

日本企业在东南亚发展策略探析

任思洋 武香君

广西民族大学东盟学院

DOI:10.32629/jmsr.v5i1.20379

[摘要] 20世纪70年代后期开始,日本在东南亚地区展开了大规模的投资活动。在此背景下,日本企业逐步形成了一套系统的发展策略:一是通过将供应链重点布局于泰国、越南等基础设施较为完善的国家与积极推进数字化和清洁能源转型的供应链策略;二是依托多元主体提供全方位支持的政企协同策略。这一系列策略在提升供应链韧性,扩大日本的区域影响力以及有效缓解通缩带来的负面影响等方面发挥了重要作用。

[关键词] 日本企业; 东南亚; 企业海外发展策略

中图分类号: C29 **文献标识码:** A

An Analysis of Japanese Enterprises' Development Strategies in Southeast Asia

Siyang Ren Xiangjun Wu

Guangxi Minzu University ASEAN College

[Abstract] Since the late 1970s, Japan has undertaken large-scale investment activities in Southeast Asia. Against this backdrop, Japanese companies have gradually developed a systematic development strategy in the region: first, a supply chain strategy focused on countries with well-developed infrastructure such as Thailand and Vietnam, while actively advancing digitalization and the transition to clean energy; second, a government-enterprise collaboration strategy supported by multiple stakeholders. These strategies have played a crucial role in enhancing supply chain resilience, expanding Japan's regional influence, and effectively mitigating the negative impacts of deflation.

[Key words] Japanese enterprises; Southeast Asia; Corporate overseas development strategies

前言

东南亚地区之于日本而言,对其优化供应链布局、保障资源稳定供应具有不可或缺的重要性。为提升企业出海成功率,日本综合运用贸易、投资和援助外交,助推日本多领域富有实力的企业率先耕耘东南亚市场,获得东南亚国家和民众的信任。截至2024年,日本在对东盟的直接投资收益达5.972万亿日元,比上年增长12.3%,占全球投资收益的16.7%,^[1]这一数据显示出日本企业在东南亚国家所取得的丰富经营成果。

1 日本企业在东南亚的供应链策略

供应链指的是生产及流通过程中,围绕核心企业的核心产品或服务,由所涉及的原材料供应商、制造商、分销商、零售商直到最终用户所形成的网链结构。^[2]2012年,日本在“China+1”战略的指导下,开始将部分供应链转移到东南亚地区,并在区域布局、清洁能源转型与数字化融合方面着力构建供应链韧性。

1.1 布局呈区域内集中与区域间广泛

日企供应链节点主要集中于越南、泰国和马来西亚等基础设施较为完善的国家。以汽车行业为例,泰国拥有约720家一级

供应商和超过1,100家二级和三级供应商,^[3]吸引了丰田、五十铃等汽车制造商在泰国扎堆建立,这种集聚效应缩短了物流半径,降低了协作成本。同时,为充分整合东南亚各国优势资源,日本车企积极推行专业化分工生产模式。例如,丰田泰国工厂专注柴油发动机生产,印尼工厂侧重汽油发动机制造,菲律宾工厂主攻变速箱与恒速联轴器。^[4]

1.2 高度重视清洁能源供应链的建设

由日本政府发起成立的亚洲零排放共同体(The Asia Zero Emission Community, AZEC)把建立绿色产业供应链作为目标之一,致力于通过多元化路径,推动各成员国实现能源转型。^[5]在此框架下,日本与东南亚在清洁能源供应链领域开展广泛合作。一是在电动汽车产业方面,五十铃汽车、双日贸易公司等15家日本公司将获得政府资助在东南亚国家建立供应链,半导体是该供应链项目的关键组成部分。二是在氢能、氨能以及碳捕获利用和储存(CCUS)方面,日本积极推动多个标志性项目。例如,日本与马来西亚签署了启动氢制甲烷(MCH)项目和建立零二氧化碳氢气供应链的协议。通过这些合作,日本和东南亚共同致

