

贸易碎片化冲击全球经济增长

本报记者 贾平凡

环
球
热
点

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。专家分析指出，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、稳定和政治为侧重，呈现多元化、区域化等特征，并存在长期风险。

在进一步碎片化的趋势。这一趋势对世界经济增长动能造成冲击，给经济复苏增添了更多不确定性。

据法国《回声报》网站日前报道，国际货币基金组织（IMF）和世贸组织（WTO）担忧，越来越碎片化的全球贸易让国际“合作逐渐失去动力”。

全球贸易增长放缓

日前，IMF总裁克里斯塔利娜·格奥尔基耶娃在美国《外交》双月刊2023年9—10月号发表文章警告：“随着贸易萎缩和壁垒增加，全球经济增长将受到重创。根据IMF的最新预测，到2028年，全球GDP年增长率将仅为3%，这有可能破坏发展中国家在减贫和为迅速增长的年轻人口创造就业等方面的努力。”她强调，自2019年以来，各国每年新出台的贸易壁垒政策几乎增加了两倍，去年达到近3000项。其他形式的碎片化如技术脱钩、资本流动中断和移民限制，也将抬高成本。

今年年初，IMF发布报告指出，贸易碎片化将导致全球产出萎缩0.2%—7%不等，这取决于碎片化的程度。如果再加上技术脱钩，一些国家的GDP萎缩可能达到12%。“每年损失数万亿美元，这不是小问题。”卡托研究所的报告分析称，“贸易联系的瓦解，将对低收入国家和发达经济体中不太富裕的消费者产生最不利的影响。”IMF报告显示，在碎片化的影响下，发达经济体的低收入消费者将无法获得更便宜的进口商品。同时，新兴和发展中经济体将不再受益于技术溢出效应，发展中国家非但不会赶上发达经济体的收入水平，反而会进一步落后。

8月26日，在美国举行的全球央行行长会议上，WTO总干事恩戈·奥孔乔-伊维拉说，背离自由开放的贸易将导致更大的物价波动、通胀压力和经济整体增长前景疲软。

近期，WTO在最新的《全球贸易展望和统计报告》中称，受俄乌冲突、居高不下的通胀、紧缩的货币政策和金融市场不确定性的影响，2023年全球贸易增长仍将低于平均水平。继2022年增长2.7%之后，今年全球

贸易量预计将增长1.7%。各经济机构对2023年的贸易预测数据更保守：荷兰国际集团（ING）预测今年全球贸易量将增长1%；英国牛津经济研究院预测今年全球贸易量将萎缩0.6%；牛津经济研究院报告表示，2023年的总体贸易前景依然疲弱，而且存在长期风险。

“贸易增长放缓表明全球需求增长依然乏力，也预示了全球经济增长依然面临较大的下行压力。”中国社会科学院国家全球战略智库综合研究部主任徐秀军接受本报记者采访时表示。

国际经贸环境恶化

施压日本、荷兰对华半导体实施新的出口管制，出台《芯片与科学法案》《通胀削减法案》……近年来，为促进产业回流，美国通过长臂管辖、补贴政策与出口管制等措施引发各国产业恶性竞争和全球贸易保护主义加剧，全球产业链供应链产生新的混乱。

中国社会经济系统分析研究会副理事长张建平接受本报记者采访时分析，近几年，一些国家以所谓国家安全和意识形态为借口，推行脱钩、断链、友岸外包、近岸外包等逆全球化举措，缩短全球价值链，冲击全球贸易规模和结构。全球贸易呈现出区域化、碎片化和分散性的特点。其中，贸易碎片化导致全球贸易规模、增速快速下降，加剧产业投资下降和就业减少，最终损害全球经济增长动力。

“当前，全球贸易壁垒呈现政治化和安全化的趋势。一些国家将国际经贸关系工具化、武器化，加大出口管制以及进口限制。这不仅直接导致国际经贸环境恶化，还破坏了全球产业链和供应链，导致一些国家相关产业无法正常产出和运行，阻碍经济增长。”徐秀军说。

“世界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’，进一步加剧全球贸易碎片化倾向。”中国现代国际关系研究院研究员刘军红对本报记者表示，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。受此影响，全球产业链供应链加速重构，并从侧重成本、效率、科技转向侧重安全、稳定和政治。与此同时，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。

挫伤经济增长动能

全球产业链供应链相对割裂的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。

法国经济学家菲利普·阿吉翁近期在《回声报》网站发文指出，贸易去全球化会加剧全球范围内的不平等程度和贫困率。英国《金融时报》首席经济评论员马丁·沃尔夫表示，美国发起的贸易战很可能是一场导致多输局面的“负和博弈”。贸易政治化会导致浪费，因为决定生产的已不是市场。

