



墨西哥普埃布拉州大众甲壳虫生产线上的员工。

附加 价值

伯纳德·霍克曼

公司将产品
生产和服务
提供分散在
许多国家，
从而形成供
应链并借此
降低总体成
本

一辆汽车通常包含数千个部件，而这些部件是由几百家供应商生产的，这些供应商又往往来自几十个不同的国家。以一辆大众汽车为例，其发动机可能产自德国、墨西哥或中国，其线束可能来自突尼斯，而其排气滤器系统则可能产自南非。

由于贸易、运输和通讯成本的降低，各家公司得以将其不同的产品线布局在全球各地。每一个生产阶段都是在不同的生产厂家完成，而且这些生产厂家往往位于不同的国家。这种类型的生产需要产品和服务通过供应链实现在不同国家之间的转移，这是近年来全球商品和服务贸易迅速增长的一个主要原因。自1950年以来，世界商品和服务贸易量增长了27倍，达到约20万亿美元，增长速度超过全球GDP三倍。其中，大部分增长来自公司的国际供应链所带来的中间产品和服务在不同国家之间的转移。产品在供应链上的每一个国家中都会实现增值（这一过程被称为垂直贸易

或纵向专业化）。通过将生产活动和各项任务根据各国的比较优势分布在不同国家，可以实现总体生产成本的下降。

亚洲的发展中国家、欧洲的转型经济体以及墨西哥等许多其他国家已经成为供应链贸易的积极参与者。供应链贸易不仅仅局限于汽车行业，还涵盖计算机、手机以及医疗设备等产品。总体而言，制成品在发展中经济体出口总额中的占比已经从1980年的30%上升至目前的70%以上，其中零部件在制成品出口增长中占据相当大的比例。

供应链贸易在带来巨大收益的同时也会增添新的风险和政策挑战，2008年金融危机爆发时全球贸易量骤然缩减就属于这种情况。由危机引发的信贷和需求的急剧下降对那些严重依赖供应链贸易的国家造成了不同程度的伤害。如果一个为供应链下游经济体的生产厂加工产品的国家遭受意外事件的冲击，可能会产生严重的负面影响——如2011年的泰国洪灾对包括电子产品、汽车和鞋类在内的许多产品带来了不利影响。

有助于较为贫困的经济体

供应链有助于较为贫困的国家参与面向全球市场的制造业，因为厂商可以将劳动力密集型和低技能要求型的生产任务安排在这些国家，比如说，可以在柬埔寨或越南进行笔记本电脑和手机的组装。

尽管低收入国家的加工生产活动对产品的附加值贡献通常较少，但生产活动所创造的就业和收入则可能带来巨大收益。经过一段时间之后，随着上述国家不断扩大在此类贸易中的参与程度，它们可能能够提高其在本地附加值增值中的份额。一直以来，中国和其他在供应链贸易中占据重要地位的发展中经济体对全球制造业附加值的贡献率不断增加（见图1）。

绝大多数非洲国家以及很多拉美和中东国家至今尚未实现朝着纵向专业化和供应链贸易方面的转变，而东亚、北美以及欧洲已经凭借这一转变推动了贸易的发展。促进更多发展中经济体



极参与到供应链贸易之中是十分重要的。供应链贸易可以为各国提供利用各自比较优势的机会，而无需纵向发展为制成品厂商提供中间投入要素的一体化行业。

供应链贸易发展不均衡的一个原因在于，低收入国家运输、基础设施、贸易壁垒以及边境政策等与国际贸易相关的成本要远远高于更为富裕的国家（见图2）。在一定程度上，这反映了地理因素的作用，但是在很多情况下，也有政策所产生的影响。比如，有关产品的规定会提高贸易成本。降低贸易成本并提高与区域和全球市场的联系是扩大供应链相关活动投资的前提条件，而且并不仅限于贸易便利化（如减少边境通道的延误），还需改善与运输相关的基础设施服务以及区域过境制度的实施（WEF、Bain & Co. 和 World Bank, 2013年；Arvis等人, 2012年）。

