

資料蒐集：日經中文網

日本經濟新聞（中文版：日經中文網）與日經 QUICK 新聞匯總的中國經濟學家調查顯示，中國第一季度（1~3月）實際國內生產總值（GDP）增長率的預測平均值為 6.2%。預計將從 2018 年第二季度（4~6月）開始連續 4 個季度減速。不過，不少專家的觀點認為，中國政府出台的減稅及基礎設施投資政策將顯現效果，下半年經濟將觸底。

從單季度的增長率來看，6.2%的增速是 1992 年以來的最低水平。大和證券的分析師賴志文表示，受貿易戰、世界經濟下行以及債務問題等影響，中國經濟將繼續減速。廣大新鴻基的溫傑也提及 1~2 月用電量的增幅大幅放緩，稱經濟和金融的循環均陷入停滯。預計海外經濟減速，中國出口情況也將十分嚴峻。

對經濟減速抱有強烈危機感的中國政府在 3 月的全國人民代表大會上提出 2 萬億元的減稅降費及基礎設施投資等經濟刺激政策。工銀國際的程實表示，減稅成為財政政策的主角。增值稅稅率下調使得企業能夠將資金投入更高效的業務領域。對減稅政策給予了積極評價。京東數字科技的沈建光認為，社會保險費的降費規模較去年擴大，推算降費將把 GDP 推高 0.2~0.3 個百分點。西班牙對外銀行（BBVA）的夏樂也認為消費提升、企業因負擔減輕而推進投資以及市場心理得到改善。一方面，安盛投資管理新興亞洲高級經濟師姚遠則認為，如果減稅釋放的資金流向儲蓄，對經濟的提振效果較小。

15 位經濟學家中，有 12 人回答今後中國經濟將觸底。關於觸底時間，不少觀點認為是「今年下半年」。德意志資產管理公司（DWS）的肖恩·泰勒(Sean Taylor)分析稱，「財政和貨幣政策的效果顯現後，年中經濟將趨於穩定，下半年將轉為復甦」。三菱東京日聯銀行的范小晨也表示，積極的財政貨幣政策和減稅措施下半年將開始產生效果。

此外，認為中美貿易戰將走向緩和的觀點也出現擴大。關於今後 1 年的貿易戰預期，10 人回答「將改善」，4 人回答「不變」，無人回答「將惡化」。日本經濟新聞自去年 7 月開始一直就該問題徵詢經濟學家的看法，此次首次有超過半數經濟學家預計將改善。凱基證券分析師陳浩表示，中美的貿易談判順利推進，預計在美國總統選舉日期臨近的背景，中美貿易摩擦將走向緩和。

不過，2019 年全年的經濟增長率預測平均值為 6.3%，2020 年為 6.1%，2021 年為 6.0%。新加坡銀行首席經濟學家理查德·傑拉姆指出，「中國的勞動人口出現減少，生產效率的提高也存在極限。經濟自然將減速」。瑞穗銀行主任研究員的細川美穗子強調，「隨著經濟規模擴大和產業結構轉型，繼續保持以往的高增長率不現實」。

關於可能導致中國經濟下行的風險，回答貿易磋商走向的經濟學家最多。其次是企業資金週轉困難和消費低迷。J. Safra Sarasin 的 David REES 表示，「如果中國不繼續推進結構改革以轉變投資主導型經濟模式，每隔 2、3 年就會出現（經濟大幅下滑的）硬著陸論」。

從 10 年前比亞迪收購日本模具企業說起

資料蒐集：日經中文網

日本的模具產業已迎來關鍵時刻。日本經濟新聞社（中文版：日經中文網）2~3 月實施的模具問卷調查顯示，70%以上的企業回答中國構成「威脅」。中國在模具的出口額上大幅超過日本，高居世界首位。作為製造業基礎的模具產業，其衰退有可能影響到日本製造業整體的競爭力。在全球規模的競爭激化之中，日本的模具企業現狀如何呢？

2009~2010 年，「OGIHARA 衝擊」襲擊了日本模具產業。當時被稱為「日本三巨頭」之一的大型模具企業 OGIHARA（荻原）被併入外資系汽車零部件製造商泰國頂點集團（Thai Summit Group）和中國比亞迪（BYD）的旗下。OGIHARA 是汽車沖壓模具的最大製造商，與國內外的汽車廠商均具有深厚關係。

從群馬縣館林站出發驅車 5 分鐘，到達一片田園地帶，就到了 OGIHARA 以前的館林工廠。3 月 12 日，日本經濟新聞（中文版：日經中文網）記者前往比亞迪旗下的館林模具企業，機械聲一直響個不停。公告板上貼著中國國內比亞迪整車和模具的據點地圖。在聚集了全部工序的廠房內，作業員正在不停地忙碌著。

