

# 经济全球化与国际分工的走向： 多链化和短链化

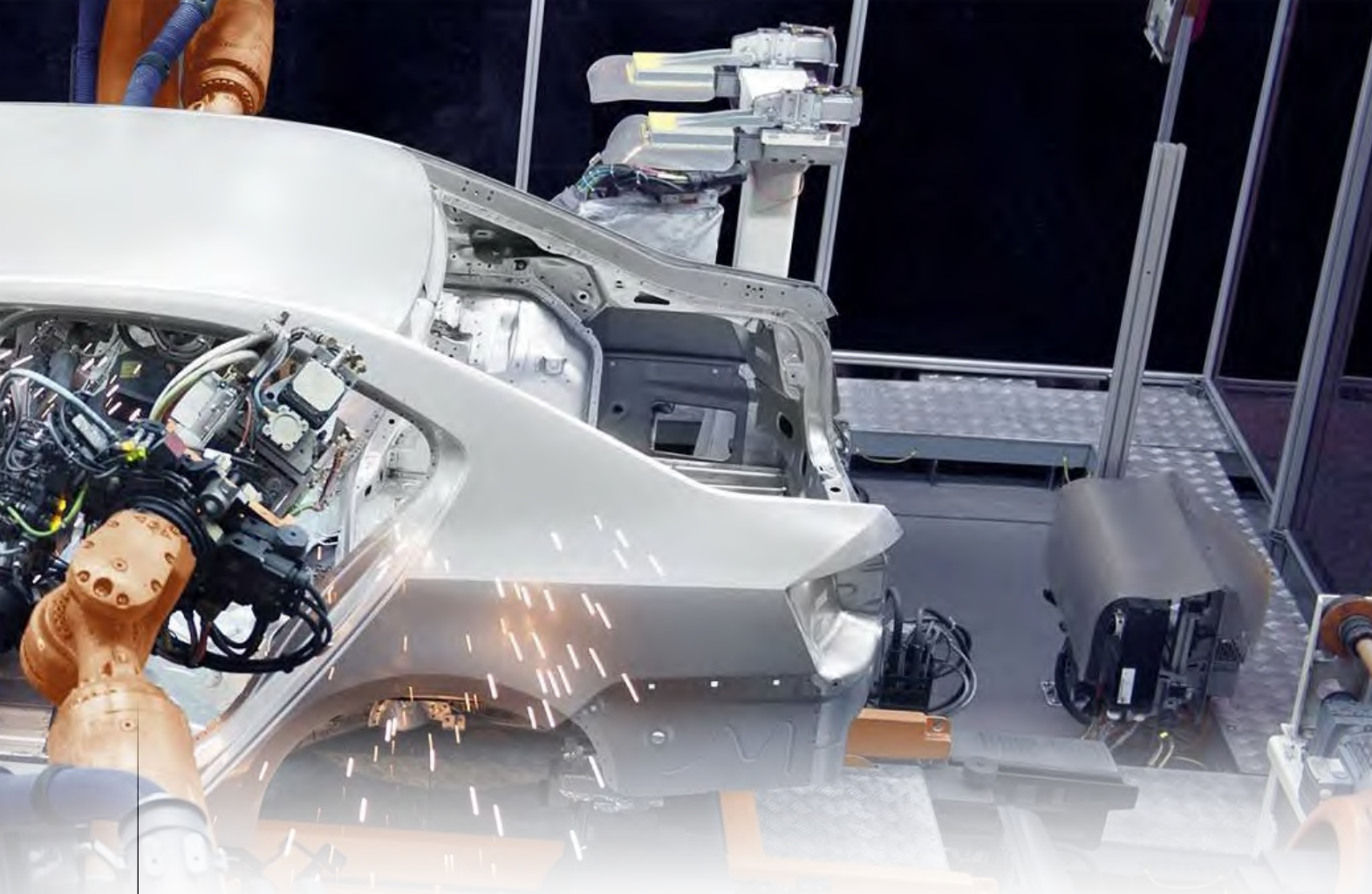
■ 金英姬

## 关键提示

- 从目前国际经贸领域发展形势、趋势以及我国产业布局来看，产业链供应链的多链化、短链化是现实可行的方案，主要得益于三大支撑因素：一是区域经贸合作深入开展，使产业链供应链多链化成为可能；二是数字经济、低碳经济等新的经济发展理念和发展方向成为推动产业链多链化的基础；三是技术变革和高新技术的应用为产业链短链化提供了科技支持。
- 在当前逆全球化发展趋势下，如何在高水平对外开放的基础上实现“十四五”规划的要求成为一项重要议题。其主要方向有两点：一是供应链的回流与制造业本土化，实现产业链短链化与本地化；二是坚持推进多边主义，力求做到供应链多链化。

