

專案質詢

9-1-17-0457

立法院議案關係文書 中華民國 105 年 6 月 15 日印發

案由：本院許委員淑華，針對由國內航太工業龍頭廠商漢翔領軍的 200 多家廠商，月初在臺北聚會誓師，共組「A-Team 4.0」聯盟一起打世界盃，加入全球航太產業的競逐。政府現階段將推動的 5 大創新產業中包含國防工業，而航太產業則是國防工業的基石，在許多國家中都被列為重點的戰略性產業。在此建請行政院，未來臺灣航太的 A-Team 4.0 在厚植航太產業的技術與實力後，雖能製造生產航太零組件，唯距離能設計、生產出先進軍機仍要繼續努力。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、由國內航太工業龍頭廠商漢翔領軍的 200 多家廠商，月初在臺北聚會誓師，共組「A-Team 4.0」聯盟一起打世界盃，加入全球航太產業的競逐。航太產業被視為未來 20 年全球最夯的產業之一，其高附加價值與產業關聯性對提升經濟與產業效益頗大，同時政府也將推動國防工業，寄望航太的「A-Team 4.0」聯盟能為臺灣產業找到更多出路，為國防工業打下基礎。
- 二、航太產業是全球附加價值最高、同時也是最「封閉」的主流產業。相較於我國蓬勃發展的電子產業，其供應鏈需通過層層關卡與認證，動輒 1 至 2 年以上，其中又以美國的蘋果公司供應鏈要求最嚴苛、也最難進入。至於汽車產業供應鏈的難度則又更高於電子產業，因為汽車涉及人身安全，對所有零組件的要求、認證更嚴苛，往往費時 3、5 年以上才可能打入一家大車廠的供應鏈中。
- 三、但所有這些供應鏈都不及航太供應鏈的嚴苛與高要求，原因很簡單，飛機在天上飛，稍有差池就是一個重大災難。也因此，航空產業成為品質管理系統最為嚴謹、系統整合技術最為複雜之高科技產業，對供應鏈廠商的要求與認證之高亦是所有產業之最，幾乎可用嚴格、挑剔、認證期長來形容。

- 四、不過，對技術與產品的品質合乎要求，有能力打入供應鏈的廠商而言，航太卻是最「肥美」的果實。因為航空產業與全球景氣連動性較低，廠商多接獲長期訂單，不必追逐短期訂單；又因替代性低、認證費時又繁瑣，一旦打入，就不必流於殺價競爭的紅海中。也因此，相對其他產業，航太供應鏈廠商提供更高附加價值而享有更高的利潤，更穩定的訂單，具備航空專業技術的人才薪資亦是相對較高，是平均製造業的 1.5 倍以上。此外，航太產業具有高度的產業關聯性，對一國的經濟與產業的溢出效果亦佳。
- 五、國內航太產業發展多年，由早期的空軍航太工業局改制為公司的漢翔，堪稱國內航太產業的龍頭。漢翔曾參與經國號戰機的製造，也和全球最大的國防工業與軍機生產廠商的美國洛克希德·馬丁一起進行軍機改裝升級，擁有一定的航太技術。除了外界熟知的漢翔外，其實臺灣仍有其他廠商打入航太供應鏈，例如生產引擎機匣的「千附實業」，即擁有波音 737 中型客機一半的訂單；另有油機工業生產的航太零組件也成功打入波音、空中巴士等多家全球航太廠商的供應鏈。
- 六、不過，我國航太產業相關廠商一直缺乏整合，幾乎是在國際上單打獨鬥，相對其他主流產業，其產值亦不算高。在業者努力下，近年確實已有相當的成長，包括製造與維修的航太產業產值，從 2009 年的新臺幣 587 億元，2012 年的 783 億，到 2014 年已成長到 870 億元、連續創下歷史新高紀錄。尤其在部份航太項目中，已在全球航空產業已成功扮演關鍵地位（如已為全球最暢銷中推力 CFM56 航空發動機扇葉片之最大供應據點等）。
- 七、這次由漢翔提出籌組「A-Team 4.0」聯盟，計畫聯合國內航太業者「打國際盃」，目標是 2 年內突破 1,250 億元產值、4 年內超越 2,000 億元，已爭取中鋼、台塑、長榮航太等廠商同意加入。期盼如過去的國內自行車業者，由其龍頭企業巨大與美利達領頭，結合上下游零組件廠商共組「A-Team 聯盟」，不僅讓臺灣自行車廠商的產值、外銷數量在幾年內以倍數成長，同時也使產業附加價值與品牌大幅提升。這次借鏡自行車成功案例的航太「A-Team 4.0」聯盟，將是臺灣航太產業邁向國際市場重要的一步。
- 八、根據全球民航客機龍頭企業波音公司的預估，在未來 20 年間，全球航空公司將需要採購大約 3.8 萬架的新飛機，總產值高達 5.6 兆美元。國內航太產業聯手走入國際，可謂此其時矣。航太屬高附加價值產業，從業人員薪資高，外溢效應與產業關聯性也強，雖然現階段產值仍遠不如石化、電子等支柱型的「兆元產業」，但未來發展前景佳。
- 九、政府現階段將推動的 5 大創新產業中包含國防工業，而航太產業則是國防工業的基石，在許多國家中都被列為重點的戰略性產業。未來臺灣航太的 A-Team 4.0 在厚植航太產業的技術與實力後，雖能製造生產航太零組件，唯距離能設計、生產出先進軍機仍要繼續努力，但畢竟是邁進了一大步，而其對國家經濟與產業的提升效益也更值得期待。