

新加坡《联合早报》刊文

中日产业链深度融合互利互补

本报驻新加坡记者 蔡本田

日前,新加坡《联合早报》刊登《在华日企“想说离开不容易”》一文,认为经济全球化趋势不会改变,中日两国经济合作融合度高,企业在汽车、机械等产业链复杂的产品领域中依然是互利互补关系。中国每年2500万辆规模的汽车需求和完善的产业链使日系车企不仅不会轻易撤离,反而还会加大电动化、智能化等“新四化”投资。

日前,新加坡《联合早报》刊登《在华日企“想说离开不容易”》一文,分析在新冠肺炎疫情造成供应链停滞的大环境下,日美某些官员虽然发出将企业撤出中国的声音,但作者认为经济全球化趋势不会改变,中日两国经济合作融合度高,企业在汽车、机械等产业链复杂的产品领域中虽然存在竞争关系,但在创新、提高品质和降低成本上依然是互利互补关系,日企难以离开中国。

国际分工主导产业链变化

据日经中文网报道,近年来,在中国国内成本上升和中美贸易摩擦升级情况下,在华日企出于分散供应链风险和降低成本考虑,在疫情前即开始将部分低端产能向东南亚国家转移。

新冠肺炎疫情蔓延导致中国生产的工业产品和日用品向日本出口滞后,日本国内的汽车工厂被迫停产,口罩荒也持续数月。日本政府在4月7日出台的“新型冠状病毒感染症紧急经济对策”第IV部中指出,针对某一国家依存度高的产品和零部件,考虑通过生产基地回归日本或向东南亚分散来构建强韧的经济架构。为此,日本政府将对中小企业设备搬迁费提供2/3的补助,大企业则提供1/2的补助。

文章分析说,日本虽有国家安全保障方面的考虑,但该政策的目的旨在分散供应链风险而非出资鼓励日企撤出中国。该政策无强制力,虽然日企不会因政府给予补助才大规模撤出中国,但今后可能将部分中低端产品转移到东南亚地区生产。

日本贸易振兴机构于今年3月份至4月份对华东地区710家日企,华南地区457家日企开展了是否会调整供应链的紧急调查。结果显示,在中美贸易摩擦和疫情双重不确定因素影响下,仍有约85%在华日企选择维持现状。其实,过去5年中考虑缩小或转移在华业务的日企占在华日企比例一直维持在10%,日本制造业总体来说难以离开中国,但部分低附加价值行业为了提升价格竞争力可能考虑转移至东南亚国家。

目前,在华常驻日本人约12.4万人。在华日本商务人士的质量也越来越高,扎根于中国当地,能适应当地环境的人才也在逐步增加。日企人才储备程度决定了深耕中国市场的可行性。2017年末,在华日企有3.2349万家,占海外日企的43%。这个比率远远高于第二位在美日企(8606家)和第三位的在印度日企(2510家)。其中,在华具



有一定规模以上的制造业日企约3700家,占日企海外制造业企业总数的20%(日本外务省统计)。

中国市场吸引力依然巨大

利用当地的低成本优势开展产品加工出口,针对当地市场开展地地产销是日企海外生产的主要目的。前者今后可能向东南亚国家转移,后者依赖规模庞大的中国市场已经成为中国供应链重要的一部分,汽车产业就是典型案例。

日本汽车产业不仅拥有丰田、本田、日产等全球一流汽车厂商,还建立了庞大的生产体系和复杂的供应链。1998年,本田与广汽合资成立广州本田,拉开日本车企进入中国大陆的帷幕。2003年,日产和东风、丰田和一汽分别成立合资公司,为其提供零部件配套的日资零部件供应商追随进入中国,在天津、广州、武汉等地形成了日系汽车产业集群。