力于减少对化石燃料的依赖,旨在实现碳中和和区域供应安全的目标。

1.3 积极推动数字化技术融入供应链

东亚东盟经济研究中心(Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, ERIA)于2024年发布《东盟和日本供应链数字化愿景》,该愿景旨在通过东盟与日本的合作,建立确保透明度、互联互通、可持续性和竞争力的可靠供应链。^[6]同时,为支持日本与东盟国家建立共同数据共享与协作平台,日本贸易振兴机构(Japan External Trade Organization, JETRO)对利用数字技术实现数据共享、协作和制造工厂流程自动化的设备安装或演示项目提供补贴。此外,日本龙头企业也积极参与其中。例如,2024年,三菱商事(Mitsubishi Corporation, MC)联合五家日本公司,在越南启动数字化试点项目Trade Watz TM平台,旨在推动东盟地区实现贸易业务的数字化。

2 日本企业在东南亚的政企协同策略

为支持日企抢占更多的海外市场份额,日本政府采取了一系列扶持措施。

2.1 多主体参与

日本打造政府主导、半官方组织出力和社会参与的模式着力提升日本海外企业的市场渗透率。一是政府部门。日本中央政府包括厚生劳动省(Labor Ministry)、外务省(Japanese Foreign Ministry)、经济产业省(Ministry of Economy, Trade and Industry, METI),其中METI设立的中小企业厅通过开设咨询窗口,提供相关信息等方式支持中小企业开拓海外市场。同时,日本地方政府在东南亚地区共设立87个独立事务所及活动据点以推动企业开展海外业务。^[7]二是独立行政法人。这类法人前身为从事政府公共事务的组织机构,包括JETRO、日本出口投资保险公司(Nippon Export and Investment Insurance, NEXI)等,其中JETRO在东南亚地区设立了9个办事处,通过提供区域和分析报告、东盟标准和法规商业简报等东盟商业信息和贸易投资咨询等支持服务为日本企业出海注入强劲动力;三是营利性公司及一般社团法人。营利性公司包括AXIA营销有限公司、HTS公司等。一般社团法人则包括日本商工会议所(The Japan Chamber of Commerce and Industry)、Glocal Solutions日本等基金会,这类公司及社团法人通过提供商业信息以及一对一专属定制方案等形式为出海企业提供相关服务。

2.2 多元主体提供资金支持

日本政府通过拓宽融资渠道、设立补助金项目和完善担保体系,为出海企业构建了完备的融资体系。第一,补助金方面,主要由厚生劳动省和经济产业省实施。例如,厚生劳动省设立了人才培养支援补助金,旨在促进就业和提高工人专业技能,^[8]经济产业省则推出了“[JLOX+]支持海外市场本地化及推广项目补贴”以及“面向全球南方未来型共创项目的补贴”;第二,融资方面,日本国际协力银行(JBIC)通过与民间金融机构合作,提供联合融资和阶段贷款等贷款方式以满足中小型企业海外业务多样性的融资需求。^[9]同时,日本国内银行与当地银行开展合作,

例如,三菱日联金融银行(MUFG)与越南工商银行(Vietin Bank)和菲律宾安全银行(Security Bank)等银行达成合作,为该地区日本企业提供全面的金融产品和服务;第三,担保制度方面,日本全国信用担保协会联合会(Japan Federation of Credit Guarantee Corporations, JFG)制定了海外投资担保计划和《特定信用证相关担保制度》,向中小企业和海外子公司提供债务担保,帮助企业筹集资金。

