

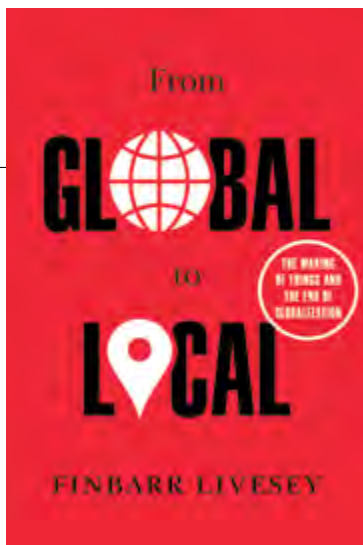
全球化面临终结？ 也许是， 也许不是

剑桥大学讲师芬巴尔·利夫西 (Finbarr Livesey) 在其所著的《从全球化到本地化》中指出，技术变革、消费者偏好、环境挑战和民族主义正在推动全球化时代向本地化时代转变。如果忽略其副标题，本书还是谨慎的，认为全球商品贸易增长将会减速，但不会停止，因为企业要将生产基地建在靠近顾客的地方。

这一论点有四大依据。第一，加法制造和3D打印技术让本地化生产成为可能，而这种本地化生产的资本（机器人）密集程度更高，而不是依靠传统的规模经济。第二，中国的高工资让境外生产的吸引力下降。第三，消费者希望定制产品能够更快交货，而且全球运输成本受到碳排放限制的制约。第四，民族主义正在推动贸易、税收和监管政策对境外生产进行抵制。

利夫西预计，国际贸易占国民收入比例的增速将会放缓，从而逆转全球化趋势。先进制造业将降低甚至消除固定成本及规模经济，让多用途的小规模工厂可以服务本地顾客。同时，全球范围的资源差异正在缩小：生产越来越集中在可移动的智能机器上，比如3D打印机和机器人，而且中国的快速资本积累已经极大地缩小了中国与欧洲及美国之间的资本劳动比率差异。此外，根据利夫西对运输成本和当今民族主义政治的观察，他认为贸易占收入的比例将会减小。

这也许是对的，也许不对。因为生产的固定成本不仅取决于机器人和3D打印机，还取决于专业知识、知识产权、附近的互补性自然资源等因素。因此，我对专业化会消失的观点表示怀疑。而且，国家的资源可用性也取决于资本劳动比率以外的更多因素：气候、水资源、再生能源、免受自然灾害侵袭的地理位置和文化特质等。例如，技术进步更可能会扩大，而不是取代全球旅游。此外，很多劳动力成本较低的国家将会继续出口劳动密集型产品和服务，比如建筑等。



芬巴尔·利夫西

《从全球化到本地化：
商品产地的转移与全球
化的终结》

Profile Books, 伦敦, 2017年,
224页, 26.95美元

而且，运输成本的降低也会如同其上升一样容易。例如，扩大的从亚洲到欧洲的极地航线就会降低运输成本。另外，改进的物流和基于互联网的服务将减轻贸易的压力，而航运和航空技术的进步也可能会以相对较低的成本降低二氧化碳的排放。

民族主义虽然是真正的威胁，但却不是决定性的。美国总统唐纳德·特朗普的保护主义是雷声大，雨点小。而中国国家主席习近平对全球化的推崇以及“一带一路”倡议，也会与欧洲和美国的民族主义观点至少有着同等的影响力。

部分挑战在于更准确地定义“全球化”。虽然一些制成品贸易的增长可能会减速，但是一些有着重要但较小环境影响的商品和服务贸易的增长可能会加速，比如食品与饲料、非食品农业、可再生能源、旅游等，而知识产权和金融服务（包括对低收入国家的资本密集型基础设施和制造设施的租赁）的贸易也可能会增长。

利夫西的这本书的最大优点是，让我们更仔细和更明智地观察全球化的基本驱动因素。未来几年的全球化肯定或多或少会与以前不同，而本书将会帮助我们理解和预测全球经济相互依存关系变化的动态。FD

杰弗里·D. 萨克斯 (JEFFREY D. SACHS) 是哥伦比亚大学教授、联合国可持续发展解决方案网络的负责人。