

美国对俄实施高技术出口管制 半导体行业或受直接影响

本报记者 裴昱 北京报道

除了原油等国际大宗商品价格的波动,俄乌冲突引发的美国及其盟友逐渐开始对俄罗斯实施

类似“外国直接产品法则”

美国等一些国家的非法单边制裁,已经给相关国家经济和民生造成严重困难。

《中国经营报》记者查阅的法定信息显示,这一揽子出口管制措施系美国商务部通过下辖的工业和安全局(BIS)推出,该项出口管制措施涵盖产品的范围,既包括产品,也包括技术,除了美国生产的产品以及开发的技术会受到约束之外,其他国家企业使用美国的技术、图纸、软件等生产的产品或开发的技术,也在该项出口管制措施的约束范围之列。

美国商务部表示,美国已经和欧盟(EU)、日本、澳大利亚、英国、加拿大和新西兰进行协调,在出口管制措施方面进行合作,美国商务部还宣称,预计将有更多国家加入。

值得注意的是,中国政府向来反对西方国家运用单边制裁手段。

半导体行业受影响较大

美国半导体协会发表声明,表示将遵守政府出台的这一出口管制措施,并对本国半导体行业将遭遇的影响进行评估。

“毫无疑问,半导体行业会受到这一出口管制措施比较大的影响。”一位芯片行业的资深人士向记者分析,“芯片制造业的产能,虽然并不完全分布在美国,但是,美国一直是芯片领域设计、研发比较集中的国家,全球的芯片产品,很多涉及使用美国的技术、知识产权等,按照这次出口管制的范围,半导体行业会受到比较直接的影响。”

在美国商务部宣布此次对俄罗斯实施高技术出口管制措施的当日,美国半导体协会即发表声明,表示将遵守政府出台的这一出口管制措施,并对本国半

的一系列制裁行动,也给全球范围内的企业正常商业活动、贸易活动秩序,带来了不少的麻烦和负面影响。

日前,美国商务部宣布,对俄

斯进行一系列产品的出口管制,以作为对俄罗斯在乌克兰采取军事行动的回应,其目的在于“限制俄罗斯获得维持其军事能力所需的技术和其他物品”。这一系列出口管制措施,将

重点针对俄罗斯的国防、航空航天和海事部门。与此同时,美国商务部还划定了49家俄罗斯实体,将其列入“美国实体清单”,这些俄罗斯实体,主要是俄罗斯军工企业和科研机构。

管制措施,自检相关业务,并对合规情况做出初步评估。

“因为这不仅涉及在美国生产的产品或者研发的技术,而是所有使用了这次出口管制范围以内特定的美国技术、图纸、软件生产的产品,也都会被纳入出口管制范围。那么,就都会有较为具体的影响,这和之前美国在一些国际制裁措施中使用的 Foreign Direct Product Rule 很相像。”其中一位跨国企业合规部门的人士对记者说。

所谓 Foreign Direct Product Rule,中文可翻译为“外国直接产品法则”。一位长期从事国际商事法律事务的资深律师告诉记者,在这个“法则”下,使用了特定的美国技术,那么其产品出口到特定对象时,如果

“碰”到美国出口管制措施的范围,就需要向美国有关部门申请出口许可。

记者查阅的相关法定文件显示,相关针对俄罗斯的出口约束涉及半导体、计算机、电信、信息安全设备、激光器和传感器等多方面,而这些产品中的相当一部分,在此之前,并未被列入受到管制的范围之内。而国际清算银行也将在没有美国出口许可的情况下,禁止为这些类型的产品与俄罗斯的出口交易提供结算服务。

与此同时,国际清算银行还将美国商务部划定的49家俄罗斯实体列入相关清单,与这些机构涉及相关出口管制的商业活动,也将不能进行国际间的交易清算。

两位大型跨国企业合规部门的人士告诉记者,BIS此次推出的对俄罗斯的高技术出口管制,会对所涉及企业此前正常的商业活动带来影响,他们都在对照这项出口管制措施,自检相关业务,并对合规情况做出初步评估。

美国半导体协会表示,俄罗斯并不是一个全球半导体行业相关产品的重要买家。该协会援引了IDC(互联网数据中心)2021年的数据,俄罗斯通信技术的市场规模约为503亿美元,而与全球4.47万亿美元的市场规模相比,比例并不算大。美国半导体协会在这份声明中还称,根据世界半导体贸易统计组织(WSTS)的数据,俄罗斯芯片采购量还不足全球总采购量的0.1%。

记者查阅相关法定文件发现,

此次出口管制的主要对象是俄罗斯的军事用户,如果出口产品是消费级的普通电子产品,则不在该项出口管制措施的约束范围之内。此外,这项出口管制措施还开了另外几个“口子”,包括出口设备用于保障飞行或航行安全,买方为在俄罗斯的西方国家合资设立的企业,以及人道主义用途的情况下,如果涉及此次出口管制的范畴,可以向美国相关部门申请出口许可,也可以获批。

2月27日,美国、英国、加拿大、法国、德国、意大利和欧委会发布联合声明,称将限制俄罗斯央行利

用其外汇储备来削弱他们对俄制裁措施,同时,这份联合声明还称,将部分俄罗斯银行从SWIFT系统中剔除。银行SWIFT码是银行国际代码,它是由SWIFT协会提出,并且被ISO通过的银行所识别的代码。目前,全球大多数国家大多数银行已使用SWIFT系统。SWIFT是Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication(环球银行金融电信协会)的缩写。SWIFT是一个国际银行间非营利性的国际合作组织,总部设在比利时的布鲁塞尔。