支持供应链贸易

供应链贸易的扩张以及相关生产设施建设带来的外国直接投资极大地降低了各国采用关税等贸易政策工具的积极性。供应链专业化要求各家公司能够进口产品和服务，并在加工处理之后予以出口。如果进口保护水平较高，则会增加成本并降低公司的竞争力。

对失去竞争力的恐惧是供应链依赖型国家进口关税下降的一个原因，这也导致不同国家的供应链贸易参与程度不同。在那些参与程度较低的国家，很多都有更高的贸易壁垒，这不仅反映在平均关税水平上，也反映在对作为全球价值链上游投入要素的自然资源的出口限制措施上。不过，一般而言，那些增加贸易成本的国内政策会降低供应链的效率，或增加其他国家位于供应链上游或下游的公司的成本，并抑制该国的供应链投资。

各国政府可能未必意识到政策对投资激励措施和运营的影响。现有贸易协议以及类似的国际合作形式在制定之初并未考虑到供应链贸易。但是，应对这些影响供应链贸易的政策却会对贸易协议和贸易合作形式的确定产生影响，这对于发达经济体和发展中经济体均是如此。那些会导致商品、服务、知识以及专业人士（供应链贸易的全部核心要素）的成本增加的政策，越来越具有监管的特点。其中包括产品安全和健康规则、许可要求以及评估程序等。在监管政策上实现国际合作存在难度，因为监管机构担心此类做法会阻碍监管目标的实现。由于许多机构可能在制定和实施产品和工艺规则时都有一定的职责，这使

得情况更为复杂，因为在制定上述规则时没有考虑到它们将如何对供应链激励措施产生影响。

从供应链贸易的角度来看，贸易便利化比国际贸易谈判更加有效，因为后者是孤立地针对产品标准、海关估值以及进口许可等具体政策领域。而对于供应链运营而言，起决定作用的是对供应链整体产生

图1
附加价值

中国和其他参与供应链贸易的新兴发展中经济体在全球制造业中所产生的附加值持续增加。

(附加值, 10亿, 1995年美元)



资料来源：Timmer等人（2013年）。

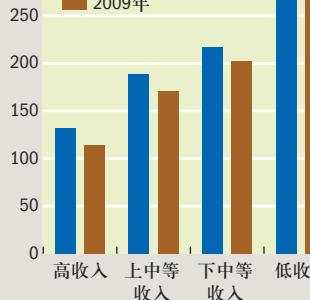
注：东亚包括日本、韩国和中国台湾。BRIIM包括巴西、俄罗斯、印度、印度尼西亚、墨西哥和土耳其。欧盟15国包括奥地利、比利时、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、爱尔兰、意大利、卢森堡、荷兰、葡萄牙、西班牙、瑞典和英国。北美包括美国和加拿大。

图2
成本是重要因素

供应链贸易发展不均衡的一个原因在于，低收入国家的国际贸易相关成本要远远高于更为富裕的国家。

(贸易成本, 从价等值)

1996年
2009年



(贸易成本, 指数, 1996年=100)

高收入
上中等收入
下中等收入
低收入



资料来源：Arvis等人（2013年）。

注：以上左图中的柱状代表每个国家与其前十位贸易伙伴的平均贸易成本，以价值隐性税收（从价等值）的形式体现。右图代表在一段时间之内贸易成本的变动趋势。贸易成本是国内交易成本与国际交易成本之差，体现了地理距离、贸易壁垒、边境政策以及基础设施或国际交通便利等因素的影响。成本根据样本中178个国家各自的贸易和生产数据得出。将各国根据基于个人年均收入的世界银行收入分类来进行分组：低收入为1035美元或以下；下中等收入为1036—4085美元；上中等收入为4086—12615美元；高收入为12616美元或以上。

影响的所有监管政策。如果采取逐项解决的方法可能会遗漏一些重要的政策领域，这提示我们，贸易官员在制定贸易协议时应该更多地考虑整体供应链的情况（Hoekman 和 Jackson，2013 年）。

公私合作关系

在制定更具综合性方法的过程中，第一步是选择六个左右供应链并创建一个机制——一个供应链“委员会”，借此将相关各国的企业界、监管机构以及贸易

供应链委员会的一项关键任务是制定一项应对最具危害性政策的计划。

官员汇聚在一起，以确定对其运营产生最大危害的政策约束。企业的积极介入和参加十分关键，这是因为监管机构和官员通常对供应链的运作方式以及政策对其产生影响的方式并不了解。

