

东南亚能承接多少制造业？

——产业转移专题之一

宏观深度

要点

◆ 在劳动成本和关税上升的情况下，有的企业可能把生产基地转移到东南亚。为了维持利润，企业把生产转移至成本相对低廉的地区符合经济逻辑，政府对此也予以支持。关键问题是，东南亚在多大程度上可以承接制造业？我们以东盟十国为样本，从人口数量和结构、劳动力成本、工作效率、基础设施、土地成本和税负成本以及社会稳定性等方面，看看东南亚能在多大程度上承接产业，哪些企业转移的动力较强。

◆ 东盟八国总体上人口年轻程度优于中国，但工人工作效率、基础设施以及社会稳定性难敌中国。东盟八国（未包括新加坡和文莱两家东盟成员国）可利用土地面积相当于中国可利用面积的 45%。除泰国外，人口年龄结构均优于中国，越南和中国 2001 年人口结构相似，老挝和中国 1982 年人口结构相似。印尼、马来西亚、菲律宾在职业教育和熟练工人获得程度上要优于中国，但工作时长短于中国。中国基础设施水平要优于东盟八国，其中铁路、公路、水运、饮水安全、人均电力装机容量、宽带普及率等有明显优势。在犯罪率、警察可靠性、腐败指数、解决争端的法律效率等社会稳定方面，中国亦有优势。

◆ 中国劳动力成本和税负基本上高于东盟八国，但其他投资成本仍较低，具有相对优势。2018 年中国用电成本和用水成本低于大部分东盟国家，用电成本相当于菲律宾的 86%、柬埔寨的 78%、泰国的 75% 和越南的 65%，中国用水成本相当于马来西亚的 94%、印尼的 90%、泰国的 60%、越南的 59% 和菲律宾的 50%；土地成本方面，中国 2014-2018 年平均工业用地成本为 66.5 美元/平方米，马来西亚、菲律宾、柬埔寨、缅甸的工业用地出让价格与中国相当，而中国地价明显低于越南、印尼、老挝、泰国，相当于它们的 20%-70%。2018 年中国人工成本达到 807 美元/月，明显高于东盟八国，马来西亚为 594 美元/月，缅甸仅为 112 美元/月。中国企业税费负担与企业利润比重达 65%，而东盟八国明显低于中国，外资在华投资的企业所得税率一般是 15%，但东盟八国一般都有 2-15 年的免税期。

◆ 总体而言，东南亚主要是劳动成本和税负成本方面相对中国有比较明显的优势，其他方面难言优势，甚至处于劣势状态。这说明人工成本和税负成本较高的行业或转移的动力较强，但也受制于供应链的长短，上游供应链越长的企业，转移的难度越大。人工成本和税负成本较高，而上游产业链个数较少的行业为皮革制品、纺织服装、木材加工行业、纺织业，这四个行业转移的可能性靠前。

分析师

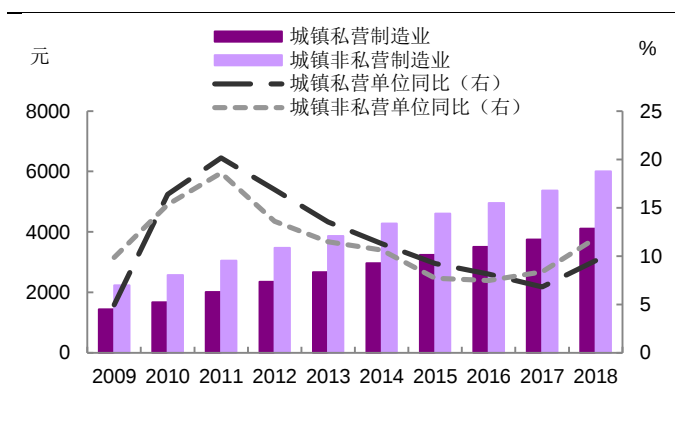
张文朗 （执业证书编号：S0930516100002）
 021-52523808
zhangwenlang@ebcn.com

