

日本工具機對中國出口訂單下滑看不到觸底跡象

文章來源：日經 BP

日本工具機工業協會（簡稱日工會）10月23日發佈的9月工具機訂單額（確定值）顯示，日本對中國的出口訂單額同比減少22.0%，降至189億日元。連續7個月低於上年。由於中美貿易摩擦等影響，在中國，減少投資的趨勢正在擴大。目前仍看不到觸底的跡象，日本工具機企業的股價和業績的下行風險正在加強。

「中國客戶開始關注價格和性能」，用於汽車零部件製造等的自動車床廠商日本津上（Tsumami Corporation）的負責人親身感受到在華業務情況的改變。

在因被稱為「爆買」的中國訂單而沸騰的最近1~2年，有些中國客戶並不關注價格，表示「總之都賣給我們吧」。汽車相關等客戶在意的是能否買到工具機。這位負責人表示，稱得上異常的嚴重賣方市場「已回歸通常的洽談」。

兄弟工業的負責人也表示，「來自中國的訂單明顯放緩」。該公司以家用縫紉機而聞名，但主要搖錢樹之一是面向中國的工具機。該公司的工具機在中國被用於生產智慧手機外殼，一直支撐該公司的業績。然而如今貿易摩擦的逆風正在中國颳起。

從日本工具機廠商大隈來看，歐美等外需整體維持強勁，但對中國出口由於汽車相關領域等訂單低迷，9月訂單同比減少了約3成。單價高的機型的銷售下滑，在低價格機型上，購買多臺的客戶也在減少。

此前，中國市場減速的主要原因是智慧手機等電子製造代工服務（EMS）的下滑，但目前影響似乎已經擴大至汽車和機器人產業等。大隈的社長花木義磨表示，「中國在中長期仍是增長市場，但今後半年左右客戶或保持觀望態度」。

日本工具機工業協會統計顯示，9月外需（出口）額增長1.1%，達到890億日元。與時隔21個月低於上年的8月相比轉為增長。由於9月在芝加哥舉行的展會的效果，對美國出口增長27.4%，達到297億日元，創出歷史新高，歐美表現強勁。

另一方面，佔外需2~3成的中國市場的疲軟愈加明顯。在對中國出口之中，面向電子製造服務等電子和精密設備的訂單額同比下降62.9%，降至27億日元。此外，更加接近經濟實際情況的面對一般機械的訂單額也下降15.6%，降至54億日元。

從工廠自動化不可或缺的空壓設備也能看出異變。野村證券的證券研究部長齋藤克史表示，台灣空壓機器企業亞德客（AirTAC）2018年9月銷售額比上年下降2%。

該公司銷售額的9成來自中國大陸。截至2018年5月保持2~3成的增長，但進入6月後增速暴跌至1位數左右。齋藤指出，「針對中國的懲罰性關稅啟動是在7月，但（觀察數據發現）在懲罰性關稅啟動一事敲定時影響就已經出現」。

被用於工業機器人和半導體製造設備等各種生產設備的精密減速器廠商哈默納科（Harmonic Drive Systems）2018年7~9月訂單額（單獨）減少了約6成。

鑒於作為主要銷售渠道的中國經濟增長放緩影響，今後存在業績惡化隱憂，因此工具機概念股的股價呈現下跌態勢。在10月23日的東京股票市場，發那科和東芝機械等的股價創出年初以來新低。

令市場相關人士記憶猶新的是，10月10日安川電機發佈的2018財年（截至2019年2月）全年預期的下調。該公司專務執行董事村上週二表示，除了中美貿易摩擦外「中國企業資金週轉的惡化也是設備投資轉向觀望的原因之一」。

三菱UFJ摩根士丹利證券的三浦誠一指出，「雖然中國政府有可能採取經濟刺激舉措，但產生效果需要較長時間」。對於今後全面啟動的相關企業2018年4~9月的業績發佈，業績受到

的影響是否會像安川電機那樣出現擴大，市場正變得敏感。

日本工具機工業協會專務理事天野正義針對對中國出口訂單提出看法稱「很難說已經觸底」。

顯示出激化風險的中美摩擦的影響在多大程度上擴大？對各工具機企業等來說，無法消除風險的狀況或將持續一段時間。

越南：2018 年進口東盟汽車零關稅

2014 年東盟進出口汽車關稅降至 50%，2015 年降至 35%，2016 年降至 20%，2017 年降至 10%，2018 年為零關稅，在 2020 年至 2035 年階段，總產量從 22.8 萬輛增加到 150 萬輛以上。屆時，豐田、福特、通用和奔馳將不得不與廉價的進口車展開競爭。

