

产业链被迫中断 印度“世界工厂”遇险

疫情对印度的冲击正在深入肌理,从民生到经济,各行各业都直接或间接地深受打击。工厂停工,产业链被迫中断,“世界工厂”的地位也受到影响,为外商投资蒙上了一层阴影。

在抗疫和经济之间,印度的天平难以平衡。而放眼全球,作为世界贸易的关键一环,印度的危机也影响着全球的供应链。

接连停工

在疫情的肆虐之下,印度产业链受到了猛烈冲击。当地时间上周日晚间,雷诺-日产印度工会发出致企业信函称:“让工人们在2021年5月31日周一报到工作将是不安全的。”因此,周一,雷诺-日产位于印度南部泰米尔纳德邦的工厂出现工人罢工。

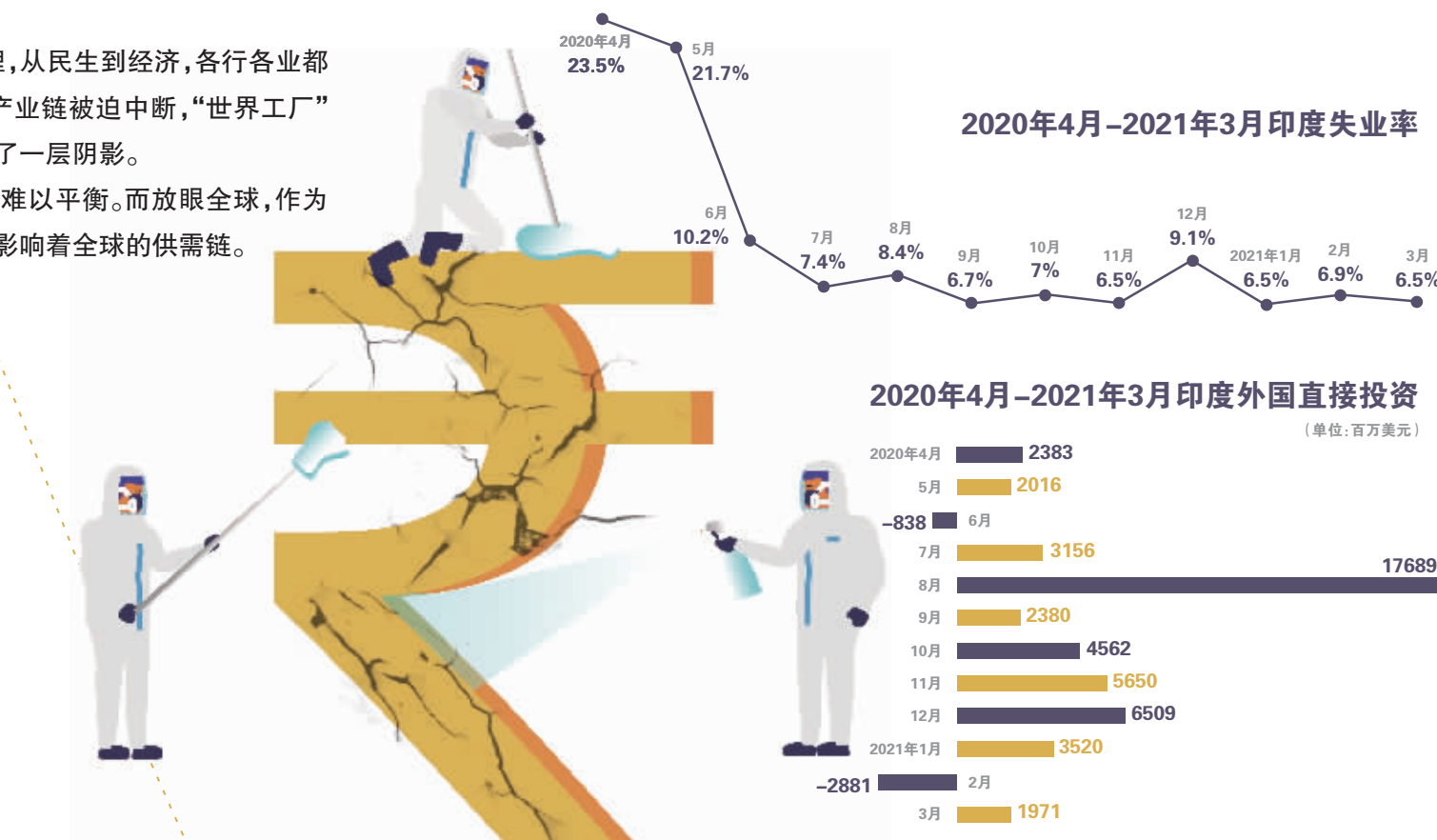
作为印度“底特律”,泰米尔纳德邦是印度汽车制造业的关键地区,美国的福特、通用,日本的雷诺-日产、雅马哈,韩国的现代,德国的宝马、博世、戴姆勒等国际车企巨头都在泰米尔纳德邦拥有1-2个生产基地。数据显示,2018年该邦的汽车产量占全印度总产量的27.45%,工业产值为全印度的10%。