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，尤其是关键产品供应可能受到更多冲击。

对于贸易碎片化，IMF建议采取

3种方法解决：加强国际贸易体系，帮助脆弱国家处理债务问题以及加强应对气候变化行动。

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。

“在消除贸易壁垒方面，新兴市场与发展中国家发挥了重要作用。”徐秀军说，在8月举行的金砖峰会上，五国领导人明确反对贸易壁垒，致力于促进金砖国家成员与其他发展中国家间的贸易和投资流动。同时，很多发展中国家制定了以开放促发展的政策，加大对外开放力度，促进南南合作，以突破发达国家贸易壁垒。

“当前，全球经贸环境更加复杂，影响也更加深远，短期内难以得到根本性改善。”徐秀军说，消除贸易壁垒必须支持以WTO为核心、以规则为基础，构建更加公平合理的多边贸易体制。当前，各国应回到多边渠道，建设性参与推进世贸组织必要改革，保障世贸组织争端解决机制的正常运行，加大对违反世贸组织规则的保护主义措施的约束。

张建平表示，应对贸易碎片化，世界各国首先要坚持WTO的多边贸易体制框架，继续坚定支持经济全球化和区域一体化发展。在此基础上，世界各国应通过协商谈判等形式，不断完善相应的经贸磋商机制，例如谈判签署更高层次的双边和多边自由贸易协定，增强全球产业链供应链韧性。

“全球价值链产业链重构是挑战，也是机遇。”刘军红表示，当前，国际社会应坚持开放合作，把握好数字化转型新机遇，重构兼顾效率、安全与韧性的全球产业链供应链分工体系。

哈萨克斯坦积极发展物流运输业

本报记者 李强

哈萨克斯坦副总理努尔特列乌近日表示，哈萨克斯坦致力于成为地区物流网络枢纽，大力发展现有物流交通走廊，积极开辟新的交通线路，扩大货物运输规模。近年来，哈萨克斯坦不断挖掘物流运输潜力，在多个领域取得成绩。

哈萨克斯坦拥有交通区位优势。目前，包括5条铁路和8条公路在内的13条国际运输走廊途经哈萨克斯坦。今年初，哈政府提出《2030年前哈萨克斯坦运输和物流潜力发展构想》，要求大力发展各类运输能力，包括铁路、陆路、水路、航空和物流运输等，支持并继续发展南北和东西方向的跨大陆运输走廊。不久前，哈政府还提出“哈萨克斯坦2050战略”、“光明大道”新经济计划和第三次现代化建设战略规划，均将物流运输业设定为国家发展战略重点，希望将该国建设成亚欧陆路运输中心枢纽，政府为此将给予财税、投资、融资等诸多政策支持。

据报道，过去10年间，哈萨克斯坦在物流运输业领域总投资额达到350亿美元。按照计划，哈萨克斯坦工业和基础设施发展部到2026年将建设5个现代化跨境交通物流枢纽，包括与中国交界的“霍尔果斯枢纽”边境综合体、与吉尔吉斯斯坦交界的工业贸易和物流综合体等。哈萨克斯坦工业和基础设施发展部指出，跨境枢纽将有效提高哈萨克斯坦地区企业的出口潜力，加强与邻国制造商和企业家之间的商业联系，有利于简化供应链环节、降低用户使用成本、提高交付速度，为促进双多边贸易额增长创造条件。

哈萨克斯坦还将努力发展水运航线，阿克套港和库里克港轮渡综合体被纳入国际运输走廊网络。到2025年，阿克套港还将建立一个集装箱枢纽，年吞吐量将从4万标准箱增加到20.2万标准箱。库里克港也将建成萨尔扎水运码头，并配套建设粮食码头和散杂货码头。届时，两港吞吐量将增至3000万吨。

中哈交通运输领域合作潜力巨大。据哈萨克斯坦官方统计，2022年，中哈两国铁路货运量达2300万吨，创历史新高。今年一季度，中哈货物运输量超过700万吨。中国多家企业参与了哈萨克斯坦境内总里程2292公里的重大公路改造项目。哈萨克斯坦首都阿斯塔纳西南环城公路项目总里程34.4公里，是哈国家路网重要工程。该项目采用中国进出口银行优惠买方信贷作为资金来源，由中国新兴建设为总



中国江西省九江市九江南站，工人们正在吊装发往哈萨克斯坦的集装箱班列。从九江南站到哈萨克斯坦阿拉木图站，预计只需5—7天。
胡国林摄（人民视觉）

承包单位、当地企业哈德建设作为联合体成员方共同施工。目前，中哈已签署关于第三条跨境铁路前期研究的谅解备忘录。该项目作为连接欧洲与中国及其他亚洲国家的国际过境运输走廊，将助推中哈及周边国家互联互通，促进哈萨克斯坦经济发展。

