

评论 大陆 深度

## 产业链外迁、脱钩加速：政治抗疫下中国经济不可逆转的代价

如果极端的封城清零政策持续下去，中国的制造业供应链存在长期的不确定性，不大可能恢复正常。



2022年3月28日，上海陆家嘴，这疫情期间空旷的道路。摄：Zheng Xianzhang/VCG via Getty Images



许辉 

| 2022-05-11

金融脱钩

供应链

中国与全球汽车产业

中国经济

许辉

评论



在中国的“全国抗击新冠肺炎疫情表彰大会”隆重举行一年半之后，病毒变异株奥密克戎（Omicron）以仅次于麻疹的传播速度迅速主导全球疫情走势，并攻陷了此前控制疫情颇为成功的上海——这座经济上对中国最重要的城市。尽管中国的疫苗接种率超过88%，但是以科学的标准看，国产灭活疫苗的有效性不足是难以否认的事实，而且在所有接种人口中，老年人等弱势群体的接种率非常低。

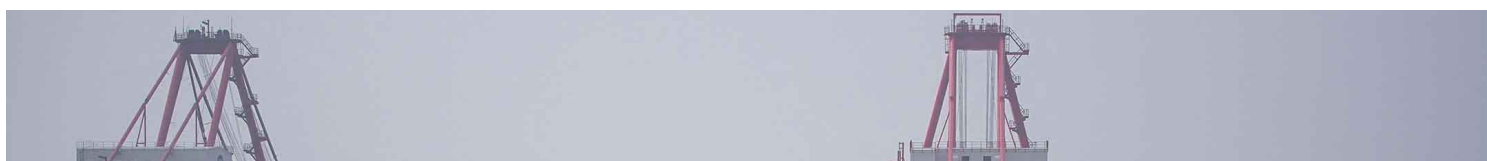
面对奥密克戎的来势汹汹，中国迟迟不批准使用保护力明显更好的mRNA疫苗，无论是因为要照顾国内利益集团，还是为了避免在疫苗技术上被西方“卡脖子”，它导致的直接后果是人们无法依靠体内足够的中和抗体来预防感染。换句话说，为了遏制住奥密克戎指数级传播的势头，中国唯有将过去两年看似取得成效的“清零”手段发挥到极致。这不仅是路径依赖，更出现了扩大化的趋势。