栏目责编：姚亚平





**经**济全球化是通过原材料、设备、工具、零部件等生产资料和产品、货物的自由流动使各国经济相互依存、紧密联系、加强融合的过程，是根据自然禀赋和后天条件比较优势形成的国际分工体系，是以经济的自然秩序和市场经济为基础取得相对稳定且高速的经济发展的需求，是各国资源得到最有效率的利用并通过最优分工和交换促进市场均衡与物价稳定，使参与方获得最大利益的重要模式。

然而，近年来由于贸易保护主义、技术保护主义的扰动，贸易壁垒、技术壁垒的抬高和新冠疫情的影响等多种因素叠加，一些国家或群体将全球化过程中自身利益受损的原因归咎于全球化，对其持反对态度，不仅无意进一步推动全球化，还出现了“逆全球化”思潮。这种反对全球化的思想和理论逐渐蜕变为一些国家的外交政策和经济政策，其主体也从学术界与民间转变为政府，导致经济全球化裹足不前，甚至倒退，给各国经贸交流与合作带来障碍，引发加工、生产的国际分工体系重塑和全球产业链供应链格局的巨大变化，且这种变化在短期内不可逆，加上之前的各种国际经济协调机制或组织以及多边制度安排对世界经济活动的协调和约束作用日渐式微，逆全球化日益加重。由此，以全球化产业链供应链为基础的经济活动受到严重冲击，产品生产、研发、升级换代和进出口、消费等面临极大挑战，世界各国不得不探索新的产品生产

和国际分工方式。在此背景下，提升产业链供应链的安全与韧性成为各界亟待解决的重要议题。

在众多因素的交织影响下，企业的生产模式从过去的离岸外包转向在岸内包，国际分工和生产呈现短链化趋势。随着全球供应链的急剧收缩，国际经贸关系有所松散，国际生产布局出现本土化、周边化等趋势，产业链供应链日趋本地化、近岸化、区域化。

在2023年8月中欧国际工商学院主办的“智荟中欧·北京论坛”上，商务部原部长陈德铭在谈到全球价值链调整的新机遇与新挑战时表示：“经济全球化不会终止，但具体内容与链接将会变化，更多趋向于短链化和多链化。”在百年未有之大变局下，全球经济活动与生产分工出现了新的需求，以保障产业链供应链的韧性、稳定性与安全性。

## 我国产业链有必要多链化、短链化

近十多年来，国内外的诸多因素使生产、销售、出口等经济活动遭受巨大冲击。全球金融危机后，美国高举“亚太再平衡”的旗帜重返亚太并相继推出TPP、“印太战略”等，在亚太地区推动或建立了QUAD（四方安全对话）、AUKUS（美英澳三国联盟）、芯片四方联盟构想等政治、安全、经济、技术领域排

今年前三季度,上合示范区到发中欧班列723列,同比增长26.8%。上合示范区现已通达18个国家46个城市,正在全力推进“4个中心”建设,为产业链供应链的区域化、多链化、短链化提供了良好的示范。

**区域性共同目标与制度安排、合作机制**为我国产业链供应链在区域内的多链化、短链化及有效、稳健的运行提供了坚实的基础和强大的支持,这将有利于在区域内形成相关的产业集群,促进新型产业链的发展。

他性的区域小规模多边主义机制。在逆全球化掀起一股浪潮的情况下,多边贸易体制裹足不前,各国广泛参与的多边经济合作趋势日渐弱化,碎片化分割的特征日益明显,全球范围的公共卫生事件、大国博弈、地缘政治等对世界以及亚太区域经济格局造成更大冲击。为了降低产业链供应链断裂风险,一些国家正力促制造业的本地化和“小圈子化”。

2020年5月14日,党中央首次提出“构建国内国际双循环相互促进的新发展格局”。<sup>[1]</sup>这既是对经济发展模式的适时调整,也是积极应对美西方国家与中国的脱钩断链,降低产业链供应链断裂风险,提升我国产业链供应链韧性与安全的重要措施。产业链供应链的多链化、短链化必要性由此而凸显。