郭永斌 （执业证书编号：S0930518060002）
 010-56513153
guoyb@ebcn.com

转移，是为了更好地发展

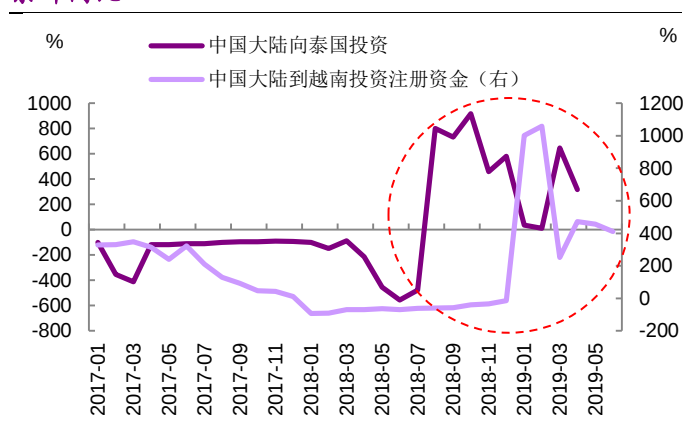
中美贸易摩擦自 2018 年 3 月底开始，目前尚无缓和，面临关税上升，有企业可能把生产基地转移到东南亚。实际上，随着中国劳动力成本上升，中美贸易摩擦之前，有些制造业企业已经开始将生产基地转移到东南亚。2018 年，中国城镇非私营制造业人均月平均工资为 6000 元人民币，东部沿海地区在 6500-7000 元/月，劳动力成本每年以 10% 左右的增速上升，2018 年制造业平均工资是 2008 年的 3 倍左右（图 1），2018 年东部沿海制造业工资水平已经接近台湾地区（2018 年台湾地区制造业平均工资为 8344 元/月）。在成本上升的情况下，企业转移至成本相对低廉的地区，合情合理，政府对此也予以支持。中国对越南和泰国的投资 2018 年 9 月份以后出现快速增长（图 2），但从总金额上来看，2018 年金额 17.5 亿美元，2019 年 1-6 月为 19 亿美元，仍然不算很高。

图 1：中国制造业平均工资上升较快



资料来源：Wind

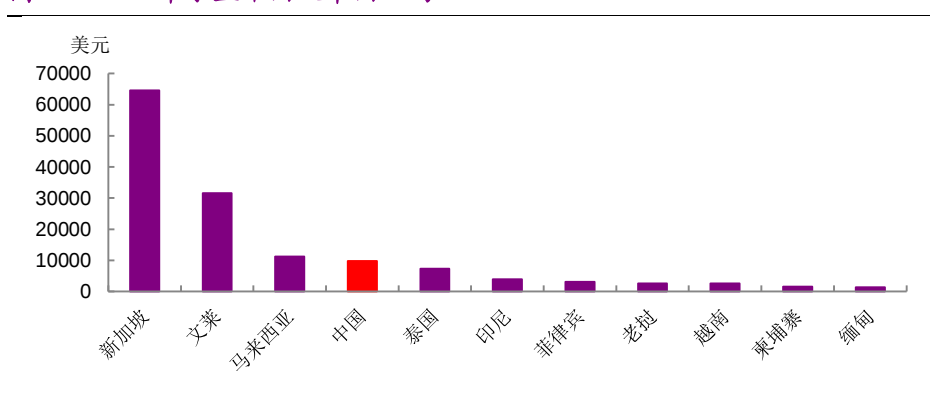
图 2：截至 2019 年 6 月底中国大陆向泰国、越南投资累计同比



资料来源：Wind

从经济水平来看，2018 年，中国人均 GDP 为 9771 美元，在东盟十国中人均 GDP 高于中国的国家包括新加坡（64582 美元）、文莱（31628 美元）、马来西亚（11239 美元），低于中国人均 GDP 的国家包括泰国、印尼、菲律宾、老挝、越南、柬埔寨、缅甸等 7 个国家，其中老挝、越南、柬埔寨、缅甸人均 GDP 不足 3000 美元（图 3）。本文在分析产业转移过程中剔除新加坡和文莱两个人均 GDP 水平较高国家。

图 3：2018 年东盟十国及中国人均 GDP



资料来源：Wind

在这个背景下，东南亚在多大程度上可以承接中国的制造业（不只是中国的企业，也包括在中国的外资制造业企业）？我们以东盟八国为研究样本，从人口数量和结构、劳动力成本、工作效率、交通基础设施、土地成本、税负成本、物流成本等方面，看看东南亚能在多大程度承接产业转移，哪些企业的产业转移动力更强。

