

# 韩国突陷疫情 众多产业链濒临瘫痪

本报记者 / 钱馨瑶

据韩国卫生部门消息，截至当地时间3月3日0时，韩国感染者总数升至4812人。韩国国际广播电台(KBS)报道，在新冠肺炎确诊病例暴增的情况下，韩国企业纷纷关闭工厂，疫情已给韩国各企业生产带来了严重影响。

## 韩国“硅谷”沦陷 全面停产遇危机

韩国三星电子表示，当地时间3月2日上午，在三星电子龟尾工厂工作的A某被确诊感染新冠肺炎，这是三星电子龟尾工厂第4例确诊病例。在2月22日出现首例确诊病例后，该工厂生产线已2次停运，2日上午刚刚重启运转又发现了新的确诊病例。

龟尾市地处疫情中心庆尚北道西部，有韩国“硅谷”之称，三星电子、LG Display等都在这里设有工厂。

三星电子龟尾工厂是其在韩国唯一的智能手机生产基地，生产最新发布的高端手机Galaxy Z Flip和Galaxy S20，这两款旗舰手机是三星提振手机业务利润的希望所在，目前因疫情已再度停工。

同样，由于受大邱市新冠肺炎疫情的影响，LG和LG Display也对900多名家住大邱的员工采取了隔离措施，这些人约占LG龟尾工厂员工的10%。而龟尾工业园的其他企业也在讨论是否要采取同样的措施。

据了解，位于尚庆北道的龟尾工业园是韩国的国家级工业园区，里面聚集着诸如三星电子、LG等电子、器材、电机等大型制造企业，被誉为韩国制造业的心脏。园内2400家企业中，约80%是员工不到50人的中小企业。

龟尾工业园内企业的员工人数达到86万，由于该工业园距离韩国确诊患者最多的大邱市只有不到30分钟的车程，园内70%左右的生产岗位员工都住在大邱市。截至2月24日，龟尾工业园已有4人被确诊感染了新冠病毒。

这就意味着，龟尾工业园可能会出现建园50多年来从未发生过的全面停产危机。一家大型制造企业负责人表示：“疫情初期，来自中国的零件供应就受到了影响。现在，如果龟尾工业园再发生动摇的话，影响可能会波及韩国所有的主力制造业。”

此前韩国制造业已经在承受中国疫情对外负面溢出效应：受中国需求下降影响，韩国2月前20日均出口同比负增长9%；据媒体报道，中国制造业开工不足，也导致韩国部分企业如现代汽车因零部件不足停产。这一背景下，疫情在韩国本土较快扩散，可能令更多企业减产甚至停工，其制造业面临“雪上加霜”的困境。但对全球投资者而言更重要的是，在中国制造业因为疫情而暂时产能尚未完全恢复背景下，同样作为全球制造业大国韩国的工厂，如果短时间降低产能或者停产，无疑会加剧全球供应链紧张。

韩国优势产业包括电子、汽车、电气设备、造船、钢铁等。OECD数据显示，2015年韩国制造业全球增加值占比31%，其中电子产品全球增加值占比7.7%。其他如汽车(46%)、电气设备(45%)、其他运输设备(42%，主要是造船)、金属制品(42%，主要是钢铁制品)等行业全球增加值占比也较高。

这些优势产业为全球提供较多上游中间品。韩国制造业不仅全球占比高，具备竞争优势，且较多产品处于高附加值的产业链上游，为下游提供零部件。OECD数据显示，2015年韩国为全球供应

韩国

更新至 2020.03.05 13:47

① 数据说明

现有确诊

5639

累计确诊

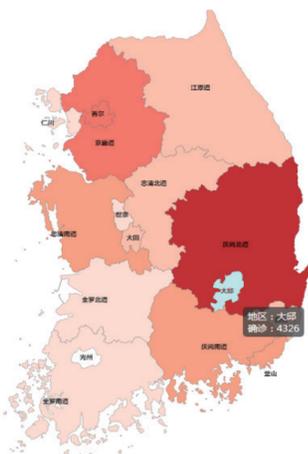
5766

累计治愈

88

累计死亡

39



了43%的制造业上游中间品。其中，全球电子产业102%的中间品来自韩国。造船、钢铁制品、汽车、电气设备以及橡胶塑料等行业，全球对韩国中间品依赖度也较高。

国家/地区层面，如果韩国上游中间品供应紧张，越南首当其冲。OECD数据显示，2015年越南电子行业159%的中间品来自韩国，电气设备、机械设备对韩依赖度也超10%。考虑到近年来韩国对越南FDI投资加速，预计当前越南对韩国中间品依赖度可能更高。这从另一个指标可侧面验证：越南总商品进口中，韩国商品占比已从2015年的16.7%提升至2019年的19.0%。其他如中国大陆和台湾、马来西亚、菲律宾等对韩国中间品依赖度也超过1%。