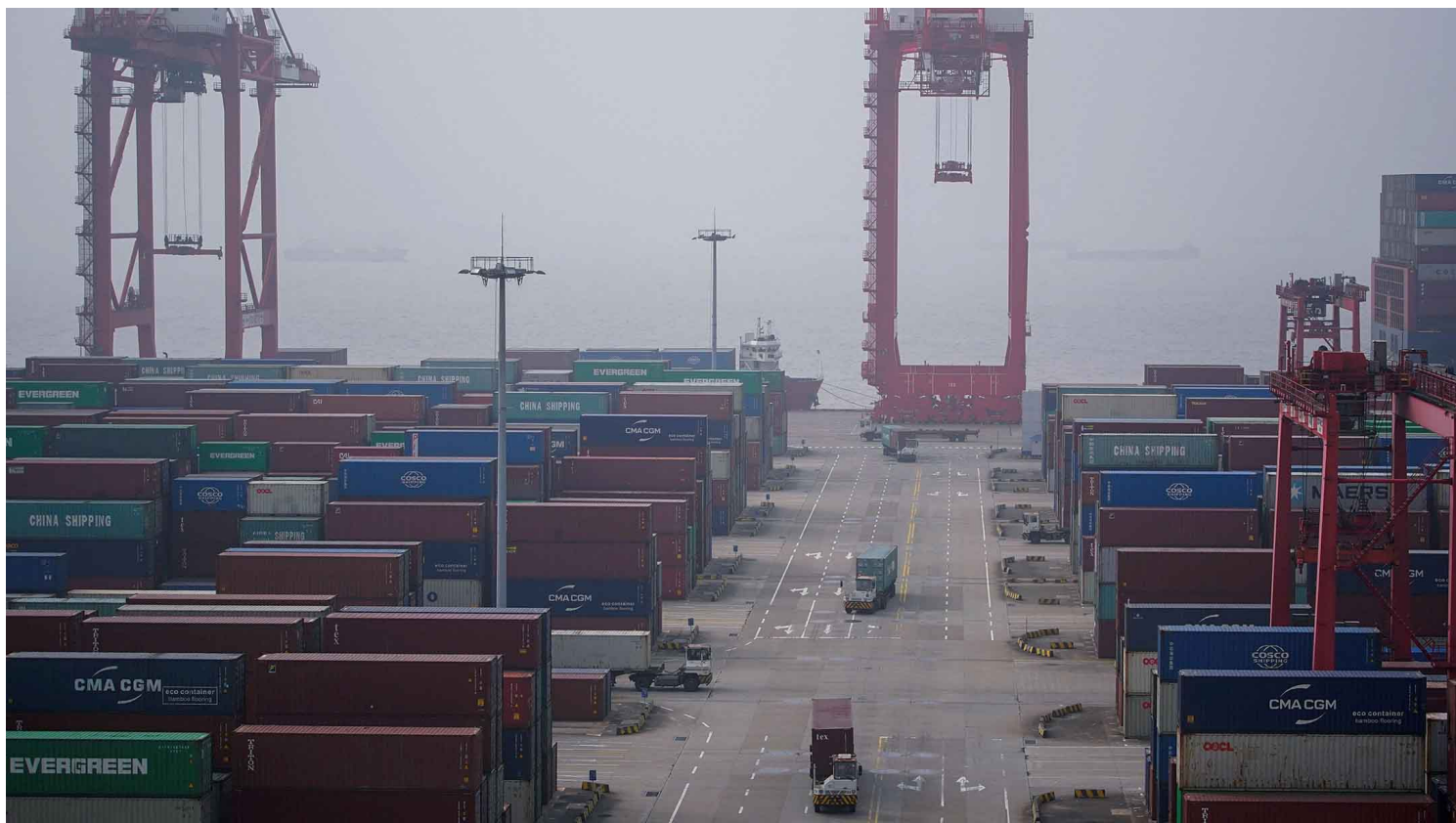
自3月中旬以来，停工停产、封路封城已经成为中国社会的“新常态”，据财新不完全统计，截至4月17日，中国共计有22个城市或地区正采取全域静态管理，涉及近3000万人，遍布全国各个区域；日本野村银行的估计更激进，认为有45座城市的3.73亿人处于某种形式的封控之下。特别是在边境城市，截至4月下旬，云南瑞丽断断续续封城160天，黑龙江绥芬河封城近90天，广西东兴持续封城60天，这种“外防输入”的层层压力给当地居民一种“封无天日”的绝望感。

相比于那些发不出声音的地方，深圳和上海这样的超大城市在执行封城命令后所造成的各种人道灾难不断在社交媒体出现，普通人的困苦哀嚎冲击人伦良知的底线。但是，“四月之声”照旧没有被听见，监管部门愈发智能的审查、屏蔽、删帖技术自信能阻挡一切悲痛、共情和联结。网上流传甚广的与上海疾控中心的专家一段对话录音，道出了迄今为止发生这一切的根源，“把这个病变成了政治性的”。

确实，当应对突发公共卫生事件变成一场政治运动时，就如曾经发生过的“麻雀清零”一样，德先生、赛先生都得靠边站，谭德塞先生来了也没用，中国的运动式抗疫最终还是落在全员核酸检测、全域静态管理、全部方舱隔离这三大法宝上。问题是，这些本该是临时性措施，用来为大规模接种有效疫苗赢得时间，现在却变成了常态化手段，并成为中国制度优势的象征、“东升西降”的最好注脚。