抽丝剥茧：东盟优势何在？

东盟八国可利用土地面积不足中国一半

东盟包含十个国家（图 4），位于中国的南边，北接中国内地，南望澳大利亚，东濒太平洋，并与孟加拉国和印度接壤，连接三大洲（亚、非、大洋），两大洋处在十字路口的位置，全区由中南半岛和马来群岛组成。从东盟八国的土地面积¹来看为 432.5 万平方公里，相当于中国总土地面积的 46%；从各个国家来看，印尼面积为 181 万平方公里，相当于中国总土地面积的 29%，其余国家均不足 100 万平方公里。

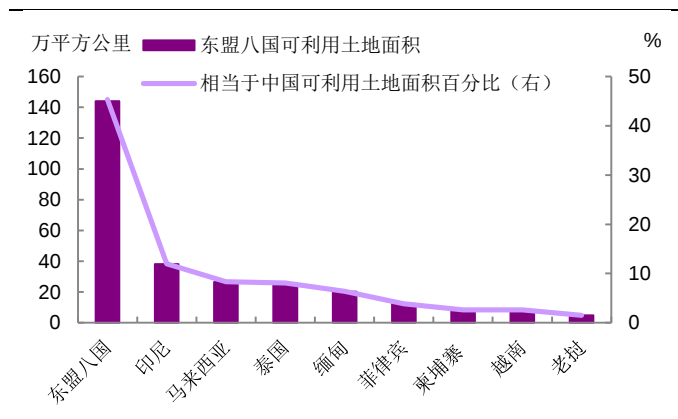
扣除水域、山地、高原面积来看，东盟八国可利用面积为 144 万平方公里，相当于中国可利用土地面积的 45%，印尼可利用土地面积为 38 万平方公里，其余国家规模均较小（图 5）。

图 4：东盟十国示意图



资料来源：《中国-东盟博览会成员国概览》

图 5：东盟八国扣除水域、山地、高原面积的可利用土地面积



资料来源：中国东盟统计年鉴 2009，光大证券研究所

从海岸线长度来看，中国海岸线长度为 1.8 万公里，在东盟国家中，比中国海岸线长的国家包括印尼（5.5 万公里）、菲律宾（3.6 万公里）两个国家，其余国家均低于中国的海岸线长度，老挝是内陆国家。

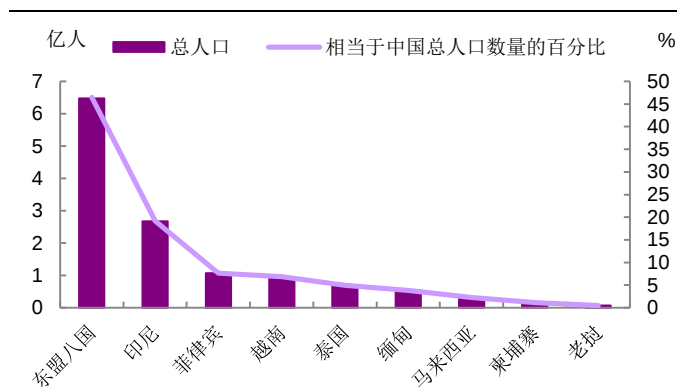
人口较中国年轻

截至 2018 年，东盟八国总人口为 6.5 亿，为我国总人口的 46.4%，从 15-64 岁劳动力人口来看，东盟八国人口数量为 4.3 亿，为中国相应年龄人口的 44.1%。分国家来看，东盟八国中，截至 2018 年总人口超过 1 亿的为印尼和菲律宾，分别为 2.7 亿和 1.1 亿，越南人口为 9600 万（图 6），老挝

¹土地面积扣除水域面积。

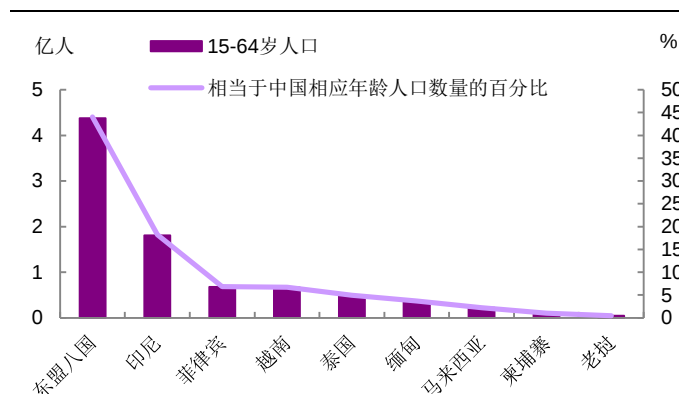
人口不足 1000 万。从 15-64 岁的劳动力人口来看，印尼劳动力人口为 1.8 亿，菲律宾和越南分别为 6800 万和 6600 万（图 7）。

