

全球产业链供应链加速重构

近年来,经济全球化遭遇逆流、贸易保护主义及地缘政治博弈持续加剧,深刻改变了全球产业链供应链格局。各国产业链供应链布局从以成本、效率、科技为侧重转向以安全、稳定和韧性为侧重,呈现多元化、区域化等演进特征,并存在进一步碎片化的趋势。世界经济增长动能因此受到遏制,也给经济复苏增添了更多不确定性。当前,国际社会应坚持开放合作,把握数字经济转型新机遇,重构兼顾效率、安全与韧性的全球产业链供应链分工体系。

“脱钩”风险居高不下

联合国贸发会议和世贸组织等国际机构近期相继发布报告指出:从单项指标上看,受疫情干扰的全球产业链供应链正在恢复,非必需消费品短缺和交货延迟现象有较大改善;今年一季度,全球货物贸易较2022年第四季度增长1.9%,增长约1000亿美元。

但经贸问题政治化愈加强烈地冲击着产业链供应链安全稳定。世界经济论坛《全球首席风险官展望》预测,今年下半年,主要经济体间的地缘政治经济关系将持续存在不稳定性,并对供应链产生重大影响,尤其是在关键产品供应方面可能受到更多冲击。

当前,以美西方为主的部分发达经济体公然鼓噪分裂对抗,继续加大“脱钩断链”和保护主义力度。今年以来,美国“脱钩”操作频繁,施压日本、荷兰对华半导体实施新的出口管制,拉拢“印太经济框架”成员减少对华芯片、关键矿物等领域产品的依赖,妄图组建所谓“去中国化”的技术联盟和产业链联盟。

美方此举人为阻断全球产业链供应链,加剧了各方风险。作为世界第二大经济体、140多个国家和地区的主要贸易伙伴、制造业第一大国,中国已在全球化大潮下与世界各国深度联结。“去中国化”意味着去机遇、去合作、去发展。英国《金融时报》社论说,美国政府想要一个去全球化的世界,“那将会是一个更加黑暗、相对更贫穷的世界”。

美国还通过补贴政策与出口管制打出“组合拳”,引发各国产业恶性竞争和全球贸易保护主义浪潮,加剧全球产业链供应链的混乱。

为避免美国《通胀削减法案》中有关绿色技术的歧视性补贴措施,迫使本地企业将投资转向美国,欧盟迅速跟进应对政策,掀起了一场关于全球绿色技术补贴政策的逐底竞争。今年1月份,欧盟宣布“绿色协议工业计划”,随后又公布《净零工业法案》和《关键原材料法案》两份具体草案,其中都包含对绿色低碳产业的补贴政策。近期,加拿大也加入“战局”,将对两家新能源公司的补贴金额增加至50亿加元,鼓励其恢复在加拿大的电动汽车电池厂建设。

碎片化倾向明显加剧

在大国竞争升温、全球风险难降的背后,是部分发达经济体为维护在全球产业链供应链上的垄断地位,不断打压遏制新兴国家,竖起一道道关税墙、科技墙、断供墙。受这一系列举措影响,全球产业链供应链加速重构,并从侧重成本、效率、科技转向侧重安



图为航拍的匈塞铁路塞尔维亚首都贝尔格莱德至中北部城市诺维萨德段(贝诺段)。

王 祥摄(新华社发)

全、稳定和韧性。

为降低本国对外依存度高的基础产品和技术所面临的断供风险,防止在关键能源资源、粮食、核心技术等方面被“卡脖子”,各国纷纷推动本国产业链供应链多元化布局,引导跨国企业主动调整战略、分散投资,推进能源矿产等来源地和运输通道多元化。

同时,受逆全球化、贸易保护主义抬头和发达国家推动产业链回迁等多重因素影响,区域化合作也成为许多国家的更优选项。今年以来,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)正式对所有签署国全面生效,多方通过关税减免等措施,为区域经济一体化注入强劲动力。中国海关总署数据显示,今年上半年,我国对协定其他14个成员国合计进出口6.1万亿元,同比增长1.5%,对我国外贸增长的贡献率超20%。

通过多元化、区域化等方式,各国维持着有限的全球产业链供应链合作体系。但部分美西方国家以超出国家间正常竞争的方式,特别是在与国家安全和发展潜力高度相关的敏感领域,遏制打压他国,使各国对自身产业链供应链的“安全焦虑”倍增,不断推进产业链供应链本土化,被动地“去合作”“去联系”,进一步加剧全球碎片化倾向。

