

中通客車徐弘豐 營造兩岸 「安全」交通環境

文／林庭瑤

看到一輛漂亮的車比一個女人還有吸引力！」徐弘豐愛車成癡，走遍天下，隨身帶著相機，為車子留下美麗倩影，別人捕捉美女，他就愛拍車子，不拍小車而專挑大車，尤其是遊覽車和公車，還好不必為偷拍車子惹上麻煩，家中電腦就高達近萬張的車子照片檔。

徐弘豐名片頭銜有長長一落，現任山東省聊城台商協會創會會長、台灣中通汽車實業公司董事長、豐榮汽車客運公司董事長、豐勢通運公司董事長、豐睿旅行社董事長、台中市遊覽車客運公會副理事長、南投縣公共汽車客運公會理事。

徐弘豐於1972年出生，台中東勢人，平日喜愛戶外運動，常打高爾夫球、棒球及游泳。1986年遠赴加拿大多倫多求學定居，畢業於美國加州大學洛杉磯分校企管碩士，直到2000年回到台灣，也因父親徐富源生病，徐弘豐於是接下父親衣鉢，扛下徐家家族事業的重擔。他與父親都曾擔任統聯客運的原始股東及董監事。

以父之名 接下客運事業

「在耳濡目染之下，對大客車相關的業務產生了興趣，」徐弘豐說，「徐家家族從事遊覽車事業長達50年之久，家族一直深耕在中投地區，近幾年台中公共運輸蓬勃發展，除了維持本來的公路客運及遊覽車業務外，便決定於2012年投入台中市公車



台灣中通汽車實業公司董事長徐弘豐，同時也是山東聊城創會會長。

營運來服務台中市民。」

徐弘豐的父親徐富源，最早是開貨運行，1968年成立豐勢貨運行，運送梨山水果、木材到全台各地，於1975年因遊覽車業務需求改組成立豐勢通運，最高峰時有高達150輛車，不只運貨也送人，並於1998年因應都會區域發展，正式接管振昌客運，更名為豐榮客運，並重整公司經營架構，主要經營南投縣的公路客運，逐年提昇車輛等硬體設備，亦結合其遊覽車業務經驗，以超越傳統客運業者經營模式。

2003年，豐榮客運獲政府許可經營國道路線「台北東區—埔里—日月潭」。2004年開始經營國道路線，並將該路線設定為日月潭地區的觀光巴士。目前豐榮客運有35輛車，豐勢通運18輛車，主要經營南投縣公車路線、台中市公車路線及遊覽車業務，是徐家百分之百持股自營的中小型客運公司。

徐弘豐談到之所以與中通客車結緣，在台灣成立「台灣中通汽車實業有限公司」，與中通客車合作開發最適合台灣的大眾運輸運具，目前在台已推出九米全新型低地板公車。是因為2007年他跟美商做電商，跑遍52家車廠，選中了大陸第一家電車製

造商的中通客車，也是2008年北京奧運的指定用車。

徐弘豐認為他與中通客車的經營理念相同，看到中通客車要求安全的「無樑式架構設計」，又是中國大陸車業中「節能、綠能」的第一大品牌，與自己要求「安全」的理念一拍即合。

安全理念 與中通客車結緣

去(2016)年7月19日，遼寧省陸客團來台遇上火燒車事件，發生26死慘劇，燒出遊覽車及低價團問題。今年2月13日，蝶戀花旅遊團搭載42名乘客，北返行經國道五號南港隧道後，超速過彎撞擊護欄翻覆，車頂遭掀開摩擦邊坡，造成33人死亡、11人受傷。

陸客團火燒車後，學者群起批評台灣遊覽車幾乎都是進口底盤後，再加裝車體、內裝卡拉OK、視聽等豪華設備，被業界形容外觀漂亮、車體安全卻不堪一擊的改裝車，加上當時陸客團長期低價搶客，遊覽車成為不定時炸彈。

國光客運原本從美國購買安全性能佳、整體一體成型的灰狗巴士，隨著年代老去，即使安全與功能性仍佳，但為符合法規管制車輛的時限規定，已被汰換成改裝車。徐弘豐分析，台灣現在大型車輛40至50年以來，車輛設計模式大多是進底盤再架構車廂，整體產業結構改變幅度也不大，傳統的手工業面臨轉型的時機點。

據業界人士說，現在台灣常看到路上跑的宇通客車，就是中通客車的學生，目前在台灣就有快1,000輛。宇通客車在大陸生產一年生產3到5萬輛，中通客車是一年生產3萬輛，都是機械手臂生產，又有電鍍防鏽；相較之下，在台灣現在多是傳統手工組車的生產方式，所以製造時間較長也難以規模化量產，品質一致性的標準難以達成。