中國模具出口額增至日本的近 2 倍

實現高品質模具的自產化——比亞迪的意圖很清晰。負責人回顧稱，當時的比亞迪為了擺脫山寨企業的形象，需要技術實力。收購之後的 1 年內，館林工廠停止向比亞迪以外的企業供貨。工廠內也很冷清。

當時，中日的技術差距一目了然。「車身坑坑洼洼，讓人懷疑這車能不能賣出去」，OGIHARA 的相關人士到中國的比亞迪考察的時候，稱比亞迪仍未達到世界通用品質。車身的模具加工如果不以 1 微米（微米為 100 萬分之 1 米）為單位，將直接導致外觀不良。中國企業開始競相追求日本的技術。

比亞迪行動迅速。僅在 2010~2011 年的 1 年內，就將數十名模具研修生派到了館林工廠。研修生學習了模具的基礎知識和現場作業等。日本技術人員也前往中國的模具工廠，長期駐在吸收技術。

國際專用工裝和加工協會（ISTMA）的數據顯示，2016 年中國模具的出口金額為 45 億美元。2012 年前後超過日本，如今成為世界最大的模具出口國。規模達到日本的近 2 倍，全球份額達到 26%。在最近 10 年裏，中日形勢完全逆轉，日本的技術優勢開始迅速減弱。

日本經濟新聞（中文版：日經中文網）2~3 月以 415 家日本模具工業協會的會員企業為對象實施了第 17 次「有關模具行業的問卷調查」。調查通過郵送，從相當於 36.4% 的 151 家企業獲得了回答。

猶如反映中日現狀一樣，回答企業的 34.3% 認為中國企業是「威脅」。如果加上「今後は威脅」的選項，比例則高達 72%。對於日本國內需求萎縮、盈利環境也很嚴峻的日本模具企業來說，迅速擴大出口的中國企業將超出競爭對手的範疇。

比亞迪在中國的純電動汽車市場掌握 20% 以上的最大份額，還向歐洲出口。目前，加上中國的 2 座工廠，比亞迪共有 3 個模具生產基地。從大約 2 年前開始，以往在日本製造的車身側圍大型模具改在中國生產。比亞迪消化了 OGIHARA 的模具技術，實現了快速增長。

比亞迪還從德國和日本等招募了大量的海外人才。以收購 OGIHARA 為契機，向海外敞開了門戶，2011 年比亞迪與德國戴姆勒成立合資企業，學習著技術，已經不能再諷刺比亞迪是「山寨企業」了。

日本模具廠商擔憂貿易摩擦

模具問卷調查顯示，關於感到中國構成威脅的理由（可多選），64.1% 的企業列舉了「模具技術正在提高」，僅次於「價格低廉」（69.9%）。認為中國製造的品質「和日本處於相同水

平」的企業僅為 9.3%，但另一方面，57.2%的企業認為「今後將達到相同水平」。

東京大學名譽教授、鴻海精密工業特別顧問中川威雄表示，「品質和技術實力的差距已經很小」。中川約 20 年前從東京大學退休之後出任了鴻海的特別顧問，一直在近距離觀察鴻海的模具技術。當時，中川威雄在鴻海的模具工廠看到「全都是最先進設備」，難掩驚訝之情。

鴻海將模具視為製造過程的關鍵，一直在進行集中投資。中川威雄透露，「工廠規模巨大，模具工人一度達到約 3 萬人」。隨著切削加工技術的進步，模具的使用正在減少，但鴻海目前仍有 2 萬名模具工人。鴻海以壓倒性的資金實力為武器，不斷地提高品質。

在問卷調查中關於中美貿易摩擦影響的選項中，36.1%的企業回答稱「有影響」。日進精機表示，進入 2019 年後，豐田系大型汽車零部件廠商的供貨商發來的訂單減少了。該公司感嘆：「確實因為春節這段時期的訂單不多，但 2 月減少得太多了」。

面對劇烈波動的需求，東京葛飾區一家橡膠模具企業的心情也是喜一陣憂一陣。在美國中期選舉的 2018 年 11 月，汽車零部件相關訂單大幅減少。該公司表示，「12~1 月因報復性反彈，訂單有所增加，但進入 2 月後，又回到了觀望態勢」。

該公司擔憂地表示，「訂單每個月都在波動，要預測今後的銷售額非常難」。

對於大多數都是中小企業的日本模具企業來說，很難去應對訂單突然大量增加的情況。日趨嚴峻的勞動力短缺問題也看不到改善跡象，面對內憂外患的現狀，日本模具企業經營者的焦慮與日俱增。

比亞迪在收購 OGIHARA 的時候，工資和退職金都按照日本的標準發放，給了員工最大限度的關照。對於反映著中國資金實力的收購大戲，如今行業內對其的評價仍是毀譽參半。依然有很多觀點擔心「日本技術外流」。

10 年的時間過去，中日的力量對比發生逆轉，差距正在拉大。支撐製造業根基的日本模具產業已經迎來能否維持競爭力的關鍵期。

日本經濟新聞（中文版：日經中文網）下川真理惠