2.3 突出区域国别特征的企业出海支持方案

日本凭借强大的经济实力和丰富的国际市场经验,为企业制定了一套突出区域国别特征的出海方案,对日本企业融入国际市场,有效应对各类挑战作出积极贡献,这主要体现在以下三大方面。首先,信息与咨询服务。日本贸易振兴机构、经济产业省甚至综合商社等提供了大量的情报和信息咨询服务,包括但不限于各个国家的基本统计数据、调查分析报告和精准化的一对一咨询服务;其次,人才资源开发。日本开展多项计划协助企业开发人力资源。例如,海外技术与工业培训协会实施“海外人力资源开发”项目,日本贸易振兴机构也推进了“中小企业海外事业人才培训学校”计划以及经济产业省推出“国际化人才资源开发”项目,目的在于为日企培养并吸引来自全球各地的高技能人才;最后,日本的支持体系呈现出多维度的特征,在举办展览会、保险服务、贸易程序和销售渠道等多个维度为日本企业海外拓展提供强有力的支持。

3 日本企业在东南亚发展策略践行的成效

总体而言,日本在东南亚的发展策略成效显著,许多日本企业不仅成功在当地驻足,还展现出强大的竞争力。

3.1 促进日本供应链多元化,增强供应链安全

日本采用近岸生产的方式鼓励企业转移到东南亚地区,在一定程度上促进了日本供应链多元化,提升供应链韧性。首先,日本在东南亚的供应链实现区域内集中与区域间广泛的分布,该布局方式既能减轻对单一国家的依赖,增强日本经济韧性,还能充分利用当地优势的同时拓展市场,实现利润最大化。其次,日本致力于在东南亚开发氢能、甲烷等新兴技术,建立独立的清洁能源供应链,有效提升能源供应的安全性与稳定性,减少了对化石燃料的依赖,还能通过清洁能源合作开拓东南亚国家市场,以获取更多的经济利益。最后,日本高度重视绿色环保与数字技术等新兴领域的供应链安全,有助于日本紧跟时代发展潮流,在相关产业保持技术领先地位,抢占数字经济、清洁能源等新兴技术的制高点,从而更好地保障自身战略利益。

3.2 提升日本在东南亚地区的影响力

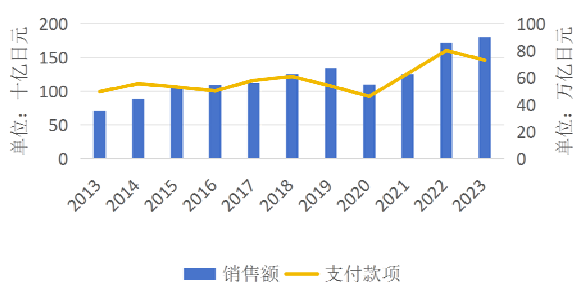
依靠在东南亚积攒的良好民意,日本在此地的影响力根基稳固。《东南亚国家调查报告》显示,在信任度方面,日本至少连续三年排名第一,且所占比例不断提高,2025年日本进一步拉大了与第二名国家的差距。^[10]在软实力方面,受访者连续3年将日本作为旅游首选目的地。同时,JETRO编写的《2022商业信心调查报告》显示,一方面,52.5%的受访企业认为日本企业与IR4.0的兼容性最高,日本的技术对其成功有很大帮助;另一方面,中

小企业是东盟和日本经济的支柱, 31.4%的受访者认为日本是东盟最具战略意义的合作伙伴, 另有37.0%的受访者肯定日本企业在帮助东盟可持续转型方面的作用, 值得一提的是, 日本在本地化政策、技术转让和作为中小企业战略伙伴方面也排名第一。^[1]可见, 日本企业长期深耕于东南亚市场, 凭借对当地经济发展与就业增长等方面的切实贡献, 赢得了良好的形象和较高的认可度。