現實

國產化比例低，僅約為 10%；配套能力薄弱，全國 210 家汽車零部件廠商以中小型企業為主，主要生產鏡子、坐墊、電池等；稅率不穩定，制約汽車產業的發展。

河內街頭浩浩蕩蕩的摩托車大軍。與很多中國人一樣，目前，越南人的主要交通工具還是摩托車，汽車產業前途光明。IC 供圖

儘管不像泰國那樣擁有先進技術和人力資源，也不像印度尼西亞那樣擁有廣闊的國內市場，與中國廣西、雲南接壤的越南依舊是中國在東南亞地區重要的貿易夥伴。經過近二十多年來經濟發展，越南顯然已經成為世界汽車產業重點投資區域之一。

據越南媒體報導，根據越南日前公佈的《越南汽車發展戰略與規劃》，越南官方承諾：到 2018 年對從東盟各國進口的原裝汽車徵收零關稅稅率，對 10 至 24 座位的汽車採取最低特殊消費稅稅率，並對環境友好型汽車採取優惠關稅稅率。

很顯然，促進本國汽車行業的迅速發展，已經成為了越南 2020 年建成「現代工業化國家」的重要驅動力，然而發展滯後、基礎薄弱這些老問題，依舊阻礙著越南成為「汽車大國」的雄心。

計畫

到 2020 年年產 22.8 萬輛

據越南工商部下屬工業戰略與政策研究院院長楊靈監透露，此次公佈的《越南汽車發展戰略與規劃》對設有 9 座位以下，排量 3.0 升以上的轎車將採取高稅率關稅政策。環境友好型汽車類型可享受優惠關稅政策，而多功能小型農用車可享受優惠支持政策等。

越南汽車工業發展戰略所提出的共同目標是將越南汽車工業建設成重要工業，滿足國內市場對具有競爭優勢汽車類型的需求，參加出口活動，為其他工業領域發展創造動力，同時提高競爭力，成為世界汽車工業鏈的零配件供應商之一。

越南工商部重工業司司長阮孟軍則表示，在 2020 年至 2035 年階段，預計越南國內生產汽車總產量將從 22.8 萬輛增加到 150 萬輛以上；國內生產和組裝的汽車可滿足國內需求的 67% 至 78%；汽車輔助工業的產品可滿足國內組裝汽車產業對零配件需求的 65% 以上。值得一提的是，在此階段，將生產和組裝用於出口的 9 萬輛汽車。

據瞭解，越南目前對進口車輛徵收 60% 的關稅，2018 年越南將取消針對東盟國家進口車輛的這部分稅收，所以一些進駐當地的汽車製造商，包括豐田、福特、通用和奔馳將不得不與廉價的進口車展開競爭。

從越南汽車製造商協會瞭解到，當地沒有大型汽車零件製造商，該國的汽車生產成本要比本地區其他國家高，這是因為進口零件要收取關稅。

政府把汽車工業作為 2020 年將越南計畫建設成「現代工業化國家」的重要驅動力。然而，政府即將廢除保護性關稅，這無疑是在冒險挑戰汽車製造商實現現代化生產，繼續開設更多的工廠的動力，儘管越南中等收入人群呈現上升趨勢。

稅率不穩、國產化程度低

資料顯示，1991年前，越南的汽車工業主要是國有小企業，技術落後，產品進口來自於蘇聯、東歐社會主義國家，而連年的戰爭更使得越南汽車工業發展離國際先進水平越來越遠。1991年，越南踏上改革開放之路，汽車工業的發展掀開了新的篇章，而這一發展的標誌是該國第一個合資項目「越南汽車公司」(VMC)的成立。

到1996年，越南汽車組裝工廠的數量迅猛增加，共有11個合資企業獲得經營許可，2004年總註冊資本達5.26億美元，產能達到14萬輛。自2000年起，越南汽車市場開始進入快速發展階段。根據越南汽車生產商協會的報告，截至2004年，越南汽車市場年平均增長率達30%，總銷量超過4萬輛，如果再將進口的2萬輛計算在內，2004年全年汽車總銷量超過6萬輛。

儘管1999年以來越南汽車市場規模增大了7倍，但是與鄰國相比還是較小，而且在過去幾十年中，越南為了保護本國市場，對進口汽車採用了高額關稅限制的辦法，雖然隨著越南加入東盟後減免關稅制度的實行，越南高稅制已經消除。但總的來說越南汽車產業發展滯後。

越南《投資報》報導，目前，越南每1000人擁有10輛轎車，而東盟已實現汽車工業化的國家則每1000人擁有80-144輛轎車。與此同時，越南陸路交通需求每年增長10%以上。但市場需求的增長未能促進汽車產業的快速發展。2013年，越南國產汽車銷量約10萬輛，生產企業產能僅達25%。目前，越南汽車生產企業大部分停留在加工、組裝工序。全國雖有100餘家配套生產企業，但僅滿足轎車組裝需求的15%，卡車的25%，客車的36%，大量部件仍需進口。

