

此时此刻，我非常担心上海和长三角的企业

mp.weixin.qq.com/s/ZsExS_Qq_ft1Z0MFJaxN6A

以下文章来源于冰川思享号，作者老凤1974



冰川思享号

汇聚思想，分享锐见

上海进入“静态管理”也有一阵子了，目前正在实施分区分级差异化防控进行阶梯式管理，有些未出现舆情的小区已经可以在局部范围内活动了。

这些天来，大家的视线焦点都在民生上，我想也该到关注一下企业状况的时候了。

01

笔者人在上海，企业界的朋友非常多，最近听他们叫苦不迭，也快把耳朵磨出老茧了。

疫情总会结束，生活还要继续。关注民生是百分百正确的，但如果疫情后，企业关停，失业增加，那么不仅民生会受影响，显然经济也会受到影响，后者也是不亚于疫情防控的大事。



中国新闻周刊 🍷 🍷

原创 昨天 13:06 来自 微博视频号

+关注

【#上海最大家用氧企业回应停产#：已将1300瓶库存全部发出】#上海多家医院急需氧气瓶供应# 近日，因#员工阳性上海最大家用氧企业停产#。不少上海市民反映家用氧气瓶即将断供，日常治疗需要难以保障，多方奔走也没买到。上海申威医用气体公司供应全上海90%以上的家用氧气瓶，由于前期发现罐装公司员工阳 ... [全文](#)



▲上海最大家用氧企业停产冲上热搜（图/网络）

我问了好几家上海和周边地区企业里的朋友，选择几种企业类型，讲讲他们的难处。

先说金融类企业。

要说还是金融类企业的老总觉悟高，一般不叫苦，就算说也是言简意赅，点到为止。

这位朋友对我说，**在疫情期间，人员工资和管理成本刚性，不能出差影响交易达成，信心转弱影响未来交易预期。**地域性指令叠加，影响长三角一体化乃至全国统一市场的形成。

而另外一位朋友则说，他们是搞投资的，最多降低交易频率问题还不大，但银行就麻烦了，因为许多企业无法付款。

没法付款的原因是，所有企业付款都需要同时见到财务章和法人章，而规模较大的企业这两个章都不在一处，疫情防控措施使得两章不能同时出现，导致付款困难。

如果是一般性贷款还好，反正我收不到，也付不出。有些企业发行了企业债，如果不能按时给付就会形成违约，债券违约的后果类似买房人断供，是极其严重的。

有些企业只能恳求银行用录音来代替法人章或财务章，而银行一般面对这种需要履行债券义务的也会网开一面。但各种风控措施的成本急剧上升。业务量减少的银行，也面对很大的KPI压力。

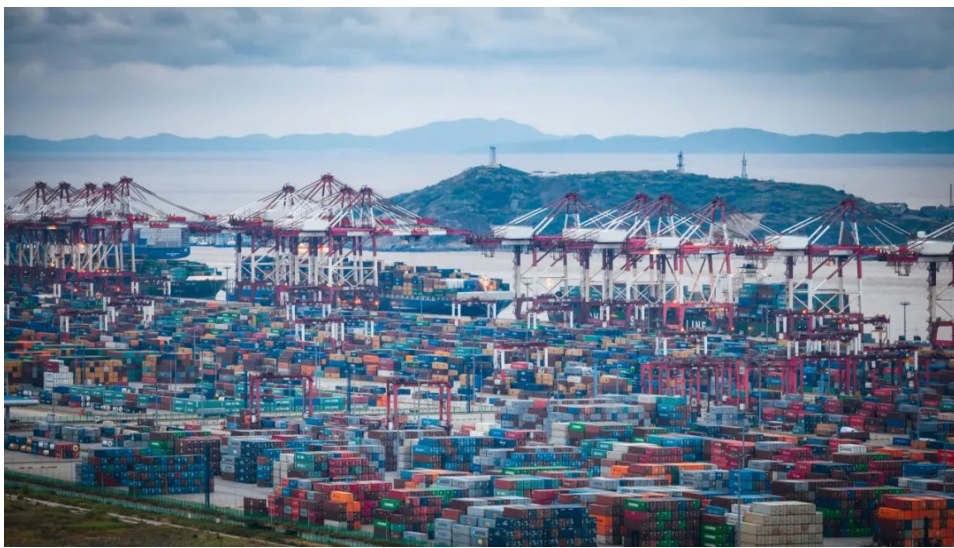
但我整个听下来，相对而言金融类企业所遇到的困难，还谈不上致命，而软件企业就相对困难得多。

02

有位拥有数家软件公司的老板跟我说，他现在经营就是靠烧投资人的钱，是典型的坐吃山空。

我就问他，软件企业不是可以在家办公吗？

软件公司老板是这样回复我的：虽然名义上可以居家办公，但开发和产品经理一旦分开，效率降低的不是一点半点，毕竟在家办公需要强大的自律，但不是每个人，都有这样的自律。而营销部门则完全无法进行商务洽谈，除了已经接到的项目，新项目一个都没有，如果这样持续到5月份，他只能选择关闭一家不盈利的公司，解雇那家公司的人了。