事实上，过去一年，三星这家韩国最大的财团已经逐渐陷入盈利危机，已经对全球电子产业链造成了影响。

1月30日，三星电子发布了截至2019年12月31日的全年财报：2019年全年营收2304万亿韩元，约合1956亿美元，同比下滑了5.5%；净利润2174万亿韩元，约合185亿美元，同比下滑了51%。

三星电子最为人们熟悉的是其面向消费端的手机、家电产品，但半导体业务才是三星最赚钱的部门，也是韩国的骄傲，向来占据三星电子利润的7成以上。

三星电子2019年全年半导体业务的运营利润为1402万亿韩元，2018年则为4457万亿韩元，暴跌近7成。

三星电子半导体业务严重不挣钱的原因有两个：行业周期和日韩贸易摩擦带来的不确定性，以及成本的增加。

韩国半导体产业自上世纪90年代美国对日本半导体行业制裁期内趁势崛起，目前在全球DRAM内存芯片市场中高居榜首，三星和SK海力士几乎垄断了全球2/3的市场份额。当年日本的芯片产业在被韩国超过后迅速衰落，NEC、日立、三菱等大企业将半导体业务剥离，目前均已不再是全球半导体主要供应商。但日本却牢牢抓住了高质量原材料和设备供应的上游半导体市场。

目前日本对于材料出口的管制有所缓和但是管制依然存在。一边是行业进入下行周期，一边是被日本扼住咽喉，再加上新冠肺炎的不确定性，半导体作为三星帝国的最大支柱，将会是其2020年业绩的潘多拉魔盒。

## 日韩疫情难控 汽车产业系各州

由于新冠肺炎给全球供应链带来的影响，日产将暂时关闭其位于日本西南部九州岛屿的工厂。日产成为了第一家受疫情影响而在日本停产的车企。该公司发现，当前从中国采购零部件正在变得越来越困难。这家汽车制造商还表示，本次停产可能会对大约3000辆汽车的生产造成影响。

从2月14日开始，日产九州工厂内的两条生产线将会关闭，这个决定也显示了该公司在供应方面对中国的依赖程度。日产公司发言人没有在第一时间对置评请求做出回应。2018年财年中，日产九州工厂的产量大约为434万辆，其中大约一半在日本国内市场销售。日本媒体还称，日产在2月17日暂停另一条产线，该产线主要负责出口车辆的生产。

韩国方面，现代汽车成为全球第一个受疫情影响供应链中断而暂停在中国境外生产的大型汽车制造商。

2月11日，生产Palisade、GV80、圣达菲和途胜的蔚山第二工厂部分复工，其余工厂原本将于2月12日也恢复生产，但来自中国的零部件供应不足，导致其余工厂恢复生产时间不能确定。除蔚山第二工厂之外，蔚山第四工厂、第五工厂预计各有一条生产线将恢复生产，其余生产线还需因零部件供应情况决定。全州工厂的生产线原计划将停止到2月27日，目前该方案还在商讨，尚未得到明确日期。

除了整车厂之外，韩国汽车线束制造商Yura裕罗公司和Kyungshin京信是受病毒影响的两家供应商，他们均在中国设有生产据点。京信表示，正试图提高其在韩国和东南亚工厂的产量进行弥补。此外，韩国双龙汽车、雷诺汽车也计划暂时关闭韩国生产线。

韩国汽车工业协会在2月中旬的一份报告中指出，目前韩系零部件企业在华复工率处在六成左右，仅是中国国内零部件厂商的停产，就有可能导致现代汽车集团的销售损失将超过1万亿韩元(约合人民币588亿元)。

而在欧洲，意大利在封锁伦巴第、威尼托等11个城镇之后，FCA集团、PSA集团、雷诺、宝马、捷豹、路虎也因零部件供应问题影响了生产。这一轮风波，是在中国除湖北以外的汽车生产

基地逐渐复工、正在恢复正常运转的情况下迎来的新一轮冲击波。

中汽协的调查表明，受延迟复工的影响，企业的开工天数会比往年平均减少7~11天，这将直接导致汽车产量的减少。复工延迟和物流受阻也冲击了汽车供应链体系，一些中小型零部件企业的经营受到影响，而零部件供应不足又导致整车企业正常生产面临着越来越大的压力。

由于主要汽车生产大国之间已经借助供应链体系建立了日益紧密的联系，通过供应链环节的层层传导，疫情对汽车产业的影响已经溢出国界，一些跨国汽车企业海外工厂的正常生产也受到冲击。比如，由于零部件不能及时供应，日产汽车一度暂停了日本九州工厂两条生产线的生产。本田公司则表示，如果武汉的配套零部件企业迟迟不能复工，不仅本田在中国的业务会受影响，位于日本和泰国的本田工厂也会面临断供风险。无论是日系、韩系还是欧洲汽车企业，在疫情对汽车供应链的冲击面前，都显示出一定的脆弱性。

