汽車工業幫助，有沒有更爲折衷的方式來實行 AP 准證制度，並藉此恢復馬來西亞人的信心。這同時也是對巴達威政府的一項新挑戰。

第六章 結論與建議

根據本研究對於馬來西亞汽車工業發展之政治經濟分析與後續研究方向，筆者提出以下的結論以及相關建議。

第一節 結論

依據筆者對於本研究論文的分析以及研究結果，共有以下幾點結論：

一、馬來西亞在國家整體發展上是以「國家統合主義」為基礎。而國家機關在政經發展上扮演相當重要之角色。

藉由本論文研究發現，由於東亞國家大多是屬於威權體制的政治發展，故此在國家發展上，「國家機關」便佔了很重要的地位。而因為國家領導發展是東亞國家發展模式的特性，所以我們會看到國家機關干涉政治以及經濟活動的現象發生。

故此，針對國家干預政經活動的現象來看東亞地區的國家整體發展過程。首先，從馬來西亞的國家機關利用干預手段，使得國家利益的政策能夠實行。²¹²再者，馬國的國家機關為了能夠掌控國家發展，因此無論是社會中的權力分配，或經濟的發展方向，都扮演支配與自主的角色，²¹³再加上國家統合主義理論強調：國家機關在經濟活動上，是一個主導的角色，國家積極參與經濟發展，干涉市場的運作。故筆者認為馬來西亞的政經發展體制是符合「國家統合主義」的特徵。

再者，本研究論文中提到，馬國的國家機關在還未獨立前，因為受過英國殖民主義的侵入，產生特殊的社會結構，獨立之後也發展出一套屬於自己國家的政治體系。這樣特殊的社會結構加上後來的種族衝突，導致以經濟資源分配不均為

²¹² 陳恆鈞，〈團體在決策過程中的運作分析模式〉，《政治科學論叢》，第 15 期，2001，頁 241-264。

²¹³ Schmitter, Philippe, 'Still the Century of Corporatism?' In Frederick B. Pike and Thomas Stritch, (eds), *The New Corporatism: Social and Political Structures in the Iberian World*. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1974.

導火線的 513 事件的發生。而在經濟方面，馬來西亞產生以政治力量干涉市場與經濟分配的問題，國家機關開始介入政治經濟發展，以行政力介入經濟分配，同時也促使馬國的國家機關在政經發展上，形成以政治手段推動經濟發展的角色。也因為有了政治力量作支撐，馬國政府開始制定各項有利的優惠政策，藉此吸引外資以及跨國公司的投入，政府積極發展經濟，例如新經濟政策的實施，因此國家機關的自主性加強，導致馬國的社會結構重組以及社會資源重新分配。因此馬來西亞的國家機關在政治與經濟上皆扮演重要之角色。

二、馬來西亞國家機關對於汽車工業所實行的保護政策，包括AP准證制度的實施，對於馬國是產生弊病的。

從馬來西亞政府對於汽車工業所實行的保護政策來看，本論文研究發現，馬來西亞的汽車工業在馬哈迪政府利用本身權力，推動國產車計劃，並且集中大量的國家資源以發展國產車，造成所有的好處和便利都優先給了國產車，這也使得馬來西亞的國產汽車過度依賴政府的保護，導致發展能力的不足。國產車跟著政府的政策導向而隨之起舞，卻沒有注意到過度保護、過度依賴所造成的嚴重後果，才會導致今日國產車的競爭力下降，無法與國際融合。

此外，本論文研究也發現，由於馬來西亞政府所推行的 AP 准證制度一開始是爲了當地土著（也就是馬來人）而實行的政策，是爲了能夠讓土著參與本國汽車工業發展而制定的，並且藉由 AP 准證發放以限制進口車的數量，來保護國產車的發展。但是到最後卻演變爲利益掛帥、貪瀆的現象。主要原因是在於，拿到 AP 准證的人能夠藉由兜售而獲利，因此這些擁有執照的人反而變成是政府官員，或者是與政府有裙帶關係的人，一般的汽車廠商根本很難獲得，故對於真正想要發展馬來西亞汽車工業的廠商來說，反而是不公平的。

雖然到巴達威政府上台後，所推動的國家汽車政策架構以及新的國家汽車政策，目的都是要廢除 AP 准證制度，也顯示政府想要解決問題的決心，但是傷害已經造成，而且是一場重傷害。再加上巴達威政府的新政策重點只放在利益分配

方面，最後並未改變 AP 准證制度造成國產車失去競爭力的問題，AP 准證濫用以及少數人握有利益的現象依然存在。因此，國產車過度依賴政府以及 AP 准證制度的濫用，諸如此類的現象，都是傷害馬來西亞國產汽車發展最主要因素。

從馬來西亞政府對於國家發展的工業保護程度來看，馬國是一個民族自尊心很強的國家，雖然經過多年的英國殖民主義干涉，最後還是能夠發展出屬於自己國家的「民族工業」，也使得國家發展從農業型轉變為工業型國家，在這一方面是值得肯定的。不過，從另一方面來說，雖然國家機關制定優惠政策保護相關產業是必須的，但不能夠一味的爲了要保護國家所發展的產業而制定優惠政策，反而忽略許多要素，像是瞭解消費者購買產品的心態，以及國際經濟體系的變化…等等。諸如此類複雜的因素，值得馬國政府仔細去思考、評估。

最後，國家干預市場的運作，提供各項保護措施的目的就是爲了使國家發展的產業能夠有後路，但是在政府的強力保護下，真的會有進步空間嗎？從筆者在研究過相關資料後，筆者認爲：在政府的強力保護下，馬國的汽車工業進步空間有限，過多的保護只會讓國產車安於現狀，無法提昇自身的競爭力，只能做井底之蛙而已。所以國產車如果能夠不過度依靠政府的保護，則還有進步的空間。

三、爲因應東協自由貿易區的推動，因此開放汽車市場以及與國際合作，對於馬來西亞是必須實行的主要發展趨勢。

藉由本論文研究發現，從馬來西亞的汽車工業發展歷史來看，國產車能夠發展至今，完全是靠政府的強力保護，以及國內消費大眾的支持。普騰汽車公司作爲一個國家極力保護下的「民族工業」，多年來所享受的各項優惠政策，以及所得到的大量國家資源，已經讓馬來西亞的整體經濟發展產生弊病。與進口汽車相比，國產車的品質差、改革性少，也使得民眾對於國產車失去信心。再加上馬來西亞國家機關對於策略改革的保守態度，以及過多的保護，都讓普騰汽車公司失去與國際廠商合作，以及與世界級汽車製造商進行策略聯盟，藉此提升汽車發展競爭力的機會。

此外，國家機關所採取的保護政策雖然達到提升馬來西亞汽車工業發展的目的，但是並沒有提升國產車的整體競爭力，反而是造成保護政策所帶來的政商利益掛勾、貪污現象、偏袒性的政治恩寵關係以及金權政治現象。

