

技术与政治左右全球化进退?

张凡

前三次工业革命出现的新技术带动了全球化的进一步发展。当下,以人工智能为代表的新一轮工业革命正在蓬勃发展。全球化将何去何从?尽管当前保护主义、单边主义抬头,但包括中国在内的大多数国家,都对全球化的未来抱着乐观态度。而剑桥大学教授芬巴·利夫西却在《后全球化时代:世界制造与全球化的未来》一书中抛出这样的论调:“关于全球化的未来,当前被广为接受的解释是有误导性的,甚至存在错误,这是本书的核心论点。在过去10年中,全球经济的运行模式已经在不知不觉中落伍了。”

更让人瞠目结舌的还有这一句:“如果我们依然坚持认为继续发展全球化(或者有些人所说的超级全球化)是摆在我们面前的唯一选择,那么我们将面临巨大的风险,其严重性可能堪比2008年金融危机,足以让整个世界经济陷入困境。”

芬巴·利夫西并不像我们想象的那样,只是一名象牙塔里的学者,他还是多个欧洲国家政策、企业家的顾问。从这样权威的身份来看,他抛出这样的观点,并不是胡言

乱语,而是向我们发出应当有的提醒:不能因循守旧了,只有觉察、把握当下的新趋势,才能让世界经济步入良性循环的轨道。

他在回顾了制造业发展的历史后,从以下三个角度来论证他的观点:

首先,随着人工智能、互联网技术、3D打印技术的快速发展,由智能机器人代替工人生产的时代将会到来。有预测显示,未来几十年,90%的传统工作岗位将被人工智能机器人所替代。这会让企业在进行工厂选址时,不再优先考虑劳动力成本,而是以贴近市场端为原则。因此,不少企业会在全球重新规划其工厂的布局。由此,作者发现,在某些国家出台政策的支持下,已经有越来越多的企业选择重新回到自己的国家建厂,从而使该国实现制造业回流。

其次,消费者的需求日趋多样化和个性化。这使得现在的市场已经不再是卖方市场,而是买方市场,消费者的各种需求,将逐渐成为企业生产商品的标准。因此,企业过去大规模和流水线的生产模式将逐步转向定制化、个性化的生

产模式。另外,消费者对商品送达的时间也要求越来越短。在这两个因素作用下,企业也必须要考虑工厂如何布局,才能更加靠近市场和消费者。

最后,生态环保因素也将会影响企业工厂的布局。目前,我们所能看到的是,公路、铁路、航空、水运等基础设施越来越完善,货物物流运输成本进一步降低,“门对门”的运输已经普遍实现,“世界是平的”即将成为现实。但是利夫西却发现,未来由于环保因素,货物运输成本将会越来越高,这主要体现在以下两个方面:一是石油等资源的短缺,使得运输成本变得越来越高;二是节能减排成为了全世界人类共同的任务,在物流运输环节,物流企业会为了达到减排目标而延长运输时间,从而变相地增加了运输成本。这是我们当下所忽略的因素。

在利夫西看来,以上这些因素,都造成了制造业发展的趋势是从全球化到区域化再到本地化。当然,作者也表明,他并不支持贸易保护主义,也不是为了否定全球化,而是在这些现象的基础上,提出一种新的思考,即当下的一些逆全球化

和贸易保护主义的表现,预示着世界制造业将迎来一场颠覆式的变革。作者对电影《星际迷航》中的一个片段印象深刻,联邦星舰企业号舰长只是对着墙上的复制器说出“热伯爵茶”这几个字,一杯泡好的茶就凭空出现了。这预示着什么?制造业将掌控在消费者手中,消费者可以直接控制、组合原子和分子,短时间制造出自己想要的产品!

