

欧洲高负债国家如何面对加息 稳定性成跨国公司供应链重要考量

本报记者 袁勇

国际经济观察

上周，欧洲央行超预期加息给欧洲高负债国家带来不小冲击。尽管欧洲央行已对此有所准备，但如果有关国家不能有效应对债务问题，那么欧洲应对危机的对策恐怕会陷入“头痛医头、脚痛医脚”的怪圈。

7月21日，欧洲央行召开货币政策会议，宣布从7月27日起实施2011年以来首次加息，将欧元区主要再融资利率、边际借贷利率和存款机制利率均上调50个基点，分别至0.5%、0.75%和0，欧元区存款机制利率结束了2014年6月份以来的负利率。由于欧洲央行在6月上旬曾吹风，计划7月份加息25个基点，因而欧洲央行此次利率调整被认为超出市场预期。

欧洲加息“靴子”落地，欧元区国家融资成本抬升。欧洲持续多年的超低利率为欧洲摆脱债务危机提供了有利条件，但也导致欧洲一些国家债务水平持续处于高位。如今，欧元区国家债务规模已超过12万亿欧元。欧洲进入加息周期后，融资成本上升会导致一些成员国债券收益率利差扩大，给债务水平高、经济增长慢的欧洲国家带来不小麻烦。

意大利的境遇即是如此。7月14日，由于执政伙伴“五星运动”党拒绝支持德拉吉政府帮助民众应对能源和生活成本上升的260亿欧元纾困方案，这让德拉吉认为支撑执政联盟的信任基础不复存在，向总统递交辞呈但未获批准。7月20日，意大利参议院举行对政府的信任投票，执政联盟3个主要党派议员缺席，内部分歧激化。7月21日，就在欧洲央行宣布加息前几个小时，意大利总理马塔雷拉接受了总理德拉吉辞呈。

有分析指出，意大利经济自欧债危机后就增长乏力，近年来更是饱受新冠肺炎疫情和高通胀的轮番冲击。据不完全统计，意大利政府债务已超过其GDP的150%，加息后，意大利向欧洲金融市场举债将更加困难。欧洲央行加息前，意大利

年期国债利率在6月曾突破4%，和德国基准10年期国债息差扩大至2.4%，引发市场对欧洲债务危机再度来袭的担忧。

低增速、高负债的欧洲国家并非只有意大利，希腊、西班牙、葡萄牙乃至法国等国的情况都不算乐观。为了平息投资者对欧债危机再次爆发的恐惧，欧洲央行在21日加息同时推出名为“TPI（Transmission Protection Instrument，传导保护机制）”的反金融碎片化工具，以确保当某一欧元区国家国债收益率风险溢价大幅上升时，欧洲央行可以利用此工具购买该国债券，防止融资成本飙升引发债务危机。不过，这项工具的实际效用仍待验证。

欧洲高负债国家如何应对加息？短期来看，类似于意大利德拉吉政府提出的纾困方案未尝不是应急之举。但是，债务问题是长期累积而成的，特别是欧元区成立后货币统一但财政不统一的问题一直没有解决，加上一些国家缺乏深度的结构性改革，导致公共债务不断恶化的趋势并未得到根本性扭转。债务累积日久，造成有关国家经济体系严重失衡，这又进一步增加了解决问题的难度。

因此，关键还在于推进有效的结构性改革，压低赤字水平、推动实现可持续的经济增长，从而在改善公共财政与可持续的经济增长之间形成良性循环。这一方面要求相关欧洲国家在支持政府推进改革问题上形成共识，另一方面也需要推进欧洲一体化进程，形成利于改革的外部条件。不过，这对眼下的欧洲来讲并非易事。

从这点看，作为曾经的欧洲央行行长，德拉吉选择在欧洲央行加息前离开，多少有些“明哲保身、溜之大吉”的意味。



陈益彤

跨国公司调整供应链并非简单转移至总部所在地周边，而是基于多方面因素综合研判。对于跨国公司来说，能在区域内最大程度完成研发、生产、销售各环节是最理想状态。当前，全球正形成以中国为中心的亚洲地区、以美国为中心的北美地区、以德国为中心的欧洲地区三大供应链布局热门区域。

受新冠肺炎疫情、地缘政治冲突等因素影响，越来越多的跨国公司正在改变以成本为导向、在全球范围进行资源配置的供应链模式，转而构建兼具安全性和稳定性的供应链，提升供应链的韧性和抗风险能力。