图 6：截至 2018 年东盟八国总人口概况



资料来源：Wind，光大证券研究所

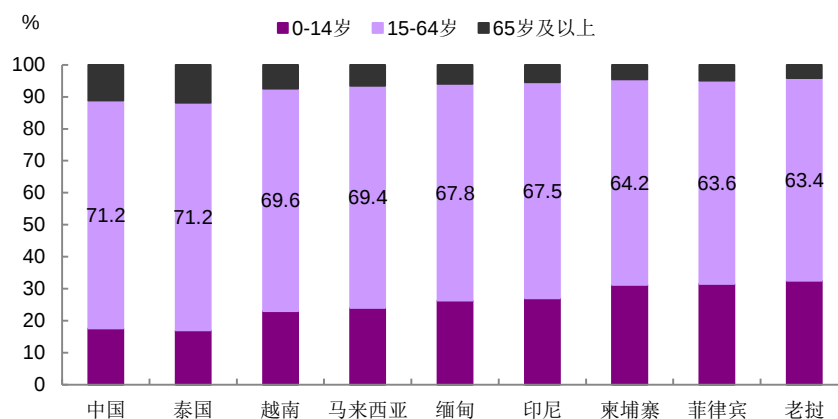
图 7：截至 2018 年东盟八国劳动力人口概况



资料来源：Wind，光大证券研究所

从劳动力人口占本国人口比重来看，截至 2018 年，中国 15-64 岁劳动力人口占比为 71.2%，高于东盟八国。在东盟八国中劳动力人口占比最高的是泰国，与中国接近，其次为越南（69.6%），老挝占比仅为 63.4%（图 8）。但需要注意，与东盟八国相比，尽管中国劳动力占比较高，但目前中国 65 岁以上人口占比达到 11.2%，0-14 岁人口占比为 17.6%，老龄化在加剧，儿童人口在萎缩，劳动力人口也在萎缩。

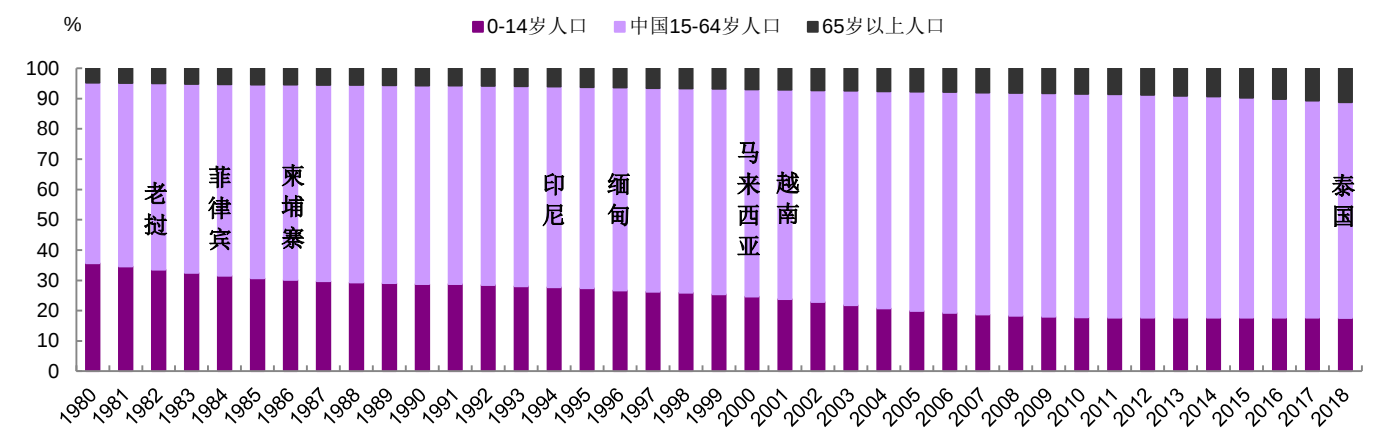
图 8：2018 年东盟八国各年龄段人口占本国人口比重



资料来源：Wind，光大证券研究所

从人口年龄结构来看，目前泰国人口年龄结构和中国 2018 年相似。而其他从人口年龄结构仍较年轻，仍适宜发展劳动密集型产业，从 2018 年各国人口年龄结构来看，2018 年越南人口年龄结构相当于中国的 2001 年，马来西亚相当于中国的 2000 年，缅甸相当于中国的 1996 年，印尼相当于中国的 1994 年，柬埔寨相当于中国的 1986 年，菲律宾相当于中国的 1984 年，老挝相当于中国的 1982 年（图 9）。

