

关注中国 大陆制造业 复工复产



随着新型冠状病毒疫情缓解，中国的制造企业已经安排工人分阶段返岗复工，少数疫情最严重的地区除外。地方政府正在按照中央政府指示，放松为遏制新型冠状病毒蔓延而采取的部分临时限制措施，支持企业有序复工复产，其中包括开展现场防疫检查并为企业复工提供许可。随着工人返岗复工，企业和员工个人将承担起更多的防疫责任。这些积极的变化表明中国向重启经济增长迈出了第一步。

中国的制造企业已率先复工复产。某些制造企业从2月中旬开始已经复工。截至3月初，全国制造业复工率已达到90%以上。但是，如何才算复工，没有明确的标准。根据上海美国商会的一项调查，有78%的工厂面临缺工问题，无法全面恢复产能¹。全国各大城市发布的复工率是按照复工的写字楼或工厂的百分比计算，有些地区的复工率已达到100%。尽管如此，由于部分员工处于隔离期，或对重返公共场所存在顾虑，或实行小范围轮岗复工计划，实际用工水平仍然很低。随着企业复工复产，中国企业管理人员需要解决以下几个问题：协助员工返岗并确保员工身体健康；重建供应链；决定优先满足哪些下游需求；解决物流方面的困难。当中国制造企业还在忙于解决第一波挑战之时，全球冠状病毒疫情蔓延带来的第二波挑战才刚刚开始。

对于管理人员和办公室职员，许多人自2月10日起已经复工，并且出于安全方面的考虑，采用在家办公的形式。许多人通过组织或参加在线会议和网络研讨会（有人甚至与竞争对手举行在线会议），以更好地了解最新疫情形势以及疫情带来的挑战。然而，对于工厂工人和服务业工人而言，返岗复工并非易事。截至2月中旬，中国2.91亿农民工的返岗率不足三分之一²，到3月初也只有70%左右的水平³。随着相关企业和地方政府安排包车跨省接回外地工人，农民工返岗率正在迅速变化。

工厂工人返回务工城市后，可能面临长达两周的隔离期。对于在农历新年后就返回的工人，隔离期已满，可以返岗。由于很多工人返回较迟，或目前仍然无法返回，缺工问题将导致企业产能降低。全国不同地区所受的影响程度不同。广东省的农民工比例非常高，预计制造业产能会受到显著影响。然而，政府要求企业在疫情期间不得解雇工人而且应照常支付工资，并不支持企业实施降薪休假或无薪休假政策。隔离期满后，防疫检查人员和员工将更加关注健康和安全问题，而且防疫检查合格是企业复工复产的前提条件。这可能需要企业调整工厂车间作业流程，定期安排会议，并实施严格的工厂出入规定。某些制造企业还将部分产能或机器用于为员工生产口罩，鼓励他们安全返岗复工。

¹ <https://www.amcham-shanghai.org/sites/default/files/2020-02/AmCham%20Shanghai%20Survey%20on%20Supply%20Chains%20and%20Factory%20Openings%20Bilingual.pdf>

² http://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202002/20/content_WS5e4ddd4c6d0595e03c2116b.html

³ <https://www.ft.com/content/1783dd06-6288-11ea-b3f3-fe4680ea68b5>

对于某些制造企业而言，现有的成品供应能力可能足以满足短期的下游需求。制造企业通常会在农历新年前的几个月提高产量，以弥补春节假期产能下降。此外，制造业通常需要一些时间才能恢复节前的产能水平，因为工人春节返乡的时间通常要比法定假期长一两周。某些制造企业因此可能会发现，随着复工复产不断推进，销售渠道中的成品将继续能够满足市场需求。然而，湖北的工厂预计将持续关闭一段时间，因为控制疫情和确保人民群众的身体健康仍然是重中之重。