但是，政治抗疫的经济账不得不算，香港中文大学经济系教授宋铮的研究发现，封城两周造成的经济损失为该城市当月GDP的32%左右以及全年GDP的2.7%左右，此外，如果取消封城措施，经济即便能恢复到原有水平，但并不会反弹。这项研究是在深圳、上海疫情爆发前进行的，如果以这两个超大型中心城市为样本，单座城市封城两周的经济影响大致是当月全国GDP的2%，约为1900亿元，这样的经济代价不可谓不高昂。





2022年1月13日，上海洋山深水港，货车驶过集装箱。摄：Aly Song/Reuters/达志影像

## 对全球供应链的打击

封城管理严重切断了全球汽车产业链的物流系统，从整车到芯片，从零部件到电池设备，从传感器到工业机器人都被原地封锁，一级供应商的正常生产活动受到严重限制，导致车企基本处于停滞状态。

因为深圳和上海不但是中国的重要经济中心，更是全球供应链的核心节点，对跨国企业运营具有重要影响力，牵一发动全身。复旦大学上海医学院副院长就曾在新闻发布会上举过例子，一旦上海停下来，东海上就会多出很多漂在海上的国际货轮。事实的确如此，珠三角和长三角是世界工厂的集中地，在全球电子和汽车制造业中具有举足轻重的地位。

根据国家统计局的数据，2020年中国手机生产量超过14.8亿部，其中广东是世界手机制造中心，一省占据全国四成以上产量，接近6.2亿部。汽车工业协会发布的《2020年汽车工业经济运行情况》显示，2020年中国汽车产量达到2523万辆，占全球总量的32.5%，上海是中国第二大汽车生产基地，2021年的产量超过283万辆。其中，上汽大众在上海四家工厂的年产能超过112万辆，特斯拉上海超级工厂的年产能超过45万辆。因此，当这两个中国经济最发达的区域停工停产，供应链物流和港口中断时，全球经济必然受到拖累，阵痛难免。