3.3 保障国内企业持续发展, 有效缓冲通缩带来的负面影响

日本企业将东南亚作为重点投资目的地之一, 缓解了国内需求疲软对收入和就业的冲击。一方面, 2023年东南亚地区人口达到6.7亿, 中产阶级数量不断增加, 这些因素直接推动在该地区的日企销售额和盈利利润的增长。以2013-2023年为例, 日本海外子公司在东盟十国的销售额增长23.3万亿日元(图1)。同期, 尽管在东盟国家的日本企业向日本投资者支付的款项规模因2020年疫情影响短暂下降, 但整体仍呈稳步上升趋势, 支付款项规模增长约1.5倍(图1), 有效拉动了日本国民收入。另一方面, 日本在东南亚国家从多方面拓展业务, 为国内就业市场提供了有力支撑。一是随着经济活动展开, 日本企业向当地派遣了工程师与管理人员, 从而创造了相关就业岗位。二是海外子公司利润率增长, 带动国内公司利润率回升, 降低企业倒闭风险, 从而缓解就业岗位流失, 对国内民众稳定就业起到了很大的积极作用。综上所述, 在日本国内经济通缩的环境下, 日本在东南亚国家积极拓展市场, 增加企业营收, 为维持国民收入和居民就业相对平稳提供了坚实支撑。

图1 日企在东盟十国的销售额与对日投资者支付款项



资料来源: 整理自经济产业省, <https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kaigaizi/index.html>. (访问日期: 2025年10月)

4 结语

日本在东南亚积极践行发展策略, 其中最为典型的为供应链策略和政企协同策略。这些策略不仅促进了日本企业供应链多元化, 增强供应链韧性, 还提升了日本在东南亚地区的影响力, 更是有效缓解了国内经济发展速度变缓带来的压力。

[参考文献]

[1]日本貿易振興機構, “日本企業のASEAN投資が好調、収

益も世界シェア2割に接近[EB/OL],” <https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/04/e9924802a84366c6.html>.

[2]国家市场监督管理总局, 国家标准化委员会: “《中华人民共和国国家标准: 物流术语》[S].” 中国质检出版社2021年版, 第1页。

[3]Asean Briefing, “Thailand’s Automotive Industry: A Guide for Foreign Investors[EB/OL],” <https://www.aseanbriefing.com/news/thailand-automotive-industry-a-guide-for-foreign-investors/>.

[4]Riza Noer Arfani, Awan Setya Dewanta, “Production Shifts and Upgrading in ASEAN Automotive Production Network: Case on Toyota-led Regional Value Chains[J],” *The Indonesian Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 1, No. 2, January 2018, pp.115-143.

[5]Keidanren, “Recommendations for Advancing the AZEC Initiative For the 2nd AZEC Ministerial Meeting[EB/OL],” <https://www.keidanren.or.jp/en/policy/2024/052.html>.

[6]Keita Oikawa, Fumitaka Machida, “Vision for the Digitalisation of Supply Chains in ASEAN and Japan[R],” <https://www.eria.org/uploads/Vision-for-the-Digitalisation-of-Supply-Chains-in-ASEAN-and-Japan.pdf>, p19.

[7]自治体国際化協会です, “自治体の海外拠点一覧(令和6年9月末現在)[EB/OL],” <https://www.clair.or.jp/docs/R6souka tsu2.pdf>.

[8]厚生労働省, “人材開発支援助成金[EB/OL].” https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html.

[9]国際協力銀行, “中堅・中小企業分野[EB/OL].” <https://www.jbic.go.jp/ja/business-areas/sectors/smes.html>.

[10]ISEAS - Yusof Ishak Institute, “The State of Southeast Asia 2025 Survey Report[R].” <https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2025/03/The-State-of-SEA-2025-1.pdf>, p68.

[11]Japan External Trade Organisation, “Business Sentiment Survey Report: Perception of ASEAN Businesses Towards Japan 2022[R],” https://www.jetro.go.jp/ext_images/en/reports/survey/pdf/202208.pdf, p9.

作者简介:

任思洋(2001--), 女, 彝族, 四川省雅安市人, 硕士研究生, 研究方向: 东盟政治及国际关系。

武香君(1989--), 女, 江苏连云港人, 博士, 助理研究员, 主要研究方向: 东南亚地区国际关系, 美国东南亚政策, 国际关系理论等。