

全球化简史

HOW GLOBALIZATION CHANGED
FROM MOVING STUFF TO SPREADING IDEAS
BY
MARC LEVINSON

[美] 马克·莱文森 著
方宇 译



OUTSIDE
THE
BOX

图书在版编目 (CIP) 数据

全球化简史 / (美) 马克·莱文森著 ; 方宇译. —
杭州 : 浙江文艺出版社, 2022. 2
ISBN 978-7-5339-6694-2

I. ①全… II. ①马… ②方… III. ①全球化—通俗
读物 IV. ①C913-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2021) 第 273707 号

Copyright © 2020 by Marc Levinson

This edition

arranged with Kaplan/DeFiore Rights on behalf of Ted Weinstein
Literary Management.

through Andrew Nurnberg Associates International Limited

版权合同登记号: 图字 11—2021—262

全球化简史

[美] 马克·莱文森 著 方宇 译

责任编辑 於国娟
装帧设计 向典雄

出版发行 **浙江文艺出版社**

地 址 杭州市体育场路 347 号 邮编 310006

经 销 浙江省新华书店集团有限公司
果麦文化传媒股份有限公司

印 刷 河北鹏润印刷有限公司

开 本 880 毫米 × 1230 毫米 1/32

字 数 202 千字

印 张 9

印 数 1—8,000

版 印 次 2022 年 2 月第 1 版 2022 年 2 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5339-6694-2

定 价 55.00 元

版权所有 侵权必究

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请联系 021-64386496 调换。

目录

001 序言

第一部分 相遇

012 第一章 全球梦

024 第二章 第一波全球化

036 第三章 倒退

047 第四章 北方与南方

第二部分 一个世界

059 第五章 集装箱革命

068 第六章 热钱

077 第七章 放松管制

086 第八章 “巨大的抽吸声”

第三部分 超速

099 第九章 牙医的船

108 第十章 控制规模

119 第十一章 中国价格

130 第十二章 捕捉价值

第四部分 全球恐惧

144 第十三章 海上巨无霸

153 第十四章 风险难测

163 第十五章 全球金融危机

175 第十六章 强烈抵制

第五部分 第四波全球化

186 第十七章 赤字之潮

198 第十八章 食物里程

211 第十九章 断链

222 第二十章 下一波浪潮

235 致谢

237 注释

序言

2006年8月16日下午五点半，5艘拖船将“艾玛·马士基号”（Emma Maersk）拖出欧登塞造船厂，拖着它向后驶入大海。无论新船还是旧船，通常都是向前而不是向后航行，但“艾玛·马士基号”绝不寻常。它的长度相当于4个美式橄榄球场之和，龙骨距离甲板近100英尺（1英尺合30.48厘米）。这艘浅蓝色的庞然大物，好不容易才驶出水位很浅的欧登塞湾。经过欧登塞湾和外海之间的加贝堤时，海滩上数千名丹麦人目睹了这非凡的一幕。下水当天，“艾玛·马士基号”没有装载货物或煤炭，因此它的船身高出水面许多，白色船底的一部分和巨大的青铜螺旋桨露出了海面——螺旋桨一般在水下静静转动。读过新闻的人会知道，这是截至当时世界上最大的螺旋桨。

“艾玛·马士基号”是为全球化下的一个赌注。它为马士基航运公司（一家历史悠久的丹麦企业集团的一部分）所有。在集装箱运输50年的历史中，“艾玛·马士基号”比在它之前下水的任何一艘集装箱船都大，能与它相提并论的只有零星几艘超级油轮。继“艾玛·马士基号”之后，7艘类似的船陆续下水，每艘的造价是1.54亿美元。这个价格虽然远高于此前任何一艘集装

箱船，但考虑到它的体积，似乎并不算贵。如果这些新船满载，它们的运费比当时任何一艘船都低。随着世界经济范围的扩大和远程贸易的增加，马士基航运公司的领导人预计，成本优势将帮助马士基提高市场份额。