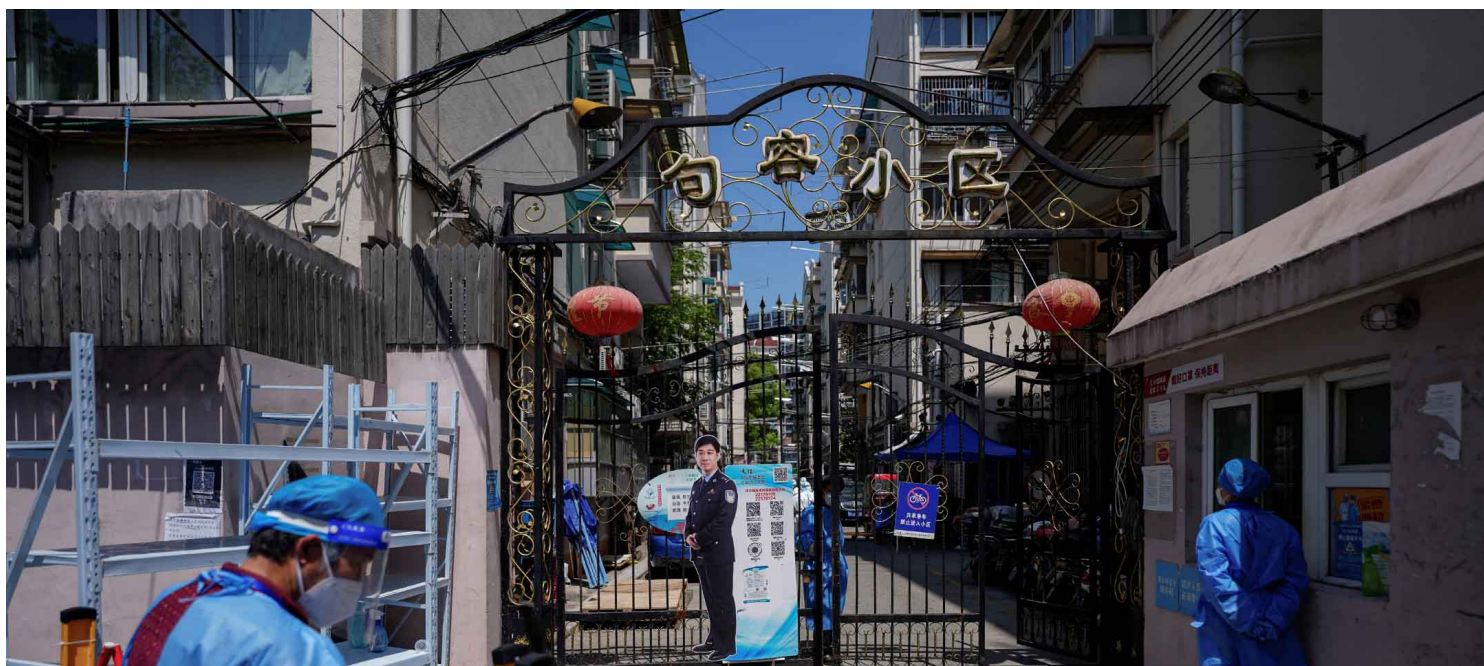


在这波奥密克戎疫情爆发中，最早受到影响的是电子业，随着深圳3月13日晚宣布封城一周，数十家台资制造企业相继停工，包括富士康、欣兴电子、气立、镓胜、钧宝等。上海封城的破坏力更甚，沪宁高速沿线城市各自为政的封控措施导致卡车司机严重短缺，对物流运输的冲击最大。受此影响，截至4月11日共有161家苏州昆山等地的台资企业停工，其中电子零部件企业41家，电机机械企业16家，电脑及周边设备企业各有15家，光电企业10家。这些企业中有相当一部分属于苹果供应链，比如和硕，有两家位于上海和昆山的为苹果公司代工iPhone手机的工厂暂时关闭，这将导致产品交货期推迟，而为苹果制造电脑的广达和仁宝也先后宣布停产。因此，苹果公司表示上海封控可能导致本季度的销售遭受多达80亿美元的损失。

汽车供应链受到的冲击范围更广，影响更深，因为汽车是最复杂精密的产业链体系，供应链长，全球化布局，零部件库存低，协同要求高。早在3月初长春封城期间，一汽集团的五大整车厂已经有计划停产4天，造成4.8万辆产量的损失。而在4月中旬上海封城期间，华为余承东、小鹏汽车何小鹏和蔚来汽车李斌等企业家先后表达对汽车供应链断供停产的担忧。

因为以上海为核心的长三角是汽车核心零部件的主要供给区，博世、采埃孚、电装、舍弗勒、大陆、弗吉亚等21家全球汽车零部件百强企业都在此设有基地或生产工厂。在发动机、电池、原料等领域，上海及其周边地区至少有600家企业。

封城管理严重切断了全球汽车产业链的物流系统，从整车到芯片，从零部件到电池设备，从传感器到工业机器人都被原地封锁，一级供应商的正常生产活动受到严重限制，导致车企基本处于停滞状态。从3月底开始，特斯拉、蔚来、上汽大众等先后宣布暂停整车生产。此外，日本的汽车业也受到上海封城的影响，斯巴鲁、三菱、马自达、丰田和本田都因为来自上海的零部件供应中断而不同程度地停工减产。鉴于上海封城影响的外溢，WTO在一份报告中称供应链的去全球化已在各个行业上演。