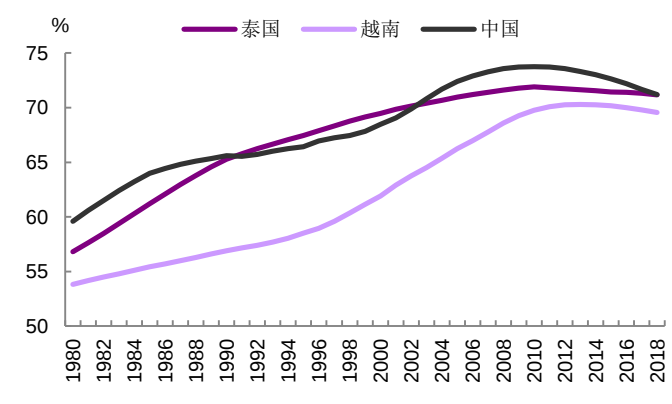
图 9：中国人口年龄结构和东盟八国对应的中国年龄结构的年份



资料来源：Wind，光大证券研究所

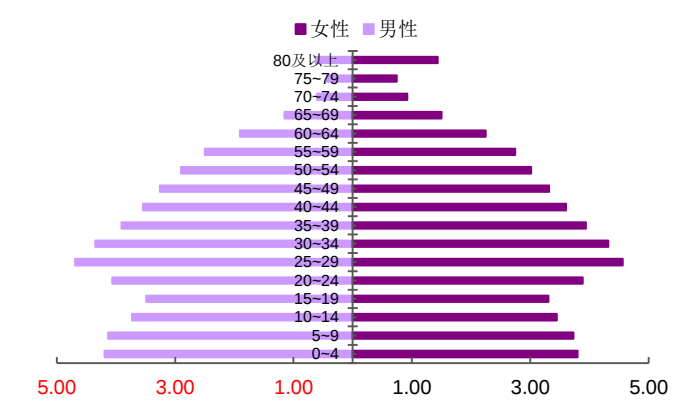
但 15-64 岁劳动力人口占比达到高峰的顶点数值一般不一样，如中国在 2010 年达到 73.8%，之后开始下滑；泰国在 2010 年达到 70.9%后下滑。从数据上来看，越南在 2014 年达到了 70.3%后，目前有下滑的趋势（图 10），从越南人口金字塔来看，10-24 岁人口占比较低，出现老龄化迹象，10 年内或难以改变这种现状。马来西亚、缅甸、印尼、柬埔寨、菲律宾、老挝等国家劳动力人口占比仍处于不断上升趋势。

图 10：各国 15-64 岁劳动力占比变化趋势



资料来源：Wind，光大证券研究所

图 11：2018 年越南人口金字塔



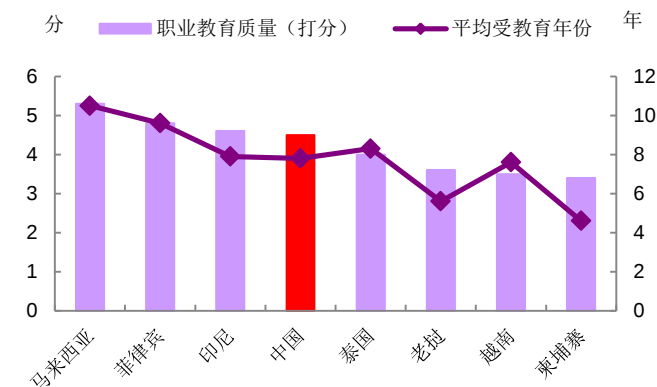
资料来源：Wind，光大证券研究所

工作效率或难敌中国

我们以东盟八国的劳动力人口受教育程度和工作时长衡量工作效率。从受教育程度来看，我们从受教育年份和职业教育质量两个指标看对工作效率的影响。从受教育年份来看，2018 年中国 25 岁以上人口平均受教育年份为 7.8 年，其中马来西亚（10.5 年）、菲律宾（9.6 年）、泰国（8.3 年）、印尼（7.9 年）等 4 个国家高于中国，其余东盟 4 个国家平均受教育年份低于中国；从职业教育的质量来看，2018 年中国职业教育质量打分为 4.5 分，其中马来西亚、菲律宾、印尼高于中国，泰国、老挝、越南、柬埔寨得分明显低于中国（图 12）。

