

全球制造业复苏被多重因素“卡脖子”

国际经济观察

在德尔塔变异毒株疫情的持续冲击下，全球制造业复苏正在放缓，部分地区甚至出现失速。疫情对经济的扰动始终存在，“疫情控不住，经济起不来”绝非危言耸听。东南亚等重要原材料供应和制造业加工基地的疫情加剧，各国刺激政策副作用凸显以及全球航运价格持续暴涨等，成为当前全球制造业复苏的“卡脖子”因素，全球制造业复苏面临的威胁剧增。

9月6日，中国物流与采购联合会报告指出，8月份全球制造业PMI为55.7%，较上月下降0.6个百分点，连续3个月环比下降，自2021年3月份以来，首次降至56%以下。从不同区域看，亚洲和欧洲制造业PMI较上月均有不同程度下降，美洲制造业PMI与上月持平，但整体水平低于二季度均值。此前，市

场调研机构埃信华迈(IHS Markit)发布的数据也显示，东南亚多国8月份制造业PMI持续处于收缩区间，当地经济受疫情影响严重，对全球供应链可能产生较大影响。

疫情持续反复是当前全球制造业复苏放缓的主要因素。特别是德尔塔变异毒株疫情对东南亚国家的影响仍在持续，给这些国家制造业恢复带来困难。有分析指出，东南亚一些国家是世界重要的原材料供应和制造业加工基地，从越南的纺织业，到马来西亚的芯片，再到泰国的汽车工厂，在全球制造业供应链中占有重要位置，如果这些国家持续受到疫情困扰，生产无法有效恢复，势必对全球制造业供应链带来严重负面影响。如马来西亚的芯片供应不足，已经使全球多家汽车制造商和电子产品生产商的生产线被迫关闭。

与东南亚相比，欧美制造业复苏情况要稍好一些，但增长势头出现停滞，超宽

松政策的副作用愈加明显。在欧洲，德国、法国、英国等国8月份制造业PMI较上月均出现回落，美国制造业虽然短期内比较稳定，但较二季度的平均水平仍出现明显下降，恢复势头也在放缓。有分析指出，欧美超宽松政策持续推升通胀预期，物价上涨正从生产领域向消费领域传导。欧美货币当局反复强调“通胀只是暂时现象”，然而由于欧美疫情反弹严重，通胀恐怕将比预期的时间更久。

全球航运价格暴涨的因素也不容忽视。今年以来，国际航运业瓶颈问题突出，海运价格持续暴涨。截至9月12日，中国/东南亚—北美西海岸和中国/东南亚—北美东海岸的海运价格均突破2万美元/FEU(40英尺标准集装箱)。由于全球超过八成的货物贸易通过海路运输，海运价格暴涨不仅对全球供应链造成影响，更进一步推升全球通胀预期。价格涨幅甚至让国际航运业都谨慎起

来。当地时间9月9日，全球第三大集装箱承运人达飞海运(CMA CGM)突然宣布，冻结运输货物的现货市场价格，其他航运巨头也纷纷宣布跟进。有分析指出，欧美生产链因疫情处于半停顿状态以及欧美超宽松刺激政策等因素叠加，使得欧美地区对日用消费品和工业制品的需求大增，成为推升全球航运价格的主要因素。

总体而言，疫情仍是全球制造业面临的最大复苏难题。同时也要看到，正是中国坚持对疫情的严格控制，不仅确保了在全球范围内率先复工复产，同时也成为目前全球为数不多的制造能力和订单履约有保障的国家之一，对希望尽快摆脱疫情恢复经济的世界而言，是不

是有必要借
鉴一下中国
的成功防疫
经验呢？

连俊

海外看中国

在广西桂林市阳朔县喜龙村，72岁的陆孟刚忙得不可开交，又是包月饼又是裹糍粑。他身着民族盛装，准备迎接一批远道而来的客人。

9月8日，应中共中央对外联络部邀请，老挝、马来西亚、泰国、越南、柬埔寨、巴基斯坦等10个国家驻华大使和总领事赴广西桂林，考察当地少数民族脱贫示范村——阳朔县高田镇喜龙村，并参加民族团结进步主题交流活动。

前来考察的使节刚下车，身着盛装的姑娘们就给使节们戴上壮族特色的香囊表示欢迎。喜龙村文化广场锣鼓喧天，热闹非凡。

陆孟刚热情地向泰国驻华大使阿塔育·习萨目介绍：“过去我们村很穷，现在家家户户都盖起了楼房，我家年收入也有十几万元了！”陆孟刚拿出手工制作的月饼招待诸位使节，宽敞明亮的客厅里欢声笑语不断。