2019年,日系车在中国销量突破500万辆,并且在中高端车领域与德系分庭抗礼,市场占有率上升明显。日本车企“领头羊”丰田公司在中国设立了9家独资公司、15家合资公司,合资建立了6个整车工厂和4个发动机工厂。一汽丰田的487家一级供应商,广汽丰田的400家一级供应商支撑了丰田在华162万辆汽车的销量,聚集在天津和广州的日本电装、爱信、丰田纺织、捷太格特、丰田合成、爱知制钢等丰田系六大主力零部件供应商也功不可没。

日本汽车零部件工业协会2019年度调查显示,在华日资汽车零部件生产企业共539家,占海外全体的25.8%;销售、研发、管理等企业共119家,占17.6%;在华销售额约400亿美元,其中出口额仅占12.3%;每家日企的平均营业收入为1.2亿美元,年度盈利企业占比82.4%,高于全球水平的75.3%;在华正式员工达到28万人,平均每家员工为614人。该协会的调查对象主要是一级供应商,如果按1家一级供应商需要10家二级供应商来推算,539家一级供应商可以带动5000家以上二级供应商,再加上三四级供应

商以及研发、物流、销售等汽车关联企业构成了庞大的产业体系。

日本政府的迁移政策对汽车行业影响有限,中国每年2500万辆规模的汽车需求和完善的产业链使日系车企不仅不会轻易撤离,反而还会加大电动化、智能化等“新四化”投资。丰田计划把中国工厂的电动车产能提至72万辆,并与比亚迪成立合资公司共同开发针对中国市场的电动车;日产也在武汉建设年产16万辆电动车的生产基地;广汽本田收购了本田中国的工厂并且在扩大广州工厂的电动车产能。2019年,丰田、本田、日产在华汽车销量分别占各自全球销量的17%、30%和30%。新冠肺炎疫情后,欧美汽车市场短期内难以恢复,这也让日系车企对中国市场寄予厚望。

由于日本国内市场规模有限,日企向海外拓展的主方向不会改变。对日企而言,中国有完整的供应链和丰富的技术工人,中国制造的中高端产品性价比依然有竞争力。特别是汽车行业构建供应链的周期和投资周期较长,日系车企原则上采取“本地采购、贴近市场生产、地地产销”的海外战略。假如日本车企撤离中国,不仅是

迁移费用层面的简单问题,而是整个汽车产业体系和国际分工的大手笔。日系车企如把生产基地迁出中国,就相当于拱手让出中国市场,意味着放弃中国市场。

经济全球化趋势不会改变

中国在加入世界贸易组织(WTO)之后,在不到20年的时间里打造了拥有39个工业大类、191个中类和525个小类行业齐全的工业体系,200多种工业产品产量居世界第一。作为世界工厂的中国不仅拥有巨大产能和完善的产业链,也拥有华为、海康等一批高科技企业。在受新冠肺炎疫情打击下的经济环境中,美国政府的“本国优先”政策如果在全球范围内蔓延,民族主义抬头会引发国际分工的调整,以及经济全球化趋势逆转,这也可能对全球经济造成巨大的影响。

经济全球化趋势不会改变,东亚地区目前仍是全球制造业网络的核心,中日两国产业链之间的融合度日益提高。在汽车、机械等产业链复杂的产品领域,中日两国企业虽然存在竞争,但在创新、提高品质和降低成本方面依然是互利互补关系。

链接

日本八大车商在中国产量同比增一成

据新华社东京电 据《日本经济新闻》网站和日本广播协会报道,受新冠肺炎疫情在全球蔓延影响,日本八大汽车制造商4月份全球产量同比下降六成。其中,在中国产量同比增一成。

报道说,4月份,日本八大车商的全球产量约为91.6万辆,同比降幅达60.5%,与3月26%的降幅相比进一步扩大,超过国际金融危机发生期间的最大降幅。4月份,八大车商在日本国内