▲疫情前的上海洋山深水港集装箱货运码头（图/图虫创意）

另外一个朋友是做供应链生意的，所谓的供应链就是那种智能仓库，他们的技术非常好，也拿到了投资。结果今年也傻了，本来过年就是淡季，原想三四月份可以大干一场，结果他的客户不能发货，他们也只能干看着。

幸好年初出于降低成本的考虑优化了一下营销队伍，精简了部门，当时还觉得有点可惜，现在想想实在算幸运，至少在人工成本这一块，节约了一半以上。

用他的话说，**客户肯定要流失一部分，不是因为他服务不好，而是客户要倒闭一部分**。倒闭后形成仓库空缺，又要花大力气去开拓市场，一方面是收入降低，一方面成本增加，此消彼长，今年的效益完全不值得期待了。

以上这些企业，还算是相对能扛的企业，而下面的实体公司和贸易公司，就更加困难了。

03

先说一家外资企业。

有位朋友在法资汽车配件公司工作，他们的产品不仅满足国内市场需求，还行销世界。结果疫情一来，工厂处于半停工状态，原料进不来，产品出不去。

原先能直接出港的货物，要从广州出，成本和时间消耗巨大，而且不能保证交货。供应链上的下游企业已经在全力开发其他供货商。他说有三个国家目前获益最多，分别是印度、南非和巴西。许多订单转到了那里。

他们本来在中国市场做得非常大，2019年的销售额就破了百亿，之后却越来越不敢追加投资，今年他们定的目标，已经不到50亿了。

大型外向型出口企业如此，那么小型制造企业呢？就更难了。

这位法企朋友的一个亲戚也是做制造业的，主管一家小型制造型企业，出于人工成本考量，已经把工厂从上海搬迁到了浙江，但疫情一来，他们更是焦头烂额。

原因还是原料进不来，产品出不去。国内市场环境，特别是付款环境对于外贸型企业更加不好，购买原料要付现款，而产品售出后账期都在3个月以上。

本身就有财务成本方面的压力。目前收的款，都是过去的，而现在交不了货，未来的几个月才是最难熬的，会没有收入，但支出却不能少。场租或许还能拖一拖，工资你敢拖，技术工人立刻离职，甚至会申请仲裁，而一旦仲裁企业必输，因此他预计会有不少制造业企业撑不住。

我问他有什么政策能帮助这些深陷困局的小企业，减税是否有帮助？他苦笑说，没有收入利润哪还有税交，没有税交又谈何减税？只有无息贷款之类直接的援助，才能缓解他们的压力和困难。

04

我还认识一位在南通搞纺织的外贸企业负责人，她跟我整整倒了一晚上苦水。

她的工厂在远郊，目前还在正常生产，客户主要在日本，货到付款很及时，一般15天就能收到钱，目前的困难是有共性的，那就是物流问题。

她告诉我，外贸人没有人想躺平，有一点可能都要奋发——前提是至少要保证50%以上的物流水平，现在可能只有10%。**50%的物流水平她说叫做困难，只剩10%的物流水平，那不叫困难，那叫生死一线。**

这位负责人还给我看她们区域的诸多规定，比如这个：

图/作者供图

以及前几天收到的，停止国际快运的通知：



入崇货车通行流程（司机版）

至崇川辖区内装卸货物或本地返崇货车

特别提醒：货车从南通北收费站下（特殊保供车辆从小海收费站下）。司机需提前向货主了解当地最新防疫管控要求并严格执行。

有货主的，联系货主提前办理电子货车通行证并通知前来接引。
无货主的，司机个人申请电子货车通行证并向街道报备。

至南通北收费站，出示南通市货车电子通行证、行程码、健康码供查验

通过收费站查验后，进入幸福路临停点停靠

赴核酸检测区排队进行信息登记、双采双检后领取封条，司机上车贴好封条在车内等候（抗原检测后须原地等待20分钟）

有货主接：在车内联系货主办理车辆放行手续（现场属地街道摊位办理），货主在放行口等候区等候。货车往出口快速通行，不允许下车。

无货主接：联系街道社区办理车辆放行手续（现场属地街道摊位办理）。街道确认接引后，往出口快速通行，不允许下车。

- ★能及时接引的，由接引专班伴行至目的地装卸货物，装卸后伴行至高速入口离崇。
- ★不能及时接引的，车辆需将驾驶证、行驶证交至出口处保存，车辆开至等候区停车场（秦灶公墓管理处）等候，等候时间最长不超过6小时。接引人员至现场后，由接引人凭纸质通行证在幸福路出口处领取驾驶证、行驶证后至等候区停车场（秦灶公墓管理处）接车，由接引专班伴行至目的地装卸货物，装卸后伴行至高速入口离崇。
- ★接引专班负责全程伴行，货车司机24小时内完成货物装卸并离崇，在期间不下车，不与车外人员和物品接触。
- ★若车辆短期内不离开崇川，请货主向社区报备司机居住地点，社区按规定进行管理。

