

应对全球供应链变局：部分产业停摆断链，但不必长期恐慌

文/《财经》记者 蔡婷怡 驻华盛顿特派记者 金焱 编辑/王延春

2020年02月21日 18:31

本文 3920 字，约 6 分钟

一些防疫措施影响到部分零部件加工生产，部分跨国公司订单中断。供应链较长且分工复杂的汽车和电子制造行业，压力更加明显。但此次疫情并不会对供应链产生可以衡量的长期影响。中国花 30 年打造的供应链，短期内无法被完全取代

2月18日美国苹果公司发出财务预警指出，由于在中国的代工工厂受疫情影响恢复运作比预期慢，因此至3月底为止的季度营收可能无法达标。消息一出，苹果股价一度跌2%，带动其它亚洲零部件供应商股价下滑。

在苹果发出预警之前，韩国现代汽车就因为零部件供应缺口，在2月初暂停韩国的数个组装厂一周；日产汽车也因为同样原因暂停九州厂的生产。日本游戏公司任天堂2月6日通过推特向消费者宣布，新版Switch受到疫情影响将延迟销售；接着美国玩具公司MGA指出，疫情已经影响到圣诞节玩具出货，目前情况“让人非常挫折”。

随着新型冠状病毒疫情蔓延，中国各地工厂和工人配合落实相关防疫措施，有的延迟复工，有的产能不足，对全球制造业供应链造成不同程度冲击，不少产业面临停摆或断链，其中电子业和汽车制造业尤为明显。传统制造业服装、制鞋和玩具业等也因工厂延迟开工或产线无法完全恢复而开始担心下半年的产品供应短缺。

美国商会上海分会2月11-14日针对109家长三角美商调查显示，48%接受调查企业的全球业务已经受到疫情影响。其中35%企业指出，目前最需要做的就是允许工厂复工，78%接受调查企业指出，他们缺乏足够人员来恢复全产能，41%企业强调缺工是他们在未来2-4周遇到的最大问题。

复工后的保护措施是这些企业的首要挑战，38%企业表示他们缺乏足够口罩和其他防护措施；接着产品完成后的运输也需要克服，30%企业指出他们最大的担忧是物流问题；最后，58%企业担心未来数月市场需求会低于常态。

中国国家发改委运行局二级巡视员唐社民在2月19日的新闻发布会上指出，复工是个过程，对中小企业、小微企业挑战在于返岗工人不足、交通物流不畅、产业链配套不足等，有关方面正在积极想办法。



经济学人智库分析师马志昂(Nick Marro)对《财经》记者分析指出，为抗疫出台的政策是中断供应链的主要原因，包括隔离政策、工厂强行关闭、延长假期造成制造活动的中断是造成全球供应链可能断链的因素。

新加坡 AC 贸易咨询公司周美玲(Angelia Chew)对《财经》记者表示，原物料和零部件的供应缺口是中国以外制造商面对的迫切问题、物流是第二个问题，“有的尽管找到材料，但是飞机禁运。”以检疫严格著称的澳大利亚，在 2 月初就宣布对 2 月 1 日自国内港口出发的船舶进行 14 天隔离。

不仅如此，让企业更感挫折的是疫情持续时间带来的不确定因素，毕竟贸然复工带来的感染风险又可能换来 14 天停工。

欧盟商会主席伍德克指出，尽管企业在慢慢复工，但是挑战非常大，“还要持续多久，大家只能猜想。”

据了解，中国是全世界唯一拥有联合国产业分类当中全部工业门类的国家。在世界 500 多种主要工业产品当中，中国有 220 多种工业产品的产量居全球第一。在中美贸易战及新冠肺炎疫情的相继冲击之下，中国制造业供应链体系的长期稳定全引发关注。

“制造心脏”会否停摆？

根据麦肯锡咨询公司 2019 年发表的中国与世界报告指出，自 2003 年以来，中国对全球经济的依赖在降低，但是全球经济对中国的依赖却在增加。报告指出，中国自 2009 年成为全球最大出口国，2013 年成为最大货物贸易国，全球货物贸易占比从 2000 年的 1.9% 提升到 2017 年的 11.4%。同时中国也是 33 个国家的最大出口国，65 个国家的最大进口国。该报告估算，中国对全球制造的贡献达 35%，其中零部件占外国品牌手机的 35%-50%，农业机械的 60%-80%，电子汽车的 60%-75%。

商业机构邓白氏(Dun&Bradstreet) 2 月 11 日发布的报告指出，新型冠状病毒肺炎疫情影响的主要行业依序为服务业、批发业和制造业，这几个行业的 65% 相关业务在疫情感染区域内。

但是在供应链的紧密分工下，缺少一个小螺丝或弹簧，就可能导致整个产品无法完成制造。以一个 10 元人民币的美容产品容器为例，需要塑料瓶身、弹簧和钢珠组成压头，因为空瓶占空间，美容产品厂家平时不预留库存，但是现在受疫情影响，全球美容产品业者面临买不到空瓶的困境而无法出货。部分中国台湾地区的从业者考虑向韩国下单时，却发现韩国厂商的生产基地也在中国大陆。

中国贡献 80% 的全球玩具生产也受到疫情影响。以美国玩具公司 MGA 为例，该公司签约的 50 家国内厂商通常在农历年后开始生产秋季和圣诞节订单，但是疫情导致工厂复工延迟，该公司总裁拉兰(Issac Larian)指出，“2020 年的圣诞节就是 12 月 25 日，你不可能把它延后。”