以半导体产业为例,其全球化的主要标志便是供应链全球化,各生产环节在不同具有比较优势的国家和地区完成,从而实现效益最大化。

近年来,美国无理打压他国相关企业以及在全球芯片短缺时采取的一系列压迫措

施,使半导体行业的主要国家和地区忧心忡忡。自美国出台《芯片和科学法案》后,欧盟、日本、韩国等也纷纷推出了自己的“芯片法案”,事实上开启了半导体领域的“军备竞赛”。各国时刻准备放弃合作,各搞一套规则,标准与全产业链条,导致全球半导体产业走向事实上的碎片化。此种现象当前已在包括航空航天、生物医药等诸多高新技术领域全球产业链供应链上蔓延。

携手应对“断链”挑战

全球产业链供应链相对割裂的碎片化状况不仅直接影响各国正常生产和生活秩序,还在很大程度上挫伤了世界经济增长动能,增加了经济复苏的不稳定性和不确定性。

世贸组织数据显示,今年以来,世界主要经济体的商品贸易增长情况参差不齐,主要经济体的贸易走势更趋疲弱。世贸组织预测,2023年全球货物贸易量将增长1.7%,大大低于过去12年的平均水平2.6%。

国际货币基金组织警告,如果陷入严重的贸易碎片化,其长期成本将占全球产出的7%;如果加上技术脱钩,一些国家的损失可能高达GDP的12%。美国商会发布报告显示,与中国“脱钩”严重威胁美国在贸易、投资、服务和工业等领域的利益,美国投资者可能因“脱钩”每年损失250亿美元资本收益,美国GDP将因此损失高达5000亿美元。

伴随经济全球化的不断深入,国内国际经验都已表明,世界不应该、也不可能退回到

彼此封闭孤立的状态。

国际社会必须在开放中创造机遇,在合作中破解难题。当前各国应秉持开放合作的心态,充分用好世界贸易组织等多边治理平台,以世贸组织第十三届部长级会议为契机,就投资改革、补贴问题改革、电子商务谈判等关键议题进一步沟通和交流,寻求多边协商下的“最大公约数”,消除成员间顾虑,恢复因主观因素造成的产业链中断,积极促进不同发展水平、不同工业化阶段的国家在产业链供应链上更好合作。

在新一轮科技革命和产业变革下,把握好数字化转型,也将为构建兼顾效率、安全与韧性的全球产业链供应链提供新机遇。数字经济下产业链供应链向智能化、网络化转型,通过优化要素配置,将有效提升其运行效率;通过搭建要素共享平台,实现各国企业间资源的集成与对接,有助于提升其灵活应变能力,降低断链风险;通过形成协同网络,增强可靠性,从而保障生产安全并迅速应对各种不确定性,进而提升应对冲击的能力。

经济全球化是社会生产力发展的客观要求和科技进步的必然结果,数十年来促使产业链、价值链、供应链不断延伸拓展,为世界经济增长提供了强劲动能。今天,人类已经成为你中有我、我中有你的命运共同体。部分美西方国家为继续攫取超额利润,大搞“脱钩断链”,打压他国正常发展,阻挡不了经济全球化大潮,只会损人害己,与机遇和未来“脱钩”。

强国家金融韧性。

战略计划还包括4个主要目标和阶段性任务。首先,通过制定联邦政府财务规划、加强公共财政和风险管理可持续性、制定和审查金融法律和政策,制定可持续的财政政策;其次,通过管理和监督政府财务委员会以及公司、机构和组织的利益,提升营商环境竞争力,促进强劲的经济增长并培育竞争性的商业环境;再次,通过用好海湾金融和经济一体化的机遇和优势,发展和加强国际税务关系等方式,促进国际经济金融合作;最后,增强信任和提高透明度,即改进和发展预算规划和执行机制,管理和治理财务数据,准备和管理联邦政府的财务运作,管理政府采购平台。

该战略计划还包括提升团队精神、实现领导力、确保诚信和透明度、提高财务工作管理的敏捷性、实现高水平的福祉、打造平等的工作环境六项价值追求。

战略计划中最受关注的是两个“政府赋能者计划”。

第一个“政府赋能者计划”的目标是吸引人才并为人才赋能,具体举措包括服务财务领导者并提升其“未来技能”,设计吸引和留住人才的框架以及开发本部门人工智能框架。为实现这些目标,计划制定了多项任务,包括根据国际最佳实践有效管理财政资源和采购、应用人力资源最佳实践和国际领导力最佳实践、制定质量标准卓越机构、确保内部和外部沟通、制定战略计划、衡量绩效、提供最好的法律服务、提供最新的IT服务以及高效地为各组织单位提供共同服务等。