但同时,泰米尔纳德邦也是此次疫情肆虐较为严重的地区之一,其5月中旬的单日新增确诊病例已经超过3万例,该邦在封锁措施到期后又宣布延长一周,至5月31日,工厂被下令关闭,但允许包括汽车在内的部分工厂继续运营。

对此,汽车工厂的工人并不满意,工人与工厂的矛盾不断上升,在雷诺-日产之前,现代汽车也遭遇了类似的情况,上周有工人举行了一次简短的静坐抗议,此后从5月25日开始,现代泰米尔纳德邦工厂停工五天。另外,福特也选择在上周五和上周六停止其钦奈工厂的运转。

在罢工之前,雷诺-日产曾与工人就此事对簿公堂,工人指责工厂没有遵守防疫的社会距离规范,工厂卫生政策没有充分保护工人的安全。雷诺-日产方面则表示,正在遵循疫情安全防疫协议。

该工会还表示,雷诺-日产在印度南部工厂有8000多名员工,但目前为止只给200名工



人注射了第一剂疫苗。

雷诺-日产方面则辩称称,已将员工人数从8000人减少至5000人左右,并且公司已经为年龄超过45岁的员工接种了疫苗,并愿意根据接种情况为45岁以下的员工接种。

由于双方各执一词,法院于5月31日开庭审理此案。工会直言,工人在感到安全之前不会返回岗位。

中断的产业链

冲击不只在汽车企业,从医药到纺织,再到手机制造,各行各业都深陷疫情的困境之中。

作为“世界药厂”,印度生产了全球近20%的仿制药,其原料药是制药全产业链中与上下游联系紧密的重要一环。在目前全球的3000多家原料药生产商中,能向欧洲、北美及日本的规范市场大规模供应原料药的厂商仅有500多家,其中印度占12%,中国占9%。

但在疫情的影响下,印度医药中间商和原料药企业开工率仅为30%左右。据德国经

济周刊》报道称,由于大规模的封城措施,制药公司基本停摆,印度向欧洲等地区出口药物的供应链目前已处于崩溃状态。

此前5月11日,路透社援引消息人士报道称,由于一批工人感染了新冠肺炎疫情不得不离开岗位,泰米尔纳德邦一家富士康工厂负责加工的苹果iPhone 12手机产量已下降了50%以上。彼时的消息显示,禁止员工进入的限制措施会持续到5月底。

而以纺织业为主要产业的印度古吉拉特邦苏拉特城部分交易商则表示,自己的生意减少了近九成。据纺织品交易商迪内希·卡塔尔表示,苏拉特有6.5万名纺织交易商,按平均数计算,苏拉特纺织业至少每天损失4800万美元左右。

对于纺织业而言,若疫情持续凶猛,限制措施也不得不延续,制造业受到的冲击将是显而易见的。调研机构Counterpoint Research已经将印度4月至6月智能手机的整体出货量降低了500万部。而在今年一季度,印度的出货量高达3900万部,同比增速为26%,这是印

度六年来最高增长率。

中国社科院亚太与全球战略研究院研究员许利平坦言,印度的制造业在全球具有一定的竞争优势,而实施社交隔离措施很重要的一点就是要减少人员聚集,这对较为聚集的印度工业和制造业是一个比较致命的打击,而考虑到印度制造业在全球的地位,全球供应链也将受到冲击。

调研机构TrendForce在分析印度疫情后,已将其全球智能手机产量的增长预期从9.4%下调至8.5%,原因正是疫情对包括苹果和三星在内的主要生产厂商的负面影响。