第一,全球范围内不断蔓延和变异的新冠疫情对全球产业链和供应链造成全方位、长久且深远的影响。新冠疫情暴露出的经济风险和供应链风险严重冲击了产品的生产和出口。对于依托全球供应链生产加工出口或进口销售的企业来说,供应中断或不及时、物流拥堵等问题带来了与企业存亡相关的重大甚至毁灭性的打击。从整体来看,全球性的疫情影响了微观经济的运行和宏观经济的稳定,实际上对国际经济秩序和产业分工格局产生了巨大冲击。

此次疫情让世人看到了供应链安全不仅关乎企业生产、产业发展,甚至关系到国家安全和国民经济的持续繁荣。疫情影响了原材料供应商、设备制造商、零部件供应商、分销商、服务提供商等产业链供应链上的各类企业,物流不畅和订单无法执行提高了企业经营的难度,全球和地区产业链供应链的中断降低了生产加工领域的资源配置效率。大部分行业在生产和加工、装配等产业链供应链上面临极大的不确定性,导致生产规模萎缩甚至不得不停工待产,加上之前的产业链协作机制无法有效运行,生产、加工和装配面临巨大挑战。这种风险进一步蔓延到对外贸易、对外投资和消费、税收等微观和宏

观经济各领域,使得世界各国不得不调整产业链供应链,加速国际分工格局和经济全球化方式的重建。为了应对全球性疫情等公共卫生事件的反复以及其他无法预测的大范围灾害的影响和冲击,我国的产业链供应链亟需进行重构。

第二,以贸易保护主义、国产化政策、技术封锁等为主要手段的产业链供应链试图“去中国化”。大国博弈、地缘政治竞争、供应链地理扩散趋势的停滞,这些因素严重干扰了产业链的稳定。近年来新自由主义快速退潮,民粹主义、经济民族主义与贸易保护主义思潮以及政府的相关政策严重破坏了经济全球化共识和互惠互利、合作共赢的理念,国际经济秩序和分工格局进一步割裂和断裂。而CPTPP、RCEP和IPEF等多边自贸协议和经济合作框架体现了在全球以及亚太区域这种割裂进一步扩大的态势。加上区域经济规则及标准的主导权、领导权之争、美西方国家鼓吹的供应链“去中国化”以及地缘政治中的选边站策略,产业链供应链的重组势在必行,这也是提高产业链韧性和供应链稳定性的迫切需要。价值链的本地化与近岸化,产业链供应链的多链化、短链化就是应对这些风险的重要选项。

近年来,美国向中国周边国家宣扬“弹性供应链”和“友岸外包”的概念,极力推销“对华脱钩”。一些国家还建立“供应链小圈子”,试图将中国排除在本国供应链之外。例如,2020年9月,印度与日本、澳大利亚共同发起“供应链弹性倡议”,加入美国主导的“供应链伙伴关系”,在印太地区建立弹性供应链。2022年5月,美国打着经济安全的旗号号召亚太国家摆脱对中国的经济依赖,启动“印太经济框架(IPEF)”,希望通过这一结盟方式在印太地区构建其“新影响力网络”,通过区域性小圈子限制中国与周边国家的经贸关系发展。美西方国家煽动和推行的产业链“去中国化”、“与中国脱钩断链”的主张及经济、外交政策严重影响了业已形成的全球产业分工体系,极





## 制造业数字化、工业互联网掀起了新的科技革命，降低生产运输成本和风险的需求在新的科技力量的支持下加速国际生产的短链化，并使其成为普遍现象。

大地冲击了中国的产业链供应链，我国必须尽快进行价值链重构。而产业链供应链及其相关的技术标准和贸易规则等问题不仅成为经济问题，更上升为国家安全问题。

第三，一些发达国家将经济政策和产业发展方向转向内倾化，从政策、资金等多方面支持对外投资的企业回流本国，同时进一步加强贸易管制和外资安全审查等。近期，美国为了建立强大的国内供应链，重塑本土制造业竞争优势，通过《先进制造业国家战略》，全面压制制造业竞争对手，以财税补贴、立法等多种形式推动制造业和产业链回流美国本土。2020年7月，欧盟峰会达成了史无前例的经济刺激计划，设立总额7500亿欧元的“恢复基金”，促使欧盟经济复苏，同时提高关键原材料供应链的自给度。<sup>[2]</sup>2021年7月，日本政府决定制定《经济安全保障一揽子法》，提出重要战略物资的供应链强化方案，加速推动高新技术产业与中国“脱钩”，支持日本企业回迁本国，加强本土产业链建设。为了应对供应链断裂风险，在供应链、产业集群等方面具备条件的一些国家今后可能会相继采取产业回归本土的政策，推行供应链多元化策略。