再者，東協自由貿易區一旦落實之後，取消外國車的進口限制已經是馬來西亞汽車工業無法阻擋的趨勢。屆時會有越來越多的汽車廠商到馬來西亞設廠投資，包括東協會員國以及非東協的會員國。而稅務架構的改變，馬來西亞保護國產汽車的進口稅和國內稅的取消，關稅壁壘的消失，也意味著自由貿易區內任何國家生產的汽車，在東協內部都享受關稅優惠，同時也會替馬來西亞的汽車市場帶來更多商機。但是馬國的汽車工業發展似乎還未準備好因應這股開放市場的浪潮。

或許政府可以透過制定各項保護政策來保護國內的工業，不過採取保護法令不能永遠使國產車處於優勢地位，國際間的合作已經是不爭的事實，也是產業發展必須的條件之一。只有不斷的求新求變，才能夠令馬來西亞的汽車工業發展更能夠生生不息，更具有競爭力。

筆者認為：馬來西亞國家機關必須面對國際市場的競爭。此外，國產車不能長期依賴於政府的稅務保護下，以求能夠在自由市場上生存。而為了有效提升國產車的競爭力，尋找外國廠商合作將是首要選擇。以開放市場作為提升競爭力的要素，唯有如此，馬來西亞的國產車發展才有前瞻性可言。因此筆者認為就「貿易自由化」的角度來看，馬來西亞汽車工業的發展必須要放寬限制。因此主張開放市場，也同意巴達威政府對於汽車工業發展所提出的改革措施。

從筆者研讀的相關資料，以及從本論文的第四章、第五章都可清楚瞭解到：馬來西亞的國產車必須改革，而且是刻不容緩的。而馬國政府如何讓新國家汽車政策替馬來西亞帶來更大的經濟效益，以及讓國產車能夠與國際接軌、競爭，達到立足東協，放眼世界，以及因應世界車概念的目的。筆者認為這些都是未來巴達威政府在面臨汽車工業轉型上必須詳細思考的問題。

四、從「依賴發展」看馬國汽車工業發展的弱勢。

藉由本論文的研究結果以及相關結論的論述，筆者認為除了從「國家統合主義」來解釋馬來西亞的國家機關角色以及汽車工業發展模式之外，還可藉由「依賴發展」理論來討論馬來西亞在發展汽車工業的相關缺失。²¹⁴

學者宋鎮照在《東協國家之政經發展》一書中曾提到：一個國家在依賴發展的過程中，其政治與經濟之間的重要關連，亦即發展中國家，藉由國家機關的政策制定與執行功能，以及資本主義市場的運作，經過依賴發展的階段，也可以達到經濟發展與自主的能力。因此在依賴發展的模式中，國家機關的功能與角色，是後來經濟發展與否的一個關鍵性因素。²¹⁵

在馬來西亞採取「國家統合主義」發展汽車工業的發展模式中，國家機關能夠完全干預汽車市場的發展，要採取何種策略，生產何種類型的車款，都是由國家機關作決定。但這樣的發展模式卻忽略了市場變化以及消費者的心態、國際經濟體系的變化…等等。如果套用「依賴發展」的理論來進行探究，從馬來西亞的汽車工業發展模式來看，國家機關採取保護政策，以及對於政治經濟上的干預，再加上馬來民族強烈的民族性、特殊的政黨政治色彩，是可以達到其經濟發展自主的能力。但是在發展汽車工業的同時，卻也忽略依賴發展所強調的，在研究國家發展的課題時，必須注意其歷史環境背景、融入資本主義世界體系的時機、以及隨著時間的推演所造成依賴情況的轉變。對外，應注意資本主義世界體系、國際地緣關係，以及該發展中國家在世界政經體系中的地位所導致的影響。對內則需掌握國家機關的特性、社會階級結構狀況，以及國家機關和市民社會的互動情形。²¹⁶在這些因素中，馬國並未注意到國際經濟體系的變化，而在國家機關與市民社會互動上，政府一味的保護國產車，完全忽略消費者的心態。

²¹⁴ 依賴發展論者揚棄依賴理論過於簡化的將國內問題歸咎於來自先進國家的外來勢力，他們認為不能忽視國家機關的角色，以及歷史特定的社會結構與政治過程對經濟的影響，並認為「依賴」並不會在所有的開發中國家造成相同的結果，卻會因各個開發中國家內部不同的政治運作和社會結構，而產生不同的結果。資料引自：王佳煌，《國家發展》。臺北：台灣書店，1998，頁 97-100。

²¹⁵ 宋鎮照，《東協國家之政經發展》。臺北：五南，1996，頁 26。

²¹⁶ 邱介山，《越南的依賴發展與金融改革》，台南：國立成功大學政治經濟學研究所未出版碩士論文，2003。

與馬來西亞汽車工業發展模式相比之下，在東南亞國家中，泰國也是積極發展汽車產業，但是國家干涉程度並不明顯。在泰國的汽車工業發展上，政府干預少，而且對於汽車工業的保護程度也較少，不僅不似馬來西亞的國家機關對於汽車工業干預程度那樣的強烈，泰國政府也積極與外國廠商合作，開放進口車，建立所謂的「東方底特律」汽車城市。因此國家機關以本身力量去干涉市場的發展運作，卻忽略全球市場的變動，反而產生反效果。由此看來，國家機關實施的保護主義反而導致效能不彰。

第二節 建議

筆者根據本研究論文結果，對於後續研究馬來西亞汽車工業發展相關議題時，提出以下的建議，以咨參考；

一、藉由實地訪談，更深入理解馬國汽車工業發展。

對於一個國家所發展的產業了解程度的多少，並非從書面文獻資料中即可完全清楚明白，有時藉由實際訪問更能夠點出核心問題所在。再加上國內對於外國產業的相關資料多為二手資料，反而更減低相關研究資料的信度以及效度。而如果能夠到研究區域進行訪問，則更能夠增加資料蒐集的正確性，並藉由訪問釐清主要內涵。

故此，筆者建議在研究馬來西亞汽車工業發展相關議題時，如果能夠到當地進行訪問，針對當地的汽車廠商或者是外來投資廠商、馬國民眾以及消費者進行訪談，對於提升文獻資料正確性，以及瞭解馬國的汽車工業發展方面會更有幫助。

二、從馬國汽車工業發展過程著手，進而探究相關汽車產業發展。

由於本論文在研究限制中曾提到，主要是研究馬來西亞的汽車工業，而非汽車產業。再者筆者於論文中也曾提到：東協自由貿易區的落實會替馬國的汽車產

業帶來商機，其中包括相關零組件的成長以及提高生產技術水準。此外，當中還包括與他國的合作與競爭關係，因此筆者建議後續研究者對於馬國汽車工業發展的歷史過程以及發展模式有了初步認識之後，可進一步討論汽車零組件的發展走向，並從其他面向，例如馬國的汽車銷售體系、汽車產品的品質以及汽車零配件水準以及與他國的製造技術以及策略交流…等等面向，來對馬國汽車工業發展進行研究，相信更能夠深入瞭解國家在政經發展以及產業發展上的特性以及轉變。