集装箱船推动了全球化的发展。它按照固定的航程表，将集装箱运到世界各地的港口，而集装箱里装着从洗衣机到废纸的各式商品。随后，这些商品再通过卡车、火车和驳船运至内陆城市。时效性强或价值高的货物，比如钻石、芯片等，可能通过空运运过大洋，但几乎所有由工厂批量生产或农场大量出产的东西都会被打包进 40 英尺长、8 英尺宽的标准集装箱中。20 世纪的最后几十年里，集装箱使企业在决定生产地、种植地、货运方式时，几乎不再需要考虑运输成本了。集装箱重塑了世界贸易。它使工厂能够将产自数十个国家的零部件组装成一辆成品汽车，使商家仅需支付 15 美分就能将一瓶红酒从澳大利亚运到 7000 英里（1 英里约合 1.6 千米）之外的美国加利福尼亚州。它帮助中国崛起为世界第一大制造国，但也导致底特律、多特蒙德等传统制造业中心遭到废弃，因为原本受高额运输成本保护的各国市场，已经融为一个几乎无缝连接的全球化市场了。

自 1956 年第一艘集装箱船从纽瓦克开往休斯敦以来，每一代新集装箱船总是比前几代更大，更能节省运输成本。人们期待“艾玛·马士基号”和它的姐妹船能延续这种趋势，使众多家庭在冬天能更容易地享用新鲜的草莓，使制造商能组织起更长、更复杂的供应链，将工厂和数千英里外的配送中心连接起来。“艾玛·马士基号”下水不久后，十几艘更大的船舶随之而来，其中一些船舶的运力超过 11000 辆卡车。但就像摩天大楼热潮往往

预示着经济即将调整一样——纽约的帝国大厦在 20 世纪 20 年代后期被规划为世界最高建筑，但在 20 世纪 30 年代的大萧条时期基本被闲置——建造体形大到无法在世界上大多数港口停靠的船舶也是过度繁荣的先兆。“艾玛·马士基号”下水时，人们尚未察觉，货物贸易不停增长的时代即将走向尽头。那些认为全球化将延续第二次世界大战后的道路的人，即将付出沉重的代价。



“全球化”这个概念并不是最近才有的。这个词似乎最早出现在 1929 年的比利时，当时身为医生和教育家的 J. O. 德克罗 (J. O. Decroly) 用“全球化”一词来表示幼儿的注意力从自我转向范围更大的外部世界的发展过程。随着时间的推移，这个词有了更多其他含义：大型企业可以在任何一个地方销售相同的产品；思想从一个国度传播到另一个国度；美国人、肯尼亚人和中国人挥舞着旗帜，热情地为以非英籍球星为主力的英超球队加油。¹ 跨国贸易日渐繁荣自然也不例外。

在某种程度上，世界在很早以前就已经高度全球化了。正如历史学家于尔根·奥斯特哈默 (Jürgen Osterhammel) 和尼尔斯·P. 彼得松 (Niels P. Petersson) 所说：“从某种意义上说，德国的‘美国化’早在 18 世纪引入马铃薯时就开始了，而不是始于 1945 年。”但今天我们所说的全球化是随着 19 世纪工业资本主义的诞生而快速发展的，当时的欧洲列强编织了一张覆盖非洲和亚洲的商业大网，用陆军、海军和殖民地官员维护自身利益。昔日的亚非制造业中心——最典型的例子是印度——无法与生产效率更高的欧

洲工厂竞争。当外国纺织品占领印度市场时，印度只能转而出口大宗商品。在第一波全球化期间，国际借贷是常事，很多国家的经济活动以进出口为主。数千万人跨越国界移居国外，中国和塔希提岛的艺术风格融入了欧洲的艺术作品之中。各国的联系变得如此紧密，战争似乎将永远消失——直到1914年8月，第一次世界大战的爆发使第一波全球化戛然而止。²