第四，经济、贸易、技术等人类共同关注的问题影响了全球产业链供应链格局。例如，气候变化带来的碳和甲烷减排任务投射到经贸治理规则，引发了过度保护的贸易障碍。欧盟碳边境调整机制（CBAM）法案的实施普遍被视为将对全球供应链重构产生深远影响。为了降低风险，产业链供应链向多元化发展，以减少对单个或若干供应商的依赖，进而使供应链的本地化、近岸化、区域化趋势以及多链化、短链化选择更加

紧迫。

### 多链化、短链化是现实可行的方案

作为经济大国和制造业大国，维护我国产业链供应链的安全稳定既是适应当前国际形势的现实需要，也是着眼于未来建立新发展模式的长远战略。我国“十四五”规划明确提出，要“形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的产业链供应链”。从目前国际经贸领域发展形势、趋势以及我国产业布局来看，产业链供应链的多链化、短链化是现实可行的方案，主要得益于三大支撑因素：一是区域经贸合作深入开展，使产业链供应链多链化成为可能；二是数字经济、低碳经济等新的经济发展理念和发展方向成为推动产业链多链化的基础；三是技术变革和高新技术的应用为产业链短链化提供了科技支持。

首先，区域性经贸交流与合作正在不断加强。近年来，深化区域贸易成为应对全球供应链新情况的新途径。《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》《新版美墨加协定》《区域全面经济伙伴关系协定》等大型区域贸易协定受到越来越多的关注。目前我国共与26个国家和地区签署了19个自贸协定，十年来增长了近一倍。自贸区战略也在稳步进行之中，包括高质量实施RCEP、升级中国—东盟自贸区打造3.0版、持续推进CPTPP和DEPA加入进程等。2023年7月4日，伊朗成为上合组织新成员，上合组织正式成员国增至9个。上合组织的经济总

建议通过优化要素组合,整合不同的传统优势,发挥综合优势及超大规模优势,完善产业链供应链,达到补链强链的效果,从根本上确保我国产业链供应链的韧性。

建议通过供应链的多链化、区域化、短链化、数字化等混合模式,增强我国及区域供应链的韧性。

量目前已接近20万亿美元,比2001年成立时增加了13倍多,对外贸易总额达到6.6万亿美元,增加了100倍。今年前三季度,上合示范区到发中欧班列723列,同比增长26.8%。上合示范区现已通达18个国家46个城市,正在全力推进“4个中心”建设,为产业链供应链的多链化、短链化提供了良好的示范。

其次,数字经济和低碳经济在中国周边地区进一步推进,本地区国家在新的经济发展理念和长期发展目标上有了更多共识。区域性共同目标与制度安排、合作机制为我国产业链供应链在区域内的多链化、短链化及有效、稳健的运行提供了坚实的基础和强大的支持,这将有利于在区域内形成相关的产业集群,促进新型产业链的发展。

再次,日新月异的技术变革和产业变革通过生产加工程序的数字化、自动化大大降低了成本,为重构产业链供应链提供了强劲支撑。制造业数字化、工业互联网掀起了新的科技革命,降低生产运输成本和风险的需求在新的科技力量的支持下加速国际生产的短链化,并使其成为普遍现象。

## 未来展望与相关建议


通过经济全球化与国际分工形成的产业链供应链是以市场经济为基础的开放型经济发展的内在需求,是各国经济以比较优势为依托相互依存、互惠互利的过程与结果。当前人类面临着气候变化、环境破坏、科技攻关等共同的挑战,这些都预示着各经济体的开放、交流与合作不可逆转。但随着经济力量的消长、全球格局以及地缘政治的改变,经济运行方式和产业链供应链的调整势在必行。产业链供应链的重构及通过区域化和本地化等多地扩散的方式形成多链化、短链化既是迫切需要也是现实可行之策。可以预见,随着地区性大型自贸协定的签署和多边合作向纵深推进,区域产业链供应链将得到进一步增强。