三、必須對國家產業必須進行持續性的觀察。

馬國首相巴達威於 2003 年上任之後，對於馬來西亞汽車工業發展所提出的相關策略，其實一直都在更新中。而有鑑於研究時間的限制，有許多內容與相關策略是筆者未能夠進行討論以及分析的。因此筆者建議，在研究馬國汽車工業發展上，除了對於國家發展模式先具有一個基礎概念之外，更需要作長時間的觀察才能夠驗證國家機關對於汽車工業實行策略前後的差異，以及整體轉變是否對於國家發展有幫助性，亦或是產生阻礙。再者，針對東協自由貿易區落實，馬來西亞在汽車工業發展上所遇到的困境，筆者認為此現象是值得繼續觀察，並可從後續馬國政府所推出的相關新汽車措施著手，以貿易自由化的角度去看馬國汽車工業的未來發展。最後，筆者更希望，藉由本論文研究，能夠使有志於研究馬來西亞汽車工業的後續研究者，能夠提供相關意見。

附錄

附錄 1：論文訪談記錄

1. 受訪時間：2006 年 12 月 22 日（五）
2. 訪談地點：高雄
3. 當天訪談時間；一個小時半。
4. 提問者：南華大學亞太所林祖仰，以下簡稱林
5. 受訪對象：馬來西亞學者何啓良老師，以下簡稱何
6. 指導老師：高雄正修科技大學戴萬平老師，以下簡稱戴

在做過簡單的自我介紹之後，便開始進行當天的訪問。以下為當天訪談的內容紀錄，研究者將內容整理之後，如下列所敘述；

何：對於馬來西亞這塊領域，你是從哪一方面來研究，而研究題材是選擇哪一部分作為你的研究題目呢？

林：學生是以馬來西亞國家機關在政經發展上所扮演的角色為研究方向，並以馬國汽車工業發展為例，來進行研究。學生之所以會選擇此一方向進行研究是因為汽車工業是屬於工業領導的龍頭，如果我們可以瞭解馬來西亞整體汽車工業發展的過程以及發展的程度，便可以有效的瞭解國家整體工業發展的過程，以及國家機關扮演的角色為何？

而在 12 月 20 日，學生就讀的南華大學舉辦了一場研究生的論文提綱發表會，針對學生這次所研究的題目，所上老師認為學生在馬來西亞種族問題的部份，並沒有提到，而這個部份在馬國政治經濟發展上是極為重要的，此為不可忽略之因素。對於此方面，學生認為：像是馬來西亞國家機關所採行的新經濟政策，其實就是和種族因素有密切關係，所以應該是要把種族因素給考慮進去。

不過就現有資料來看，要考慮種族因素就必須要把華人這一塊領域加進去，

才能夠進行研究。但目前學生所蒐集到的資料其實是有限的，大部份的資料都是說明馬來西亞汽車工業發展中，以當地馬來人的看法為主，至於華人的看法則很少。所以學生想要瞭解華人對於馬國汽車工業的看法究竟為何？有什麼不同的意見？此外，學生也以多元主義、國家統合主義以及社會統合主義為理論基礎，去解釋國家發展的結構，老師您認為此一部份有需要作修正的地方嗎？

何：針對此方面，當然我們是可以從馬來西亞的整體種族結構來看待此一問題。我們先從 AP 準證制度的現象來看，我們知道 AP 準證的 license 大多是發放給馬來人，而非華人。可是中間還是有些比較重要的華人商家、企業家，例如像是駱文秀，他就是掌控了許多的企業汽車發表商這個部份。

戴：駱文秀是屬於引擎製造商的代表嗎？或是代理商？是刻意找他來作有關於汽車製造分配的部份嗎？

何：當然這也是馬國對於汽車所實行的策略之一。對於你所提到的華人的部份，其重要性還是次要的，主要還是要關注那些馬來族群中的資本家，以及那些官僚體系之間的勾結現象，和政治中有關黨派、派系的問題。所以可以去參考此一方面的相關議題，因為最近就是前任首相馬哈迪把這一部份關於 AP 的爭議給揭露出來，新聞鬧得沸沸揚揚，馬哈迪認為此一策略的結構上，根本是傾向於私相授受的。

戴：馬哈迪本身一開始也是贊成政府實施此策略的，為何最後又反對？

林：是否他本身也是屬於勾結關係的成員之一？為何換了一個首相之後又把此一事件抖出來？是因為和巴達威之間的派系鬥爭關係嗎？

何：關於政治鬥爭這又是另一回事，也是因為最近普騰(Proton)的整體汽車銷售量又降低了，又會牽涉到馬哈迪輔助的那些汽車商的利益，所以他就必須要替那些汽車商站出來講話。

戴：那是否在未來馬來西亞會傾向於把 AP 準證制度給廢除掉呢？有無這個可能性呢？

何：我認為可能性不高，因為這是牽涉到種族問題，同時也牽涉到馬來人一

小部分商家的利益。

林：但是「AP 準證制度」的實行不是爲了保護普騰本土汽車發展所實行的嗎？

何：我想並不是這個原因，主要還是爲了保護整個種族、族群的利益所實行的。這和馬來西亞其他的大型公共政策一樣，例如南北大道的建立。策略一開始提出都是會遭受批評的，而且兩個策略的共同點都是朝向私營化的策略發展，有好的利益當然會以自己人爲優先，所以從這個角度去思考，就不難發現此策略實行的真正意義。

林：但是馬來西亞在 2006 年所公佈的新國家汽車政策中卻有提到，要將 AP 準證制度廢除，關於這一部份和老師您先前所說的似乎有些差異。

何：這一部份又可以從「新經濟政策」來說明；新經濟政策是從 1970 年至 1990 年所實施的，到了 1990 年之後才又發展成爲國家發展政策，但其實是換湯不換藥的。

對於汽車工業發展所實行的制度實際上是依舊存在的，也就是說以馬來人爲優先的政策還是存在。所以實際上新經濟政策和汽車工業發展並無太大關係，因爲汽車工業是 80 年代後期開始，直到 90 年代才興起的，而新經濟政策是 1970 年就開始實行的，而汽車工業在 1970 年並未興起。此外，新經濟政策的主要精神依舊沒改變，主要政策仍是「重組社會」和「消除貧窮」。其中重組社會是最重要的關鍵點，因爲此一部份隱涵了許許多多啓示華人族群的政策。

戴：所以我們一直以爲 AP 準證制度是因爲要保護國產車所產生的。如果大家都不去買國產車，銷售量會降低，但是因爲有了 AP 準證制度的實行，消費者不得不去購買國產車。所以說這個思考方向是錯誤的。

何：AP 準證制度並不是因爲要保護國產車才產生的策略，此項策略實行的目的完全是爲了一小部分馬來人商家的利益。這些商家有可能會因爲 AP 準證的發放而一夜致富，獲利的程度相當大。也因爲如此，當然要留給自己人，而馬哈迪的政治同黨，或是親戚也都是牽涉其中的。

戴：所以馬哈迪和巴達威之間可能就是因為利益而產生鬥爭的現象。

林：我想可能是因為原本的利益是要給馬哈迪的親信，到了巴達威上任之後又把利益轉換給另外一群人，所以馬哈迪就不太高興。因為原本所享有的特權被剝奪了，所以馬哈迪才會揭發此一弊病。