从1914年到1947年左右，世界经历了两次大战、无数次地区性战争和一次经济大萧条，全球化进程在此期间停滞不前。虽然这一时期跨国企业的规模有所扩大，但各国之间的金融、商业和文化联系已经被削弱。在某些方面，全球化的衰落受到了欢迎。1943年，美国国会议员克莱尔·布思·卢斯批评当时的副总统亨利·华莱士大肆宣扬“全球化谎言”（globaloney）——华莱士以自己的全球化视野为傲。遭受大量批评之后，卢斯不再提及“全球化谎言”，而是改称“全球化胡言”（global nonsense）。不过自此之后，人们纷纷效仿，发明了诸如“全球主义的”（globalistic）、“全球症”（globalitis）和“全球主义”（globalism）等大量新词，用来贬低移民、对外贸易，甚至是国际合作的提议。³

盟军在第二次世界大战中取得胜利后，全球化在20世纪40年代后期重启。浮动汇率制度，以及各国为降低原材料和制成品贸易壁垒而做出的共同努力，推动了这次的全球化进程，世界上所有富裕经济体和许多欠发达经济体在随后的1/4个世纪里实现了强劲的经济增长。尽管20世纪70年代爆发了经济危机，但1986年的制成品贸易量大约是1950年的15倍。随着石油价格飙升，再加上一艘超级油轮就能将数百万桶石油从波斯湾运送到欧洲、日本和北美的炼油厂，石油市场实现了彻底的全球化。石油出口国将暴增

的收入存入伦敦、纽约和东京的银行，金融市场随之慷慨地向发展中国家政府借贷，并帮助跨国公司在世界各地扩张。⁴

然而，第二波全球化与之前的第一波全球化一样，并不是真正意义上的全球化。虽然各企业积极涉足海外，但它们的身上还是带着强烈的母国色彩，几乎所有高管都是在母国出生并长大成人的。尽管外资投资激增，但大多数投资都发生在少数几个富裕国家之间，大部分对外贸易也是如此。欠发达国家大多背负着沉重的债务，只能通过向富国的投资者借贷或出口原油、咖啡豆等大宗商品来使自己与全球化保持些许联系。事实上，在从1947年到1986年的40年里，对全球化最严厉的批评来自那些认为更自由的贸易将使富国进一步剥削穷国的人。移民也经常被认为带有剥削的性质，因为富国一直被指责诱使穷国的护士和教师移民到自己的国家，从而造成后者的人才流失。批评者称，渴望摆脱贫穷落后处境的国家多做有利于自身发展的事，它们的处境才会变好。很多幅员辽阔、人口众多的国家，如印度、苏联等，提倡自给自足，严格限制贸易、投资、移民、旅游、科学交流、宗教思想，以及其他被其领导人认为危险的国际联系。⁵

1979年，撒切尔夫人当选英国首相。1980年，罗纳德·里根当选美国总统。这两个人的当选标志着自由市场的意识形态在富裕经济体崛起，这为新的经济关系的发展开辟了道路。1982年，当本田汽车公司开设美国第一家日资汽车装配厂时，它能够确保发动机和变速器经长达数千英里的海陆运输后，准时送达美国工厂的组织能力，令竞争对手大为震惊。到了20世纪80年代后期，随着第三波全球化的到来，这种远距离供应链已经变得司空见惯。国际贸易的性质发生了显著变化，因为零售商或制造商可以在不

同国家分别完成零部件的设计、生产和组装工作，半成品可以从一个地方运送到另一个地方，几乎不需要顾虑国界这一因素。企业的地理位置和企业国籍之间的联系被切断了。如果一家生产磨料磨具的企业，总部位于美国的马萨诸塞州，在 27 个国家开设工厂，但为一家总部设在巴黎的公司所有，后者主要股东包括荷兰的养老基金、英国的投资信托公司和中东国家的政府，那么谁又能说清楚这个企业到底是法国的还是美国的，抑或仅仅说成是“跨国的”就足够了。1991 年苏联的垮台举世震惊，一直以来质疑市场力量的国家突然对全球化张开了怀抱，国际贸易的增长速度几乎是世界经济增速的 3 倍。

