●責任編輯：常　樂　●版面設計：余天麟　2026年4月20日(星期一) 香港文匯報

龍頭企業紛造假 日本製造自毀招牌

醜聞覆蓋防衛產業汽車鐵路等多領域 動搖「高品質」「高可信度」聲譽

日本困局 三之二

日本《朝日新聞》報道，日本防衛省早前宣布，因川崎重工業公司在為海上自衛隊潛艇製造發動機的過程中，長期偽造燃油效率檢驗數據，決定對該公司實施為期兩個半月的「指名停止」處分，暫停其參加一般競爭性招標，期限自2025年12月26日起至2026年3月11日止。這一處分再次將日本製造業近年來頻發的造假問題推向輿論中心，醜聞覆蓋防衛產業、汽車、鐵路等多個領域，不免引發疑問：曾以「高品質」和「高可信度」見稱的「日本製造」，為何淪落到屢屢陷入造假醜聞？

●香港文匯報記者 胡藝禾

日本防衛省詳細調查結果顯示，自1988年起，川崎重工開始向海上自衛隊交付潛艇用發動機。此後直到2021年間，川崎公司在燃油效率檢測中，持續將未達到規格書要求的實測數據，改寫為合格數值。防衛省認定這並非個別人員行為，而是以相關部門為中心，長期地、有組織地檢測造假。造假行為涉及66台發動機，用於33艘潛艇（包含已退役潛艇），幾乎覆蓋海上自衛隊潛艇主力。儘管防衛省表示，這些發動機在安裝後進行的海上試驗中滿足性能要求，未直接造成安全影響，但強調「監測數據造假本身嚴重損害制度基礎」。

嚴重打擊日本和海外消費者信心

日本製造業的造假問題並不局限於防衛產業。從2017年日本神戶製鋼爆出造假醜聞開始，「日本製造」不斷陷入此類醜聞漩渦，造假行為遍布汽車、家電、醫藥保健品等多個行業。豐田、松下、小林製藥等行業龍頭企業集體造假，嚴重打擊日本和海外消費者的信心。

2021年，三菱電機設於長崎的一家工廠，沒有按照用戶要求檢驗產品，長期偽造檢驗數據。2022年，日野汽車被爆出尾氣排放及引擎油耗數據造假醜聞。2024年6月，日本國土交通省公布調查結果稱，豐田、本田、馬自達、鈴木及雅馬哈發動機5家汽車製造商，在汽車量產所必需的「型式指定」認證過程中存在違規操作，涉及38款車型，其中部分車型一度被要求停止出貨。多家頂尖企業在同一制度環節中集中違規，是日本汽車產業史上罕見的事件。

2024年下半年，日本鐵路行業也頻頻被爆出與安全直接相關的數據造假問題。據《東京新聞》和《讀賣新聞》報道，JR貨物在列車輪軸安裝作業中，將超過基準值的壓力數據改寫為合格數值。而這次造假因7月24日山陽線新山口站發生貨運列車脫軌事故才被發現。國土交通省隨即要求全國鐵路企業開展緊急檢查，結果顯示在156家鐵路營運商中，有50間公司確認存在篡改紀錄情況，另有41間公司被發現存在作業流程問題。

輿論指上層架構出現問題

針對製造業造假行為頻發，日本媒體與研究人士普遍認為，問題並不能簡單歸結於「工匠精神」的丟失。《日刊工業新聞》認為，造假行為往往被簡單歸結為個人道德缺失，但問題的真正根源，指向的是上層架構的系統性轉變，只有管理模式、經營方式等上層架構出現問題，才會導致造假醜聞橫跨多個行業集中爆發。

●川崎重工神戶工場停泊潛艇等船隻。　網上圖片

●隨着利潤最大化成為新的經營目標，日企管理層不再親臨現場，監督與解決問題的機制日漸廢弛。圖為日企工廠。　資料圖片

◀川崎重工業公司被揭發數據造假，社長橋本康彥（右）在記者會上鞠躬道歉。　網上圖片

▲小林製藥在2024年被揭發造假，當時厚生勞動省與大阪市政府派員到其大阪工廠檢查。　資料圖片

川崎重工造假逾30年 自衛隊潛艇幾無倖免

據《日本時報》報道，海上自衛隊目前擁有的24艘潛艇，全部配備川崎重工製造的發動機，其中除最新交付的一艘外，其餘23艘均受到造假數據的影響。根據防衛省認定，檢測數據造假行為是長期及有組織的。