何：因為基本上來說，其實 AP 準證制度存在很久了，只是沒有去作很深入的討論而已，一直到反對黨的「林吉祥」才有提到此方面的問題，但其實並不引人注目。直到馬哈迪揭發之後，指責巴達威的親信、部長都是 AP 準證的擁有者，但相對之下馬哈迪自己也深受其害，也傷害到他自己與其他人的利益。

戴：所以這個部分和汽車工業的興起沒有太多普遍的關係？

何：沒有，這已經是後來發生的事情了。

林：所以基本上這是兩回事？

何：我們所討論的 AP 准證制度只是其中的一部份而已，至於汽車工業已經是 80 年代後期的事情了。

林：汽車工業應該是一直到 1982 年的國產車計劃才有更進一步的發展。

戴：台灣目前對於此方面的文獻其實很少，大部份都是大略帶過而已，很少去探討內部細節的運作，而這也是我們主要想研究的動機以及興趣之一。馬來西亞的議題範圍很大，此一議題卻很少有人去作討論，甚至是當地的馬來人也很少去作討論，或是寫這一方面的文章，又或者是用理論性的觀點去進行討論。

何：其實還是有幾篇文章是關於這一方面的，主要還是以英文的文獻資料為主，但為數不多。

林：因為大部份還是討論銷售量以及數據成長率方面，在政策方面的探討畢竟還是很少。

何：如果說要瞭解國家內部的運作，還是不太容易，我們必須要作更深入的資料研究。而且有關單位可能因為涉及國家機密性，所以不可能會把資料交給你作參考。

戴：我們只是想證明，從種族威權或是國家控制資本的角度來進行研究。因

為馬來西亞是所有東南亞國家中，國家介入經濟活動最明顯的。老師您所提到新加坡的「政聯公司」有點類似這種情形。它也是國家所成立的國營企業、汽車公司，只是新加坡是標榜著自由化，而馬來西亞則是沒有討論到自由化這個議題的。是否有馬來西亞人討論到「私營化」的問題呢？

何：其實汽車工業的發展算是成功的，相較於馬來西亞的其他失敗國營企業來說，包括「馬航」，汽車工業算是成功發展的例子。

戴：馬航在這幾年的經營情況其是蠻慘的。

何：沒有錯，馬航這幾年經營一直沒有好轉。

戴：成功還是需要付出代價，就如同馬來西亞的汽車工業發展一樣。

何：任何國家都是如此，包括台灣在內。台灣的民主發展過程有其經濟上的代價，台灣也曾是四小龍之首，如今卻是位居於最後末位的情況。

林：此外，我認為雖然馬來西亞的國家機關本身就是支援本國汽車工業的發展，但如果說東協自由貿易區中提到的全面開放汽車市場之後，一旦國外的汽車進來之後，本土汽車的發展空間就會被壓縮了。

何：現在已經有這樣的現象產生了，有幾個因素可以說明，首先；它的國產車在這十幾年來並沒有進步，還是維持那樣的素質。當初消費者會購買只是因為價格便宜，車子的功能性也還不錯，十輛汽車中，有八輛是國產車，國產車所佔比例相當高。但是現在就不同了，消費者收入增多了，或是看過其他汽車的資料之後，相比較之下，大概就沒有意願去購買國產車了。我身邊就有很多朋友是類似我所說的情形，因為國產車和其他進口車的價格相比之下，只差大概幾千塊馬幣而已。

戴：大概是五至六萬的台幣，匯率比是 1：10。

林：所以消費者現在寧願多花一些錢去購買進口車，也不願意支持本土汽車，我覺得這種情形相當奇特。

何：因為車子所宣傳的形象不一樣，功能也不一樣，目前很多的進口車，像是 TOYOTA、HONDA…等等進口車輛，都是泰國所製造的，價格當然比日本製

的便宜很多。所以 Proton 在新加坡是沒有市場的，原因是因為在新加坡，並無法受到保護，而在馬來西亞是受到保護的，價格也很便宜。可是到了新加坡之後，同樣的價錢去買一輛 Proton 所出產的車子，不如多加一些錢去購買 TOYOTA。

戴：台灣也是有這樣的情形產生，我認為可以去參訪 Proton 在台灣經銷商，高雄就有一家經銷商。藉由銷售人員的解說，試著去瞭解車子的功能性，以及車子給你帶來什麼樣的感受。

林：此外，在我的論文中，章節安排的部份有提到關於馬哈迪與巴達威，分別從兩者所實行過的策略去探討，看待整體汽車工業的發展，老師覺得這一部份有需要作改進的地方嗎？

何：關於此方面，其實是值得去寫的。也是必須寫、必須討論的。這是最近發展的現象，至於他們兩個人的爭論最後會有什麼樣的結論，我也不敢肯定，但這是值得去研究的。

林：因為我在閱讀相關資料時，資料內容顯示；馬哈迪對於汽車准證的發放，以及所產生的濫用現象，是非常的反對。我一開始認為汽車准證制度的出發點其實是好的，對馬國汽車工業是有益的。不過可能是因為馬哈迪認為，巴達威沒有給予馬哈迪所支持的本土企業繼續保護的措施，才會把此一事件擴大。但汽車准證的發放真正是濫用嗎？我倒是覺得還好，純粹是因為他們兩者的政黨關係、立場的不同，就只是政治因素而已，其實並沒有那麼嚴重。

何：因為他們把 AP 准證制度過於政治化了，當作是一種政治化的手段。但是我認為這是蠻嚴重的事件，因為馬哈迪把此事件揭露出來，讓社會大眾知道事情的嚴重性，這在整個犯罪結構中，是一種正常的現象。不過 AP 准證的問題只是兩人鬥爭問題的其中一項而已，這是否和你所研究的主題有直接的關連性，要去多加思考一下。因為你所討論的是關於工業，也就是國家工業發展的部份，以及最後會有怎樣的發展。最後不是牽涉到種族的問題，而是關連到巫統，以及馬來西亞內部的鬥爭問題，這在馬國的政治發展中倒是一種新的現象。

戴：所以是關係到整體內部化的現象。

何：因為我們以前都是以種族的框架來看馬來西亞的政治和經濟發展，現在可能要作重新調整的步驟。因為新經濟政策從 1970 年一直到近代，已經造就了一批富有的「特層階級」，而這些特層階級也正在進行鬥爭中。

戴：他們已經不是一致性的針對華人，而是接受到好處之後，內部反而開始產生鬥爭。

何：沒錯，所以現在有些學者提出新的概念，來解釋這一個新的發展架構。

戴：這也是極為特殊的現象。通常我們討論威權政黨，到最後會變成政黨之間的對決，反而是在走回頭路，特別是政黨內部的對決，以及派系在爭經濟資源的現象。

何：以前馬來人本身沒有這樣的政治發展情況，並沒有為了財富分配而進行鬥爭，以前最多就是說「馬來人的馬來西亞」而已，或是 50 年代初期與當時的李光耀進行鬥爭的問題。不過現在已經是 80、90 年代了，你會發現這樣一個新的現象；所以如果你從汽車工業來看，追溯整個汽車業的發展，從 80 年代到現今的演變情形，然後重新去解析馬來西亞的政治發展，這是一個不錯的思考以及研究方向。不過，如果你能夠到馬來西亞當地進行訪問，和幾個華人的政治人物進行訪談，或許可以從中得到一些新的想法。此外，也可以去閱讀「Alasdair Bowie」的著作，這是屬於「political science」、「political induction」方面的書籍。其中也有提到關於汽車工業的部份，也有幾篇文章可以參考。這是很新的發展，我之前也有在關注，我也會把相關資料 E-mail 給你。

