

全球经济如何点亮复苏之光

■ 章玉贵

新冠肺炎疫情冲击导致的全
球经济停滞甚至衰退,几乎将全球
宏观经济学家们的智慧供给逼到了
墙角。

同2008年国际金融危机造成的
全球经济衰退不同,本次疫情带来的
冲击几乎找不到基线场景。或者说,
这是主要经济体根本来不及准备应
对预案的“即刻瘫痪型”外部冲击。
病毒对人类生存与生产生活的侵害,
将致命威胁与恐慌发酵形成的双风
险螺旋演绎得淋漓尽致,对各国供给
侧与需求侧同时造成影响。

不久前还洋洋自得于失业率降
至50年来最低的美国政府,如今却
不得不面对超过2600万人申请失
业救济的困局。美国经济步入73
年以来最严重衰退将是大概率事件。
欧元区则已迎来1999年以来
最严重的衰退局面。疫情相对而言
轻一些的日本,政府对经济的悲观
程度也上升到十年来之最。而较早
受到疫情冲击但率先控制住疫情的
我国,尽管积极推动复工复产,但一
季度GDP还是同比下降了6.8%,自
1992年公开季度GDP以来首次出
现季度负增长。至于那些打击能力
更弱的中小经济体尤其是最不发
达国家,更是备受煎熬。

所幸的是,本次全球范围内的

经济大衰退并非由于全球经济基本
面显著恶化或金融失衡引起的。这
也意味着,只要疫情得到全面控制,
经济常态化的恢复时间就不会太久,
甚至有可能出现报复性增长。但
在疫苗问世之前,任何对经济复
苏前景的乐观预期都建立在假设性
基础之上。

尽管全球经济短期内很难看到
复苏之光,但各国已为阻止本国经
济与金融体系崩溃、维系国计民生
之需而投入了总共大概8万多亿美
元。至于这么多钱是不是以真金白
银形式拿出来,就要打一个大大的
问号了。

比如,确诊人数已超过160万
的美国几乎把财政和货币政策工具
箱里的各种工具都翻出来了。美联
储更是无上限启动量化宽松政策,
大有把过去视为非主流的现代货币
理论(MMT)升格为主流经济学之
势。而稍微有点经济学常识的人都
知道,在金本位制被信用货币制度
取代之后,早已负债累累的美国本
次拿来救市的钱,其实就是开动印
钞机发绿票子。而迄今为止,无论
美联储主席鲍威尔还是财政部长姆
努钦,都不敢保证美国未来不发生
通货膨胀。但经济学家们早已做过
严谨推算,美联储自1913年成立以

来,美元已经贬值100多倍。所谓
钱到底值不值钱,普通老百姓最有
感知。

梳理疫情在全球蔓延以来美欧
等国祭出的货币与财政应对措施,
无外乎以下几类:一是为稳住市场
情绪而投放流动性,二是直接援助
乃至接管因疫情冲击而面临破产的
企业,三是直接救助底层百姓等等。

就第一个动作而言,如果美联
储在今年3月不紧急开闸大规模放
水,可能美国股市早就腰斩了。而
第二类救助措施,尽管严重背离“黑
板经济学”原理,但作为西方国家政
府,如果在核心企业面临破产的关
键时刻袖手旁观,无异于政治白
痴。至于第三类举措,尽管被一些
美国富人代表嘲笑,但这正是站着
说话不腰疼,美国老百姓普遍存在
的低储蓄偏好,使他们在面对新冠
肺炎疫情带来的大规模失业潮冲击
面前几乎没有防御韧性。这个时
候,政府直接发钱才是硬道理。

但另一方面,由于事先没有预
案,各国政府迄今为止释放的各种
应对之策不可能做到一一精准。有
的甚至是带有强烈利益偏好的政策
刺激。在信贷扩张已在很大程度上
成为经济信心主要支撑的后工业化
时代,发达经济体货币管理部门承