商务部国际贸易经济合作研究院发布的报告《跨国公司在华：全球供应链重塑中的再选择》显示，全球供应链正朝着多元化、近岸化、本土化方向发展。一方面，跨国公司正结合其重点目标市场，将高度分散的生产工序和环节，逐步收缩到一个国家（地区）或邻近国家（地区）进行生产，推动供应链近岸化布局；另一方面，为降低单一供应依赖的风险，跨国公司开展多元化采购和布局，实施供应链多元化、分散化战略。

面对近年来原材料供应短缺和物流运输成本大幅上升等方面的挑战，意大利服装公司贝纳通决定将其在泰国等亚洲国家和地区的产能削减一半，在塞尔维亚、克罗地亚、土耳其、突尼斯和埃及等距离意大利较近的国家地区建立新的产能。而此前，贝纳通超过一半的产能位于亚洲。

贝纳通的供应链调整颇具代表性，不少跨国公司正在进行类似调整。不过，跨国公司调整供应链并非简单转移至总部所在地周边，而是基于多方面因素综合研判。对于跨国公司来说，能够在区域内最大程度地完成研发、生产、销售各环节是最理想的状态。因此，拥有丰富的研发资源、庞大的市场规模以及完善的生产配套能力的国家和地区，成为跨国公司的优先选择。

专家认为，当前，全球正形成三大供应链布局热门区域，第一是以中国为中心，包括东盟、日本、韩国等周边国家和地区在内的亚洲地区；第二是以美国为中心，包括墨西哥、加拿大等周边国家的北美地区；第三是以德国为中心，包括众多欧洲国家在内的欧洲地区。

以中国为例，完善的生产配套能力已经成为中国市场的竞争优势。中国是全世界唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家，形成了一批产品集中生产、专业化协作配套、产业链条成熟的产业集群。这种由高度专业化分工和大规模协作形成的供应链，具有较强的韧性和修复能力。同时，中国的研发资源日益丰富，科技创新能力不断提升。越来越多的跨国公司在华建设研发中心，且注重研发符合本地需求的技术和产品。此外，中国庞大且越来越成熟的消费市场也具备很



强的吸引力。麦肯锡发布的报告指出，更多的生产正在靠近主要的消费市场，中国日益增长的中低收入人群将持续吸引全球跨国公司在华深度布局。

基于此，不少跨国公司近年来纷纷加强了在中国的投资布局，打造完善的本地化供应链。例如，法国公司施耐德电气供应链在中国实现了90%的本土采购率，在北京、上海、西安、深圳都设立了研发中心。德国公司卡赫在中国设立了生产中心、研发中心和销售中心，其中工厂85%以上的原材料都在中国采购。

跨国公司供应链近年来遭遇的另一大挑战，就是关键部件和关键环节的供应不足，其中以芯片和航运最为典型。为了解决此类问题，一些跨国公司纷纷通过签订长期协议等方式锁定供应。

疫情发生以来，全球航运运力陡然紧张。为了锁定舱位，越来越多的公司选择与航运企业签订长期协议。马士基表示，尽管平均运价较去年

高出不少，但是2022年其超过80%的运力签订了长约协议。此外，赫伯罗特、以星航运在2022年的运力长约占比也显著增加。

类似的场景也发生在汽车芯片领域。面对芯片短缺局面，不少车企通过签订协议与芯片公司进行深度绑定，以保证未来的供货能力，提升供应链稳定性。

7月20日，大众汽车和意法半导体宣布将共同开发一种新的汽车半导体。大众汽车采购主管穆拉特·阿克塞尔表示，大众汽车正在积极塑造半导体供应链，以确保生产汽车所需的芯片，并锁定未来几年关键微芯片的供应。

不少车企也有类似动作。去年11月份，福特汽车就与芯片制造商格罗方德达成协议，旨在通过联合开发汽车级芯片来增加供应。宝马汽车也与格罗方德等签订了一项长期供货协议。宝马方面表示，“我们正在供应链的关键节点上，深化与供应商的合作关系，直接与芯片制造商和开发商同步我们的产能规划，可以提高可靠性和透明度，并确保我们对芯片的长期需求得以满足。”

日本强推“排污入海”做法极不负责

陈益彤



图为日本福岛第一核电站。（视觉中国）

便捷，而被认为是“最环保”的固化深埋方案成本是其数十倍甚至上百倍，耗费的工程量也更庞大。然而，只是为了自己省钱省力，就理直气壮地乱排乱放，这与日本一直希望构建的“负责任大国”形象完全不符。

