

神户制钢所这家“超级钢企”出事前，日本制造业代表企业近年来已是频频违规、造假、瞒报、谎报等丑闻。

日本制造业的集体跳水，反映了日本制造业目前正在遭遇转型期的尴尬和试图“再崛起”的无奈。在夹缝中，曾经风光无限的日本品牌急于求成或掩盖下滑业绩，是导致日本制造业近年来丑闻不断的根源。

转型尴尬 丑闻不断 “工匠精神”哪去了？

丑闻诞生的土壤

神户制钢所曝出造假丑闻，放在整个日本企业界不是一个孤立事件，反映出日本企业在海外竞争和产业转型压力下普遍存在的结构性问题。

日本汽车行业智库现代文化研究所主任研究员吴保宁指出，日本制造业暴露出的问题源于三方面因素：第一，对制造业从法律和标准上加强管理，提高了制造业的成本；第二，材料、零部件供应商背负着来自下游企业的巨大降低成本的压力；第三，企业内部利益驱使，强调创利创收，忘记和忽略了企业的社会责任和遵纪守法。

日本拓殖大学经济学教授朱炎认为，日本企业近年曝光的丑闻大多是有组织参与、集体隐瞒，凸显企业缺乏内外监督机制、纠错赏罚机制。

企业管理层为降低成本，与合作伙伴搞内幕交易，对产品质量缺乏长期监督，对原材料、零部件供应商压价，后者也因相似压力放松了品质要求。

朱炎指出，一些老牌企业存在侥幸心理，以为即便产品质量有所下降，也可以凭借过去积累的声誉把问题控制在可控范围内。

“不转型必衰退”

从三菱汽车油耗造假、东芝公司虚报利润到高田安全气囊的安全危害，本是战后日本的骄傲并赖以生存的制造业，如今却频频作为丑闻主角登场。

日本立正大学经济学院教授苑志佳直言，制造业问题频出的根源在于日本制造业内部的金字塔型分工。

“制成品企业在塔尖，材料和零部件供应商在塔底。长期以来，最终制成品企业习惯于以牺牲材料和零部件供应商的利益来追求自身的产品换代，要求材料和零部件供应商在技术和成本上跟进。而进入本世纪后，虽然工业制成品技术革新日新月异，但供应商们却越来越跟不上龙头企业的节奏。开发新材料等需要巨大投入，而这些企业已不堪重负。”他说。

苑志佳说，日本早就处在产业转型的关口，但进展太慢。日本面临的人口老龄化、劳动力成本高企等难题预示“不转型必衰退”的前景。近年来制造业企业的丑闻只是开始而已，今后可能会不断出现。



神户制钢所社长川崎博道歉。

反思 丑闻重创日本制造业形象 给各国敲响警钟

一直以来，“日本制造”在国人眼中所象征的意义就是高品质。“工匠精神”也成为诸多企业宣传时着重强调的特点。但日和神户制钢的做法，或者再往前追述，三菱“燃效门”和高田“夺命气囊”，都对安全性有所疏忽，更甚者隐瞒数十年，导致用户在使用过程中丧生。

尤其在汽车行业，一辆汽车由三万个零部件组成，制造、调校过程中较易出现各种问题，暗藏安全隐患。这更需求汽车制造商和零部件供应商对产品质量的重视。但是接二连三的造假、召回问题，不得不使我们重新审视“日本制造”。

吴保宁认为，连续丑闻将重创整个日本制造业的形象，同时，“丑闻将促使日本企业强化内部相互监管，也将促使日本各界反思、重审行业状况，推动相关法律和标准的科学制定”。

吴保宁表示，日本的制造业与德国一样，总体水平仍处于世界领先地位。不仅是研发本身，还包括企业自律、行业自律和遵纪守法方面；不仅包括大企业，还包括数量众多的中小型企业，甚至于家庭式作坊。这些影响极其恶劣的个案给各国制造业敲响了警钟。

背景链接

日本制造业丑闻逐个数

日本制造业近年来频现重大丑闻，引发消费者质疑。

日产汽车“检验门”

9月底，日本汽车业三巨头之一日产汽车公司承认在出厂检验环节中大量使用无资质人员敷衍检验手续，本月6日宣布召回已售38款车型约116万辆汽车。

高田公司“夺命气囊”

高田公司是日本最主要的安全气囊生产商，过去近十年因“夺命气囊”引发大规模召回，去年7月质量问题牵连出造假丑闻：其产品检测存在数据操控和篡改，质量监督环节删除部分数据以编造“理想”结果。今年6月，高田公司申请破产。

三菱和铃木“燃效门”

去年4月，三菱汽车公司承认在4款轻型汽车的燃油效率测试中存在违规操作，以美化排放水平，涉及车辆超过60万辆。5月，日本第二大轻型汽车生产商铃木汽车也承认在本土销售的16款车型存在燃效数据造假，涉及超过210万辆车。

东芝财务造假粉饰业绩

2015年7月，第三方调查证实，家电巨头、有140多年历史的东芝集团在截至2014年3月的5年间虚报利润1518亿日元，三任社长涉嫌财务造假。

奥林巴斯做假账掩盖亏损

2011年，医用设备和数码相机制造商奥林巴斯曝出财务造假丑闻，承认此前20年都在以做假账方式掩盖总额上千亿日元的投资亏损。

■综合新华社