担的角色越重,就越意味着债务风
险的累积。而2008年爆发的金融
危机给世人带来的严重教训就是:
在实体经济效益未能得到同步提高
的情况下,一国如果持续推动金融
深化乃至经济增长主要依靠天量的
信贷扩张来支撑,最终会对经济体
系造成难以修复的破坏。

偏偏这些年来,全球实际经济
增长、产业发展与技术进步无法有
效对冲泡沫和风险积累,不少大型
经济体跌入“债务驱动型”增长陷
阱。而宏观经济学早已证明:经济
衰退和金融危机本质上都与劳动
生产率明显下降、资本回报率显著
下降密切相关。如果大量信贷和
货币创造继续被用于购买存量资
产,而非用于生产性投资与技术研发,
则下一轮金融危机的到来将为
期不远。

新冠肺炎疫情作为重大公共卫
生事件终将过去,但美联储开具大
额救市与救助支票而超发的货币很
难快速收回。对其他大型经济体而
言也是如此。因为经济体系或曰经
济生态系统,与人体一样,是不能被
经常刺激尤其是大规模刺激的,否
则一定会发生功能性紊乱。有远见
的经济决策者不会不知道2018年
诺贝尔经济学奖得主保罗·罗默内

生增长理论的历史穿透力。罗默的
研究表明驱动经济增长的最重要因
素是知识创新、科技进步和提升人
力资本。而真实世界的经济实践已
证明:罗默的新增长理论不仅能解
释诸多经济增长现象,而且能促进
不少国家和地区的经济增长转型。
尽管内生增长理论的诸多政策
建议在眼下看来似乎缓不急急,但
事实已经证明:全球经济在2008
年至2014年间取得的复苏成果,本
质而言是内含巨大不确定性的复
苏。因为主要发达经济体并未将新
一轮经济增长的逻辑起点,放在检
讨既有增长模式的缺点并加大技术
研发投入与人力资本提升方面,而
主要依靠信贷投放获得表面繁荣。
经济增长从长期来看一定要依靠
技术内生性进步和人力资本的显著
提升。而经济金融化与债务安排从
来都是双刃剑,并非经济增长的
动力。

正如经济危机是由一连串事件
引爆的一样,各国期待的经济复苏
也需要一连串重大事件来激活。摆
在全球决策者面前的重大课题是,
如何在未来半年内消除全球疫情这
个重大不确定性事件,并以精准
的政策投放激活微观主体的营商
禀赋与创新活力。(作者系上海外
语大学国际金融贸易学院院长)

哈萨克斯坦对华出口肉类 产品达4000吨

哈通社努尔苏丹5月30日
电,据哈萨克斯坦贸易和一体化
部下属哈萨克贸易政策发展中心
的数据,阿拉木图肉类加工服务
公司(Meat processing and ser-
vice)于2019年8月开始对华出
口第一批牛肉产品。迄今,包括
阿拉木图肉类加工服务公司、阿
斯塔纳农产品公司、阿克纠宾肉
联厂等哈企业累计对华出口肉类
产品达4000吨。据统计,2019
年,哈萨克斯坦多家企业共对华
出口啤酒1000吨、冻鱼900余
吨、糖果制品300余吨、植物油
200余吨,以及饮用水、葡萄酒、
燕麦片等商品。

缅甸将签署世界最大 自贸区(RCEP)协议

缅甸《七日》近日报道,缅甸
投资与对外经济关系部部长当吞
在总结本届政府执政第四年工作
时表示,包括缅甸在内的东盟10
国将与6个合作伙伴国于今年内
签署世界最大自贸区的协议——
区域全面经济伙伴关系
(RCEP)。协议签署后,将促进
东盟与合作伙伴之间的贸易和投
资。东盟与各合作伙伴(日本、韩
国、中国、澳大利亚、新西兰、
印度及中国香港)之间已逐一签
署自由贸易协议,共同促进区域内
贸易和投资合作。