在当前逆全球化发展趋势下,如何在高水平对外开放的基础上实现“十四五”规划的要求成为一项重要议题。其主要方向有两点:一是供应链的回流与制造业本土化,实现产业链短链化与本地化;二是坚持推进多边主义,力求做到供应链多

链化。

首先,中国需要进一步扩大内需,推进国内大循环。有效刺激新型消费和高端消费的市场需求,由其引导新型和高端供给,再由新型和高端供给创造新型产业链供应链,达到国内大循环的高水平动态平衡。同时,大力推进制造业本地化,加快关键技术研发,突破一批关键核心技术,补齐高端供给短板,实现产品、技术以及产业价值链的升级。中国幅员辽阔,自然资源相对丰富,各地产业集群和发展水平不同,建议通过优化要素组合,整合不同的传统优势,发挥综合优势及超大规模优势,完善产业链供应链,达到补链强链的效果,从根本上确保我国产业链供应链的韧性。

其次,中国需要深入参与全球治理,积极推进经济多边主义。维护区域治理理念,进一步寻求多领域、多层次区域经济合作契机,扩大国家间经济协调的范围,加大合作深度,创造和平的经济发展环境,构建周边命运共同体,有效保障产业链供应链的安全与稳定。建议通过供应链的多链化、区域化、短链化、数字化等混合模式,增强我国及区域供应链的韧性。中国正积极推进CPTPP和DEPA的加入进程,并加快更多自贸协定谈判,在扩大经济交流与合作“朋友圈”的同时努力迈向高标准自贸协定,这均有利于加强产业链供应链合作。

再次,中国需要与经贸合作伙伴建立长期的多边供应链合作机制,加快构建相互信赖并通过对话快速解决问题的供应链体系。中国需要整合“政治敛合”和“经济敛合”,通过制度设计,使各相关方在实现共同目标的同时得到政治和经济利益。建议通过进一步改革开放,推动多边主义的良性发展,打造高水平对外开放与交流的格局;加强区域合作,打造安全而稳定的产业链供应链体系。(作者系中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员) 

资料来源:

[1] 光明网, <https://m.gmw.cn/baijia/2020-07/15/33994677.html>

[2] 央视网, <https://tv.cctv.com/2020/07/21/VIDE8MpJdgW97Rq5Npawbyi200721.shtml>

来稿信箱:macn95@vip.163.com



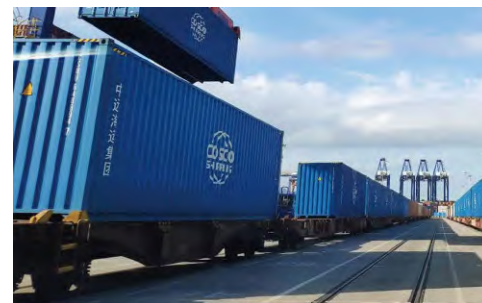
## ***The trend of economic globalization and international division of labor: multi-chain and short-chain***

From the current development situation and trend of the international economic and trade field as well as China's industrial layout, the multi-chain and short-chain of the industrial chain supply chain are realistic and feasible solutions, mainly due to three supporting factors: First, the in-depth development of regional economic and trade cooperation makes the multi-chain of the industrial chain supply chain possible; Second, new economic development concepts and development directions such as digital economy and low-carbon economy have become the basis for promoting multi-chain industrial chain; Third, technological change and the application of high-tech provide scientific and technological support for the short chain of the industrial chain. Under the current trend of anti-globalization, how to realize the requirements of the 14th Five-Year Plan on the basis of a high level of opening up has become an important issue. There are two main directions: First, the return of supply chain and localization of manufacturing industry, to achieve short chain and localization of industrial chain; Second, adhere to multilateralism and strive to achieve multi-chain supply chain. **P28**



## ***Topic: A look at shipping of Silk Road for a decade***

This year marks the 10th anniversary of the Belt and Road Initiative. Over the past 10 years, shipping trade in the countries jointly building the Belt and Road has grown rapidly. As a global trading power, about 95% of China's cargo transport is achieved by sea transport, and maritime routes and service networks are spread across major countries and regions in the world. China's trade with Belt and Road countries grew from \$1.63 trillion in 2013 to \$2.84 trillion in 2022, with the vast majority of that trade occurring through shipping. As the pioneer of the construction of the "Belt and Road", COSCO SHIPPING



栏目责编：陶润元