صنعت: رونق صنعت خودروسازی تایوان (نشریه اکونومیست)

احتمالا تا پایان دههء کنونی به‏ 600000 دستگاه خواهد رسید.این‏ بازار،در مقایسه با بازار ژاپن و آمریکا،کوچک است،ولی یکی از بزرگترین بازارهای کشورهای در حال توسعه بشمار می‏آید.با توجه‏ به نزدیکی تایوان به سایر بازارهای‏ بزرگ آسیا،خودروسازان سرتاسر دنیا این جریزه را بعنوان یکی از فرصتهای مناسب برای رقابت در نظر گرفته‏اند.

تولیدکنندگان داخلی این کشور برای پاسخگویی به این نیاز دچار دردسر شده‏اند.واردات خودرو به‏ تایوان،به رغم ترافیک و عوارضی‏ که می‏تواند قیمت آنها را تا دو برابر افزایش دهد،30 درصد از بازار را در اختیار دارد.در سال 1992، خودروسازان اروپایی و آمریکایی به‏ اتفاق هم بیش از یک میلیارد دلار اتوموبیل به این جزیره صادر کرده‏اند،خیابانها از خودروهای‏ مدل ولو،بی.ام.دبلیو ومرسدس‏ بنز پر شده است.در عین‏حال، تایوان یکی از بزرگترین بازارهای‏ صادراتی شرکت دیترویت به شمار می‏آید.اخیرا نیز،شرکت‏ کرایسلر فروش اتوموبیل دو در مدل‏ کنکورد خود را در تایوان آغاز کرده‏ است و در نخستین ماه تقریبا به یک پنجم از فروش پیشبینی شدهء خود برای امسال دست یافته است.

بزرگترین کارخانهء خودروسازی‏ داخلی تایوان‏"فورد لیوهو"است‏ که کارخانهء فورد بخشی از مالکیت‏ آن را در اختیار دارد و یکی از شعبه‏های آن به شمار می‏آید.ولی‏ خودروهایی که این کارخانه مونتاژ

رونق صنعت خودروسازی تایوان

از نشریهء اکونومیست،ژوئن 1993

پرتو صبحگاهی خورشید به زحمت‏ می‏تواند از دودی که شهر تایپه را فراگرفته عبور کند،و موتورسیکلتهای‏ دودزا،که جانشین درشکه‏های قدیمی‏ شده‏اند،خیابانهای شهر را جولانگاه‏ تاخت و تاز خود قرار داده‏اند.در این شهر،ساعت پرترافیک واقعا وحشتناک است.با این‏حال، شمار دلالان خیابانی خودرو هر ساله افزوده می‏گردد.آیا خودروسازان تایوان این جریان‏ رو به رشد را به یکی از بخشهای‏ صادراتی تبدیل خواهند کرد؟

هم‏اینک در تایوان سالانه‏ 400000خودرو بفروش می‏رسد که‏ می‏کند به‏طور آشکار ژاپنی است. برای مثال،مدل محبوب تلستار Telstar این شرکت نمونهء تغییر شکل یافتهء مزدا 626 است. (شایان ذکر است که فورد 25 درصد سهم در کارخانهء مزدا دارد)،در آوریل امسال،شرکت جنرال‏ موتورز در یک سرمایه‏گذاری مشترک‏ با کارخانه کامیون‏سازی‏"سی.ای. سی‏"تایوان تولید مدلی از اپل‏ آسترا را آغاز کرد.

با توجه به ناراحتیهای ناشی از جنگ دوم جهانی،ورود کالاهای‏ ساخت ژاپن به این کشور ممنوع‏ است.ولی ژاپن اجازه دارد سرمایه و تکنولوژی خود به تایوان بفرستد. به همین خاطر کارخانهء "یولونگ‏"، دومین و بزرگترین کارخانهء خودروسازی تایوان،اتوموبیل نیسان‏ می‏سازد و علامت کارخانهء داخلی‏ "سان یانگ‏"روی هوندای ساخت‏ تایوان نصب می‏شود.در ماه مه، شرکت‏"کیوزویی موتورز"با امضای‏ قراردادی برای احداث یک کارخانهء جدید 120 میلیون دلاری راه را هموار کرد.در صورتی که خط تولید این کارخانه در اوایل سال 1995 راه‏اندازی شود،می‏تواند سالانه‏ تا 20000 دستگاه تویوتا تولید کند،این کارخانه تویوتای ساخت‏ آمریکا را نیز وارد می‏کند.خودروهای‏ مدل کمری (Camry) که در کارخانهء تویوتای کنتاکی مونتاژ می‏شود،پرفروشترین خودروی‏ وارداتی این جزیره در سال 1992 بود.

اگرچه تایوان سرمایه‏گذاری‏ خارجی را تشویق می‏کند،ولی‏ تمایل دارد صنعت خودروسازی خود را توسعه دهد،صنعتی که بتواند مانند شرکتهای الکترونیک این‏ کشور در زمینهء صادرات نیز موفق‏ باشد.در اواخر دههء 1980، کارخانهء"فورد لیوهو"حدود 40000 دستگاه خودرو به کانادا صادر کرد که آنها را با نام‏"مرکوری‏ تریسر"در بازار کانادا فروختند. هم‏اینک،هارولد پولینگ،رئیس‏ کارخانهء فورد معتقد است که‏ کارخانهء"فورد لیوهو"می‏تواند خودروهای ارزان قیمت برای‏ صادرات به ژاپن تولید کند.

با این‏حال،انجام چنین کاری‏ به سرمایه‏گذاری عظیم نیاز دارد. سازندگان تایوانی قطعات خودرو متوجه شده‏اند که تصویر نامناسب‏ تولیدات آنها در خارج مانع از صادرات آنها شده است،ولی‏ حاضر نشدند برای بهبود این‏ وضعیت سرمایه‏گذاری کافی کنند. هزینهء تولید یک خودروی رقابتی‏ در حدود یک میلیارد دلار است و این مبلغ بسیار بالاست.زمانی که‏ "پولونگ‏"نخستین خودروی تایوان‏ را به نام‏"فیلینگ 102"در سال‏ 1991 تولید کرد،موتور نیسان روی‏ آن نصب شده بود.اکنون وزارت‏ امور اقتصادی تایوان خودروسازان‏ این کشور را مجبور کرده است تا بودجهء"پژوهش و توسعه‏"خود را تا سال 2000 به 3 برابر افزایش دهند. در این میان،9 شرکت با همکاری‏ یکدیگر تلاش می‏کنند تا خانواده‏ای‏ از موتورهای 4 سیلندر را تولید کنند.تایوانیها با توجه به بلند- پروازیهای خود که بسیار فراتر از "فیلینگ 102"است احتمالا باید مدتی به انتظار بمانند.