喜龙村共104户420人，其中壮族占总人口的96%，主要种植砂糖橘、沙田柚、水稻，目前村民年人均纯收入约1.5万元。村道边竖立的“平等、团结、互助、和谐”等标语，十分醒目。

广西共有少数民族1880.8万人，有壮、汉、瑶、苗、侗、仫佬、毛南、回、京、彝、水、仡佬12个世居民族和44个其他民族成分。近年来，经过脱贫攻坚，各民族同胞告别贫困，开始走向共同富裕。

在“从摆脱贫困迈向共同富裕的征程中铸牢中华民族共同体——广西民族地区的生动实践”主题交流活动上，中共中央对外联络部部长宋涛结合参访活动，介绍了党的十八大以来，中国在脱贫攻坚、民族团结等方面取得的伟大成就。

驻华使节们高度评价中国共产党在推动民族团结和共同富裕等方面作出的努力和取得的巨大成就，表示愿积极推动本国政党与中国共产党密切沟通，加强治国理政经验交流包括民族政策互鉴，为促进民族团结和深化双方各领域务实合作作出更大贡献。

越南驻华大使范星海表示，通过参观，感受到了少数民族人民在物质和精神文化方面都过上了富足幸福的生活。越南以及东南亚、南亚各国和中国在发展少数民族地区方面有许多的相似之处，希望以后能够创造条件，让双方在促进经济发展、改善医疗教育等方面加强经验交流，让少数民族地区的人民过上更好的生活。

马来西亚驻华大使努西尔万表示，在中国共产党的坚强领导下，中国实现了消除绝对贫困的目标。这种历史性的成就不仅对于中国来说具有重要的意义，也对整个人类来说都具有重要的意义。中国和马来西亚面临很多共同的挑战。马来西亚希望能够进一步加强同中国的合作。同其他发展中国家一道，共同努力消除贫困，建设一个更加美好的世界。

从慕尼黑车展看汽车行业潮流

本报驻柏林记者 谢 飞

久负盛名的德国国际汽车展9月7日至12日在德国慕尼黑举行，这也是该展从法兰克福移到慕尼黑后的首次亮相。

自新冠肺炎疫情暴发以来，全球汽车工业和汽车展会行业经历了一系列的重大冲击，此次展会成为观察汽车业发展的主要风向标，展现了全球汽车工业发展的潮流趋势。

电动化成主流趋势

今年慕尼黑车展最大的亮点非“电动汽车”莫属。此次车展上，传统的燃油车型几乎销声匿迹，各大厂商都将精力集中在电动车领域，各式各样的电动车型成为各厂家的主打产品。

随着节能减排与应对气候变化成为国际社会共同关注的话题，汽车工业作为传统排放大户的代表面临巨大压力，此次车展可谓具有标志性的转折意义。

德国汽车工业联合会主席穆勒在展会上表示，欧洲将成为最先实现碳中和的地区。今年的慕尼黑车展则是在交通出行领域启动碳中和行动的起点。碳中和的出行方式对于汽车工业而言既是机遇又是挑战。整个汽车工业将努力构建一种安全、高效、环保的出行方式。

市场研究机构麦肯锡的一项调查显示，2030年欧洲电动车比例将升至75%，保有量超过7000万辆。正如此次车展上各大传统汽车厂商和大量造车“新势力”所呈现出来的，电动车已经成为汽车工业发展的主流和前进方向。行业内的竞争已经从更大的马力转向更长的续航里程和更新的理念。

比如，德国戴姆勒集团梅赛德斯—奔驰品牌发布纯电动商务型轿车EQE，续航里程可达660公里。德国宝马集团展示的BMW i Vision Circular概念车采用100%可回收材料。

德国联邦外贸与投资署汽车行业专家迪比通托表示，当前各国对大力发展电动车，特别是电池技术给予了明确支持。各大汽车厂商也开始大力发展电动车型及相关服务。近期德国电动汽车销量超乎预期，特别是上半年德国电动车销量首次超过柴油车，显示出这一趋势正在加速。

融合出行理念彰显

此次慕尼黑车展的主办方——德国汽车工业联合会媒体负责人亨克对经济日报记者表示，此次展会在名称中特别加入了“出行”概念，是慕尼黑车展作出的一次重大路线调整。本次展会将给世界呈现的是融合出行的全新出行理念。汽车、自行车、电动摩托车、电动滑板车等一切帮助人们出行的方式都在展会上得到充分呈现，目的就是为了满足人们多样化的出行需求。未来的出行方式将围绕着电动、数字化、自动化和可持续性来展开。

