

狂热甲壳虫

我第一次见到大众的甲壳虫汽车是在 20 世纪 70 年代早期，当时我的邻居把一辆黄色的甲壳虫汽车停在路边。在那时，纽约西部的路上随处可见来自底特律的美式肌肉车，因此这辆来自德国沃尔夫斯堡的、有着后置引擎且行李箱前置的小车引起了大伙儿的注意。

我当时年纪不大，也没有意识到全球贸易正在改变着美国汽车市场。体型更小、更节能的汽车很快就从底特律手中抢到不少市场份额，而这些车完全是在德国和日本生产，并被运来美国的。大众甲壳虫汽车便是这个时代的标志，托全球贸易的福，它在各地兴起。

时间来到 2013 年 8 月。我在西雅图—塔科马机场租了一辆黑色的“新甲壳虫”。这一具有标志性意义的汽车现在的设计更符合空气动力学且外观更好看。但这还不是新老甲壳虫汽车的唯一不同。新甲壳虫和如今其他大多数汽车一样，都是全球集成供应链的产物，其各个部件由位于十几个不同国家的上百家供应商生产，并被“及时”运到工厂进行最后的组装。

正如伯纳德·霍克曼(Bernard Hoekman)在本期《金融与发展》“附加价值”一文中所阐述的，全球供应链是当今全球贸易中最有力和有前途的一股力量，它为那些更贫困的国家参与到这个全球工厂当中提供了新的机遇。

如何推动全球供应链的扩张仅是本期《金融与发展》中的一个内容，我们关注全球贸易的未来。此外，本期内容还包括金融服务贸易，斯蒂恩·克雷森斯(Stijn Claessens)和胡安·马尔凯蒂(Juan Marchetti)阐述了全球金融危机是如何影响国际银行业和金融服务业的。蒂埃里·维迪尔(Thierry Verdier)关注了另一个重要的领域：政府是如何规范知识产权的创新、传播以及跨国流动。

当然，知识产权的跨国流动与商品和服务一样，都要遵循多边“游戏规则”，这些规则是各国间进行的全球贸易谈判的产物。著名的贸易经济学家贾格迪什·巴格瓦蒂(Jagdish Bhagwati)介绍了最新的多边协商，并就多边主义提供了热烈的讨论。

此外，莫林·伯克(Maureen Burke)采访了纽约大学商学院最年轻的院长彼得·布莱尔·亨利(Peter Blair Henry)，后者有关债务减免的研究对于传统智慧而言是一个巨大挑战。本期的其他文章还关注了亚洲的不平等问题；透明度；金融冲击的传导；面对自然资源繁荣时，如何管理民众的预期；大选前的财政政策；以及一国的货币改革。

一直以来，我们旨在提供有关全球经济发展的那些吸引人的、发人深思的报道。我们非常希望能够听到读者对《金融与发展》的看法。你可以通过写信、电子邮件或者 Facebook (www.Facebook.com/FinanceandDevelopment) 告诉我们你的观点。

杰弗里·海登
(Jeffrey Hayden)

主编