从获得熟练工人的难易程度来看，泰国、老挝、越南、柬埔寨熟练技术工人获得均比中国要难，但马来西亚、菲律宾、印尼由于职业教育水平较高，获得熟练工人比中国要相对容易一些（图 13）。

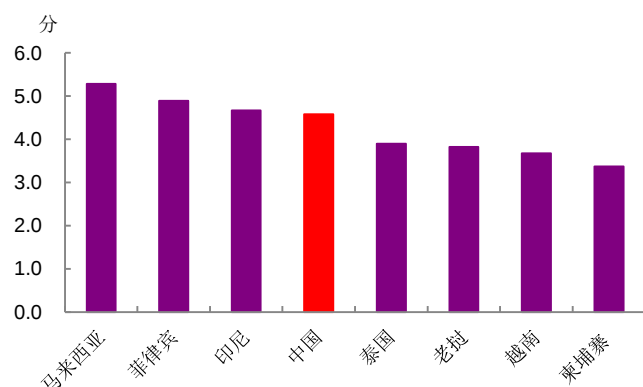
图 12：2018 年中国、东盟八国受教育程度对比



资料来源：TheGlobalCompetitivenessReport2018

注：平均受教育年份指 25 岁以上人口的平均受教育年份；职业教育从低到高为 1-7 分，7 分为最高，1 分为最低分。

图 13：2018 年各国获熟练工人的容易程度得分

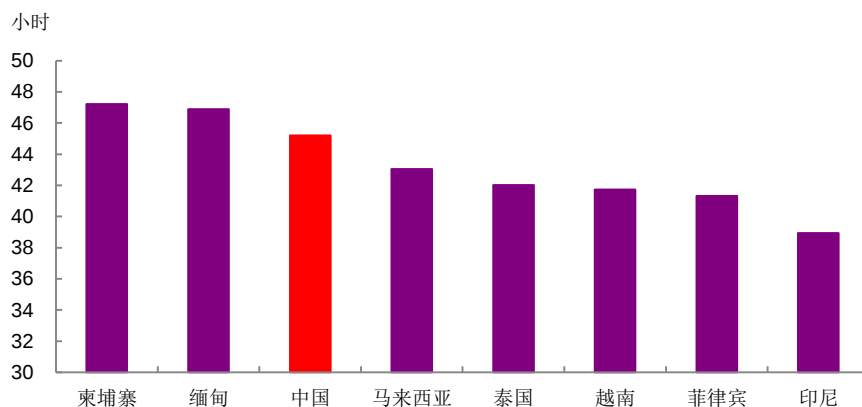


资料来源：TheGlobalCompetitivenessReport2018

注：获得熟练工人的难易度从低到高为 1-7 分，7 分为最容易，1 分为最难。

从每周工作时长来看，以 2017 数据为准，中国每周工作时长是 45 小时，高于中国的国家为柬埔寨和缅甸，工作时长是 47 小时，其余国家每周工作时长均比中国低，其中印尼每周平均工作时间仅为 39 小时（图 14）。

图 14：2017 年中国、东盟各国每周工作时长对比



资料来源：CEIC，光大证券研究所

总体来看，在受教育程度方面，马来西亚、菲律宾、印尼平均要高于中国，更容易找到熟练工人，但其工作时长明显低于中国；从工作时长来看，仅有柬埔寨、缅甸每周平均工作时间高于中国，其余国家均低于中国。