反对剥削的声音再次响起，但这次人们不再指责全球化伤害贫穷国家的工人，而是指责全球化损害了富裕经济体的工人的利益。詹姆斯·戈德史密斯爵士是一位富有的英国金融家，也是一个彻底国际化的家族的后人。1994 年，他在其畅销书《陷阱》中批评了开放性的边境。1996 年，法国评论家维维亚娜·弗雷斯特尔在她的《经济恐怖》一书中批评了全球化对富裕国家的影响。3 年后，英国社会学家安东尼·吉登斯出版了《失控的世界》一书，警告世界即将失控。而与此同时，上万名示威者，包括反资本主义者、环保主义者、担心工作岗位流失的人和蓄意挑衅者，走上西雅图街头，抗议世界各国贸易部长参加的闭门会议。经济学家们几乎一致认为，更自由的贸易会使世界更加繁荣，但这个观点并没有说服多少人。他们希望欠发达经济体尽快对外开放的呼吁也没有得到强烈的回应。两位英国记者在 2000 年出版了一本关于全球化的书，但书名《完美的未来》与实际情况南辕北辙。⁶

在从 2001 年到 2008 年的短短 7 年间，世界制成品贸易增长了 120%，中国的制造业快速崛起。但与此同时，加拿大和美国失去了 1/8 的制造业岗位，英国流失的比例更是高达 1/4。继工厂工作之后，技术和行业的工作也开始流失。随着各地的写字楼都连上了互联网，一个被称为业务流程外包的新行业开始兴起。法兰克福和巴黎的公司将会计工作转移到华沙和布拉格等工资较低的城市，而马尼拉的客服人员则为北美的银行接听客户服务电话。到 2003 年，美国 500 家最大的公司中，有 285 家将办公室工作迁往印度。2004 年，一位美国国会议员警告道：“成千上万的白领工作正流向海外。”他还提到，“一些确凿无疑的证据表明美国即将采用第三世界国家的经济模式”。⁷

就在“艾玛·马士基号”下水后不久，第三波全球化开始衰退，但当时人们并未察觉。2008 年夏，受全球金融危机影响，国际贸易量暴跌。此前 5 年间增加了 2 倍的企业跨境投资也突然萎缩。不过这不算意外，因为根据过往的经验，贸易和投资会随着经济衰退而衰退，但过后会随着经济的复苏而回升。但这一次，当世界经济在 2010 年爬出谷底后，贸易和投资并没有像以往那样出现反弹。不管是经济统计数据 and 航运数据，还是跨国公司逐渐收缩供应链，削减海外业务的行动，都证实了这点。反对全球化的怒火仍在燃烧，但如今主要的动力来自美国和欧洲的反移民声浪，而全球化本身正在发生变化。2016 年，美国总统候选人唐纳德·特朗普激烈反对“激进的全球化和对劳动人民公民权利的剥夺”。几个月后，法国政治家玛丽娜·勒庞严词批评：“猖獗的全球化正危及我们的文明。”这些行动和回应、这种“狂飙突进运动”（Sturm und Drang）都昭示着一个时代的落幕。随着“新型冠状病毒肺炎”

(COVID-19, 简称“新冠肺炎”)在全球暴发,从挪威到新西兰的企业纷纷关停,人们居家隔离,国际商务和国际旅行受到严重干扰,第三波全球化已经演变为一系列截然不同的国际关系。⁸



赞美、谴责全球化或对全球化进行简单定量分析的书籍已经汗牛充栋,而本书并不包含上述内容。笔者认为,已经发展了两个多世纪的全球化,绝不是资本主义的必然结果。在200多年的时间里,全球化不断调整,以适应技术变迁、人口压力、企业家的野心和政府的行动。人们在2020年谈论的全球化与1980年的全球化完全不同,更不要说1890年的全球化了。本书将第三波全球化——从20世纪80年代后期到21世纪第二个10年前期的大约1/4个世纪——视为世界经济史上一个独特的阶段,这个阶段与在它之前和之后的阶段都不相同。它强调了使企业得以组织远距离价值链的运输、通信和信息技术的重要性,而这种价值链所构筑的经济关系与以往的任何经济关系都有着本质区别。