欧盟加快西巴尔干国家入盟进程

史珺涵

据德新社报道，欧洲理事会主席夏尔·米歇尔在斯洛文尼亚布莱德举行的国际战略论坛上表示，欧盟应做好准备在2030年前接纳西巴尔干国家为成员国。

专家分析指出，过去，多重原因导致西巴尔干国家的入盟进程缓慢、艰难。在俄乌冲突背景下，欧盟加快西巴尔干国家入盟进程。

提上日程

近日，米歇尔在布莱德战略论坛发表主旨演讲时表示，西巴尔干国家通往欧盟的道路始于20多年前，但入盟进程缓慢，令人失望。欧盟和西巴尔干国家必须讨论入盟的时间安排和具体工作，做好到2030年实现欧盟扩员的准备。他还指出，欧洲理事会将在下次会议讨论欧盟扩员事宜。

随后，欧盟外交与安全政策高级代表塞普·博雷利在西班牙托莱多举行的欧盟外长非正式会议后指出，欧盟必须为新的向东扩员做好准备，将有10个新成员国加入，必须就这些国家入盟的时间表进行谈判，以加快准备工作的进度。他表示，欧盟各国外长同意在9月底与西巴尔干国家的外交同行举行会议，讨论扩员问题。

截至目前，西巴尔干国家中只有克罗地亚于2013年顺利加入欧盟，其他西巴尔干国家虽不同程度地开启入盟进程，但都进展缓慢。其中，北马其顿和黑山分别早在2004和2008年就申请加入欧盟，阿尔巴尼亚和塞尔维亚也在2009年提出申请，但欧盟在给予候选国资格、启动入盟谈判等流程上始终行动缓慢。

多重考量

美国“政治新闻网”欧洲版称，俄乌冲突“让欧盟东扩又回来了”。欧盟认识到，拖延东扩将会造成“政治真空”。

“欧盟此番推动扩员的表态，具有很强的实质性意义。俄乌冲突引发的欧洲地缘政治重组，倒逼欧盟开始认真考虑推动向西巴尔干扩员。欧盟需要进一步东扩来排除其他大国势力的渗透，以确保自身在欧洲地缘政治

版图中的中心地位。”中国国际问题研究院欧洲研究所所长崔洪建接受采访时指出，“欧盟加速推动西巴尔干入盟进程，也有经济方面的考虑。扩大单一市场的需求一直是欧洲一体化的主要动力，尽早把西巴尔干国家纳入自身经济体系之中，将有利于欧盟更好应对未来的经济挑战。”

崔洪建分析认为，此前，西巴尔干国家的入盟进程之所以进展缓慢，主要有三方面原因：一是西巴尔干国家在政治、经济、社会等领域没有达到欧盟为入盟申请国设定的标准。二是欧盟内部对于接纳西巴尔干国家的方式存在分歧。最初，欧盟希望与西巴尔干国家进行“一对一”的谈判，“成熟一个、发展一个”；后来，考虑到西巴尔干国家的整体性和它们在入盟问题上的竞争关系，又提出“一揽子”方案，即一次性接纳西巴尔干国家入盟。目前，欧盟关于这两种方案争论不断。三是西巴尔干地区原本就存在民族、宗教、地缘政治等方面的矛盾与冲突，令欧盟犹豫不决。

重重阻碍

分析认为，尽管欧盟开始以更务实的态度对待西巴尔干国家的入盟，但扩员之路依然阻碍重重。

对于欧盟释放的积极信号，部分西巴尔干国家的领导人表示怀疑。黑山共和国总理德里坦·阿巴佐维奇称，他有时不确定欧盟真正想要的是什么。塞尔维亚总理安娜·布尔纳比奇则指出，艰难的入盟程序加剧了该国对欧盟的怀疑。

分析还认为，西巴尔干国家的入盟条件的确还不成熟，如果欧盟强行接纳，将很有可能付出“消化不良”的代价。米歇尔表示，未来成员国的经济实力相当于欧盟最小经济体的50%—70%，这意味着需要大量财政资源来帮助这些国家迎头赶上。

“对于欧盟来说，没有万全之法，推动西巴尔干入盟进程是‘两害相权取其轻’。”崔洪建说，“不尽早接纳西巴尔干国家入盟，可能导致欧盟地缘政治地位下降。与之相比，欧盟宁愿承受先接纳再帮助其发展所需要付出的代价。”



环
球
热
点

缤纷热气球

德国瓦尔施泰因近日举行“热气球上享受夏日”活动，人们可以购票乘坐专业人员操控的热气球，从天空中欣赏美景。

上图：人们在瓦尔施泰因观看热气球。

左图：活动现场的热气球。
乌尔里希·胡夫纳格尔摄（新华社发）