的产量同比下降46.7%至约41.3万辆。由于日本汽车厂商在中国的工厂已全面复工复产,八大车商4月在中国的产量同比上升11%至44.66万辆。

从3月下旬开始,日本汽车厂商在美国和欧洲的生产受疫情影响相继停产。5月份以来虽陆续复工,但产量有限,何时能全面复工复产仍难以预料。

日本八大汽车制造商包含丰田、日产、本田、铃木、马自达、三菱、大发和斯巴鲁。

新冠肺炎疫情深刻影响全球产业链

□ 王珏

世经述评

突如其来的新冠肺炎疫情,严重挑战公共卫生安全,全面冲击世界经济运行,深刻影响社会生活运转。从全球产业链角度看,此次新冠肺炎疫情全球蔓延虽不会对这种新旧结构转化过程造成实质性改变,但短期内对现有全球供应链网络的冲击仍然不可忽视。

首先,全球产业链东移加快。中国与包括日本和韩国在内的东亚,尤其是东南亚国家之间所形成的全球制造基地,是此次疫情中率先迅速实现稳定的地区,该区域的一端连接制造业零部件及半成品来源,另一端连接世界石油、矿物燃料等重要产地,中心则是强大的制造加工能力,这种地位是全局性的。从目前全球复工复产情况来看,疫情加强了全球对这一地区的依赖,并将进一步推动该地区从全球加工制造基地转变为全球市场。

此次新冠肺炎疫情再次表明,全人类是一个命运共同体。在疫情面前,没有哪个国家可以独善其身。只有全世界恢复常态,各个国家才能回到正轨;只有各国携手共渡难关,世界才能回归发展轨道。

其次,全球产业布局分散化和区域化趋势明显。日益深化和细化的分工已经使全球产业链上各个节点国家深度融合,相互依赖。但是,此次疫情也暴露出了这种全球化格局和国家关系的弊端。由于几乎所有商品生产和供应都是一种全球合作模式,当一个国家出现紧急需求时,就需要各个国家通力配合,一国经济对外高度依赖,决定了其高度不自主。

国际范围内因此出现了“更注重安全而效率其次”的观点,美国、欧洲、日本等国开始出现鼓励制造业回流的打算,以期实现对经济的自给自足和自主可控。同时,跨国公司也开始缩短其产业链。这种趋势

已经初露端倪,但在短时间内很难实现,而且是短期行为,不具可持续性。长期而言,分工的细化和全球化不断深化仍不可逆。

第三,全球新的区域重心将出现。区域化与全球化一直并行不悖,二者看似矛盾却也相互促进。欧盟、北美自由贸易区、东盟、中国—东盟自由贸易区、跨大西洋贸易与投资伙伴关系协议(TTIP)、全面与进步跨太平洋伙伴关系协定(CPTPP)、区域全面经济伙伴关系(REEP)等区域一体化组织,在加强彼此合作、促进自身及地区发展的同时,也推进着全球化进程。

这一方面表明国际范围内合作的重要性;另一方面也反映出,在全球化过程中区域

重心的重要意义。在此次疫情中,中国、日本、韩国等亚洲国家以及“一带一路”国家明显理念一致、相互理解,国家间相互支持、彼此借鉴,区域经济恢复迅速、社会稳定。全球重心或将由此出现转移。

凡事均有两面性,能否变“危”为“机”考验着全球智慧。新冠肺炎疫情暴发对每一个国家都是一种挑战和考验,它既暴露了经济、制度、文化等方面的问题,同时也强化了某些优势,更进一步强化了世界的相对性和发展眼光的重要性。

此次新冠肺炎疫情再次表明,全人类是一个命运共同体,全球产业链中的“你中有我,我中有你”同样体现在人类日常的相互依赖性之中,它强化了合作的必要性和重要性。在疫情面前,没有哪个国家可以独善其身。只有全世界恢复了常态,各个国家才能回到正轨;只有各国携手共渡难关,世界才能回归发展轨道。

(作者系西北大学经济管理学院教授、博士生导师)

环球动态

联合国环境规划署发布报告说 清洁能源比以往更值得投资

本报纽约电 记者高伟东报道:联合国环境规划署日前发布题为《2020年全球可再生能源投资趋势》报告说,新冠肺炎疫情大流行对化石燃料行业造成严重冲击,可再生能源比以往更具成本效益,为各国在经济复苏中优先考虑清洁能源提供了机会,这将使世界更接近实现《巴黎协定》的目标。