毫无疑问，日本一意孤行“排污入海”，是对国际社会、周边国家和地区和本国国民的极度不尊重。

首先，日本“排污入海”的方案尚未获得国际原子能机构最终认可。虽然今年2月份以来，日本政府极力促成国际原子能机构赴实地考察为其背书，但从目前进展看，国际原子能机构尚未针对有关核污水排放入海安全性作出明确判断，而是在今年下半年对最新实施计划进行再度评估，在最终排放前公布结论和报告。显然，当前日本已经不再顾忌“排污入海”是否正当，而是试图用强推的方式架空国际原子能机构的意见，

利用国际组织决议不具强制性的特点突破现有国际规则。

其次，对于周边国家的意见，日本更是置若罔闻，不仅中俄两国向日方提交的联合技术问题单未得到任何反馈，太平洋岛国论坛领导人会议和外长会议就此问题表达的严重关切也未获回应，在各周边国家和地区社会对其提出提供科学数据、理论依据等要求后，日本政府竟计划9月份起在核污水里养比目鱼和鲍鱼以“自证清白”。在关键问题上畏葸退缩、装聋作哑，甚至用“伪科学”代替科学，其心虚可见一斑。

此外，沸腾的国内民意是日本政府的棘手难题。据日媒报道，今年3月份，福岛县、宫城县多个民间组织共18万人联名向东电公司和经济产业省上书反对“排污入海”，以日本全国渔业协会联合会为代表的渔业从业人员群体担心“排污入海”对日本渔业的

声誉造成不可逆转的影响，从其公布计划伊始便坚决反对，部分当地民众已对屡屡出事的东电公司产生了严重的信任危机，这种危机有转嫁至政府的趋势。如想得偿所愿，日本政府下一步还要做好核污水排放设施所在地大熊、双叶两町的工作，并如其此前承诺的那样“获得渔业相关人员的理解和认可”。

日本国内有完善的垃圾分类处理制度，街道以干净整洁著称，民众乱丢垃圾需要承担法律责任。然而在处理核污水时，日本政府却大行“双标”之道，掩耳盗铃，欲把太平洋当成“下水道”排之而后快，这种行为严重破坏了日本的国际形象，也将给世界环境、周边国家和地区和本国国民造成不可挽回的重大损失。希望日本政府能够早日回到理性、科学的轨道上，尽快停止这场一意孤行的闹剧。



近日，德国联邦外贸与投资署（GTAD）芯片专家马克斯·米尔布雷特在接受记者采访时表示，多年来，中国在电子电气领域一直是德国最重要的贸易伙伴。尽管今年3月份受新冠肺炎疫情疫情影响，但中国对德国出口仍增长了4.5%；今年5月份，德国电子电气产品对华出口继续强劲增长13%，中德之间的伙伴关系正在变得更加牢固。

“我们目前看到全球经济出现一定程度的‘脱钩’迹象，然而德国一直注重开放的全球市场和自由贸易。”米尔布雷特表示，多年来，中国在电子电气领域一直是德国最重要的贸易伙伴，在进口和出口市场上都领先于美国，位居第一。

在谈到中国企业在德国电子电气领域的机遇时，米尔布雷特表示，在电气和数字行业，中国在某些领域已经跻身世界领先地位。“甚至有中国大型企业在德国投资建设生产设施或研发基地，尤其是在工业物联网（IIOT或工业4.0）、工厂自动化、传感器技术以及整车电子领域。”

他同时指出，德国汽车制造商和供应商积极参与中国市场，并与当地公司密切合作。对于那些电气和数字领域的公司而言，这可以成为其到欧洲发展的跳板。“例如，我们看到中国对德国的电池工厂进行了大量投资；在自动驾驶和电气化零部件方面，类似的发展也是可以想象的。这对中国企业来说是一个机会。”

关于德国电子和数字领域面临的困难和挑战，米尔布雷特表示，目前该领域面临的最主要问题仍是供应链中断问题。据了解，德国电子行业的订单已排到几个月之后，但由于缺乏原材料产品，尤其是芯片，现在几乎无法处理这些订单。“芯片短缺的情况还在继续，新的产能可能还需要2年至3年才能完成。”

谈及未来一段时期德国电子电气行业的发展重点和战略规划，米尔布雷特表示，当前电池和微芯片生产是德国最重要的投资领域之一，欧洲和德国尤其希望在该领域缩小与先进水平的差距并确保本地供应。“在电池方面，我们在过去2年到3年中看到许多正在建设的新项目。在芯片领域，英特尔公司决定在德国投资800亿欧元，这是微芯片领域的一次重大成功。该项目完成后，我们期待在2026年至2030年左右迎来第二次投资。半导体生产将是我们未来10年重点工作之一。”

中德

本报驻柏林记者

陈希蒙