



里。如此一来，“新的经济全球化可能会回到上世纪 80 年代以前的状态，是一种‘有限的全球化’。这某种意义上是件好事，可以让一些国家长期失衡的经济相对平衡一点”。

然而，新冠肺炎疫情的全球大流行，不可能把人类打回过去。这就像欧洲中世纪发生的黑死病，令大约 2500 万人丧生，可其并没有让西方回到更原始的阶段，而是催生了文艺复兴，催生了欧洲人对医学、科技、艺术的重新认识。比之黑死病来，在 21 世纪 20 年代发生的这次疫情，在全人类范围内迅疾流行。在互联网时代，人类已能通过小小一方屏幕无远弗届随时交流，可却突然无法聚在一起面对面促膝交谈、无法无拘无束的拥抱、亲吻。这时候，人类如何前行？北京大学经济学院孙祁祥教授说，如果我们将镜头对人类发展的整个历史进程做一次扫描的话，就会发现，新冠疫情只是人类所遭受的巨大灾难中的“又一个”而已。疫情终将过去，人类终将前行，这是基于人类社会发展的基本规律得出的结论。

只是这次疫情过去之后，会倒逼出怎样一个全球经济格局形势呢？

作为一家全球科技公司的总裁，印度印孚瑟斯公司总裁乔希 (Mohit Joshi) 称，疫情之后，几乎没有哪个行业能避免改革、重组或搬迁。敏捷性、灵活性和自动化将成为这个新业务时代的口号，唯有具备这些能力的企业才能成为赢家。乔希认为，疫情之后，该关注的不是在疫情前的某些趋势的加速和减速，而是哪里会出现范式转变。

《新民周刊》记者了解到，就航空业来说，疫情过后，客货分离将成为一大趋势。在新冠疫情成为全球大流行之际，全球航空业一度有高达三分之二的客机停飞、至少 9 家航司破产，损失价值高达约 2.2 万亿元人民币，然而货运航空却显示出另一派繁荣。譬如拥有全球唯一一架亦是全球最大飞机安-225 的乌克兰安东诺夫航空公司，近来已为波兰、法国、德国等前往中国天津提货。而上海浦东国际机场则成为疫情下全球最繁忙机场——前来提货抗疫物资的各国飞机此飞彼至，好不热闹。

作为世界最大货机，疫情之下走俏的安-225 飞机，未来是否会重启生产呢？当然，这款飞机是苏联时期设计、制造，2019 年进行过现代化升级。如果不是疫情之下一些国家需要运输属于运输快递业“轻货”范畴的口罩、防护服等医用物资，平常日子以安-225 每小时 12 万美元的租借价格，可能不会有特别大的市场需求。然而，比之略小一些的货运飞机呢？是否有更大发展潜力？早在 2015 年，当时的乌克兰航空代表团 Lik Om 公司董事长伊戈利-帕且夫斯基、国家航空航天部部长



2020 年 4 月 24 日，江苏南京，众多果粉在新街口一家苹果专卖店咨询 iPhone SE2 手机

库兹涅册夫一行，曾到陕西渭南实地考察，愿将已试验的安-70、安-224 等项目在卤阳湖发展完善。当然，如此大项目，不可能一蹴而就。未来，这些项目是否有机会在中国落地？

一些经济学家或业界人士更关注的是，未来全球产业链的走向。疫情全球大流行之际，出现了这样的情况——譬如波音设在全球各地的工厂、合作伙伴，有的开工，有的停工。日本川崎重工为波音生产零部件。日本斯巴鲁公司设在名古屋的半田工厂和半田西工厂，主要制造波音 787 客机的左右机翼和机体的中央翼。两家公司分别坚持到 4 月 17 日、4 月 20 日，终于纷纷停工。究其原因，与供应链断裂有关——部分上一工作流程所生产的配件缺货，导致日本的波音配套工厂无法正常生产。

美国外交关系委员会前全球卫生高级研究员劳里·加勒特 (Laurie Garrett) 认为，本次新冠疫情使人们认识到——全球供应链与分销网络极易遭到破坏。这是对世界金融与经济体系的根本性冲击。“未来，跨国公司可能会对实时生产模式和全球分散生产持保守态度。”加勒特说，“其结果便是全球资本主义可能会进入一个戏剧性的新阶段：为了免于未来遭受破坏，供应链会更加靠近国内且充斥着过剩。这可能会降低企业的短期利润，但也会使得整个系统更具弹性。”

## 中国的作用

然而，加勒特所称的“国内充斥着过剩”之现象，在如今疫情之下的美国的一些行业已经出现。譬如随着封城之下，原本专供餐饮行业的牛奶被奶农倾倒——据美国最大乳制品合作