南非将致力于安全地 重新开放经济

据南非独立传媒网站近日报
道,南非贸工部总司长莱昂内尔
表示,该部门正致力于安全地重
新开放工业,修复停工对经济造
成的损害。莱昂内尔指出,南非
储备银行最近一次降息,是为最
大程度减少自3月下旬以来经济
关闭对国内生产总值的影响而采
取的措施之一。但南非的复苏将
受到包括英国和德国在内的主
要贸易伙伴的影响,该部门将在
确保健康和安全措施到位的情况
下,将封禁级别降低到3级和2
级,以促进贸易发展。
(本报编辑部编译、整理)



近期,福建省南平市木竹制品外贸企业抓紧时间复工复产,在巩固国外存量客户的同时,还通过与电商平台合作、云推介等手段,拓宽线上销售渠道,加大开拓国内市场力度,积极调整思路转型升级,促进企业增产增效。

新华社记者 林善传 摄

疫情受控 中日韩经贸企稳回暖

■ 本报记者 刘国民

实现了大发展’,反映在外贸企业层
面,则是订单有所恢复。”

“我公司属于制造业厂家,主营
大型设备产品,原材料主要来自日本
进口。虽然公司此前也遇到客户取
消订单的情况,但由于公司在华本
土化程度高,今年早些时候疫情阻
碍外贸,对公司造成的影响相对较
小。”三菱重工业(上海)有限公司发
动机部门沈女士告诉记者,“受疫情
影响,此前中日企业间积压的一部分
订单待处理,两国疫情都得到较
好控制后,这段时间外贸企业有更
多机会消化处理前期订单。这一现
象确实反映到外贸数据上。但这部
分订单消化之后,未来的外贸订单
走势暂时难以判断。”

除了介绍大型机械设备外贸情
况,沈女士还建议记者关注纺织服
装、电子等行业的外贸订单情况,因
为纺织服装等大宗外贸产品对外
风向的反应很灵敏。

陕西华业纺织有限公司就是一
家对日韩有出口业务的纺织服装外
贸企业,主要生产纯棉纱、涤棉纱、
纯棉及多种纤维混纺坯布、家用
纺织品等,产品除供应国内市场外,
还远销美国、意大利、日本、乌
克兰等几十个国家和地区。

“由于我公司较多生产通用型
纺织产品,没有单独针对某个国别
进行研究和个性化开发,公司产品
平常都是出口到很多国家。”陕西
华业纺织有限公司工作人员王女士

据介绍,公司以老客户的订单
为主,虽然美国等国疫情形势不
好,但美国客户还是继续下订单和
反馈,近期感觉日韩客户的询盘多
了起来,“公司在日韩的客户也多
是老客户,他们也继续向公司下订
单。随着中日韩疫情形势持续向
好,明显感觉到日韩客户处理订单
比其他国家和地区速度更快、效率
更高。”唐淳风告诉记者,虽然近
年来中日韩在产业链合作、园区
合作和自由贸易合作设想等方面
不断向前推进,但如果从各国处
理事情的顺序来看,防控疫情依
然是当务之急;当疫情得到控制
后,恢复发展各自国内经济会比
中日韩区域经济合作处在更优先
的位置。

转型 B2C 电商出海的海信样本

■ 本报记者 刘国民

“在过去的发展中,包括海信
在内的家电品牌在海外的销售依
然集中在线下的门店,相比于国内
市场电商的高速发展,海外的电
商业务整体发展较为缓慢。”海
信国际营销副总裁方雪玉说,但
好在疫情发生之前,海信已在
2019年试水跨境电商。

“2019年6月,海信首次进
驻速卖通俄罗斯站。海信在速卖
通业务开展仅仅两个月后,也就
是在当年‘双11’,部分主销产
品20分钟之内全部售完,远超
预期。”方雪玉说,在俄罗斯市
场合作的基础上,海信在西班牙
和法国市场也开始与速卖通
的深入合作。