醜聞橫跨民用軍用多行業

事實上，自1988年起，川崎重工就已開始在潛艇發動機資料上動歪心思。此後的30多年間，這家企業對製造的發動機的燃油消耗率、輸出功率等關鍵指標隨意篡改，還刻意縮小數據波動，硬生生將一批批不合格產品包裝成「性能卓越」的標杆。適配「親潮級」「蒼龍級」等現役潛艇的發動機，實際續航能力僅為設計值的70%。

自本世紀以來，川崎重工更接連被爆出多宗品質問題，品類橫跨多個行業。2000年後生產的673台船用發動機，靠篡改檢測裝置參數流入全球市場，為全球航運安全埋下安全隱患；2018年，日本媒體披露JR西日本新幹線列車中，部分由川崎重工製造的車體構架，存在違規削薄情況；2022年，川崎集團旗下川重冷熱工業被查出，在用於樓宇空調等設備的產品中存在檢測數據造假問題，暴露出品質管理上的結構性缺陷；2024年7月，川崎重工在防衛相關業務中再度引發爭議，被爆出涉嫌在為海上自衛隊潛艇提供維修的過程中，向自衛隊人員進行賄賂，同年8月又被揭發篡改民用船舶引擎燃油效率數據。

如果說民用產品造假是賺黑心錢，那軍工數據造假就是拿國家安全當兒戲。川崎重工30年來民用軍用兩手抓的造假操作，是其貪婪且膽大妄為的核心體現。

經營重「錢」不重「質」 只想「躺着賺」不投資研發

日本製造業造假行為頻發，不免引人追問背後原因究竟為何。對此，日本媒體與研究人士普遍認為，當造假醜聞跨越不同企業與產品品類，就不再應把問題歸結為個人道德缺失，而是企業本身。

●日企選擇以現有技術赴海外投資「躺着賺錢」輕鬆模式。圖為日本車企位於加拿大的工廠。　資料圖片

監督機制日漸廢弛

日本問題專家劉軍紅表示，日本製造業的癥結，在於經營管理模式的根本性轉變。以往日本製造業企業多以市場佔有率為核心經營指標，形成了一套以品質為先導的管理體系。終身僱傭和年工序列制，為員工提供了獨特的制度保障。企業還通過內部晉升機制，將技術工人終身綁定，員工視企業為家，各環節盡心盡責。在此背景下，管理層也常在午夜深入車間巡視，即時發現問題並加以解決，這種務實的管理文化，為產品品質提供了堅實保障。

然而隨着利潤最大化成為新的經營目標，管理層不再親臨現場，監督與解決問題的機制日漸廢弛。再加上企業為壓縮成本而大規模採用派遣制員工，他們缺乏歸屬感與責任感，在沒有監督的情況下不願額外付出，品質管控體系由此崩塌。

除管理體制劣化外，研發投資不足是另一關鍵原因。在高端製造領域，數碼智能化技術已能系統性地規避人為疏忽導致的品質問題，但日本企業自泡沫經濟崩潰後，陷入不願甚至不敢投資的保守心態，在全球化競爭中，選擇以現有技術赴海外投資「躺着賺錢」的輕鬆模式，而非投入研發升級。

缺乏有效處罰整改機制

中國社會科學院日本研究所副研究員朱清秀總結說，日本製造業造假是內外部因素共同作用的結果。其一，泡沫經濟破裂後，日本的傳統優勢領域面臨中國、德國、韓國等對手的快速技術追趕和市場擠壓，部分企業選擇通過「走捷徑」，虛構競爭力；其二，日本製造業自身陷入增長瓶頸，企業為維持表面實力，傾向於通過非經濟手段，例如數據造假來美化經濟數據和技術指標；其三，造假曝光後，企業往往僅通過媒體鞠躬道歉，便能憑藉自身壟斷地位迫使監管機構不了了之，政府缺乏有效的後續處罰和整改監督機制，違規成本低助長了企業冒險心態；其四，企業內部形成掩蓋問題的風氣，只有釀成嚴重後果才會被迫公開問題。這種風氣使企業內部監督機制形同虛設；最後，人口老齡化也對日本製造業有一定衝擊。