笔者已经以记者、经济学家和历史学家的身份围绕着全球化这个主题写作多年。在《集装箱改变世界》一书中,我揭示了一项不起眼的创新如何塑造了远距离供应链,而后者在20世纪80年代后期成了全球化的标志。在《非凡的时代:战后繁荣的终结与常态经济的回归》一书中,我研究了各国政府如何通过放松对各个经济部门的管制,欣然接受市场的力量,并使企业更容易开展跨境业务,来应对始于1973年前后的世界经济危机。本书将在这些早期作品的基础上,参考新的研究、访谈和大量学术文献,

以解释为什么 21 世纪初全球化的发展方式使许多曾热烈支持它的国家和企业感到失望。回顾历史，读者就会了解，为什么当人们喋喋不休地说着全球化即将结束时，我仍然坚信全球化不会消亡，而是正在进入一个新的阶段，就像过去曾数次发生过的那样。在这个新的阶段里，世界经济仍将紧密联系在一起，但不会遵循过去几十年间的模式。了解全球化的过去能帮助我们看清全球化的未来，不过几乎可以肯定的是，世界绝不会回到各国只顾自身发展而以邻为壑的旧时光。



总的来说，全球化对世界是有益的。它使数亿人摆脱了赤贫。过去，美国人为了教育孩子不要挑食会告诉他们，中国人正在挨饿，而全球化使这样的日子只存在于遥远的记忆中。消费者能以极低的价格买到各式各样的商品，地球上一些偏远的地方与世界经济产生了联系，这得益于一些过去它们必定无缘分享的技术。企业将精力集中在效率最高的生产活动上，同时依靠外部供应商满足其他需要。通过这种方式，全球化极大提高了生产效率并创造了巨大的财富。国际冲突并没有消失，但已经得到缓和，因为几乎每个国家的繁荣都比以往任何时候更依赖它们的邻国。当新冠肺炎蔓延时，世界各地的医院都急需呼吸机来帮助重症病人呼吸。生产更多呼吸机并不容易，因为要从十几个国家进口零部件。但一个充满生机的全球化市场提供了便利，人们可以通过这个市场获得所需的阀门、管子和电机部件。⁹

但是，全球化并非没有弊端。在那些不久之前还十分贫穷的国

家，特别是亚洲国家迅速实现工业化的同时，欧洲、北美和日本开始了去工业化进程。虽然各国之间的收入分配变得更加均衡，但国家内部的不平等愈演愈烈。有机会获得资金的人可以利用新的机会获取丰厚的收益，但靠工资度日的劳动者往往发现，他们不得不面对遥远国家的低收入劳动者的直接竞争。大城市分得了经济增长的大部分红利，小城镇却萎靡不振。在这个过程中，各国政府在很大程度上失去了对本国经济的控制。一旦企业能通过将某项生产活动转移到国外，或威胁要转移到海外，来规避最低工资法或拒绝缴纳社保费用，那么相关法律和制度就很可能成为一纸空文。企业可以不断搬迁，这引发了税率的国际竞赛，并导致政府税收不足，使其无法资助帮助工人应对就业动荡的教育和社会项目。随着时间推移，少数头部企业开始主导整个行业，而这样的趋势可能会抬升物价、阻碍创新，并使收入变得更加不平等。全球化带来的经济压力破坏了几十年来为推动国际合作而建立的架构，而随着全球化叙事被民族主义叙事取代，新的不稳定因素出现了。¹⁰