在经济全球化的背景下，跨国汽车企业为了争取利益最大化，通常将生产环节、分销网络、供应链管理以及研发、运营中心在全球范围内进行合理配置，中国已成为承接全球汽车产能转移的重点区域。但随着疫情所产生的“蝴蝶效应”开始在全球汽车市场显现，也引发了一些汽车企业对调整全球生产布局的讨论。

中国在刚刚过去的疫情暴发期，超过一个月的“停工”让新车销售降至冰点，零部件供应变得吃紧、物流效率大幅下降，而这一切已让全球众多车企的运转陷入困境。

整车企业与遍布全球的零部件供应商在这场疫情中一同备受打击。不乐观的预计显示，在不久之后，全球会有更多地区的汽车工厂即便没有出现确诊病例，也会因零部件断供而被迫停产。

汽车行业评论员钟师对《国际金融报》表示，疫情刚在中国蔓延时，由于中国有很多的工厂是为全球汽车公司工作的，所以当时中国的疫情对全球汽车供应链产生较大影响。而现在日韩疫情同样严重，由于日韩都是汽车出口大国，虽然他们在世界各地设厂，但一些零部件也是从日韩本土出口，向世界各个市场提供产品，所以眼下日韩整车出口以及在零部件供应方面都会产生影响。

野村综研(上海)咨询有限公司通信和ICT产业部咨询顾问闵海兰认为，日本主要车企都在中国设有工厂，非日系车企也有很多在采用日本企业的发动机、变速箱、气囊等产品，因此，一旦日本生产的汽车零部件供应出现问题，有可能导致生产停滞等一系列冲击。

闵海兰坦言，就算不是本次疫情，国内很多汽车零部件厂商也一直都在追赶日本。但是更换设计、更换流程、转移产能需要很长的流程。

钟师也认为，目前在汽车供应链领域，国产替代进口还是很难做到的，因为国外的零部件从品质、技术含量、可靠性各方面都已经千锤百炼，而中国相当于后起之秀。与此同时，全球化牵扯到很多企业，需要全球各地公司决策，问题不是一下就能解决问题的。

## 中日韩多国贸易受到影响

中日韩三国贸易联系非常紧密，互为依托，中国还是日本和韩国产品的第一大出口市场。日韩部分企业停产对多国之间相关产业造成影响。

从进口结构上来看，日韩与中国的贸易产品集中分布于机电产品、化工产品。

中信证券一份研报指出，日韩在上游的IC制备原材料、中下游的存储芯片、面板等领域占有很高的市场份额。一旦疫情在这两个国家快速蔓延，将会影响到相关企业的正常生产和运输，从而推升国内相关上游原材料、中下游成品的涨价和断供风险。

据《每日经济新闻》报道，中国财政科学研究所宏观经济研究中心主任石英华分析表示，在半导体、汽车、设备制造等产业方面，我们与日韩贸易依存度比较高。

2019年，中韩双边贸易的前五大商品是机械器具、化工产品、贱金属、塑料橡胶、仪器仪表；中日双边贸易前五大商品是机械器具、化工产品、纺织原料、贱金属、运输设备。其中，机械器具占中韩双边进出口额的一半，占中日双边进出口额的接近一半。

在日、韩尤其是韩国的疫情快速发展期间，两国制造业会受到多大的冲击及对我国相关产业的供应链、销售的短中期影响有多大，都值得特别关注。石英华认为，对我国企业而言，可能面临订单接不上、原材料断供或者是成本上升等风险，为此要科学评估，及早应对。

从苹果2019年全球前200大供应商的清单可以看出，来自中、日、韩三国的供应商合计139家，占比高达69.5%。

苹果的供应链高度依赖东亚，而东亚恰恰是受本次疫情冲击最严重的区域。

在中国，iPhone、iPad的组装，通常由富士康、和硕、纬创等代工厂完成，苹果的工程师们也经常在中国和美国加州苹果总部之间往返出差，然而，疫情不但影响了代工厂的复工节奏，也限制了苹果工程师的出行。

比如三星手机，虽然生产基地已迁至越南，可是依然有30%的零部件来自中国，主要是插头、电缆、相机零部件等。目前三星的越南工厂零部件库存只有两到四周，越南又限制从中国到越南的陆路日运输量，这迫使三星通过空运、海运等方式来增加零部件的供应。

众多大公司的跨国供应链已经形成，很难通过简单转移一两条生产线来解决和化解风险。目前，苹果也只能寄希望于疫情尽快结束，而跨国供应链能够在上下游企业抱团取暖中得以维持和稳定生产。■