美国供应链咨询公司 Sourcify 芮氏尼克 (Nathan Resnick)对《财经》指出，各个行业现在都在急着寻找新的替代供应商。

国内厂商对供应链的缺口也十分着急。五洋纺织总经理王水对《财经》记者指出，配套的外协单位，像铸造、电镀、发黑、热处理等行业复工进度较为缓慢，影响到整个生产供应链。他预估影响可能要持续到 4-5 月份，“第一季的数据估计不能看。我做最坏的打算，储备 3 个月的流动资金，度过难关，纺织行业打击还是很大的。”

在电子产品制造上，各工厂产能缩减之外，核心原料的供应不及也影响最终产品的组装。制造电视机、钟表、汽车玻璃所需的稀土生产，由于货车司机拒绝进出疫区，稀土供应一旦出现短缺，电子产品制造面临中断危机。

就算原物料供应解决，企业内部的防疫是另一层挑战。手机传感器供应商对《财经》记者指出，疫情蔓延造成工厂目前只能回复 40%的产能，其他零部件厂的情况也大概如此。主要原因除了工人回到工厂需要先隔离 14 天以外，目前复工的工厂要求工人需间隔 2 公尺。如果疫情能顺利控制，产能完全恢复最快也要到 4 月。

负责组装 iPhone、全球桌上型电脑、笔记型电脑等电子产品制造商的富士康为了复工，2 月 5 日开始在广东龙华试产口罩，希望 2 月底达日产 2 百万个口罩的目标。富士康台湾母公司鸿海精密 2 月 20 日公告指出，目前复工较为谨慎，疫情对全年营收将带来负面影响。根据报道，富士康郑州厂和深圳厂受到较大冲击，目前正缓慢复工。

上述传感器业者指出，这次疫情意外中断的制造对企业造成严重的心理冲击，为了规避风险所有外籍干部暂时不用到疫区出差，接下来“欧美产品的零部件制造都得考虑移出中国以分散风险...后面的客户要求已形成庞大压力。”

不过，Cox Pacific 咨询机构负责人贺翔对《财经》记者指出，中国花 30 年打造的供应链，短期内无法被完全取代，部分国家和企业领导人或者过度恐慌了，“没有足够的理由让人们这样恐慌。我相信它会对供应链产生一些短期的影响，一些订单会被延迟或重新规划，也很可能出现短缺的问题，但是我不认为此次 2019-nCoV 病毒爆发对供应链会产生可以衡量的长期影响。”

周美玲也强调，尽管欧美客户希望分散风险，但是东南亚国家无论在基础设施、工人数量和技术上都无法立即承接转单，全球对中国制造的依赖短期间无法取代，“只要能克服这次挑战，需求还是在。”

汽车业首当其冲

一辆汽车的组装需要 3 万个零件，缺一不可。包括德国博世、德尔福、法雷奥、弗吉亚、伟士通、安波福等国际零部件大厂都聚集在湖北，日产武汉工厂年生产汽车 150 万辆，现代生产 70 万辆，因此蔓延的疫情首当其冲的影响汽车制造业。

在这波疫情下，现代汽车，日产、菲亚特·克莱斯勒、和美国 GM 都陆续因为零部件短缺被迫关闭中国以外的工厂，其中菲亚特·克莱斯勒关闭的组装厂更远在塞尔维亚。

全球汽车业这次遭到前所未有的冲击，背后原因是对中国制造的依赖。日本贸易振兴机构数据显示，日本 2018 年自中国进口的零部件达 3470 亿日元，为 2003 年非典爆发时的 10 倍。丰田和本田等近年来加大采用中国制造的零部件，包括浙江生产的椅套、上海制造的安全带等，丰田对媒体表示部分零部件目前仍无法找到替代供应。

伦敦市场调研机构 HISMarkit 指出，如果以 2003 年 SARS 最后将疫情控制住的经验来估算，汽车制造减少可能达 170 万辆。

其中德国汽车企业和制造商被认为是欧洲企业中最大受害者。伯恩斯坦研究公司指出，因为疫情，福斯和 BMW 2020 年前半年的获利可能下调 5%。

目前，最受瞩目的是全球汽车零部件营业额首位的德国企业博世，行政总裁邓纳尔 (Volkmar Denner) 1 月底对媒体指出“我们自然会担心，不过目前看来，我们的业务和供应链没有中断（的问题）。”

博世 2 月中对《财经》记者表示，大部分博世在中国的工厂都已经恢复生产，“我们遵照地方和中央政府的要求，不断的评估情形，同时就各种可能准备了不同方案。对业务的具体影响取决于疫情未来的发展，现在还无法预估。”

博世在武汉有 2 个工厂雇佣 800 名员工，主要制造转向系统和热力技术。这两个工厂原本预期配合湖北省政策在 20 日深夜复工，但是随着疫情仍未能完全控制，省政府已将复工日延至 3 月 11 日。

博世自 1909 年后进入中国，在中国有 23 个制造厂，除了武汉，在南京、芜湖、无锡和太仓等分别制造电池、刹车系统等零部件。

邓纳尔去年就对全球汽车市场表示悲观，特别指出中国和印度市场的需求薄弱使全球汽车制造面临下滑。

另一家零部件大厂安波福首席财务官马斯洛 (Joseph Massaro) 指出，疫情对营业额影响取决于工人什么时候能回到工作岗位，他预期中国第一季汽车制造下滑 15%，但是他希望这部分损失最后能透过其他三个季度的加班来弥补。

伟士通则透过邮件对《财经》表示，他们正紧密监控疫情影响，但是目前无法就业务影响进行评论。