

游说 4000 家美国在华企业转移生产 “印度制造” 能否梦想成真

■ 见习记者 李汶佳

据印度《经济时报》5月11日报道，称苹果公司正计划将约20%，价值约合400亿美元的产能转移到印度，并通过富士康和纬创资通等合作制造商扩大印度当地的生产业务。

报道中说，印度政府的高层官员在过去几个月中一直与一位苹果制造商的高管进行会谈。会谈的核心内容是，苹果可能将扩大在印度本土的制造规模，目标是将其现有的位于中国的部分产能转移至印度。

印度政府有关人员表示，“我们期待苹果通过纬创和富士康生产400亿美金的出口用iPhone”“这将获得生产有关‘激励计划’的优惠政策”。

但上述的内容并没有来自苹果公司官方的证实。苹果公司官方目前依旧保持沉默，并没有回应印度方面的说法。

“在印度制造”的梦想

为了提振印度在有关电子元件、半导体和移动通信领域制造业的发展，印度的电子信息技术部在今年三四月连续批准了两项计划，即促进电子元件和半导体制造计划（SPECS）和大型制造生产相关的激励计划（PLI）。

这两项计划旨在抵消国内零部件和半导体制造的障碍，加强电子制造生态环境，以提高国际电子系统设计和制造的竞争力，吸引涉及手机制造和特定电子元件外资企业在印度投资建厂。

为此，印度政府将对构成电子产品供应链上的产品生产提供25%的资金激励。而且，凡是符合要求的每一项申请都将被视为新的投资。申请人也可根据自身实力提出多项申请或多次申请。

有分析显示，为了获得有关奖励，苹果公司就必须在2020至2025年间，每年最少要在印度生产100亿美元的手机。可是目前，苹果公司在印度销售的智能手机规模为15亿美元，而当地生产的智能手机仅5亿美元左右，市场占有率也只有2%到3%的水平。

不过，据印度方面的估计，如果此次苹果公司真能成功将其五分之一产能转移至印度，那么该项目将在未来5年内为印度创造超过20万个直接就业机会、60多万个间接就业机会。届时，苹果公司也将成为印度最大的出口商，并为印度带来1000亿美元左右的出口创汇。

因此，印度方面愿意拿市场进行交换。来自华尔街的市场研究公司KeyBanc分析认为，由于新冠疫情继续对消费支出构成压力，并且大部分苹果零售商店处于关闭

状态，苹果公司iPhone的4月销量骤降，同比、环比分别下滑了77%和56%。

“苹果公司有理由在扩大市场的同时将供应链多元化。毕竟，这半年因疫情影响，主要依赖中国生产的供应链暴露出了脆弱性”，KeyBanc的一位市场观察员说。

此外，印度方面还表示，印度政府正在与超过4000家的美国企业进行接触，希望他们把生产线迁出中国，移至印度。有来自医疗器械、食品加工、纺织及汽车零部件等550个分类的制造商表示了意愿。美国的医疗器械的大型制造企业美敦力和亚培，均表示正在与印度政府洽谈在印度设厂的可行性。

当然，印度政府最近推出的这两项新政策绝非第一次要挖中国制造业大国地位的“墙脚”。早在2014年，印度总理莫迪上台之初，印度就提出了“make in india（在印度制造）”的概念。试图效仿中国，通过改革开放来招商引资，利用劳动力成本优势来发展印度的制造业，提高印度的GDP。

“在印度制造”的硬伤

“在印度制造”的口号印度喊了六年，但从结果来看，收获寥寥。大凡在印度投资制造业的外国企业往往也是“眼馋”印度市场，而非看好印度的制造业配套能力。

除了印度的基建水平差，物流及电力供应的最基本需求都无法正常满足；印度还有着颇为复杂的税收体系，国家和地方，法律和税别，存在着很多重叠和矛盾的地方，非印度本地的会计师，外人一般很难搞得清楚。这些都是印度发展制造业所面临的巨大阻碍。

西方媒体总是喜欢拿印度13亿人口、年龄中位数29岁来为印度制造打气。但实际上人口恰恰不是印度制造的“红利”，反而是印度发展制造业所面临的“硬伤”。

中国社会科学院亚太与全球战略研究院副院长、中国社科院南亚研究中心主任和中国南亚学会常务理事兼秘书长叶海林在接受《企业观察报》记者就此问题采访时说，“印度制造在劳动力方面对中国完全没有优势可言”，因为印度劳工普遍的教育水平极低，国际通行标准下的文盲率接近六成。