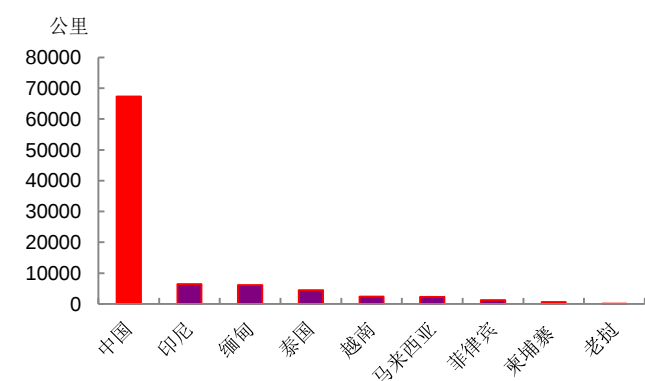
基础设施不及中国

一个国家的基础设施水平是吸引制造业投资的一个重要因素，一方面便捷的交通可以提供原材料进口和产品出口的通道，另一方面可以节约进出口

成本和时间成本。交通基础设施包括铁路、道路、水运、航空、通信、供电、供水等，我们主要从以上七个方面分析东盟八国的基础设施水平。

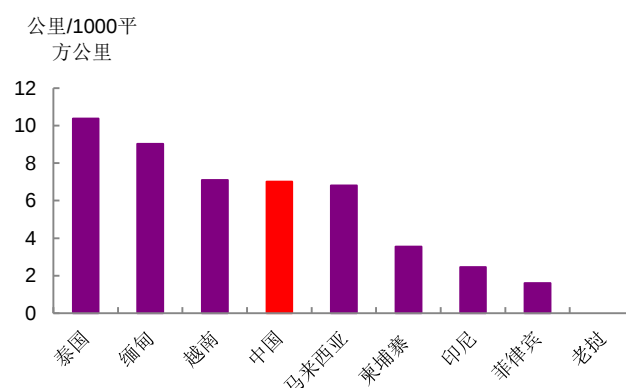
从铁路基础设施来看，截至 2018 年，中国铁路里程绝对值为 6.7 万公里，而铁路线最长的印尼也只有 0.64 万公里，老挝仅有 3.5 公里铁路（图 15）。从铁路分布的密度来看，截至 2018 年中国为 7 公里/1000 平方公里，高于中国的是泰国和缅甸，越南和中国相当，其余国家均低于中国（图 16）。

图 15：截至 2018 年中国和东盟各国铁路总里程



资料来源：Wind，光大证券研究所

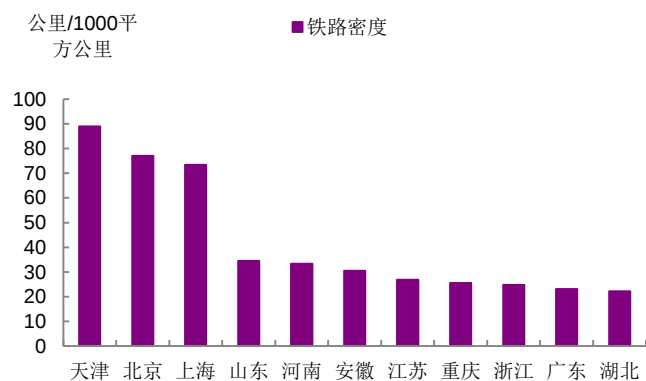
图 16：2018 年铁路中国和东盟八国铁路密度



资料来源：Wind，光大证券研究所

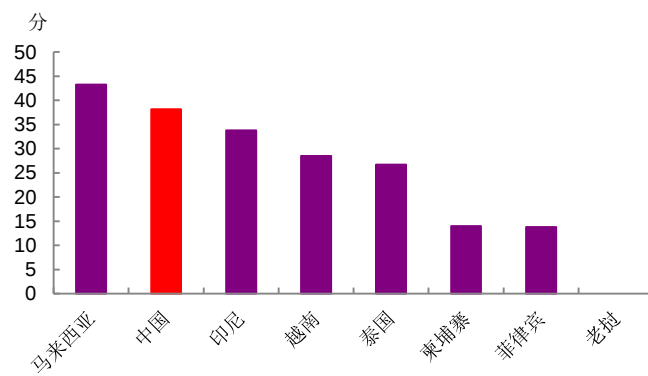
从中国中东部区域铁路密度来看，要明显高于东盟八国（图 17）。除中国外，上述国家基本没有高速铁路，铁路设施陈旧，从 2018 年《全球竞争力报告》来看，仅马来西亚铁路打分高于中国，其他国家均低于中国，老挝为 0 分（图 18）。