“受疫情影响,传统线下零售
门店大量关闭,但消费者需求仍
然存在,这就给我们提供了发展
电商渠道业务、提升线上运营
能力的机

会。海信正处于由B2B向B2C
业务扩展的阶段,逐步从以客户
为中心向以用户为中心渗透。”
海信国际营销副董事长刘鑫说,
特别值得一提的是电视产品,海
信电视产品和其他品牌不同的地
方在于其电视有自己的内容平
台,就是VDAA系统,“疫情期
间,大家只能在家,反倒促成海
信电视消费的增长。我们的内容
平台上集成的本土化应用,为消
费者提供了更好的内容展现形
式,也验证和宣传了VDAA的内
容平台。”

谈及从B2B向B2C的转变,海
信国际营销海外电商业务负责
人常惠甜也颇有感悟。“在B2B
阶段,我们要解决的是买手的需
求问题,其实它不是消费者的需
求。而转到B2C之后,面对的是
最终的消费者。”常惠甜感慨地
说,“以前我们是

通过线下渠道的促销员解说产
品故事。而在做B2C业务时,我
们要想办法通过线上平台让产
品自己发声去说服消费者。在
这个过程中,我们距离消费者更
近。”

机会总是留给善于思考、积
极摸索的人。据了解,在疫情期
间除了电视产品脱颖而出,海
信在俄罗斯等国的跨境电商试
水也大有收获:在速卖通328
俄罗斯站的活动期间,海信品
牌在所有电视品牌中销量排
名第二,50寸及以上的大尺寸
电视销量环比2月份增长106
6%。

但是,转型B2C和试水电
商遇到的不会只有甜头,随之而
来的新问题也需要解决。怎样
通过高效物流将产品快速送到
消费者手中?疫情期间国际物
流通道部分受损,这个问题的
答案变得更加重要。

“全球速卖通今年有一个非常
大的战略,就是海外仓战略。我
们首先帮助海信,把它的产
品提前备货到本地的海外仓,
其实这就相当于把原先消费者
需要等待漫长物流时间的模式,
转变成非常本地化的仓配模
式。”速卖通西班牙供应链负
责人周燕说,西班牙站特别为
海信打造定制化仓配能力,不
仅包括正向配送、送货入
户,也包括逆向操作,“正好海
信也有非常多样化的服务能力,
包括维修、安装等,其实这也
体现了我们双方的强强联合。
所以整体的仓配履约有非常
本地化的体验。”

海信与全球速卖通在今年5
月签署了战略合作协议,趁热
打铁,这种将家电品牌与跨境
电商平台合作转型的强强联
合尝试会更稳定地延续下去。

折翼的全球航空业期盼再次起飞

■ 李洁

近期,全球航空业坏消息不断:
拉美最大航空公司申请破产保
护,泰国航空公司申请债务重
组,法国国内航班计划减少40%,
美国航空集团和波音宣布大规模
裁员……在全球复工复产窥见曙
光之际,航空业似乎被困在了漫
长的寒夜。

自3月5日英国老牌支线航空公
司弗莱比进入破产接管程序以
来,受疫情影响,全球已有十几
家航空公司申请破产保护。国际
航空运输协会表示,危机过后
会出现高水平债务,可能会有更
多航空公司倒闭,拉美和非洲的
航空公司特别令人担忧。

而且,疫情已在航空公司、飞机
制造商、零部件供应商以及资本
市场引发一系列连锁反应,航空
公司首当其冲。世卫组织与国际
民航组织联合预警,今年上半年
全球航空业旅客运输量预计减少
在5.03亿人次至6.07亿人次
之间,收入损失在1120亿美元
至1350亿美元之间。