林：此外，我還有一些問題想請教老師，是關於馬來西亞汽車工業發展的未來走向。因為一旦全面開放汽車市場之後，同時這也是必然的事實。東協的會員國會把進口稅率降低，其他非東協的會員國也會降低進口稅率。所以就如同我前面有說到，很多的國外廠商都會到馬來西亞設廠或是進行投資，本土汽車工業的生存空間被壓縮，最後就變成都是由國外廠商來主導的情形產生。

何：據我所知，雖然他們一直想要開放市場，但是馬來西亞還是有一些企業、工業是傾向於不開放的，當然也有包括了汽車業。雖然有一股壓力使得他們必須

要開放，可是他們還是一直在阻擋著這股壓力。如果真的要開放市場的話，我相信還是需要一段時間。因為這是馬來西亞人所能夠得到的既有利益的一項大工程，我想在這方面，馬來西亞未來還是會比較傾向於保守性以及保護主義的觀念。

戴：就像台灣的農業一樣，再怎樣改革還是一樣保守。

何：這和新加坡的情況也是相同。新加坡和美國簽訂 FTA 之後，必須要開放市場的壓力存在著，但是新加坡卻一直拖延，認為要有一個競爭的條例存在；但是競爭的條例又必須要開放市場，而且銀行業也要開放。

戴：目前新加坡在開放市場方面，最必須要保護的是哪個項目呢？

何：就是新加坡的「政聯公司」。「政聯公司」包括了大部份的企業，像是 Supermarket、鋼鐵、船業…等等，都是被保護的。一但市場開放之後，就必須要與國外競爭。而且現在是在被保護的狀態之下，所以我認為新加坡的「政聯公司」就好像馬來西亞的「土著政策」一樣。

戴：它只是不用種族來當作藉口而已

何：沒錯。它也不允許別人這麼說。

戴：這算是一種政黨經營的企業嗎？

何：這不是政黨經營的企業，而是國營的企業。

戴：名義上是大家共同擁有，但實際上是被少數人霸佔。表面上大家是支持的，但並非如此。就算是最開放的新加坡，也無法完全投入 FTA 所協定的內容。

何：這是有條件的，也就是說必須要讓步。美國和新加坡簽訂 FTA，並不是說會全部給予好處，而且美國的銀行業也要進來參與競爭。

戴：新加坡的銀行業還不夠開放嗎？

何：大部分都是私人的、家庭的企業，像是以前的華僑銀行，這和台灣的情況也是一樣。開放是需要有理由的，因為傳統家庭企業要和國外的企業作競爭，除了開放之外，還必須要使這些傳統家庭企業作重整的動作，才有辦法跟得上國外的腳步。

戴：台灣目前有這樣的情況，但反而是越開放越集中的情形。總是在一陣混

亂之後，才開始集中。像台灣的金融業中，就有一句口號叫作是「吳辜蔡花」，也就是吳家、辜家、蔡家和花旗銀行。像是新光、富邦…等等，他們都是因為和政府關係良好，才可以繼續維持本身的資源。

何：沒錯，亞洲的傳統銀行業都是如此。此外馬來西亞有一些期刊雜誌，例如商業週刊，月報之類的刊物。裡面有一些中文資料是關於汽車工業的，在台灣可能就找不到類似的雜誌。台灣目前所提到的內容都太淺了，所以一定要跑到馬來西亞去查詢這方面的資料。我認為你所研究的這個題目是蠻有意思的，可以繼續研究下去。

林：今天非常感謝老師接受學生的訪談，讓學生能夠瞭解馬來西亞國家機關和整體工業發展的相關問題，相信對於學生在論文的撰寫上會更有幫助。

參考文獻

一、中文部份

(一) 專書

丁仁方，1999。《威權統合主義：理論、發展與轉型》。台北：時英出版社。

王佳煌，1998。《國家發展》。台北：台灣書店。

宋鎮照，1996。《東協國家之政經發展》。台北：五南。

林若雱，2001。《馬哈迪主政下的馬來西亞：國家與社會關係：1981~2001》。台北：韋伯文化。

周育仁，1993。《政治與經濟之關係：台灣經驗與其理論意涵》。台北：五南。

周育仁、鄭又平編，1998。《政治經濟學》。台北：國立空中大學。

張錫鎮，1999。《東南亞政府與政治》。台北：揚智文化。

蕭全政，1998。《政治與經濟的整合：政治經濟學的基礎理論》。台北：桂冠。

顧長永，2005。《東南亞政治學》。台北：巨流圖書公司。

(二) 期刊

中華經濟研究院，2005。〈馬來西亞政府將逐步減少國產車保護措施〉，《國際經濟情勢雙週報》，第 1584 期，頁 52。

朱雲漢、黃德福，1989。〈建立台灣政治經濟新秩序〉，《台北財團法人：張榮發基金會國家政策研究資料中心》，頁 19。

安煥然，1991。〈論馬來西亞國家機關與社會階級和種族間之互動關係〉，《大馬青年》，第 10 期，頁 12。

朱振明，2003。〈馬來西亞的經濟發展〉，《印刷世界》，第 2 期，頁 14。

阡陌，2005。〈各具特色的東協市場〉，《汽車與配件》，第 19 期，頁 20-21。

何啓良，1995。〈論馬來西亞首相職務的轉變-兼評馬哈迪的政績〉，《資料與研究》，第 13 期，頁 7-9。

李悅肇，2003。〈馬來西亞的私營化政策〉，《行政管理學報》，第 4 期，頁 75。

- 宋鎮照，2003。〈東南亞區域研究的政治經濟學：理論與實務之連結〉，《政治學報》，第 35 期，頁 35-99。
- 李永鈞，2004。〈東南亞汽車工業掠影〉，《上海汽車》，第 3 期，頁 40。
- 東南亞南亞信息編，1998。〈馬來西亞汽車銷量銳減〉，《東南亞南亞信息》，第 17 期，頁 25。
- 東南亞南亞資訊編，1999。〈對馬汽車業投資依然較高〉，《東南亞南亞信息》，第 3 期，頁 7。
- 胡羽，2004。〈彈響發展中國家產銷超級跑車奏鳴曲的「普騰 CEO」－拿督東姑·馬哈禮〉，《世界汽車》，第 3 期，頁 41。
- 馬燕冰，2002。〈馬來西亞國情〉，《國際資料信息》，第 4 期，頁 36。
- 袁珠盈，2003。〈馬哈蒂爾與馬來西亞的經濟發展〉，《雲南財貿學院學報》，第 18 卷第 2 期，頁 10-12。
- 袁銳東，2004。〈堅忍不拔終成大器-馬來西亞新總理巴達維〉，《當代世界》，第 5 期，頁 14-16。
- 孫暉明，2005。〈東協自由貿易區〉，《國際資料信息》，第 5 期，頁 34。
- 馬來西亞工業發展局及統計局，2005。〈馬來西亞汽車零配件市場概況〉，《車輛工業月刊》，第 134 期，頁 39-42。
- 馬來西亞工業發展局及統計局，2005。〈馬來西亞汽車工業分析報告〉，《車輛工業月刊》，第 139 期，頁 47-56。
- 孫建黨，2006。〈可倫坡計劃及其對戰後東南亞的經濟發展援助〉，《東南亞研究》，第 2 期，頁 20-25。
- 陳恆鈞，2001。〈團體在決策過程中的運作分析模式〉，《政治科學論叢》，第 15 期，頁 241-264。
- 華資研部，1995。〈歷經風浪，出奇制勝-回顧馬哈迪時代的重大計劃和政策〉，《資料與研究》，第 13 期，華社資料與研究中心出版，頁 22。
- 張蘋，2000。〈東南亞汽車市場前景誘人〉，《東南亞縱橫》，第 9 期，頁 28-31。
- 曾繁漢，2000。〈日、韓、泰及馬來西亞汽車產業輔導措施〉，《主要國家經貿政