2022年5月5日，上海，2019冠状病毒病流行期间，一个住宅区的入口被封锁。摄：Aly Song/Reuters/达志影像

## 产业链外迁加速

Covid大流行扰乱了全球供应链，不但暴露了其脆弱性，而且让西方国家意识到对中国的高度依赖性是不稳定的。

中国是全球化红利的巨大受益者，改革开放以来，港商、台商作为全球资本的先锋，先后进入珠三角和长三角，发展劳动密集型制造业，帮助中国连接世界市场，而中国依靠廉价并充沛的劳动力，顺着全球价值链打造成世界工厂，这就是所谓“中国模式”的经济基础。但是，自2008年全球金融危机以来，中国的出口经济也开始遭遇东亚四小龙经历过的增长困境，欧美市场需求疲软、劳动力成本上涨、本地工人运动高涨等因素推动广东的制造业率先开始转型、升级。时任广东省委书记汪洋推出了“双转移”战略，试图在沿海和内陆地区构建一个国内版的供应链“雁阵模型”。

但是，2014年位于东莞高埗的裕元鞋厂四万工人大罢工事件表明，跨国买家驱动的产业外迁才是纺织服装等轻工业供应链调整的主要方式，因为这些是低附加值产业，对生产成本非常敏感，而且技术复杂性不高，转移起来相对容易。经过多年的发展，东南亚已经在服装、鞋帽、箱包等领域形成基本完整的供应链，特别是越南，已经成为对美国出口鞋类和服饰的第二大来源国，耐克有超过50%的鞋类产品以及30%的服装产品由越南工厂代工。

电子产品供应链的转移趋势近年来也很明显，而且已经不局限于成本驱动，是受到消费市场、中美贸易战、分散供应链风险等多重因素的影响。富士康创始人郭台铭用G2来形容原来苹果统一的以中国为中心的全球供应链正在一分为二的趋势——即对中国市场实行备份政策，在中国当地的工厂，除核心部件外，全部本土化，而中国之外的市场，全部去中国化，供应商逐渐把工厂转移到东南亚等市场。

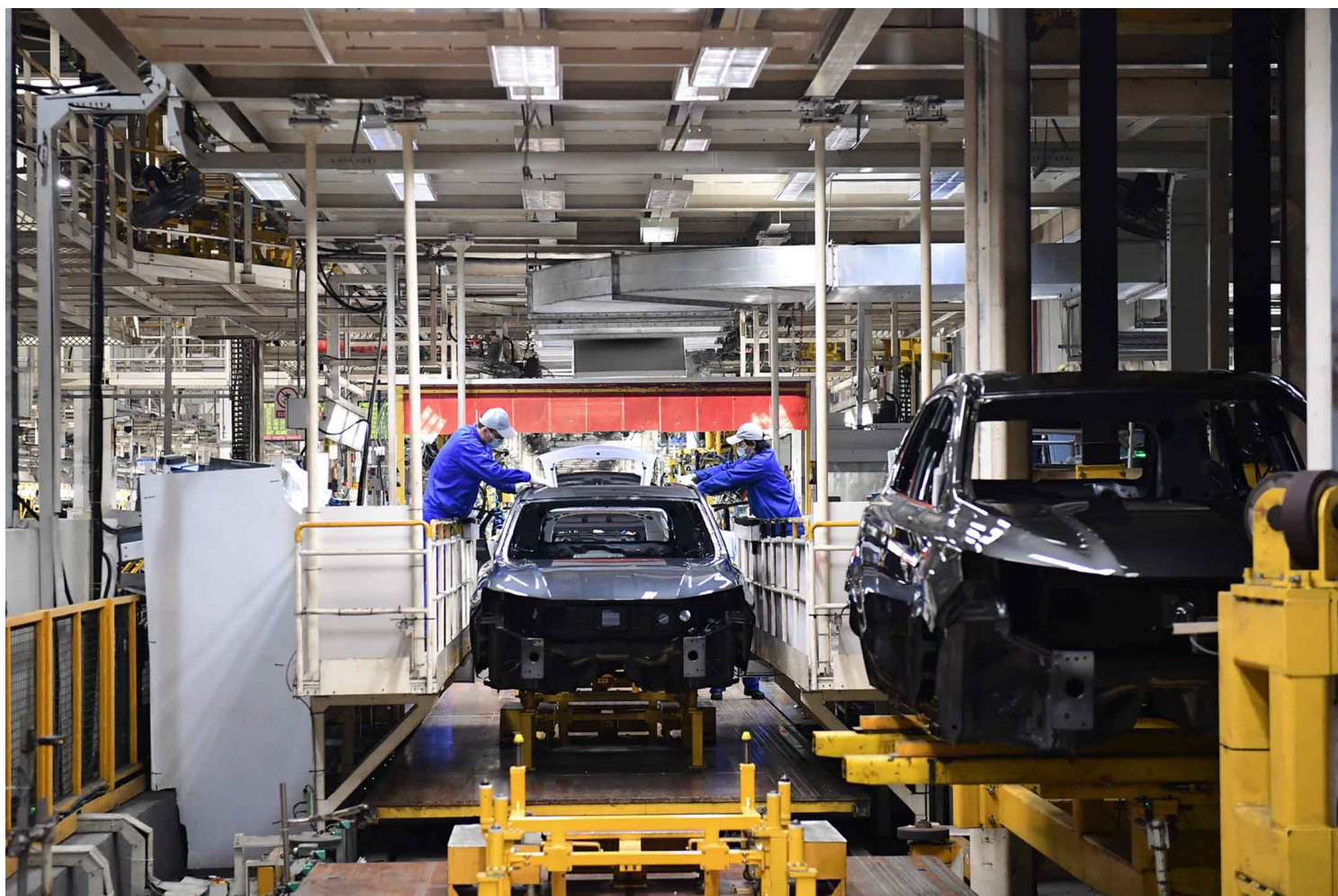
因此，近几年苹果公司计划将其总产能的15%-30%转移出中国，使得富士康、英业达、和硕、仁宝、立讯精密、蓝思科技、德赛电池等台资和中资供应商近年来不断扩大在越南的投资，而且2020年苹果已开始



