

隨著中國汽車工業發展進入高速增長階段，被稱為「汽車工業之母」的汽車模具行業也得到迅速發展。行業規模的擴大，吸引了一大批企業湧入競爭，除了一汽模具製造有限公司、東風汽車模具有限公司、天津汽車模具有限公司等一些本土的老牌模具企業外，外資企業以及其他行業中的大型企業也紛紛將業務拓展至國內汽車模具行業，預計行業未來競爭將進一步加劇。

### 本土企業競爭激烈，集群發展特徵初現

目前，中國大陸汽車模具製造企業約 300 餘家，絕大部分規模較小，對接客戶相對固定和有限，導致行業的市場集中度較低。此外，相較於國外企業，過去中國國內本土企業在技術和設備上相對落後，因此企業競爭多集中在汽車結構件和汽車覆蓋件領域部分技術要求相對較低的產品。而隨著汽車模具市場需求的快速增長，數控機床和計算機軟件等先進技術和生產裝備在模具行業中的逐步應用，中國大陸汽車模具產業形成了新的競爭格局。

一方面，行業競爭已經開始向中高端產品領域升級。從 2018 年中國汽車模具 20 強企業客戶來看，包括千緣汽模、賽科利汽模、天汽模、成飛集成、海爾模具在內的行業重點骨幹企業，不斷進行產業結構升級，使公司產品逐漸向中\*汽車模具轉型，逐漸成長為奔馳、寶馬、奧迪等中\*車企的供應商。但是，目前中國國內具備綜合競爭實力、可能生產高端模具的企業還為數尚少。

另一方面，汽車模具本土企業的競爭還在加劇。對於原來的汽車模具企業來說，近兩年通過加強合作，以擴大規模競爭優勢和技術優勢，例如，作為中國大陸\*的汽車模具生產企業之一，天津汽車模具有限公司合作成立了鶴壁天淇汽車模具有限責任公司，擴大業務規模；而成都飛機工業集團公司聯合成都航空儀表公司、浙江吉利集團等共同創立四川成飛集成科技股份有限公司，從事汽車等模具設計、研製和生產，欲打造西部\*的汽車模具生產基地。行業內企業合作的加強以及企業規模的做大，將加速行業洗牌，短期內企業陣營間的競爭會加劇。

而對於其他行業的潛在競爭者，部分企業也通過與業內企業合作的方式切入展開競爭，如中國知名酒企五糧液便通過合作打造汽車模具生產基地，實現了多元化業務擴張。行業外競爭對手的加入，也將加劇行業競爭。

值得一提的是，中國本土企業除了通過合作擴大生產規模，提高競爭力之外，模具企業還開始改變以往各自「大而全」的發展模式，在區域上形成產業集群，加強企業間的分工協作，組成一個利益共同體，發揮各自\*優勢以提高生產效率，提升產品競爭力。目前，在中國大陸浙江北侖、黃岩地區，廣東深圳、東莞等地已經初步形成了一定的汽車模具產業集群。

### 外企品牌衝擊加劇，高端模具是競爭重點

除了本土品牌競爭加劇以外，外資汽車模具企業也開始在中國加速佈局。例如，美國科爾亞洲有限公司合作組建了國內\*模具標準件合資公司；日本本田商事株式會社投資 2000 萬美元

成立煙台駿輝模具有限公司，主要從事開發、設計、生產、銷售各種汽車等模具。

外資品牌的競爭在高端模具上具有明顯的優勢。從中國與日本、歐美模具價格的比較來看，中國模具的價格較低，這意味與國外高端模具產品相比，中國模具產品定位偏向中低端。事實上，儘管中國模具生產總量雖然已位居世界第三，但設計製造水平在總體上落後；中國大陸技術含量低的模具已供過於求，市場利潤空間狹小，而技術含量較高的中、\*模具還遠不能適應國民經濟發展的需要，仍有很大一部分依靠進口，近年來每年的進口金額都在 100 億元左右。

此外，汽車模具的高端化也是必然趨勢。2011 年至今，中國豪華品牌乘用車銷售量佔比不斷提升，表明國民汽車消費的高端化趨勢已經顯現。未來本土企業加強高端模具的研發、設計和生產能力不僅可以有效抵抗外資企業競爭，還能提前抓住汽車高端化發展機遇，贏得更大的市場空間。可見，高端模具將是汽車模具企業，尤其是中國本土企業未來競爭的重中之重。

### 中國在重點尖端領域加速投資研發

資料來源：日經中文網

日本經濟新聞（中文版：日經中文網）與荷蘭學術信息企業愛思唯爾(Elsevier)合作進行的調查顯示，在 30 項前端技術主題中，中國在 23 項中佔據首位。按電池、生物等尖端技術研究主題排名，在 80% 的領域位居首位的中國正在加速推進研發投資。尖端技術研究關乎未來 5~20 年的產業競爭力，中國注力的研究主題與高科技產業培育政策「中國製造 2025」重疊。中國可能在多個研究領域壟斷市場，估計美國對中國的警惕感將進一步升溫。