以成衣制造为例，这是一种最低端、劳动力最密集的产业。到优衣库、H&M、gap和Zara之类的快消品牌在各地的门店去看看，他们的产地都写的哪里。十年前是清一色是“Made In China”，但现在很多是写着越南、孟加拉、墨西哥、土耳其，甚至是葡萄牙，只有极个别的成衣是印度产的。



“印度制造在劳动力方面对中国完全没有优势可言”，因为印度劳工普遍的教育水平极低，国际通行标准下的文盲率接近六成。



连衣服都做不了的低收入国家，可想其劳动力的平均素质是存在很大问题的。

就在最近，印度东南部安得拉邦一间隶属于韩国LG化学的工厂LG聚合物印度公司因工人缺乏维护和监管，导致了化学气体泄漏事故。该泄漏事故共造成至少11人死亡，超过400人出现眼睛灼热、呼吸困难等症状，上千人不得不暂时撤离家园。

人为引发的生产事故在印度可谓是司空见惯。抛开大量民间中国未报道的制造企业事故，仅从印度国防工业所显示出的问题来看，印度劳动力所显示的基本职业能力严重不足，印度相关企业在相关方面的培训也不到位。

按理说，国防工业是一个国家制造业顶级水平最好的展示平台，但印度的国防工业早早便成为了各国网友茶余饭后的“笑料”。2019年中，印度孟买马扎冈造船厂一位工人正在进行打磨作业时，因缺乏安全意识，令打磨产生的火花引燃了一旁的橡胶可燃物，引发了火灾，致使正处于舾装中的PLSB型驱逐舰舰体局部过火以及其本人的死亡。

而在更早的几年间，印度的国防工业企业几乎每三个月便会因为发生事故登上新闻版面，调查发现这其中半数以上都是人为引发的事故，可见其工人的素质之差。

劳动力成本上升压力下的中国策略

印度出台政策，恰逢美国炒作欲将供应链搬出中国的这一时间节点。

但不可否认的是，劳动力成本优势不再是这一段时间以来中国制造业外流的一

大主要原因。

近几年，总能看到不少曾经“落户”中国的企业，因为越来越高的劳动力成本而不得不迁出中国，纺织、成衣制造、冶金等多个对劳动力素质要求相对不那么高的行业被分散到了东南亚或南亚一些国家。

为了减小制造企业外流所带来的税收和就业下行的冲击，专家们建议中国应当在未来一段时间内采取“三条腿走路”的策略。

首先是，保企业。制造企业可以迁，最好是在国内进行迁移，由用工成本相对较高的沿海地区，迁移到用工成本目前还没那么高的中、西部地区。尤其是西南的云南、贵州、广西三省。

一方面是由于三省这两年在基础设施完善方面有了非常可观的提高，跨境交通、物流、电力供应方面的保障水平较之前有了显著提升；另一方面是这里是中国的西南口岸，有很多的边境城市，在面临到劳动力不足问题时，可以通过方便的跨境劳务收入来解决。

广西南宁、柳州这些边境城市，每年都会接待多批越南、泰国、缅甸的学生访问交流团体，这也为吸引东南亚劳动力来中国工作提前做了铺垫。广西省政府更是早早便出台了《跨境劳务合作试点工作方案》，在方案实施后的一年，仅广西的边境城市崇左，就接受了五万多越南籍劳工。

如果国家能够进一步出台措施，鼓励国内低端制造业迁往西南省份，将极大地缓解一部分中国制造业逐渐外流所带来的冲击。

其次，中国还可以采取提质的做法，即进一步提高劳动力素质，提高产出比。这也会在一定程度上降低企业外走的意愿。

今年4月，国务院公布《关于构建更加完善的要素市场化配置体制机制的意见》，意见中提到，要通过深化要素市场化配置改革，促进要素自主有序流动，提高要素配置效率，进一步激发全社会创造力和市场活力。

里面就包含了劳动力素质这一层面，中国国际经济交流中心产业规划部研究员张瑾就相关话题接受本报记者采访时表示，职业技能培训是全面提升劳动者就业创业能力、缓解技能人才短缺的结构性矛盾、提高就业质量的根本举措。

中国现在在终身职业技能培训制度建设工作方面有着诸多的挑战要应对，培训覆盖面过于狭窄，培训服务供给不足，政府的补贴偏少，导致企业开办职业技能培训机构积极性不足，有效性不够明显。

而且目前职业技能培训偏向中低端，

无法适应产业转型升级、知识更新、技术进步和社会需求；基础能力亟待加强，特别是层级合理、定位清楚、布局科学的公共职业技能培训体系尚未建立。

另外就是总量，相对于日本企业每年3个月的技能培训时长，中国企业的员工技能培训时间仅为每年1个月，未来提升空间和需求都十分巨大。

最后，制造业的无人化改造也将是一种不错地选择。中国当前已经是工业机器人的最大购买国，在今后的三到五年内有望成为全球第一持有国。

FT的文章报道显示，在我国工业机器人投资回报周期为1至13年，中国机器人对工人的比例相较于德国、日本、韩国等制造业高度智能化的工业国来说还相对偏低，只有他们的五分之一左右。