在台灣所有客車一年僅生產1,000到2,000輛，無法達到投資建廠之經濟規模，於是政府與業界都寧可

把錢省下來。但徐弘豐認為車輛應重視安全性能，是走向文明世界的必要之路，遲早都要轉型。

中通客車是總部位於山東省聊城市，也是深圳交易所的上市公司，公司最早創建於1958年，現有員工近4,000人，廠區面積有93萬4,000平方米，主要生產設備1,300台，擁有荷蘭BOVA公司完整的無底盤車輛製造技術，年產3萬輛節能與新能源客車，現也為印尼首都雅加達的公車系統進行客製化生產。

徐弘豐與中通汽車展開合作，把中通客車具「安全」的車輛引進台灣，不只在大陸有安全的客車可搭，也讓台灣的交通環境更為「安全」舒適。從2012年到2017年這五年，豐榮客運和豐勢客運就用了30輛。今年開始對外銷售了20輛，主要在高雄、南台灣客運及彰化客運，可以預估從明年起訂單數將創新高。

徐弘豐相信，隨著產業發展，兩岸客車產業會逐漸整合、優勢互補。未來，也將針對台灣環境與中通客車合作開發，並引進適合台灣的12米（甲類）、8.5米（乙類）遊覽車以及9米低地板純電車。

中通客車為台灣「量身打造」，比如台灣車寬僅有2.5公尺，相較國外一般是規格寬度為2.55公尺，「少這5公分，技術上要突破就很困難」。而中通客車的內高可達2.2米，比一般1.8米還要高，這是採歐洲設計原理。一般客車每公升跑2公里，中通客車每公升跑4公里多，比較起來更節省燃油。中通客車是「節能、綠能」的第一大品牌，也是最大輕量化的車體。

吃遍天下 介紹台灣美食

徐弘豐行遍天下，也吃遍天下，在加拿大就與兄長開餐廳，經營餐飲事業多年，他在山東聊城有經營一家「饌舍」餐廳，那是全中國大陸最大的台菜餐廳，佔地面積大到四千平方米，因為他在山東吃不慣「黏呼呼、鹹呼呼、黑呼呼」的魯菜，於是開台菜餐廳一解鄉愁。

回憶在山東聊城投資的過程，他說，「剛開始時，遇到是文化上的差異產生的火花，從最簡單的飲食差異來說好了，在台灣南北兩地就會有口味上的不同，連吃飯的主食及上菜習慣都大為不同，更何況是兩岸之間呢？相信許多台商也都會遇到這種問題，但是在持續互相溝通磨合後已漸漸穩定。」

「聊城變化很大，原本像個枋寮的縣城，如今規劃已超越台中市的規模。」徐弘豐說，「因與中通客車之深度合作長期進出聊城市，故才選擇聊城市，也藉此介紹許多台灣美食給山東省的朋友們。」

徐弘豐也擔任山東聊城台商協會的創會會長，經由這個台商協會，有利於中通客車以及兩岸之間的順暢交流。他說，「會當選台商會長要感謝山東省領導們的提攜及聊城市台商們的相挺，當台商會長除了持續推動兩岸交流，並期望更多的交流後，能讓整個經濟環境可以穩定成長。」

徐弘豐認為，「大陸擁有廣大的消費市場，整體經濟與消費能力也在飛速成長，就聊城市便擁有近600萬的人口，相對於台灣已經經濟成長趨緩的環境，在經營環境上是完全不同的。」

徐弘豐強調，「豐榮客運在台灣最近的經營情況，受到大陸遊客銳減少、業界大環境不佳等衝擊，但在台中公司的營運的情形目前相對是穩定的，除了持續營運目前市公車及公路客運業務，積極發展遊覽車及旅遊業務，同時也推廣中通客車在台業務，相信公司會穩步成長。」

對於未來的夢想，徐弘豐說，「兩岸經濟合作很久，台商在大陸投資夠多，結合世界都在中國大陸製造，台灣製造在全球只要抓緊小而精密的市場立基，至少有百分之三到五的市場佔有率就夠了。」

對於兩岸的未來期許，徐弘豐語重心長地說，「期望能推動兩岸能更加緊密交流，運用各自的優勢合作，達到相輔相成，一同成長。」🌟



2000年，徐弘豐會長返台，接下家族經營50年的遊覽車事業。