最关键的一点是,本书与众多分析全球化的著作所不同,作者并没有将重点放在特朗普的种种行为、英国脱欧等事件的分析上,而是将焦点对准了企业,福特、ZARA、西门子,乃至中国的比亚迪,都被提及。作者对这些企业的一系列行为进行逻辑分析,无疑是给我们观察全球化提供了另一个视角:虽然全球化的未来面临着诸多不确定性,影响全球化走向的除了技术与政治等因素之外,还与无数企业的行为息息相关。正如作者在书中所说的,“正是千千万万企业的决策共同塑造了总体贸易模式与投资流向”,“决定全球经济是否进入后全球化时代的不是宏观经济学家,也不是政治家,而是企业本身。”



AEO高级认证企业贸易之旅金钥匙

本报记者 刘国民 王曼

AEO高级认证堪称是企业高效参与国际贸易的“金钥匙”。获得AEO高级认证后,企业不仅能够树立良好的品牌形象,还可以提高在国际市场上的竞争力。有关数据显示,高级认证企业的平均通关时间仅为4.35小时,而没有高级认证的企业通关时间则要大大延长。为了解AEO高级认证还能带来哪些红利,近日《中国贸易报》记者采访了相关企业。

威海中外运报关有限公司成立于2003年,是威海地区成立最早的专业报关企业,曾获得全国百优报关企业称号,其聘用的报关人员曾获得全国百优报关员荣誉。服务能力强、通关效率高是业内对这家公司的普遍评价。

“成为AEO高级认证企业,使威海中外运在代理进出口国际货物时,能够享受更低的查验率、优先办理通关手续、简化进出口货物单证审核、特殊时期优先放行等便利。”威海中外运报关有限公司工作人员告诉记者,获得AEO高级认证,一方面提升了公司的整体运营能力,另一方面也帮助企业打造出了良好的对外形象,为公司带来更多的国际和国内商务合作机会,有助于获得更多的客户订单。

“威海中外运可以享受进口国快速清关待遇,降低海关查验率、节约时间成本,更快捷的通关和货物运送服务进一步提升了公司的市场竞争力。同时,借鉴AEO高级认证标准体系,也有助于细化企业的进出口内控程序,确保合规运营,避免违规事件发生。”该公司工作人员介绍。

据了解,2011年威海中外运报关有限公司成为“AA级”认证企业,2016年成为AEO高级认证企业,2018年通过重新审核,该公司再次成为AEO高级认证企业。

在采访当中,威海中外运报关有限公司员工深有感触地表示,企业达到申请认证标准后,也不能掉以轻心,更要严谨对待申请过程,在具体的操作中企业要严格把控每一个环节。

对于申请AEO认证过程中的注意事项,威海中外运报关有限公司工作人员表示:“我们深刻地体会到,认证前的准备工作十分重要。企业需要具有完善的业务流程、完整的管理制度、规范的财务管理、合理的内审制度等,经营管理也要合规合法。此外,企业的操作人员要熟知报关报检货代等相关的知识,能够严格遵守海关以及相关的法律法规。”

对此,威海中外运报关有限公司相关负责人也给出了四点建议:一是企业AEO认证成功与否取决于企业各部门的配合和参与,企业高层重视程度是申请AEO认证成功的关键。二是企业必须对AEO有非常清晰的认知和总体规划,并对AEO申请的流程非常清晰,而不是大而化之。三是企业必须建立有效的认证组织,由高层挂帅,便于协调整体运营和供应链管理。四是企业要对所有的规章制度执行、过程监控和品质验收等进行记录归档。

◆国际商情

中国游客 推高瑞士旅游交通收入

2018年,外国游客在瑞士旅游系统各项公共交通支出与往年相比增幅高达6.4%。瑞士全年旅游交通票务销售累计突破1.3亿瑞郎(约合人民币8.8亿元)。

瑞士联邦铁路公司(Swiss Federal Railways)近日宣布,截至去年底,瑞士旅游系统公共交通票务市场已连续6年突破销售记录。

中国游客凭借全年2030万瑞郎(折合人民币约为1.38亿元)的订票总额,当之无愧地成为瑞士旅游公共交通最大的外国用户群体。

印度和美国游客紧随其后,分居第二和第三位。而2017年居首位的韩国,则因购票总额8.2%的跌幅下滑到第四位。

瑞士联邦铁路公司表示,去年票务销售如此火爆,秘诀之一就在于该公司推出的“瑞士环游火车之路”(Grand Train Tour of Switzerland)项目。汇集了冰川快车、金色山口快车、伯尔尼纳快车、圣哥达全景快车、少女峰登山火车、黄金列车,全长达1280公里的“瑞士环游火车之路”,将瑞士全境8条最引人入胜的景观及登山路线连接起来,让游客沿途穿越瑞士大小城镇和村庄,攀登雄伟的山峰,跨越壮丽的冰川,经过清澈的湖泊和河流,领略瑞士人文和风光精髓。