越南《西貢解放經濟時報》近日報導，經過10年的發展，越南汽車產業未達預期目標，生產僅限於組裝。越南汽車工業2020年發展規劃實施已10年，有關部門投入大量的人力和資金。然而，自主生產「越南製造」的汽車，將汽車產業建設成重點工業，並走向世界的目標遙遙無期。

越南工貿部重工業局數據顯示，目前，全國汽車生產組裝廠56家，其中外資企業18家、內資企業38家，年產量約46萬輛，其中轎車20萬輛、卡車21.5萬輛。總體上看，目前越南汽車產業在產量上基本能滿足國內需求，並逐漸形成一些配套工業，為國內汽車生產和組裝提供零配件。越南汽車工業每年納稅10億美元，共解決8萬人就業問題。越南重工業司司長阮孟軍表示，越南汽車產業發展未達預期目標，停留在銲接、漆料清潔、組裝等三道工序。

此外，越南汽車產業國產化比例較低。對於普通汽車，政府提出2005年國產化目標為40%，2010年為60%，但目前國產化比例僅約10%。此外，越南汽車配套能力薄弱，全國210家汽車零部件廠商以中小型企業為主，生產的汽車零部件技術含量低，主要是：鏡子、坐墊、電池等。

另外，報導稱越南汽車價格比其他東盟國家高20%，原因是產量低，大多數組裝線的產能僅達到50%。因此，越南汽車零部件生產和組裝利潤不大，出口也缺乏競爭力，難以吸收投資。稅率不穩定也在一定程度上制約越南汽車產業的發展。

汽車行業革新勢在必行

按照發展進程，越南汽車關稅將逐年下降，2014年越南自東盟進出口汽車關稅降至50%，2015年降至35%，2016年降至20%，2017年降至10%，2018年為零關稅。進口汽車將對國產汽車造成衝擊。不少汽車企業表示不敢貿然投資。為規避關稅下降帶來的風險，提高越南汽車國產化比例，企業建議政府提供政策扶持。

越南工業戰略與政策研究院院長楊霆監表示，按規劃，2020年越汽車市場保有量為200-350萬輛。政府堅持將汽車產業作為工業發展的重心，努力實現零部件生產、組裝和整車生產國產化比例達到50%。

越南稅務諮詢協會秘書長阮氏菊表示，汽車生產企業要降低生產成本、提高產量，出口汽車的企業享受減免消費稅和增值稅的優惠，同時還應享受出口退稅優惠。越南福特汽車公司總經理表示，要發展全球性的汽車產業鏈，必須要有一定的市場規模和穩定的政策扶持。

而越南機械協會主席杜有豪指出，機械工程是越南欠發達的汽車產業發展的關鍵，越南汽車行業正受困於小型經銷商過多、複雜零部件產量有限和國產化率低等問題。

「越南機械行業企業中只有 5-6%從事零部件生產，無法生產高精度、高技術零部件。越南目前在汽車零部件方面只能生產蓄電池、輪胎和電線等價值較低的部分。由於在擴大消費市場和吸引外資方面存在困難，越南汽車製造與裝配產業的國產化率只有 5%-10%。越南汽車產業國產化率低的深層次原因來自於市場。」杜有豪說道，「首先，由於越南交通基礎設施落後、擁堵嚴重，限制了汽車數量。其次，多種針對汽車的稅費限制了汽車產業規模。越南的汽車駕駛者要繳納 9 種不同的稅，使越南汽車價格高達很多其他國家的 3 倍。過去 10 年中，越南汽車年產量僅為 10 萬輛左右，年銷量僅為 12 萬輛左右，豐田、福特和梅賽德斯等企業目前每年在越南只能組裝和銷售數千輛汽車，不足以帶動機械工程行業發展。」

越南的機械工程行業與本地區其他國家相比仍然較弱。越南汽車零部件的國產化率僅為 10%，而泰國為 40%-50%，中國為 60%。越南沒有自己的汽車製造產業，只能進行汽車組裝和生產部分低附加值的零部件。越南冶金行業和汽車設計行業較弱，需要獲得支持。

目前，越南機械企業的機會看似很大，但實施起來很難。如果不能專注於有優勢的產品研究，就難以實現將汽車零部件國產化率提高到 40%-50%的目標。

為了利用汽車產業發展的機會，越南鼓勵中小企業生產輪胎等產品，並試圖在廣南、永福和北寧等省建設本田、豐田和福特汽車廠。第一步是提高在越南國內市場的佔有率，然後逐步參與全球產業鏈。越南還計畫擴大國內汽車市場，如果市場足夠大，企業就有意願進行投資。