- 策分析月刊》，第 112 期，頁 2-21。
- 曾繁漢，2001。〈泰國及馬來西亞汽車產業發展政策〉，《工業簡訊》，第 31 卷第 2 期，頁 17-22。
- 張學剛，2004。〈巴達維與馬來西亞新局〉，《現代國際關係》，第 8 期，頁 42-43。
- 張學剛，2004。〈走出馬哈蒂爾神話-巴達維執政十月解讀〉，《環球政情》，第 19 期，頁 38。
- 劉才湧，2003。〈快速發展的馬來西亞汽車工業〉，《中國機電工業》，第 9 期，頁 49-51。
- 廖小健，2002。〈震動馬來西亞的首相辭職〉，《東南亞研究》，第 5 期，頁 19。
- 廖小健，2003。〈進入後馬時代的馬來西亞政局-論巫統面臨的內外挑戰〉，《東南亞研究》，第 6 期，頁 24-27。
- 廖小健，2003。〈中庸穩健溫文儒雅、外柔、行政老練-馬來西亞新總理阿卜杜拉巴達威〉，《東南亞縱橫》，第 12 期，頁 61-63。
- 廖小健，2004。〈2003 年馬來西亞的政經外交〉，《東南亞縱橫》，第 3 期，頁 26-29。
- 廖小健，2005。〈阿都拉政府的華人政策〉，《華僑華人歷史研究》，第 4 期，頁 22-26。
- 廖小健，2006。〈2005 年馬來西亞經濟：平穩成長〉，《東南亞縱橫》，第 2 期，頁 22。
- 廖小健，2006。〈中馬關係的新發展與新挑戰〉，《東南亞縱橫》，第 10 期，頁 16。
- 潘永強，2004。〈抗議與順從：馬哈迪時代的馬來西亞華人政治〉，《海華與東南亞研究》，第 4 卷第 2 期，頁 74。
- 謝尚伯，2004。〈馬來西亞將實施進口車稅務架構〉，中華經濟研究院編《國際經濟情勢週報》，第 1568 期，頁 113-114，行政院經濟建設委員會發行。
- 謝尚伯，2005。〈馬來西亞將繼續推動汽車工業〉，中華經濟研究院編《國際經濟情勢週報》，第 1581 期，頁 58，行政院經濟建設委員會發行。
- 戴萬平、顧長永，2001。〈經濟發展、民主化與族群政治：馬來西亞的個案〉，《問題與研究》，第 40 卷第 6 期，頁 71。
- 顧瑩華、林俊甫，2004。〈區域經濟情勢分析〉，《東南亞經貿投資研究季刊》，第

24 期，頁 18。

顧瑩華、林俊甫，2004。〈馬來西亞〉，《東南亞經貿投資研究季刊》，第 25 期，頁 78。

顧瑩華，2005。〈日、韓洽簽自由貿易協定的策略與作法〉，《經濟前瞻》，第 104 期，頁 34。

(三) 雜誌

林友順，2004。〈阿都拉百日維新柔軟改革〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 7 期，頁 24。

林友順，2004。〈馬中關係最好的時期〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 24 期，頁 60。

林友順，2004。〈阿都拉站在肅貪十字路口〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 46 期，頁 39。

林友順，2004。〈東南亞汽車競爭新戰場〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 50 期，頁 41。

林友順，2004。〈多元化經濟的新動力〉，《亞洲週刊》，第 18 卷第 51 期，頁 26。

林友順，2005。〈為安華平反馬哈迪勢力式微〉，《亞洲週刊》，第 19 卷 31 期，頁 36。

林友順，2006。〈大馬奇招再擁抱農業〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 15 期，頁 18。

林友順，2006。〈馬哈迪與阿都拉之爭〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 28 期，頁 22。

林友順，2006。〈大馬國產車被泰國印尼夾擊〉，《亞洲週刊》，第 20 卷第 50 期，頁 40。

林友順，2007。〈馬美自貿談判困擾大馬〉，《亞洲週刊》，第 21 卷第 13 期，頁 45。

(四) 學位論文

吳政霖，2002，《有形國力的比較－台灣、南韓、馬來西亞、新加坡與澳洲》，嘉義：私立南華大學亞太研究所未出版碩士論文。

邱介山，2003。《越南的依賴發展與金融改革》，台南：國立成功大學政治經濟學研究所未出版碩士論文。

蘇玉楨，1999。《國家機關在經濟發展中所扮演的角色分析：以台灣、馬來西亞

為例》，嘉義：私立南華大學亞太研究所未出版碩士論文。

蘇嘉興，2003。《泰國與馬來西亞政治經濟發展之比較》，台中：東海大學政治學系研究所未出版碩士論文。

蔡健梁，1999。《馬來西亞公共企業私營化問題研究》，中國：暨南大學企業管理學系未出版碩士論文。

(五) 網路資料

王軍，〈馬來西亞汽車市場概況〉，《濟南國暨貿易網》，2006/3/31，取材日期：2007年3月31日，<http://www.ccpitjinan.org/Default3.aspx?entityid=fL590101&fid=17>.

王琛發，〈馬來西亞工業發展史-早期傳統工業和家庭工業作坊〉，《孝恩文化基金會》，2002/9/26，取材日期：2007年3月25日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=595>.

王琛發，〈馬來西亞工業發展史-獨立後的小型工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/7，取材日期：2007年3月25日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=598>.

王琛發，〈馬來西亞工業發展史-70年代後的外國投資工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/9，取材日期：2007年3月27日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=599>.

王琛發，〈馬來西亞工業發展史-重工業與科技工業〉，《孝恩文化基金會》，2002/10/11，取材日期：2007年3月27日，<http://www.malaysianchinese.com/cultural/magazine.asp?cat=34&loc=zh&id=600>.

中國網，〈中馬達成四項合作協議，馬來西亞將進口吉利汽車〉，《中國網》，2005/5/31，取材日期：2007年4月25日，<http://big5.china.com.cn/chinese/zhuanti/2005wbgyy/876687.htm>.