在越南大规模生产Airpods。三星的行动更早，早在2015年为三星代工的首光工厂倒闭，2018年三星已有的深圳和天津工厂关闭，2019年惠州工厂关闭，至此三星彻底停止在中国生产手机产品。相比之下，自2009年以来，三星已在越南投资建设八家工厂和一个研发中心，仅智能手机每年的产量在1.5亿部，约占全球总产量的一半。

这就是说在疫情之前，以劳动密集型和中低端制造业为主角的新一轮全球产业转移已经开始。尽管受到贸易保护主义的影响，但是其驱动因素主要还是经济层面的，结构性调整的迹象并不明显，因此制造业供应链转移到东南亚国家虽然对中国造成竞争压力，但双方更多的还是互补关系。比如越南很多零部件、原材料还是从中国进口，在越南加工后再出口到欧美等地。但是Covid大流行扰乱了全球供应链，不但暴露了其脆弱性，而且让西方国家意识到对中国的高度依赖性是不稳定的。

对此，各国政府和企业都已开始评估和推动供应链离开中国的可能性，比如日本政府启动了一个规模达20.8亿美元的补贴计划，推动制造业迁回本土，并额外拨款235亿日元补助企业将工厂转移到东南亚地区，截至2020年7月，已有近90家日本企业受到外迁补贴，另有1600家企业正在申请这笔资金。韩国同样也采取措施鼓励本国企业将生产迁回国内，2019年更进一步修订“韩商返乡投资支援法施行令”（U-turn），放宽返乡企业的资格条件，并提供相应的租税优惠和工厂建设、设备采购、劳动雇佣等补贴，使得从中国回迁的企业稳步上升（2018年9家，2019年16家，2020年21家）。



## “动态清零”让经济脱钩无法扭转

如果极端的封城清零政策持续下去，中国的制造业供应链存在长期的不确定性，不大可能恢复正常，这会影响到中国市场作为投资目的地的吸引力，使得更多企业开始考虑多元化布局。