报告指出,各国和企业承诺到2030年新增826吉瓦(1吉瓦相当于一个核反应堆的发电量)可再生能源装机容量,成本约为1万亿美元。

然而,欲实现《巴黎协定》关键目标,确保将全球升温幅度控制在2℃以下,世界须在2030年前至少新增3000吉瓦可再生能源装机容量,具体数量取决于所选择的技术组合。此外,计划投资额也远远低于过去10年间在可再生能源领域投入的2.7万亿美元投资。

报告显示,可再生能源装机成本创下新低,这意味着未来可再生能源领域的投资将实现更高产能。得益于技术进步、规模经济和激烈竞争,风能和太阳能的成本不断下降。2019年下半年,新建太阳能光伏发电站的电力成本比10年前降低了83%。

联合国环境规划署执行主任安德森表示,民众对政府在疫情后通过实施经济复苏计划实现可持续发展的呼声越来越高。研究表明,可再生能源是经济刺激方案中最明智、最具成本效益的投资之一。利用可再生能源价格不断下跌的优势,将清洁能源置于经济复苏方案的核心是应对全球疫情的最佳政策。

希腊经济一季度

衰退小于预期

本报雅典电 记者曲俊报道:近日,希腊统计局发布希腊第一季度经济数据,数据显示,希腊GDP一季度与2019年同期相比衰退0.9%。根据欧盟统计数据,欧元区经济一季度平均衰退3.2%。政府消息人士指出:“与其他国家经济衰退如德国(-2.3%)、法国(-5.3%)、西班牙(-4.1%)和意大利(-5.4%)相比,希腊的表现明显更好。”希腊国家银行首席经济学家尼古斯·马吉纳斯指出:“由于2020年前两个月希腊经济活动仍未受新冠肺炎疫情太大影响,因而希腊一季度经济衰退幅度要比大多数欧元区国家温和。”

希腊财政部长赫里斯托斯·斯泰库拉斯表示,希腊经济衰退远低于欧元区平均水平,证明希腊政府的经济计划和实施措施是正确的。在健康危机下,政府、企业、家庭共同努力产生了良好效果,相信凭借希腊人民的团结和凝聚力,希腊将以最小社会和经济代价克服这场疫情带来的经济危机。希腊政府发言人斯泰里奥斯·佩萨蒂斯表示,希腊经济衰退比预期要小得多,这证明了希腊经济的韧性。

越南推动国家

实现数字化转型

本报河内电 记者赵青报道:近日,越南公布了《至2025年国家数字化转型计划及2030年发展方向》。这一计划的双重目标是在发展数字政府、数字经济、数字社会的同时,形成具有全球竞争力的数字技术企业。

该计划提出,至2025年,数字经济达到越南GDP的20%,在各行业和领域中至少占10%。信息化发展指数和全球网络安全指数排名世界前50位,全球创新指数排名前35位。完成涉及住宅、土地、商业登记、金融、保险等领域的国家数据库建设、联通,并实现全国范围内的信息共享。

根据该计划,越南将通过发展数字政府,提高政府运作效率。到2025年,越南省部级90%的文件、县级和乡级80%和60%的文件将实现网络平台处理。到2030年,这一比例将分别达到100%、90%和70%。计划提出,至2030年,越南普及光纤宽带和5G移动网络服务,拥有电子支付账户的人口比例将超过80%。

伦敦邱园重新开门迎客



受新冠肺炎疫情影响而关闭的英国伦敦邱园(英国皇家植物园)近日重新开放户外区域,园内温室仍然关闭。园方严格限制客流,只接受提前预约参观游览。英国伦敦邱园建于1759年,2003年被联合国教科文组织列为“世界文化遗产”。图为日前游客在英国伦敦邱园内赏花。(新华社发)