艰难的平衡

制造业陷入困境,印度经济也雪上加霜。中国社科院亚太与全球战略研究院研究员刘小雪表示,最初,外界认为印度今年的经济增长会超过12%,现在已经往下调了,预测今年的经济增速能达到8%-9%,主要是看到第二波疫情很凶猛。

刘小雪分析称,去年第一波疫情对印度经济冲击很大,封城之后部分民众的意见也很大,认为对生活的影响太大了,因此现在在第二波疫情之下,政府的应对措施跟第一波不一样,定点、定地方,而不是全国性封锁,更重视封锁本身对经济和民众生活的影响,毕竟没有工作的话生存会有问题,因此对经济造成的打击没有之前那么大。

“不过现在民众又觉得政府防疫不力,政府也是在防疫和经济之间寻求平衡。”刘小雪表示。

5月28日,新德里首席部长凯杰里瓦尔在出席新闻发布会时就表示,抗疫和经济发展之间应该达成某种平衡:“我们不能出现这样一种状况,即人们远离了病毒,却死于饥饿。”

根据印度卫生部5月31日公布的最新数据,印度新冠肺炎确诊病例升至28047534例。在过去24小时内,印度新增确诊病例152734例,为4月14日以来最小单日增幅;新增死亡病例3128例,累计死亡329100例。

但这并不意味着一切就完全可以放松了,许利平指出,如果疫情持续得不到遏制,对印度的工业和制造业都会造成伤害,毕竟工厂不能满负荷运转,产能不足,就业的压力会增加,会形成恶性循环,其实政府应该在早期采取严格的措施,但现在看来,可能短期内制造业和经济都会持续受到影响。

“不可否认,短期肯定是有冲击的,比如两大汽车工厂停工”,刘小雪表示,但对于制造业地位的影响,还是不能过于夸大,产业链转移是长期的,而疫情对制造业的冲击是短期的,现在印度的疫情开始趋缓,可能到7月会走出这一波疫情。

另外,在疫苗接种和重症治疗方面,印度仍然力不从心。印度眼下仍无法满足国内疫苗需求。印度超过13亿人口中,迄今只有3%完整接种了新冠疫苗。

“即使是‘世界药厂’,药不对症数量再多也没有意义,治疗新冠疫情重要的是氧气,而印度并不具备制氧机的产业链,也并没有独立生产疫苗的能力,更多的是代加工,生产能力是有限的,并且对于代加工的疫苗,印度也没有绝对的权利来处理。”许利平表示。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

聚焦 Focus

美国小长假来临“报复性旅行”来了?

5月31日,按照美国人的习俗,是夏日开始的标志。在一年多的限制之后,美国迎来了出行小爆发。

从航空旅客人数的激增就可见一斑。美国运输安全管理局(TSA)报告称,5月28日,也就是阵亡将士纪念日之前,有超过196万人次搭乘飞机出行,远高于去年同期的32.7万人次,创造了疫情暴发以来美国航空旅客人数的最高纪录。

同时,这个数字也超过了美国疫情暴发前最后一次出行高峰。2020年3月8日,TSA为190万人次进行了安检。该机构还预测,在今年的小长假,美国机场每天可能会接待多达200万名乘客。

美联社报道称,迈阿密、奥兰多等地机场的客流量已经达到或者接近疫情前的正常水平,知名景点周边地区的酒店在整个假期都被订满。

在汽车出行方面,美联社援引美国汽车协会的话说,在这个假期期间,全美将有逾3700万人出行超过50英里,其中大部分人是开车出行。虽然这一数据比2019年下降了13%,但比2020年增加了60%。

对此,美国汽车协会发言人罗伯特·辛克莱(Robert Sinclair)接受采访时表示,美国正在释放被压抑的旅行需求。辛克莱指出:“我们现在看到的就是所谓的报复性旅行。2020年,人们因为疫情而无法出门工作,因此人们能够节省很多出行开支。现在,民众正在补偿消费。”

小长假的热闹氛围得益于疫苗接种进程的加快。根据CDC的数据,目前全美

有超过1.66亿人接种了至少一剂新冠疫苗,占总人口的50.1%,完全接种疫苗的人数约占总人口的40.2%。

美国总统拜登也赞扬了疫苗接种取得的进展。当地时间5月28日,拜登在弗吉尼亚州亚历山大市(Alexandria)的Sportrock攀岩中心发表讲话称:“我们不仅仅是在挽救生命,我们还让生活回归常态。”