欧洲最大航空集团法航-荷航
集团5月27日宣布,即日起至
2021年年底,法国国内航班将
减少40%,一些目的地将关闭。
德国汉莎航空公司日均客运量
从疫情暴发前的35万人次降至
不足3000人次,旗下760架飞
机中约700架暂时停飞,第一季
度亏损12亿欧元,第二季度预
计亏损更多。英国航空公司母公
司国际航空集团第一季度亏损
16.8亿欧元。法航-荷航集团
表示,目前每天损失约2500万欧
元,公司的现金流将于6月耗尽。
负债累累的美国航空公司目前的
目标是在下个月底之前将损失降
至每天5000万美元。

随着需求减少、订单取消,以及
疫情导致工厂停工,航空产业链
上游的飞机制造商和供应商也难
免受挫。

法国空客公司今年第一季度有
66架飞机订单被取消,1至4月
飞机交付量仅为136架,同比
减少约100架。空客已宣布下
调三分之一产量以适应市场变化,
这是空客迄今为止规模最大的一
次产量调整。有专业人士表示,
飞机制造商对改变产量非常谨慎,
空客这一减产决定,表明空客预
期飞机市场需求在未来较长一段
时间都将处于低迷状态,也结束
了空客超十年产量持续提升的时
期。

空客的主要竞争对手美国波音
公司情况更糟。1月和4月波音
都是零订单,一季度飞机订单取
销量达196架。波音一季度净
亏损6.28亿美元,而去年同期
净利润为21.5亿美元。波音3
月就开始寻求政府援助,5月27
日又宣布今后几周将裁员超过
1.2万人。

航空发动机生产商也受到供应
链断裂和停工的冲击。英国罗
尔斯罗伊斯公司是欧洲最大的
航空发动机企业,其在4月初宣
布放弃今年盈利目标、交付目标、
现金储备目标并停止股东分红
后,5月20日又宣布裁员9000
人。

由于行业前景黯淡,资本市场上
航空股也遭到抛售。美国知名
投资人沃伦·巴菲特旗下伯克希
尔-哈撒韦公司4月已经清仓美
国四大航空运营商股票,巴菲
特坦言自己先前投资航空运营
商是“误判”,对航空运输业而
言,“世界变了”。

整个航空业遭遇“至暗时刻”。
美国业内人士表示,疫情对航空
业的影响比“9·11”恐怖袭击还
严重,因为影响是全球性的。航
空业因局势难以逆转,产业链上
下游企业不得不采取各种措施
开源节流,以求自保。

为了开源,航空企业多方筹集
新资金,并筹备复产复航。波音
公司近期提取了一笔138亿美
元的定期贷款,发行了250亿美
元债券来建立现金储备,并于5
月27日宣布重启737MAX客
机生产。汉莎航空等多家航空公
司都计划6月开始增加航班。在
客运业务减少的情况下,一些航
空公司还利用货运价格上涨的机
会,运输医疗用品等货物来增加
营收。也有部分航空公司将宽体
飞机改装成货机,出售给物流公
司。

不过,即便采取诸多自救手段,
由于客源大幅减少、现金流出现
危机,部分航空公司不得不寻求
政府援助。

财政援助对航空公司至关重要,
但也有副作用。国际航空运输协
会5月27日发布的报告显示,各
国政府承诺向航空公司提供总计
1230亿美元的财政援助,其中
670亿美元需要偿还。到今年
年底,全球航空业债务将高达
5500亿美元,比年初增加1200
亿美元,激增28%。

“政府救援有一半以上产生了
新债务,航空公司资产净值增加
不到10%,彻底改变了行业的财
务状况。偿还政府和私人借贷机
构的债务,意味着行业遭遇的危
机比客运需求恢复所需的时间要
长。”国际航协理事长兼首席执
行官亚历山大·德·朱尼亚克
说。

折翼的全球航空业期盼再次起
飞。但业界普遍认为,疫情对航
空业的影响将持续多年,航空客
运量至少在2023年之前不会
恢复到疫情前的水平。