第二个“政府赋能者计划”的目标是促进基于工作场所灵活性、主动性和准备性的创新实践,包括一个战略项目——整合创新和变革管理的最佳实践,以及两项周期性任务——管理制度创新和未来预见。



图为在位于埃及苏伊士的中国巨石埃及玻璃纤维股份有限公司拍摄的玻璃纤维产品。新华社记者 王东震摄

集 外 企 微 观 察

航运巨头马士基日前发布财报显示,公司第二季度营收为130亿美元,相比2022年第二季度217亿美元的营收额大幅减少。经营业绩呈“断崖式下滑”,是航运企业预料之中的表现。业绩下滑的主因之一是航运运力从疫情高峰回落。由于欧美等发达经济体消费需求低迷,集装箱贸易下半年至明年或难恢复。

分析认为,航运企业经营业绩大幅下滑,并非公司运营状况出现恶化,而是航运运力回归常态的表现。过去几年,受新冠疫情影响,全球消费需求激增,一些主要市场本地生产能力受限,进口需求大幅增长。但是船舶和集装箱供应有限,一度出现一箱难求的局面,航运运价成倍上涨,马士基和其他航运公司在2021年和2022年实现了创纪录的利润。

随着疫情影响逐步消退,企业开始消化库存,物流运输需求快速下降,全球航运运价显著降温,航运公司运营指标也随之回落。马士基首席执行官柯文胜表示,马士基对市场环境的变化作出了迅速反应,通过加强成本控制、和客户签订多种合约等方式,稳定经营业绩。同时,公司将持续推动业务转型,为客户提供综合物流解决方案,增强供应链韧性,以强化应对不确定性的能力。

然而,从外部环境来看,全球航运公司正面临新的挑战。市场需求低迷开始取代疫情,成为影响航运业的又一个显著因素。统计显示,二季度集装箱运费较2022年同期下降51%,但是运输量并没有因为运价下降而提升,反而下降了6.1%。这主要是由于北美和欧洲市场消费需求低迷,导致海运业务需求持续下降。

马士基在财报展望中对下半年行业表现也不乐观。公司调低了对全球集装箱贸易的预期,称预计全球集装箱吞吐量将下滑1%至4%。此前,公司预计这一数值为下滑2.5%至增长0.5%。马士基认为,航运市场要回到正增长区间,可能要等到2024年。

这一判断与一些国际机构的分析预测不谋而合。联合国贸发会议和世贸组织等国际机构在研判2023年下半年全球贸易时,都认为全球贸易增速将会遭遇挑战,市场需求放缓、通胀、金融市场动荡和地缘政治紧张局势等负面因素带来的影响或超过正面因素。



视频报道请扫二维码



图为希腊比雷埃夫斯港(比港)三号集装箱码头。马里奥斯·罗洛斯摄(新华社发)

本版编辑 韩叙 孙昌岳 美编 高妍

阿联酋发布计划支持经济增长

本报驻阿布扎比记者 李学华

8月6日,阿联酋宣布启动财政部《2023年至2026年战略计划》,旨在促进本国经济增长并通过金融赋能、可持续性、创新、未来远见、金融领导力和可持续发展提升政府绩效水平。

阿联酋副总理兼财政部长、迪拜副酋长马克图姆·本·穆罕默德表示,在瞬息万变的世界中,阿联酋作为阿拉伯世界第二大经济体,将确保经济具有弹性和敏捷性,努力实现长期的国家目标。“计划涉及多个方面,包括人力资本、立法结构、本地营商环境、金融政策、国际关系和全球伙伴关系等,这些均契合实际的中期目标。”“我们将优先推动吸引人才的各项举措,提供高效的机构服务和人工智能支持的数字基础设施,在人力资源、领导力、质量标准、机构卓越和绩效衡量方面进行深入探索。同时,我们还将制定和实施可持续金融政策,以促进经济增长,创造有竞争力的商业环境,加强国际经济关系并建立信任和提高透明度。”

《2023年至2026年战略计划》包含三大战略目标。首先,通过设计公共财政路线图、加强分析能力、确保健全的财务管理提升联邦政府内部财务绩效;其次,通过管理公共债务、设计与当地和国际发展相一致的“平衡税收政策”,确保财政可持续性,打造包容性的未来;最后,通过设计金融应急响应和恢复框架,制定公共财政领域与国际财政部门合作计划,增



图为阿联酋迪拜码头。

(视觉中国)