缅甸酸角产销两旺

缅甸《镜报》4月1日报道:3月底以来,上缅甸地区的酸角进入收获季节,产量也高,正源源不断地进入曼德勒市场。虽说今年的价格比去年同期低了近一半,但销售情况却很好,商品流通也快。

目前,主要买家为孟加拉国的商人以及缅甸本土囤货的商人。预计泼水节过后,价格就会涨起来。马圭省农民吴觉敏表示,酸角虽说可以不计种植成本,但存在摘收费和运输费。今年的摘收费每天达7000元/人。如果价格回涨,就得寄希望于中国和印度商人来购买。

去年同期酸角上市季节,带核酸角的售价为1500缅元/吨,去核酸角的售价为2000缅元/吨;而今年带核酸角的售价为870缅元/吨,去核酸角的售价为1250缅元/吨。报道称,酸角为多年生植物,每年春季为收获季节。缅甸的马圭、曼德勒、皎布当、帕科库(又称:木各具)和亚米丁地区的产量最多。

秘鲁已成为拉美 第一大柑橘出口国

秘鲁酸性水果生产商协会(ProCitrus)日前表示,2018年,秘鲁柑橘出口量达137443吨,同比增长16.17%,居拉美地区第一。主要销往包括美国、英国和中国在内的26个国家。

(本报编辑部综合整理)



4月2日,齐鲁号中欧(青岛—明斯克)国际班列从位于山东省胶州市的中国—上合组织地方经贸合作示范区青岛多式联运中心驶出。据了解,该班列途经二连浩特,将历时20余天到达白俄罗斯首都明斯克,所载货物主要为发动机配件和太阳能组件。

中新社发 王昭脉 摄

一带一路沿线国家贸易重构国际分工

本报记者 刘国民

“在‘一带一路’沿线国家贸易伙伴里面,中国的地位在上升。”在日前举行的“‘一带一路’:新理念与新实践”学术研讨会上,中国社科院欧亚所经济室主任徐坡岭介绍,中国与“一带一路”沿线国家贸易额占中国贸易总额的比重正在持续上升,特别是在出口方面上升很快。“中国与‘一带一路’沿线国家的贸易结合度指数快速上升,沿线国家对中国的贸易趋势也是一样。”

徐坡岭分析,在进出口商品结构方面,中国对“一带一路”沿线国家出口的主要是机械运输设备、纺织品和其他制品,进口最多的是能源矿产和运输机械设备。在地区特征上,资本密集型产品是东南亚国家出口的主力。由于东南亚国家的工业化水平差异较大,因此中国对东南亚国家的进出口均以制成品为主。“在‘一带一路’沿线国家里面和中国形成产业链分工的主要是东南亚国家。其中相对来

说,南亚主要出口劳动密集型产品,工业基础更薄弱。”

此外,徐坡岭还表示,中亚国家主要出口能源原材料。“我们一直认为东欧国家是成熟的工业化国家,但是我们向它出口的是制成品,进口的是原材料产品。这也就是说它没有向我们出口工业制成品的能力。原因就在于经济发展水平的差异形成了贸易结构的差异。”

在产业内贸易区域分布上,徐

坡岭认为,中国主要是跟东南亚、南亚国家形成了一部分产业内贸易。“中国实际上是向这些国家出口中间产品和制成品,但是‘一带一路’沿线国家现在没有能力供应中国所需要的中间产品,所以中国中间产品的主要来源地还是日本、美国和欧洲。”

“总体上中国与‘一带一路’沿线国家产业内贸易比重在上升,区域分工网络在形成,某种程度上‘一带一路’建设的推进正在重构

国际分工体系。”徐坡岭介绍,目前全球有三大区域分工中心,分别是北美、欧洲非洲和亚洲分工中心。他表示,成为国际分工中心需要具备几个条件,一是技术创新能力,二是市场容量,三是资本充裕度。“在这方面可能中国会通过‘一带一路’建设形成一个以自己为中心的分工体系,当然这个分工体系跟其他的分工体系之间还有关系,就像我们中间品从欧美进口一样。”徐坡岭分析说。