在两个世纪的历史中，全球化的发展并不是一帆风顺的。战争和经济衰退严重干扰了贸易、投资和移民的流动，某些国家在很长一段时期内断绝了与西方世界的往来，比如1917年到20世纪80年代后期的苏联、1949年到1979年的中国。考虑到这样的历史背景，声称“全球化的高峰期”已经过去，或全球化的世界经济正瓦解成区域经济，似乎还为时尚早。全球化并没有消亡。不过，在21世纪第二个10年，当半空的集装箱船驶向世界各地时，全球化正呈现出一种截然不同的面貌。过去，在世界上流动的是金属箱。但在经济发展的下一个阶段，思想的传播和服务的转移将使世界更加紧密地联系在一起。

第一部分

相遇

PART 1 COMING TOGETHER

1764年，一个叫彼得·哈森克勒费尔（Peter Hasenclever）的商人乘船从伦敦来到北美。他刚刚下船，就立即在新泽西北部的山区开启了一次非同寻常的商业冒险。哈森克勒费尔见多识广，是个标准的全球主义者。他于1716年出生在德国的莱茵兰，似乎精通德语、法语、西班牙语和英语。年轻时，他在钢铁厂做过工，还曾为德国纺织厂采购羊毛，然后将制成的纺织品远销到俄罗斯、法国等地。后来，他在葡萄牙和西班牙成立贸易商行，并对国王腓特烈大帝提出让普鲁士实现工业化的建议。1763年，功成名就、腰缠万贯的他来到伦敦——一个快速发展的跨大西洋帝国的中心——向英国议会支付了70英镑后取得了英国公民的身份，并由此获得了在殖民地投资的权利。随后，他着手实现自己的创业梦想，开办了一家合伙企业，为当时世界上最大的工业体——英国皇家海军的造船厂——供应产于美洲的铁。

哈森克勒费尔和他的合伙人之前都没有去过美洲。单从地图上看，他们在新泽西殖民地获得的铁矿位置非常理想，距离繁忙的纽约港不过二三十英里。但哈森克勒费尔横渡大西洋后才发现，铁矿须从遍布岩石、树木丛生的半山坡向下开采，而这

片山谷十分陡峭、与世隔绝，其他移民都避而远之。铁矿石（一堆混在一起的泥土、石头和铁）必须先用镐头和铁锹挖出，然后装上牛车，运到数英里外的河边的钢铁厂，附近水流强劲的冲击力足以使水车运转。钢铁厂的碎矿机可以粉碎铁矿石，鼓风机将铁从毫无价值的铁渣中分离出来。工人们忍受着炉床或炉子的高温，辛苦地将铁熔化，并敲打成一根根长 14 英尺、剖面边长 2 英寸的铁条。一些锻铁条会被再次熔化，工人把碎木炭敲打进铁水，制造出碳钢。这些铁条和钢条会被卖到附近的村庄，大多卖给打造马蹄铁和火钩的铁匠，但真正的利润来自与英国造船厂的贸易。当时的国际商人大多是在国外货物运达目的地后才开始寻找买家，哈森克勒费尔和他们不同，他早已规划了一条远程供应链——稳定且可靠地为皇家海军供应对制造军舰至关重要的金属。顺便还有个好处，英国的新泽西殖民地也将繁荣起来，哈森克勒费尔本人也会作为英国经济精英群体中的一员得到认可。

然而，拉马波山没有将铁矿石从矿区运到钢铁厂的道路或桥梁，哈森克勒费尔的合伙企业美洲公司只能自己建桥修路。英国殖民者宁愿务农，也不愿背井离乡从事既危险又辛苦的炼制钢铁的工作。美洲公司只得花重金从德国引进经验丰富的石匠和钢铁工人，支付他们的旅费以换取约定年限的服务。这个公司利用英国投资者的资金收购了 34 平方英里（1 平方英里约合 2.59 平方千米）的森林，以满足自身对木材的巨大需求——木材将被制成木炭，做鼓风机燃料，并将铁炼成钢。随后，公司继续说服投资人资助它修建水坝和水库、开凿运河，以保证水车运转。

但是，原始的运输状况使整个项目步履维艰。随着森林逐渐