随着国际上逐渐向工业4.0迈进，很多产业对于廉价人力资源的依赖将会大大降低，如果中国制造业今后加速实现低人工或是无人化，依靠中国强大的产业配套能力、完善的基础设施以及最大的消费市场这三大优势，制造业外流的可能性只会越来越低。

一些国家想要靠着挖中国墙脚来招揽制造企业的做法只会变得更难。■

■ 红盾之窗



北京市工商局消费者一周申诉情况分析

消费提示

儿童节将至，家长们正忙着为孩子们选购节日礼物，各类儿童服装、玩具市场又现热潮。在此，提醒家长朋友们，节日期间要注意安全，理性消费。

在购买儿童玩具时，要看清是否有“3C”认证标志，外包装上还要标明生产商的信息、使用说明和注意事项。同时，家长在选购玩具时要结合孩子年龄购买，适合3岁以下儿童的玩具所使用材料都可以直接入口，比如聚焦软胶中不能含有磷苯二甲酸盐，也不能有小零件，以防婴幼儿玩耍过程中误吞，而对于3岁以上儿童玩具则没有相关要求，因此家长朋友们要审慎购买“超龄玩具”。

疫情期间，家长带孩子到游乐场游玩时最好提前联系商家询问经营时间、是否需要预约等，游玩时注意查看是否具有营业执照和其他相关资质，根据孩子身体状况选择合适的游乐设施，仔细查看安全装置是否存在隐患。对于大型游乐项目，家长朋友们要根据孩子身体状况选择，并建议家长陪同游玩。

（国务院国资委供稿）

南方电网：全国首个大规模工程车充电站开工

5月12日，由南方电网公司主导投资建设的全国首个大规模工程车充电站——深圳光明公路充电站开工建设。该站建成后，可供周围20公里内600台纯电动泥头车出行，将有力推动深圳工程车电动化进程。

深圳市在实现公交车、出租车全部电动化后，正着力推动以泥头车为代表的工程车电动化。截至2020年4月底，深圳市投入运营的纯电动泥头车保有量达到3700辆。纯电动泥头车已是深圳市建筑垃圾运输的主力车型之一。据计算，一辆泥头车燃油排放相当于70辆私家车，600台纯电动泥头车一年可节省燃油2400万升，相当于减少二氧化碳排放62万吨。

“我们必须为其做好配套服务，为‘深圳蓝’贡献南方力量。”南方电网电动汽车服务公司有关负责人指着眼前这块9000平方米的场地说道，“再过3个月，这里将建成84台落地式直流双枪（240千瓦）充电桩，我们还配置了84个泥头车专用充电位、雨棚、司机休息室、餐厅等服务设施。与普通的居民充电桩相比，它的单桩功率更大，充电速度更快，不仅可供纯电动泥头车充电，还可满足纯电动自卸车、搅拌车、集装箱拖车等重型卡车充电需求。”

“光明公路充电站将成为国内在大规模工程车充电站建设中的里程碑项目。一直以来，我们在深圳做了很多有益的尝

试，目前已建成莲花山、民乐等22个大规模集中式充电站，很多都是专业领域的‘风向标’。”南方电网新兴产业部负责人介绍，这包括莲花山充电站在全国首创“变电站+充电站”模式，以“自发自用、余电上网”模式运营；全国首例“智慧停车+充电一体化充电桩”竹子林示范点项目；全球最大交通枢纽“民乐P+R（停车+换乘）”充电站；还有全国多站合一及能源综合利用示范站“乐山”站等。“今明两年，南方电网公司还将在深圳建设光储充多能互补、重卡换电、车桩一体、新零售等4类集中式充电服务生态模式示范场站，探索电动汽车充电服务生态系统构建的新路径。”

据了解，截至4月底，该公司今年已开工、续建中小规模集中式快充站项目520个、充电桩（枪）数5239个，总容量超过28万千瓦，总投资额超过7.38亿元。预计南方电网全年将投资12亿元，新建充电桩数量1万个以上，涵盖公共、专用、物流、居民、港口岸电等多种类型。“十四五”期间，该公司将投资251亿元建设充电设施，建成大规模集中充电站150座，充电桩38万个，为现有数量的10倍以上。据估算，这轮建设将有效带动电网建设、元器件及设备制造、运营运维、整车销售与售后服务等相关产业上下游投资2000亿元左右。■