金漆招牌蒙灰 拓展海外市場受挫

在全球製造業的舞台上，日本曾憑藉「工匠精神」的金漆招牌賺足了眼球，「Made in Japan」（日本製造）一度成為精準、可靠、耐用的代名詞。但頻發的造假新聞消耗了潛在客戶的信任。

全球客戶卻步 溢價空間喪失

《日本經濟新聞》報道認為，日本製造業屢次爆出的造假醜聞，將對整個日本防衛產業帶來負面後果。軍事上，日本所有現役潛艇全部在發動機未達設計標準情況下「帶病服役」，美軍已啟動對日潛艇協同作戰方案的重新評估，日本的水下戰力大打折扣。國際信譽上，日本防衛產品出口的野心遭重創。日本政府原本計劃最早於今年春季，廢除作為防衛裝備品出口條件的5類標準，但此前澳洲潛艇競標失利的陰影仍在，此次造假又讓全球客戶望而卻步。品牌價值上，「日本製造」的金漆招牌被蒙上一層灰，消費者信任度一落千丈，溢價空間喪失。

此前，日本的艦艇技術在火力、航程及研發人員和產業工人水平等方面，在國際市場獲得高度評價。今次川崎重工數據造假的問題，恰好出現在日本準備拓展海外市場的關鍵節點。日本地緣經濟學研究所研究員井上麟太郎指出，「在與競爭國家實力差距很小的情況下，違規問題被納入考量的可能將增大。」

此後日本製造業企業若還想重建客戶信任，唯有打破企業壟斷，恢復之前以品質為目標的生產方式。但當前日本經濟已不再具備過去的優勢地位，企業需要在維持「高品質」聲譽與控制成本之間作出抉擇。

僅罰「停標兩個半月」監管部門失威懾力

面對川崎重工持續30年、覆蓋軍民領域的系統性造假騙局，日本防衛省給出的處罰僅是「停標兩個半月」，據相關消息顯示，這禁標期內還沒有任何潛艇發動機招標項目，堪稱不痛不癢。

行業壟斷 重罰或癱瘓水下力量

之所以出現這種局面，是因川崎重工對行業的壟斷。它是日本潛艇發動機的獨家供應商，三菱重工僅負責潛艇建造，核心動力系統依然仰賴川崎重工。若防衛省真的對其重罰，或將直接癱瘓日本現有所有水下力量。

這種被供應商綁架的尷尬處境，讓監管部門完全喪失威懾力。監管部門既沒有建立常態化的第三方檢測機制，也沒有對造假企業實施「一票否決」的嚴厲懲戒，反而在壟斷企業的壓力下步步退讓，最終令監管淪為擺設。川崎重工此前多次被揭露出質量問題，均未受到有效懲處。儘管每次出現類似事件都會由高管公開鞠躬道歉，但處罰的輕微程度，使違法成本低到幾可忽略不計，長此以往形成「造假—被查—輕罰—再造假」的惡性循環。

行內共同利益 企業互相包庇

川崎重工醜聞並非個別例子，近10年來，日本製造業的造假醜聞不停上演，神戶製鋼、三菱材料、日立造船、IHI等企業「鞠躬道歉」的鬧劇屢屢發生。他們的劇本十分統一，事發後高管集體90度鞠躬，說着「深刻反省」的漂亮話，卻鮮有實質性整改。更致命的是，日本製造業的封閉性，讓行業內部形成利益共同體，企業之間互相包庇，讓本就無力的監管部門更難以介入，最終使造假之風愈演愈烈。

針對企業造假情況，日本政府開始強化監管，例如國土交通省在鐵路領域下達整改命令，並設立專家會議，重新梳理安全標準和作業規範。但日本媒體普遍認為，以上這些措施僅能治標，治本還是需要企業進行實質性整改，扭轉「互相包庇」「不敢發聲」的風氣、打破「壟斷綁架」的局面。