中國汽車報，〈哈飛智取馬來西亞市場〉，《中國汽車報》，2006/2/27，取材日期：2007年4月14日，<http://sumweb.spaces.live.com/blog/cns!7CE3737D4813AD2E!659.entry>.

中國報，〈馬來西亞前首相馬哈迪之路〉，《中國報》，2006/5/6，取材日期：2007年3月24日，<http://tjoo0219.bokee.com/viewdiary.10999845.html>.

中國商品網，〈馬來西亞貿易壁壘介紹〉，《中國商品網》，2006/12/7，取材日期：2007年5月23日，
<http://big5.mofcom.gov.cn/gate/big5/ccn.mofcom.gov.cn/spbg/show.php?id=4929&ids=2>.

中國汽車報，〈中國奇瑞汽車計劃擴大在馬來西亞業務〉，《中國網》，2007/1/16，取材日期：2007年4月25日，
http://big5.china.com.cn/zhuanti/115/duiwaikaifang/txt/2007-01/16/content_7662246.htm.

中國商務部網站，〈東協經濟-馬來西亞汽車工業概況及新汽車政策特點〉，《中國商務部網站》，2007/3/15，取材日期：2007年4月11日，
<http://www.nanninginfo.com/web/index.asp?Act=NewsDetail&BoardID=7&ID=2508>

中國商務部網站，〈馬來西亞汽車工業概況及新汽車政策特點〉，《中國商務部網站》，2007/3/15，取材日期：2007年4月13日，
<http://www.10ml.com/news/view.asp?id=4206>.

北馬新聞，〈新汽車政策一定弄垮普騰？〉《北馬新聞》，2006/3/30，取材日期：2007年4月14日，
<http://info.china.alibaba.com/news/detail/v5003463-d5668382.html>.

付輝，〈日馬簽署自由貿易協定，將開放日本車進口〉，《大紀元》，2005/5/25，取材日期：2007年4月15日，
<http://www.epochtimes.com/b5/5/5/25/n933559.htm>.

付輝，〈合資失敗，問題寶騰瞄準中國和印度市場〉，《新汽車雜誌》，2006/4/5，取材日期：2007年4月12日，
<http://www.qiche.com.cn/files/200604/05045.shtml>.

李新福，〈汽車政策上路，市場反應冷清。區域汽車製造、裝配及行銷中心，泰國地位難撼動〉，《財經廣角鏡》，2006/4/24，取材日期：2007年4月14日，
<http://bizfinmag.hinet.net.my/?im=s&cat=006&cont=83>.

林瑞源，〈援助政策的利弊〉，《星洲日報》，2005/7/20，取材日期：2007年3月20日，
<http://info.sparkyblue.com/?m=20050721>.

林瑞源，〈政府不夠果敢〉，《星洲日報》，2005/10/24，取材日期：2007年4月14日，
<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>.

社論，〈國產車將面對更嚴峻挑戰〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007年4月14日，
<http://info.sparkyblue.com/?cat=21>.

吳以倫，〈馬來西亞汽車帝國前傳：與韓國汽車產業一起發展〉，《獨立新聞在線》，2006/9/19，取材日期：2007年3月25日，<http://www.merdeka.com/news.php?n=2575>。

侯宜君，〈馬來西亞之自動輸入許可制度未違反 WTO 規範〉，《World Trade News》，2005/1/7，取材日期：2007年5月3日，http://www.wtocom.org.tw/SmartKMS/do/www/readDoc?document_id=48913。

星洲日報，〈甚麼是 AP〉，《星洲日報》，2005/7/19，取材日期：2006年10月31日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200507191330>。

星洲日報，〈AP 大震撼，拉菲達前途堪虞？〉，《星洲日報》，2005/07/20，取材日期：2007年5月3日，<http://www.sinchew.com.my/content.phtml?sec=1&artid=200507191318>。

星洲日報，〈馬哈迪：AP 制用意好，應均分給真正汽車銷售商〉，《星洲日報》，2005/10/15，取材日期：2006年11月20日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510142558>。

星洲日報，〈國家汽車政策宗旨-解決國產車及 AP 等課題〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007年4月14日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510192777>。

星洲日報，〈概括 5 大目標 10 步驟-內閣核准過渡期汽車政策〉，《星洲日報》，2005/10/20，取材日期：2007年4月14日，<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/index.phtml?sec=723&artid=200510192274>。

星洲日報，〈2011 年取消 AP，大部份進口車將降價〉，《星洲日報》，2006/3/23，取材日期：2007年4月13日，<http://bbs.buysell.com.my/bbs/showthread.php?t=21722&page=3>。

星洲日報、南洋商報，〈馬來西亞宣佈新國家汽車政策〉，《星洲日報及南洋商報》，2006/3/24，取材日期：2007年4月14日，http://ekm92.trade.gov.tw/BOFT/web/report_detail.jsp?data_base_id=DB009&category_id=CAT1814&report_id=106455。

南洋商報，〈阿都拉落實第九大馬計劃之十大策略〉，《南洋商報》，2005/7/21，取

材日期：2007年4月28日，<http://www.nanyang.com/>。

南洋商報，〈馬汽車政策來得太晚，汽車工業錯失良機〉，《南洋商報》，2005/10/21，
取材日期：2006年4月10日，
<http://kuching.mofcom.gov.cn/aarticle/slfw/200510/20051000614965.html>。

南洋商報，〈馬新汽車政策下，國產車面臨挑戰〉，《南洋商報》，2005/10/21，
取材日期：2007年4月14日，
<http://kuching.mofcom.gov.cn/aarticle/b/200510/20051000614956.html>。

郎楷淳，〈普騰汽車陷入經營困境，馬來西亞自主汽車品牌歧路彷徨〉，《中國汽車報》，2007/1/15，取材日期：2007年3月20日，
<http://www.cnautonews.com/N/NewsDetail.aspx?NewsID=18325>。

郭婷，〈馬來西亞汽車業〉，《南博網》，2004/2/12，取材日期：2007年3月20日，
<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/1.html>。

郭婷、朱浩然，〈保護政策備受挑戰〉，《南博網》，2006/2/14，取材日期：2007年3月20日，
<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/4.html>。

郭婷、朱浩然，〈溫室中成長的民族汽車工業〉，《南博網》，2006/5/13，取材日期：2007年3月20日，
<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/3.html>。

郭婷、朱浩然，〈爲見彩虹－汽車業風雨中調整步伐〉，《南博網》，2006/7/31，取材日期：2007年4月16日，
<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/6.html#1>。

郭婷、朱浩然，〈保護政策備受挑戰〉，《南博網》，2006/7/31，取材日期：2007年4月16日，
<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/special/economy/mlxyauto/4.html>。

雪華堂社會經濟委員會，〈過份保護國產車工業將使其失去競爭力〉，《雪華堂社會經濟委員會》，2004/12/27，取材日期：2006年9月23日，
<http://www.scah.org.my/modules/news/article.php?storyid=418>。

張明光，〈馬國產車須離開保姆的懷抱〉，《聯合早報》，2004/02/08，取材日期：

2007 年 4 月 15 日，<http://cars.zaobao.com/pages2/carnews080204.html>.