入崇货车通行流程（货主或个人版）

企业、个人有货物或空车进入崇川区

★ 货车从南通北收费站下高速，持有特别通行证的保供车辆从小海收费站出口下高速；
★ 仅在本市市域范围内运营的货车，原则上不从高速公路通行。

特别提醒：货主需提前了解司机行程码和健康码情况及当地最新防疫要求，通知司机执行。

货主或个人下载“好通码”微信小程序，办理“南通市货车通行证”（其中卸货地址要详细填写“崇川区xx街道xx社区+具体地址”），并主动联系属地街道加快审批。

街道网上审批

货主将电子“货车通行证”通过手机发货车司机

司机凭电子通行证通过南通北收费站

货主与货车司机保持联系，在货车到达收费站前，携带企业法人委托书、身份证复印件、企业承诺书等资料，提前至“幸福路临停点”（老江通路和幸福路交叉口）相应街道摊位办理货车接引手续（领取纸质通行证）后，在临停点接引等候区等候。

货主电话通知司机，下高速后进入幸福路临停点按照规定流程（司机版）履行完毕，贴好封条后开至出口处等候接车。

★ 货主接到车辆后，凭纸质通行证驶离出口，由接引专班全程伴行至目的地，货主需监督货车司机24小时内完成货物装卸并离崇，装卸过程严格按照防疫要求开展消杀和防护。在崇期间司机不得下车，不与车外人员和物品接触。
★ 若车辆短期内不离开崇川，由货主向社区报备司机居住地点，社区按照防疫规定进行管理。



尊敬的各位客户

受疫情影响，为配合政府做好疫情防控工作，按照南通市疫情防控第37号通告的政策，我司4月7日——4月11日暂停服务。

对此带来的不便敬请谅解，衷心感谢各位的理解和支持。

欧西爱司物流（上海）有限公司南通分公司
2022年4月7日

图/网络

国际快递都停了，为了给客户及时交货，她的很多货只能先运到大连或者宁波再出运。她还有一批货物是日本客户电视购物的商品，如果不能及时交，那么对方也只能取消了。

她给我看了她的物流群，我看到这样的信息：

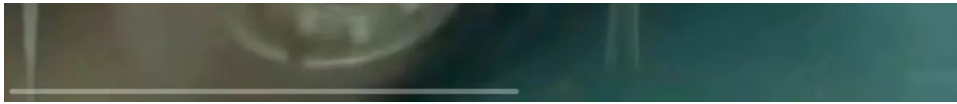
- 1、太仓港虽然正常运行，也不阻止外来车辆送仓库，但需要办理的证很多，并且基本通不过，虽然实际上没有明讲不欢迎外来车辆；
- 2、包括生产企业在内的所有企业都是防疫的责任主体，不能临时以企业名义去申请通行证；
- 3、南通至无锡，下高速基本堵48小时以上，那么下高速核酸报告必然过期，可能要面对在当地隔离14天乃至暂时回不来的风险。现在南通-无锡5000元一车，有异常都找不到驾驶员愿意去，太仓港的车子前几天有效运行还能有40%，目前可能20%都不到。

她还告诉我，目前4月5日-4月20日出货受影响，5月1日开始是日本的黄金周，这些等着上柜的产品，4月25日必须到日本，意味着4月20日之前国际航运必须解封并且要有足够的运输能力（中国到日本快船3天，慢船5天到）。

据说，4月15日往后通往上海港、太仓港、宁波港的陆运码头仓库要解封，航运班次一定要恢复正常，否则会影响到贸易，极限deadline就在这个节点。

如果通往仓库码头的物流因为人为障碍导致不能出货，客户取消订单是大概率的结果。这会直接影响企业15天后，就是5月份的资金回收和正常流转，还有取消订单等风险。





图/网络

她最后给出了几条建议，我觉得非常有价值。

她说长三角集聚太多的实体企业，身在其中的老板们深深感到要想保住实体企业不受损，以下四点是不可少的：

- 1、国内物流要保证，陆运为主维持50%-60%流动性；
- 2、国际货运要保证，海空频率维持原来的70%以上；
- 3、企业运转要保证，不能重蹈限能限产覆辙，无缘无故被动停产；
- 4、国内快递要保证，也就是要保证原有的速度。

这四点建议，也是非常中肯了。

05

我把以上问过的企业，按照最耐打的程度排了个序，大致是这样的：

金融企业>纯外资企业>软件公司>供应链公司>外贸企业>内资内贸制造企业

也就是说，最危险的是后两者，但他们能够吸纳的劳动人口又是最多的。而他们遇到的共性问题，是物流和现金流。下面这段大货车司机的视频，能够说明很多问题：

昨天在小区群里，看到一群年轻人在欢呼即将解封，有一个说能复工就更好了。我心里暗暗苦笑，就算明天全解封，这些欢呼的年轻人恐怕不知道，他们中的有些人恐怕很快就要面对失业了吧。

到时候买菜是随处能买了，兜里的钱却不够了。