



上图为2012年投产的歌乐泰国工厂。下图为南韩三星电子在越南建设的智慧手机新工厂。越南总理阮晋勇（左起第6位）出席动工仪式

谈到目的，歌乐的董事河元哲史表示，“我们想消除中国一极集中的风险”。考虑到人工费和零件企业集中等因素，目前在华生产依然大有裨益，但招不到工人、无法按照计划生产的局面正逐步出现。而且，反日游行导致工厂突然停业的风险也已经显露。为此，日企将加紧步伐，在日系车销量已经超过中国的东盟扩大产能。

对于日企而言，市场扩大的并不只是汽车。东盟境内拥有逾6亿人口，消费中间层愈发壮大。日用品等各种消费产品的市场也在逐渐成形。

当然湄公河流域同样存在风险。2011年，泰国发生了大洪水。在越南、柬埔寨，进驻当地的企业备受慢性电力短缺的困扰。缅甸的社会基础设施建设还任重道远，面朝大海的寮国则在物流通路上困难重重。

尽管如此，湄公河作为生产基地的潜力依然无可比拟。东盟计划在2015年底建立经济共同体。到那时，境内的关税原则上将全部免除。现在，东盟较发达国家之间已经撤销了关税。人工费低廉的CLMV也将加入进来。包括从越南出发，途径寮国、泰国，最终抵达



缅甸的东西经济走廊在内，东盟还计划建设9条跨越国境的基础公路。

另外，东盟国家的人员往来也将趋于自由。虽然单纯的劳动者不包括在内，但拥有技能的工程师可以自由往来。在基础设施方面，湄公河流域也具备了成为世界工厂的条件。

### 建立起分散生产体制的美蓓亚

轴承大企业美蓓亚以湄公河流域为面，建立起了生产体制。除了泰国的5座工厂之外，该公司还于2011年底，在柬埔寨首都金边郊外建设了新工厂。

泰国与中国一样存在人工费暴涨的问题，因此，耗费人工的程序将转移到金边工厂。通过连接曼谷与金边的南部经济走廊，运输半成品部件单程只需15个小时。该公司社长贝沼由久说：“确立起分散体制后，生产将更加灵活。”

其实，美蓓亚享受着柬埔寨政府的通关特别优惠。美蓓亚的卡车拥有往返泰国与柬埔寨边境的通行证，无需在边境等待通关。而普通企业的货物要在边境接受检查。有时甚至要等上好几天。

跨境物流的自由化是东盟经济共同体准备实现的重要项目。在柬埔寨雇用3000名员工的美蓓亚率先尝到了甜头。

东盟对于经济联动也十分积极。已经和中国和印度签署了FTA（自由贸易协定），可以免税向亚洲的大市场出口。部分国家还参加了TPP（环太平洋经济合作协定）交涉，未来有望成为向美国等更加广泛地区的出口基地。

（来源：日经技术在线）