今年有大量自行车厂商参展。主办方认为，这一现象符合此次慕尼黑车展希望传递的信号。为更多的交通出行方式提供展示的空间与舞台，推动交通出行融合发展的理念，正是此次车展引人关注之处。

迪比通托表示，今年的慕尼黑车展释放出了汽车工业转向的强烈信号。从展会的设计与布展，到各参展商的展示，再到诸多专业论坛，无不显示出汽车工业在低排放、可持续等领域的探索与实践。特别是



上图 人们在德国慕尼黑国际车展宝马汽车户外展区参观一台i4电动汽车。

右图 一名男子在德国慕尼黑国际车展极星汽车户外展区体验一款电动自行车。

新华社记者 逮 阳摄

东南欧电动自行车“提速”

本报驻索非亚记者 田晓军

今年慕尼黑在会展中心与市中心之间设置了专用的蓝色试驾通道，参观者可以在专用的车道上试驾各种低排放、零排放的车型。

值得注意的是，此次车展上有众多科技企业亮相，人工智能、自动驾驶、物联网等一系列新理念近年来已深深植根于汽车工业。亨克表示，数字化是继电动化之后汽车工业的又一重要领域。汽车行业将在未来几年乃至几十年中聚焦于自动化和自动驾驶等核心问题。人工智能在汽车领域的更广泛应用将极大推动交通出行领域的智能互联。

随着电动自行车的流行，其生产以及仓储物流业正在东南欧加速发展。事实上，电动自行车生产和仓储物流业是少数几个不仅没有受到新冠肺炎疫情影响，反而得到更快发展的细分行业之一。

保加利亚和波兰是欧洲电动自行车生产的新引擎。根据欧洲自行车工业联合会的最新报告，欧盟和英国的电动自行车销量在2020年增长了40%，达到2200万辆，总销售额达到183亿欧元。这也是该组织收集市场数据以来最好的一个年份。

随着欧洲对电动自行车需求的增加，对于波兰和保加利亚等传统自行车制造商来说，在需求不断增长的情况下将传统自行车生产改为生产电动自行车并不困难。电动自行车需求的增加给保加利亚和波兰带来了巨大的利益，根据欧盟统计局2021年7月份公布的数据，波兰已成为欧盟第四大自行车制造商，2020年达到年产100万辆。在同一时期，

保加利亚以48.4万辆自行车产量在欧盟中排名第五，领先于43万辆自行车总产量的法国。

该行业的快速发展得益于已经建立的传统自行车供应链，波兰和保加利亚本来就有完备的传统自行车产业链，相对较低的劳动力成本以及靠近具有较强购买力的德国等欧盟大型市场，这些都为保加利亚的自行车生产提供了不可多得的条件。欧洲对电动自行车的巨大需求，促使保加利亚公司快速适应市场需求，由传统自行车转向电动自行车的生产。

最近保加利亚一家公司和奥地利公司合作，投资超过4000万欧元，在保加利亚第二大城市普罗夫迪夫附近新建一座生产电动自行车的工厂，目标是在未来10年内出口超过300万辆电动自行车。该公司正在成为欧盟领先的电动自行车制造商。保加利亚也将因此有机会成为欧洲第一大电动自行车生产国。

同电动自行车生产一样，仓储物流业也正在东南欧以前所未有的速度发展和扩张，由于疫情促使制造商将其业务转移到靠近德国等更大市场的地方，带动了东南欧地区仓储和物流业的蓬勃发展。

东南欧的保加利亚、罗马尼亚及其邻国塞尔维亚是这波仓储物流投资潮中最具有吸引力的国家，主要原因是在上述国家开展仓储和物流项目，人工更便宜、审批更便捷，特别是这些国家能找到数量足够且合格的员工。这在缺乏足够劳动力的欧洲十分难得。

仓储物流业的盈利能力是吸引众多外国投资者的另一个重要因素。2020年罗马尼亚和保加利亚的盈利能力在8%至10%之间，波兰、捷克、斯洛伐克和匈牙利的盈利能力为5%至7%。相比之下，德国和法国的收益率为4%至5%。

尽管波兰和捷克依然是中东欧最大的工业和物流仓储市场。然而，东南欧的市场增长更快，差距正在迅速缩小。

欧盟对电动自行车需求的增加，尤其是电动自行车所需动力电池进口量的激增，将会给中国企业投资东南欧带来新的机遇。“一带一路”建设和中欧班列的开行，助推了欧洲物流业的发展，也给中国和欧洲物流企业带来了新的合作商机。