图 17：2018 年中国中东部部分区域铁路密度



资料来源：Wind，光大证券研究所

图 18：2018 年铁路基础设施打分

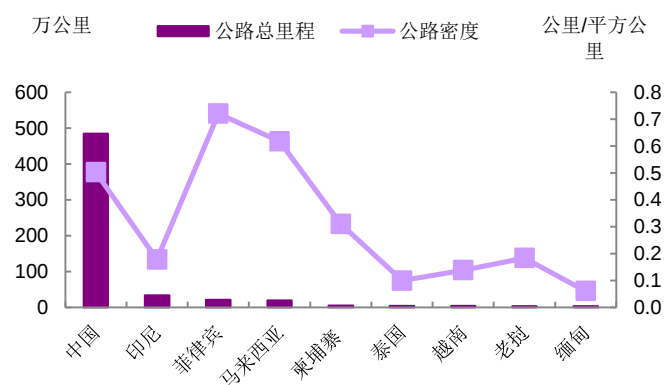


资料来源：TheGlobalCompetitivenessReport2018

注：铁路综合打分区间为 0-100 分，分数越高，设施越好。

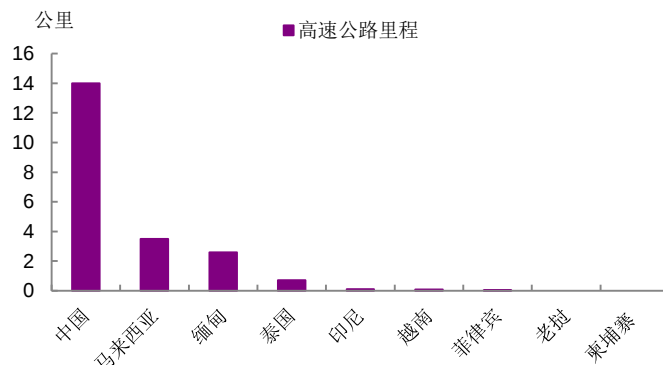
从公路基础设施来看，截至 2018 年，中国公路里程 484 万公里，远高于东盟其他国家，从公路密度来看，中国为 0.5 公里/平方公里，仅低于菲律宾 (0.7 公里/平方公里) 和马来西亚 (0.6 公里/平方公里) 两个国家（图 19），但其他国家高速公路很少（图 20）。

图 19：2018 年中国和东盟部分国家公路里程和密度



资料来源：Wind，CEIC，光大证券研究所

图 20：截至 2018 年中国和东盟部分国家高速公路里程

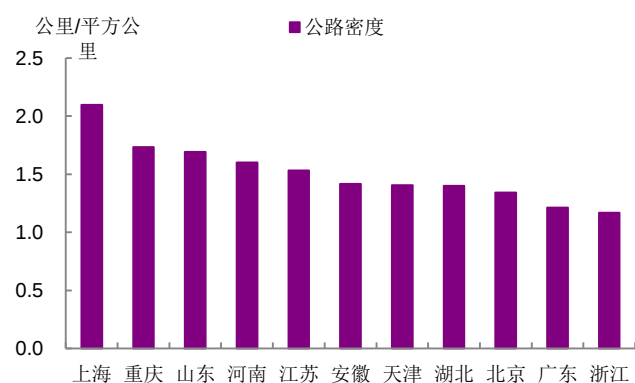


资料来源：Wind，CEIC，光大证券研究所

注：缅甸为沥青路、泰国为一级公路、马来西亚为铺砌公路。

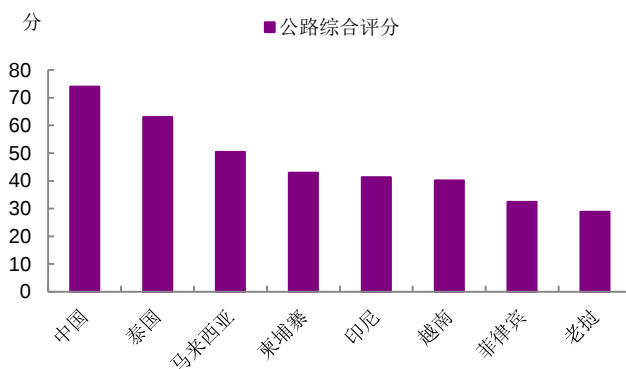
从中国中东部区域公路密度来看（图 21），均在 1.0 公里/平方公里以上，明显要高于东盟八国。从 2018 年《全球竞争力报告》对公路的综合评分来看，中国评分为 74 分，明显高于东盟中的泰国、马来西亚、柬埔寨、印尼、越南、菲律宾、老挝等国家（图 22）。

图 21：2018 年中国中东部区域公路密度



资料来源：Wind，光大证券研究所

图 22：2018 年中国和东盟部分国家公路综合评分



资料来源：The Global Competitiveness Report 2018

注：公路综合打分区为 0-100 分，从低到高越来越好。

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_10373