监管政策通常基于某种依据，如确保人员健康和安全。但是，不同机构之间由于彼此缺乏沟通可能在规则制定和要求上存在重复和重叠的现象。例如，一家进口乙酰用于生产阿司匹林和扑热息痛（也称为醋氨酚）的美国化工公司通常必须遵守五个不同部门制定的类似规定，而这五个部门彼此之间通常缺乏沟通和协调。结果，该家公司的三批货物有一批被延误，而每延误一天将对该家公司造成 6 万美元的损失（WEF、Bain & Co. 和 World Bank，2013 年）。供应链委员会可以通过集中进行供应链分析，帮助确定所存在的规则重复现象以及进行整合的各种可能性。

供应链委员会的一项关键任务是制定一项应对最具危害性政策的计划。相关监管机构以及负责经济政策的政府官员的参与是必须的，以便使委员会决定在不影响监管目标实现的前提下帮助企业降低合规成本可以采取哪些措施。企业界可以帮助确定潜在的解决方案。

上述公共和私有领域的供应链合作应该针对每个供应链建立一个政策绩效基准，以便对政策变化的影响予以监测。基准应基于有关具体结果的数据，如延误时间、清关时间的变化以及争议解决机制的使用和效率。对效果进行测量非常重要，因为假设其他政策继续增加额外成本的话，那么取消重复和多余的监管成本就不会产生助益。企业界必须为绩效监测提供所需的数据。

上述建议发挥实效还需解决如下问题：

- 公司出于竞争性方面的考虑可能不愿意提供相关

数据，且通常也不愿为其目前尚未进行整理的数据的收集花费额外费用。绩效指标的制定基于公司收集的数据，这些数据的基础越好，就越利于供应链委员会在较长一段时间之内进行直观的结果监测。

• 政府可能不相信企业所提供的数据，而企业则担心提供的数据会被竞争对手利用。这就需要对数据进行汇总，使外界无法确定哪些企业提供了信息。目前已有一些优秀的模式，如公司和家庭调查所制定的模式，可用于解决上述问题。必须由一家机构对数据进行整理和处理，该机构需具备相应技术能力并独立于企业界。

供应链贸易为低收入国家跻身于“世界工厂”之列提供了新的机会。为上述贸易提供便利不仅需要降低国内贸易成本，尽管这是参与各种类型的此类贸易的最重要前提，还需要进行国际合作以降低重复性监管政策对贸易带来的阻碍作用。不论是世贸组织、欧盟和美国正在谈判之中的《跨大西洋贸易和投资伙伴关系协定》等区域性贸易协议，还是涉及发展中经济体的协定，基于公共和私有部门之间密切合作的新的方法均将有助于提高贸易合作在支持供应链贸易中的相关性。■

伯纳德·霍克曼（Bernard Hoekman）是欧洲大学学院罗伯特·舒曼高级研究中心的教授。

参考文献：

Arvis, Jean-François, Monica Alina Mustea, Lauri Ojala, Ben Shepherd, and Daniel Saslavsky, 2012, Connecting to Compete, 2012: Trade Logistics in the Global Economy (Washington: World Bank).

Arvis, Jean-François, Yann Duval, Ben Shepherd, and Chorthip Utoktham, 2013, “Trade Costs in the Developing World: 1995–2010,” Policy Research Working Paper 6309 (Washington: World Bank).

Hoekman, Bernard, and Selina Jackson, 2013, “Reinvigorating the Trade Policy Agenda: Think Supply Chain?” VoxEU, January 23. www.voxeu.org/article/reinvigorating-trade-policy-agenda-think-supply-chain

Timmer, Marcel P., Abdul Azeez Erumban, Bart Los, Robert Stehrer, and Gaaitzen J. de Vries, 2013, “Slicing Up Global Value Chains,” GGDC Research Memorandum 135 (Groningen, Netherlands: Groningen Growth and Development Centre).

World Economic Forum (WEF), Bain & Co., and World Bank, 2013, Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities (Geneva: WEF).