疫情也暴露了欧盟在必需品方面对中国的依赖，这使得其供应链更容易受到破坏，在中国和欧盟关系因新疆和香港问题变得日益紧张之际，欧盟在2021年公布了一项重建欧洲工业行动的计划，旨在减少对中国和其他外国供应商的依赖。但是要摆脱这种依赖并不容易，Ifo研究所一份对4000家跟中国有进口生意的德国加工企业以及批发、零售商进行的问卷调查显示，11%的企业依赖本公司设在中国子公司的产品，54%的大公司直接依赖中国本土产品，16%依赖在当地的子公司产品，特别是在原材料方面，德国生产电动发动机的原材料有65%要从中国进口。

随着新疆强迫劳动问题的发酵，德国和欧盟推出一系列政策工具来推动重组供应链，包括在已经搁浅的《中欧投资协定》中强调劳工权利问题，以及制定名为《公司可持续尽职调查》的法案，以对供应链中的侵犯人权和破坏环境的行为进行处罚。更值得关注的是德国在野党基民盟和执政党社民党的党魁近期先后强调要摆脱对中国经济和技术的依赖，称“没有政治变化的经济关系这个概念已经失败了”。

以上种种皆是中国制造业面临的现实处境，来自生产成本、贸易保护、劳动权利、地缘政治等方面的压力巨大，要维持供应链的稳定和增长本就不是一件容易的事。当下遭到疫情的冲击，更是雪上加霜。在极端的封城清零措施下，制造业生产和流通秩序受到破坏，市场需求也受到影响，4月财新中国制造业PMI录得46，跌破荣枯线，连续两月创2020年3月以来新低，显示供需两端继续收缩，制造业整体衰退，特别是电子业和汽车业几乎陷入瘫痪时，其对中国和全球供应链的影响是伤筋动骨的。

在“动态清零”的总方针下，疫情防控是地方政府的首要政治任务，必须不惜一切代价完成。各地的决策者们只需要一份文件或一个指令就能封锁道路和关停工厂，但是要重启一条供应链却很困难，可能需要数月，因为缺了某个末端的中小企业都运转不了。而且制造企业需要大量的工人留在工厂保持生产线的运行，闭环管理的防疫任务与企业产能、效率的发挥必然冲突，这个问题不解决，复工复产可能更多只有形式上的意义。如果极端的封城清零政策持续下去，中国的制造业供应链存在长期的不确定性，不大可能恢复正常，这会影响到中国市场作为投资目的地的吸引力，使得更多企业开始考虑多元化布局。





2022年3月15日，深圳，防疫人员协助居民排队进行核酸检测。图：AP/达志影像

中国欧盟商会认为，与一个潜力虽巨大，但不稳定且供应链濒临瘫痪的市场相比，“可预测性强且运作正常的市场更具吸引力”，全球更多企业正将供应链稳定性放在更重要的地位，而非像过去几十年以来成本优先。这表明当前因上海封城而转移到东南亚的外贸订单，很大一部分会从短期替代转向长期替代，这对中国来说是一种代价，因为外迁的供应链要再转回去就太难了，但是对更多的发展中国家的制造业和经济全球化来说是有利的。

这种情况下，没必要酸葡萄心理去争论越南会不会成为下一个“世界工厂”，而是该羡慕越南迎来了历史性的战略机遇期，只要不折腾、加快发展、稳步推进体制改革，就有机会实现越共十三大提出的在2030年成为工业发达、有创新力的中等收入国家，到2045年成为高收入发达国家的目标。

中国一方面要毫不动摇坚持“动态清零”总方针，另一方面要确保经济增速超过美国，制造业和服务业对经济增长的拉动作用是指望不上了，能同时实现这两个看起来南辕北辙的目标的方法最终还是落在了基础设施建设上。但在严格的封路封城措施下，人和物的流动随时都会被暂停，修好的高速公路、铁路和机场恐怕都逃不过闲置的命运，深港高铁和港珠澳大桥就是最好的例子。