◆实务操练

海上运输退运或改港的损失由谁承担

郭辉

案例F

中国甲公司通过货代向乙公司订舱,2015年6月28日装载4个集装箱不锈钢管从中国大连港出口至斯里兰卡科伦坡港,货物报关价值为36万余美元,出运时甲公司要求做电放处理。7月9日,甲公司通过货代向乙公司发邮件称,发现货物运错目的地要求改港或者退运。乙公司于同日回复,因货物距抵达目的港行程不足2天,无法安排改港,如需退运则需与目的港确认后回复。

7月10日,甲公司通过货代询问货物退运是否可以原船带回,乙公司于当日回复“原船退回不具有操作性,货物在目的港卸货后,需要由现在的收货人在目的港清关后,再向当地海关申请退运。海关批准后,才可以安排退运事宜”。

甲公司又提出“这个货要安排退运,就是因为清关不清了,所以才退回宁波的,有其他办法吗?”此后,乙公司再未回复邮件。

7月12日货到目的港。乙公司应甲公司的要求于2016年1月29日向其签发了编号603868的全套正本提单。根据提单记载,托运人为甲公司,收货人及通知方均为丙公司,起运港中国宁波,卸货港科伦坡。之后,甲公司未采取措施处理到港货物。2016年5月19日,甲公司向乙公司发邮件表示已按乙公司要求申请退运。乙公司随后告知甲公司涉案货物已于2016年3月在目的港被当地海关拍卖处理。

因此,甲公司向国内海事法院提出诉讼,要求乙公司赔偿全部货物损失。

一审海事法院认为,甲公司因未采取自行提货等有效措施导致涉案货物被海关拍卖,相应货损风险应由该公司承担,故驳回甲公司的诉讼请求。

二审法院撤销一审判决,判令乙公司于判决送达之日起10日内赔偿甲公司货物损失183459.49美元及利息。理由是,依据《合同法》

第308条,甲公司在乙公司交付货物前享有请求改港或退运的权利。在甲公司提出退运要求后,乙公司既未明确拒绝安排退运,也未通知甲公司自行处理,对涉案货损应承担相应的赔偿责任,酌定责任比例为50%。

再审法院判决,撤销二审判决;维持一审判决。

案例点评

《合同法》与《海商法》有关调整海上运输关系、船舶关系的规定属于普通法与特别法的关系。根据《海商法》第89条的规定,船舶在装货港开航前,托运人可以要求解除合同。在海上货物运输合同下,托运人并非可以无限制地行使请求变更的权利,承运人也并非在任何情况下都应无条件服从托运人请求变更的指示。依据《合同法》第308条的规定,在承运人将货物交付收货人之前,托运人享有要求变更运输合同的权利,但双方当事人仍要遵

循《合同法》第5条规定的公平原则确定各方的权利和义务。

在海上货物运输合同纠纷中,货主在货物运输途中享有要求船公司进行退运或者改港的权利。海上货物运输具有运输量大、航程预先拟定、航线相对固定等特殊性质,托运人要求改港或者退运的请求有时不易操作,还会妨碍承运人的正常营运或者给其他货物的托运人或收货人带来较大损害。如果变更海上货物运输合同难以实现,或者将严重影响船公司正常营运,船公司可以拒绝托运人改港或者退运的请求。在此情况下,如果要求承运人无条件服从托运人变更运输合同的请求,显失公平。

涉案货物采用的是国际班轮运输,载货船舶除运载甲公司托运的4个集装箱外,还运载了其他货主托运的众多货物。涉案货物于2015年6月28日装船出运,于2015年7月12日左右到达目的港。甲公司于2015年7月9日才要求乙公

司退运或者改港。乙公司在航程已过大半,距离到达目的港行程只有两三天的时间,以航程等原因无法安排改港、原船退回不具有操作性为抗辩事由,符合案件事实情况,该抗辩事由成立,乙公司未安排退运或者改港并无不当。

乙公司将涉案货物运至目的港后,因无人提货,将货物卸载至目的港码头符合海商法第86条的规定。乙公司于2014年7月9日通过邮件回复甲公司拒抵达目的港行程不足2天。甲公司已了解货物到港的大体时间并明知涉案货物在目的港无人提货,但在长达8个月的时间里未采取措施处理涉案货物致其被海关拍卖。

甲公司虽主张乙公司未尽到谨慎管货义务,但并未举证证明乙公司存在管货不当的事实。甲公司的该项主张缺乏依据。依据海商法第86条的规定,乙公司卸货后所产生的费用和风险应由收货人承担,乙公司作为承运人无需承担相应的风险。