不过,拜登也指出抗疫尚未结束:“我们必须联络那些没有接种疫苗的人,让他们尽可能容易地得到免疫保护。”他说。

实际上,除了不愿接种疫苗的民众外,还有相当一部分未接种民众受到了经济条件和信息匮乏的限制。联邦政府公布的数据显示,落后于全美整体新冠疫苗接种率的往往经济条件不佳,民众受教育程度偏低,且使用计算机和互联网的机会较少。

疫苗接种加速,出行需求上升,美国似乎看到了一丝恢复的曙光。中国社科院世界经济与政治研究所研究员孙杰表示,不管是抗疫还是旅游业,美国似乎需要这么一个时间点来证明一切慢慢走向正轨。

但孙杰进一步指出,短时间内如此大的增长,对游客和商家都是考验。出行人数恢复到疫情前水平,但是设施、服务能不能跟上又是另外一个问题。

据美联社报道,目前已经有不少人在抱怨到处都人满为患。有从业者就表示,因为疫情后时代,员工不愿返工,而导致店里人手不足,大家要做好吃饭排

大队的准备。另据政府统计,如今的平均租车费比去年高出一倍。

除此之外,此次的“报复性旅行”也给美国的疫情防控带来了新考验,因为这是口罩强制令取消后的首个出行高峰。此前,随着病例下降和疫苗接种增加,全美各地的城市正在取消对室内用餐和聚会的限制。

美国疾控中心还更新了口罩规定,完全接种新冠疫苗的民众在大多数情况下不需要戴口罩,也不必与他人保持社交距离。不过,在飞机、公共汽车、火车和公共交通工具上仍然需要戴口罩。

除了疫情的风险,更多的出行需求还意味着更高的油价。《洛杉矶时报》援引美国汽车协会的数据称,本月全美汽油平均价格达到每加仑3.04美元,为2014年以来的最高水平。美国汽车协会还表示,目前汽油均价比一个月前高出16美分,比去年涨了1.08美元。而整个夏天,油价可能都维持在这个价格左右。

尽管价格居高不下,但之后可能出现的供应短缺是更严重的问题。月初,美国输油“大动脉”Colonial Pipeline因网络攻击而关闭一周,导致许多加油站处于大面积停摆状态,美国也一度陷入了“油荒”。

供应短缺最初可能只影响到几个小的独立加油站。但令人担忧的是,即使是少数几个站短缺也可能引发恐慌性购买,尤其是在靠近海滩的社区和其他度假热点地区。

北京商报记者 陶凤 赵天舒

苏伊士运河堵船:系船长错误所致



5月30日,在埃及东北部城市伊斯梅利亚,苏伊士运河管理局调查组负责人赛义德·舒爱沙在“长赐”号货轮搁浅事故调查结果新闻发布会上讲话。

埃及苏伊士运河管理局30日公布了今年3月“长赐”号货轮搁浅事故的调查结果,认定货轮船长应对搁浅事故负责。

苏伊士运河管理局当天在其位于埃及东北部城市伊斯梅利亚的总部召开新闻发布会。运河管理局调查组负责人赛义德·舒爱沙说,通过分析涉事货轮的航行数据,调查组认定船长的错误指令是货轮搁浅的主要原因,运河管理局派出的领航员不承担责任,因为领航员的建议不具有强制性。

“长赐”号货轮船东代理律师5月23日曾表示,苏伊士运河管理局在极端天气下允许货轮进入运河,并且未能证明货轮船长在搁浅事故中有任何过错,因此该管理局应对事

故负责。舒爱沙对此表示,在“长赐”号货轮之前已有3艘吨位类似的货轮成功通过运河。

悬挂巴拿马国旗的重型货轮“长赐”号3月23日在苏伊士运河新航道搁浅,造成航道堵塞。经连续数天救援后,搁浅货轮3月29日成功起浮脱浅。由于船东拖延缴纳赔偿款,埃及已正式扣留该货轮,目前该货轮仍停留在苏伊士运河的泊位中。

今年4月,苏伊士运河管理局要求“长赐”号货轮船东一次性赔偿9.16亿美元,涵盖“长赐”号搁浅造成的运河通行费损失、救援设备和劳动力的成本,以及疏通和打捞等工作对航道的损害费用等。5月25日,该管理局决定将索赔金额降至5.5亿美元。

据新华社