供应链较长的企业或出口型企业将需要决定优先满足哪些客户订单。由于在经济复苏期间，国内需求预计将持续疲软，企业可能发现国内客户的需求下降，从而可以顺理成章地优先满足国际客户的需求。处于全球供应链中的制造企业（例如芯片组制造商和汽车零部件供应商）可能会发现自己被全球客户拖入不同的方向。有制造企业表示，没有其他货源的全球客户也存在业务连续性问题，因此不得不向客户频繁报告当地疫情形势，以缓解客户的各种担忧，并说服他们未来继续下单。但是，随着中国疫情得到控制，世界其他地区成为全球疫情重点地区，此类报告的性质和频率可能会发生变化。生产企业可能会发现，在它们的产能恢复到疫情爆发之前的水平时，国际订单却开始下降。2020年2月，中国录得有史以来最低的采购经理人指数，这将对下游产生影响。全球需求下降可能抵消中国经济恢复的部分动力。

在供应链的各个环节之间，物流服务提供商面临着类似的挑战，然而当地和国际上对货物和人员流动的限制进一步加剧了这些挑战。许多省际边界仍然封闭或过境面临重重关卡，甚至市内出行仍然暂时受到限制或劝阻。物流行业是返岗率最低的行业之一。与过去相比，卡车驾驶员需要提供补充书面证明才能够在省际边界通行。但是，政府已经开始取消此类要求，还开发了电子通行证来提升防疫期间通行检查的力度和自动化程度：移动应用程序根据个人旅行历史，生成不同颜色的二维码，无需隔离或隔离期已满的居民的电子通行证为绿色，代表可以通行。

此外，武汉是中国最大的物流中心之一。尽管湖北省的企业生产以内销为主，但湖北还是中国西部企业生产的产品的的主要中转站，地理位置非常重要。对于国际航运而言，大多数集装箱码头仍处于开放状态，但同样面临人员不足的难题，而且船舶装载量和利用率出现大幅降低，部分船舶离港时的装载量仅为10%⁴。就空运而言，客运量已降至去年同期水平的20%。由于很大比例的空运货物是通过客机运输的，制造企业可能会发现货物交付延期，不管是采用何种运输方式。随着企业复工，管理层将需要考虑供应链中存在的这些风险。

尽管过去几周业务连续性面临这些挑战，但中国经济的引擎已经开始重新启动。过去几周，新冠肺炎新增确诊病例已逐日下降。本周国家主席习近平前往武汉视察防疫工作。许多人认为这是全国大面积复工复产的信号。湖北以外省份每日新增确诊病例已连降两周。这些积极的迹象被推送给全国所有智能手机用户。许多人醒来之后做的第一件事就是打开应用程序关注疫情发展趋势，然后才查看同样被困在家里的亲友同事的消息。我们所有人都在积极为中国经济恢复活力提前做好准备。

⁴ <https://www.shippingherald.com/chinas-shipping-nears-a-standstill-amid-coronavirus-disruption/>

联系方式



Norbert Meyring

工业制造业主管合伙人

毕马威中国

+86 21 2212 2707

norbert.meyring@kpmg.com



Thomas Bailey

汽车行业副总监

毕马威中国

+86 21 2212 2367

thomas.bailey@kpmg.com



金姝姝

工业制造业经理

毕马威中国

+86 21 2212 2983

alice.ss.jin@kpmg.com

kpmg.com/cn

所载资料仅供一般参考用，并非针对任何个人或团体的个别情况而提供。虽然本所已致力提供准确和及时的资料，但本所不能保证这些资料在阁下收取时或日后仍然准确。任何人士不应在没有详细考虑相关的情况及获取适当的专业意见下依据所载资料行事。

© 2020 毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)及毕马威企业咨询(中国)有限公司，均是与瑞士实体 — 毕马威国际合作组织(“毕马威国际”)相关联的独立成员所网络中的成员。毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)为一所中国合伙制会计师事务所；毕马威企业咨询(中国)有限公司为一所中国外商独资企业。版权所有，不得转载。

毕马威的名称和标识均属于毕马威国际的商标或注册商标。