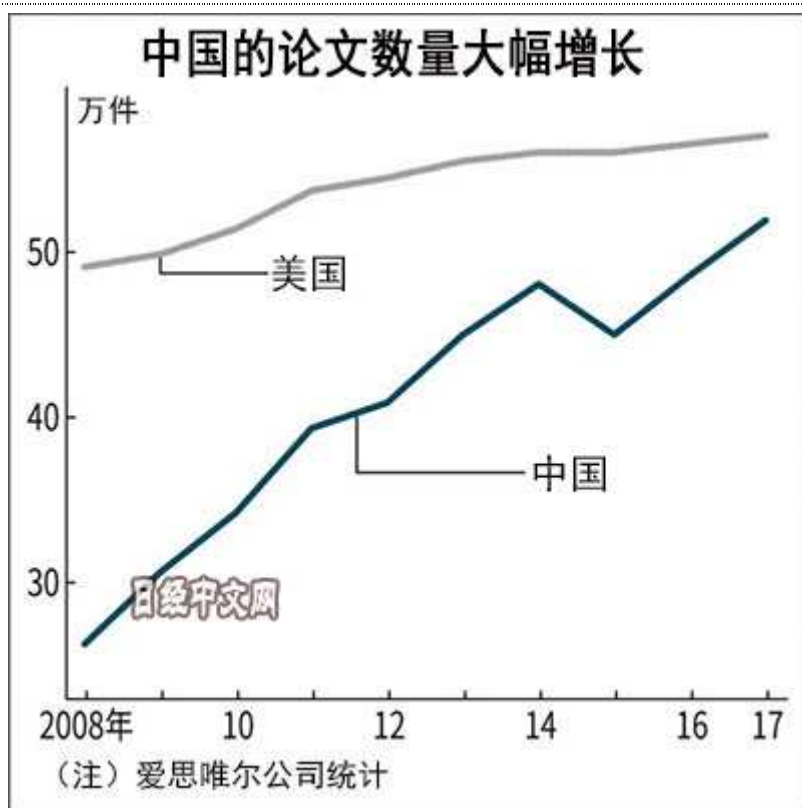
據日本文部科學省的科學技術與學術政策研究所統計，2016 年中國的研發投資額達 45 萬億日元左右，逼近美國的約 51 萬億日元。據愛思唯爾公司(Elsevier)調查，論文數量方面，2017 年中國為 51 萬篇，較 5 年前相比增長 27%。美國為 56 萬篇，較 5 年前相比增長 5%。

### 中美展开研发竞争

	美国	中国
研究费	51.1万亿日元	45.2万亿日元
研究人员	138万人	169.2万人
论文	56万篇	51万篇
专利申请	60万件	133万件
高科技领域的出口	3789亿美元	6379亿美元
高科技领域的进口	5177亿美元	5158亿美元

日經中文網

(注) 论文数量由爱思唯尔公司统计，其他数据由文科省科学与学术政策研究所统计。论文数量为2017年的数据，美国的研究者人数为2015年的数据，其他为2016年的数据。高科技领域包括电子设备、医药品和航空航天。



中國通過產業升級政策「中國製造 2025」設定了新一代信息技術和新能源車等 10 個重點領域。力爭強化研究實力，2025 年邁入世界製造強國行列，2049 年進入世界製造強國前列。

從此次調查可以看出，中國佔據優勢的研究主題與「中國製造 2025」提出的重點領域相吻合。

電池相關的研究將為純電動汽車 (EV)、便攜終端、支撐未來基礎設施網路的傳感器和設備等提供電源。半導體研究將有助新一代通信標準「5G」通信設備的開發。

新材料的研究將支撐航空航天等製造業的低成本化和高功能化，醫療研究將推動劃時代的癌症治療。可以說中國為實現製造強國的目標，著重在電子設備、醫藥品和航空航天等高科技領域推進研發。

不少觀點認為，雖然中國現在是生產家電和汽車等產品的「世界工廠」，但是零部件等核心技術仍握在歐美和日本手中。了解中國政策的大和綜研主席研究員齊藤尚登表示，「中國為了在進口依賴度較高的領域也實現自主採購，正在集中向高科技產業的研發投資」。

中國之所以如此注重研發是因為大學和企業推進的研發將成為新產業的萌芽。從學術性的基礎研發入手，經過旨在推向實用化的應用研究，最終作為產品和服務普及。中國力爭通過長年的研發獲得專利和技術實力、積攢力量，從而為產業化打基礎。

中國在眾多產業普及的人工智慧也是用了 5 到 10 年時間使研發開花的領域。論文數量從 2010 年前後開始增長，面向翻譯、自動駕駛和醫療等領域的應用研究迅速推進。

此次調查中國位居前列的電池領域也是一樣。因便攜終端和純電動汽車而普及的鋰電池于 1980 年前後取得最初的成果，之後論文數量快速增長，2000 年代正式普及。

獲得 2018 年諾貝爾生理學或醫學獎的京都大學特別教授本庶佑在 1990 年代發現的研究成果也在 2014 年作為抗癌藥走向商品化。可以看出，任何領域在研發階段擁有專利等技術實力的企業等機構在產業化階段也能夠發揮實力。

美國長期掌握著尖端研究的霸權，因此對中國的存在感提升抱有很強的警惕感。美國加強對「中國製造 2025」的批評，還向中國的華為技術施壓，牽制中國的新興企業發展。如果在未來 5~10 年有望實現市場化的研究領域，中國的存在感進一步增強，中美的「高科技摩擦」也許將愈發激化。

另一方面，日本在新一代技術領域存在感很低。在全部 30 個主題中，論文的份額基本上全部在 10% 以下。2016 年的研究費總額為 18.4 萬億日元，與超過 40 萬億日元的中美兩國相差甚遠。研究費中的政府負擔比例為 17.4% (2016 年)，低於中美的 20% 以上。為了保持國際競爭力，日本有必要擴大支撐新一代技術開發的政府預算。