楊時超，〈汽車-馬來西亞人的至愛〉，《人民網》，2005/10/20，取材日期：2006 年 9 月 21 日，<http://world.people.com.cn/BIG5/1031/3786301.html>.

楊繼偉，〈納莎們的機會〉，《新汽車雜誌》，2006/7/31，取材日期：2007 年 4 月 13 日，
<http://big5.southcn.com/gate/big5/www.southcn.com/finance/xincjzt/xinqcz/200607310948.htm>.

楊通軒，〈集體勞資關係法令制度解析〉，《集體協商資訊服務網》，國立東華大學財經法律研究所，2006/12/18，取材日期：2006 年 12 月 5 日，
http://cb.cla.gov.tw/content/km/km02_01_01.php?majcidx=1&sn=20.

維基百科，〈馬來西亞歷史〉，《維基百科》，取材日期：2007 年 3 月 27 日，
<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A9%AC%E6%9D%A5%E8%A5%BF%E4%BA%9A%E5%8E%86%E5%8F%B2>.

黎黎，〈馬來西亞汽車零件業前景亮麗〉，《南博網》，2006/9/18，取材日期：2007 年 4 月 16 日，
<http://big5.caexpo.org/gate/big5/www.caexpo.com/nanbo/zoujdm/intoShow.do?id=3687>.

駐古晉總領館經商室，〈馬來西亞公佈新的國家汽車政策〉，《駐古晉總領館經商室》，2006/3/28，取材日期：2007 年 4 月 14 日，
http://big5.ec.com.cn/gate/big5/zcq.ec.com.cn/pubnews/2006_03_28/100319/1147919.jsp.

駐馬來西亞經商參處，〈馬來西亞經濟概況〉，《駐馬來西亞經商參處》，2006/4/18，取材日期：2007 年 3 月 27 日，
<http://big5.mofcom.gov.cn/gate/big5/my.mofcom.gov.cn/aarticle/ddgk/zwdili/200604/20060401939520.html>.

鄭丁賢，〈打開 AP 大黑箱〉，《星洲日報》，2005/6/1，取材日期：2007 年 5 月 3 日，
<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/focus.phtml?sec=724&artid=200506011261>.

鄭丁賢，〈汽車工業與政治角力〉，《星洲日報》，2005/7/6，取材日期：2007 年 5

月 3 日 ,

<http://www.sinchew-i.com/special/aplist/focus.phtml?sec=724&artid=200507061959>.

蘇愛萍，〈石油收入勤灌溉，政商掛鈎續豐茂〉，《獨立新聞在線》，2006/3/15，取

材日期：2007年4月20日，<http://www.merdeka.com/news.php?n=1355>.

EMPTA，〈大馬汽車工業發展史〉，《EMPTA》，2004/4/21，取材日期：2007年3

月20日，[http://www.empta.com.my/EMPTA\(Chinese\)/malhistory.aspx](http://www.empta.com.my/EMPTA(Chinese)/malhistory.aspx).

Lock's Simple World，〈馬來西亞國產車款式一覽表〉，《Lock's Simple World》，

取 材 日 期 ： 2007 年 3 月 31 日 ，

<http://www.angelfire.com/sc/YewWeng/nationalcar2.html>.

二、英文部分

Alasdair Bowie, 1994. The Dynamics of Business-Government Relations in Industrialising Malaysia, in Andrew Macintyre eds., *Business and Government in Industrialising Asia*. NSW, Australia: Allen & Unwin , p.172.

Alfred, Stepan, 1978. *The State and Society: Peru in Comparative Perspectives*, New Jersey, Princeton University Press, Princeton, pp.22-45.

Assif, Shameen, 2005. "PROTON HITS HEAVY TRAFFIC" , *Business Week*, Iss.3942 ; p.16.

Bentley, Arthur, 1935. *The Process of Government: A Study of Social Pressures*. Evanston IL: The Principia Press of Illinois.

Cawson, Alan, 1987. *Blackwell Encyclopaedia of Political Thought*. Oxford: Blackwell..

Chalmers, Johnson, 1982. MITI and Japanese Miracle. Stanford: Stanford University Press, Chap.1.

Chalmers, Doulgers A. , 1988. 'Corporatism amd Comparative Politics'. In L. Cantori and A. Ziegler, Jr. (eds) , *Comparative Politics in the Post-behavioral Era* Boulder: Lynne Rienner Publishers, pp.134-158.

David, Truman, 1962. *The Governmental Process: Political Interests and Public Opinion*. New York: Knopf.

Eainal, Kling, 1984. 'Persenyambungan Structur Socio-Budaya Sebagai Rangka

- Perpaduan Ethik' , S. Husin Ali, Kaum (ed) , *Kelas dan Pembangunan*, Kuala Lumpur: Persatuan Sains Social Malaysia, pp.179.
- Frederic, Deyo, 1987. *The Political Economy of the New Asian Industrialism* Cornell, University Press, Chap.3.
- Gerhard, Lehmbbruch, 1979. 'Consociational Democracy, Class Conflict and the New Corporatism' . In P. Schmitter and G. Lehmbbruch (eds) , *Trends towards Corporatist Intermediation*. London: Sage, pp.53-61.
- Gordon , White, 1988. *Developmental States in East Asia*. London: Macmillan, Chap. 1.
- Hansan, Parvez, 1976. *Korea: Problems and Issues in a Rapidly Growing Economy*. Johns Hopkins, University Press.
- Henry, Rosovsky, 1972. 'What Are the Lessons of Japanese Economic Development?' in A. Youngson(ed) , *Economic Development in the Long-Run* London: Allen and Unwin.
- Joseph, Camilleri, 2000. *States, Markets and Civil Society in Asia Pacific: The Political Economy of the Asia-Pacific Region*, Vol.1, London: Edward Elgar, pp.354-426.
- Jomo K. S. , 1990. *Growth and Structural Change in the Malaysia Economy*. London: Macmillan Press, p.1.
- Khoo, Kay, Kim, 1991. *Malay Society*, Pelanduk Publications Sdn Bhd, Malaysia, p.42.
- Offe, Claus, 1981. 'The Attribution of Public Sectors to Interest Groups ' . In S. Berger, (ed) , *Organizing Interests in Western Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, pp.123-158.
- Pahl, R. and Winkler, J., 1975. 'The Coming Corporatism. '. *Challenge*, March/April, pp.28-35.
- Robert, Gilpin, 1987. *The Political Economy of International Relations*, Princeton University Press.
- Schmitter, Philippe, 1974. 'Still the Century of Corporatism?' In Frederick B. Pike and Thomas Stritch,(eds), *The New Corporatism: Social and Political Structures in the Iberian World*. Notre Dame: University of Notre Dame Press.
- Theda, Skocpol, 1979. *States and Social Revolutions*. Cambridge: Cambridge University Press.

- William, Kelso, 1978. *American Democratic Theory: Pluralism and its Critics*, Westport, CN: Greenwood Press.
- Williamson, Peter, 1989. *Corporatism in Perspective: An Introductory Guide to Corporatist Theory*. London: Sage Publications.
- Wilson, Frank, 1987. *Interest Group Politics in France*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Winkler, J. ,1976. 'Corporatism.' *European Journal of Sociology*. 17, pp.100-136.