在乌留学生讲述西撤经历:坦克让行 徒步30公里排队24小时出境

本报记者 倪兆中 北京报道

尽管已经历两轮谈判,但俄乌局势并未好转。

自冲突发生以来,战火的不

连夜往乌克兰西部撤离

田成告诉记者,他现在读大三,是基辅一所音乐学院的学生。在局势恶化前的几天里,当地普通民众并不紧张,气氛甚至还比较轻松。工作生活都一如既往地进行,“因为很多人都觉得仗可能打不起来”。

到了当地时间2月24日凌晨,田成看到新闻报道称,基辅附近的机场被攻击。自己虽然没有直接看到爆炸的场景,但两次听到飞机低空飞过的声音,而这种声音此前并未出现过。

田成意识到局势在恶化,看到宿舍的同学在准备撤离,他于是和一位伊朗同学计划前往利沃夫。因为利沃夫是距离俄罗斯最近的一个乌克兰城市,相对安全。他们最初打算租车,但没能租到,接着又尝试大巴车和火车,但都没定到票。

无奈之下,他们只得骑着一辆摩托赶路。由于携带行李不便,两

断蔓延让滞留当地的华人受到重大影响,留学生田成(化名)告诉《中国经营报》记者,随着冲突升级,当地学校已无法上课,他和一些朋友选择西撤,历时5天(在

利沃夫附近小镇停留一天多),终于在3月1日入境波兰。

西撤路途充满艰辛。他们起初骑着摩托离开基辅,途中车辆太多,道路十分拥堵,他们还近

距离遇到乌军坦克。

在前往边境时,由于车辆无法直达,期间步行30多公里,最后在边境排队超24个小时才入境波兰。



从乌克兰进入波兰的群众在边境排起长队。

本报资料室/图

满,宛如停车场。至深夜时分,他们距离利沃夫仍有较远距离,只得在一个人满为患的汽车旅馆暂时休憩。

田成说,目前乌克兰的气温比较低,骑着摩托更冷,基辅距离利沃夫原本只有500多公里,但他们两人直到2月25日傍晚才抵达利

沃夫附近的一个小镇。

在西撤途中,他们还遇到往基辅方向开进的乌军坦克车队,车队几乎从身边擦肩而过。田成说,这是他人生中第一次如此近距离地接触到实战坦克,“当时要是伸手摸都能摸到,只是我没有摸,在一个路口,他们给我们让了行。”

排队超24小时才进入波兰

田成和朋友抵达利沃夫附近的一个小镇后,暂住在一个乌克兰同学的家里,同学的父母接待了他们。田成说,在他们计划撤离时,他的乌克兰同学见他们是外国人,行动不是特别方便,因此主动给予了帮助。在他们抵达后,乌克兰同学也于次日从基辅回到家中。

乌克兰局势不断恶化后,大批民众从乌克兰进入波兰。

尽管波兰方面已开放边境,但由于前往波兰的人数太多,人

境过程比较漫长。田成说,他们大约2月27日先从利沃夫附近的小镇坐火车到达利沃夫。但是利沃夫已经没有火车能够到达边境,他们买了汽车票,但却是3月3日的汽车。

为了能够早日到达波兰,田成他们租用私家车,试图以此抵达边境,但最终却不得不在距离边境30多公里的地方下车,开始步行。

田成说,他们当天15时开始

步行,次日早上6点才抵达边境,中间只有过短暂的休息。在他们抵达之后,边境已经排起了长队,田成排了整整24个小时,才于3月1日得以入境波兰。

田成发给记者的图片显示,在口岸附近的马路上,道路中间供车辆行驶,马路两边则是排队的群众。田成说,左边是乌克兰公民的排队通道,看上去多是妇女,右边则是外国公民排队通道,各种人群都有。

据田成介绍,在等待排队的过程中,群众也无法离开队伍,要上厕所也得跟身边的人打好招呼。现场有志愿者提供简单的食物,附近商店也能购买。不过入境的手续并不复杂,在护照上盖了章,检查了行李即放行。

由于有朋友接应,田成入境之后,去往了波兰的其他城市。目前,他们可以在波兰停留15天,他正在申请新的签证,并计划未来直接在波兰入学。

俄乌籍船员占全球逾15% ICS提示全球供应链中断风险

本报记者 裴昱 北京报道

上好消息。

本来已经十分脆弱的国际供应链,现在除了要时时接受全球新冠肺炎疫情不确定性带来的考验,还要面对俄罗斯与乌克兰武装冲突带来的潜在影响,这对于全球贸易链条上的任何一个环节和主体,都算不上好消息。

影响船员自由流动和薪酬支付

乌克兰国籍的船员为76442人,俄罗斯国籍的船员为198123人,前者占有4%的比例,后者则占有10.5%的比例,两者合计占比14.5%。

ICS最早成立于1921年,在中国国内也被翻译为国际航运公会,其主要由23个国家有影响力的私人船东公司组成。截至目前,ICS大约拥有80%的世界商船总吨位,被视为全球海运领域最重要的行业协会组织,因此,ICS此次提出的告诫,引起了多方的关注。

在目前发出的告诫中,ICS援引本组织以及BIMCO的统计数据显示,截至2021年,全球远洋运输轮船的船队中,有总计189万名船员,这些船员在7.4万艘轮船上提供服务。其中,乌克兰国籍的船员为76442人,俄罗斯国籍的船员为198123人,前者占有4%的比例,后者则占有10.5%的比例,两者合计占比14.5%。

BIMCO的英文全称为The Baltic and International Maritime Council,中文译为波罗的海国际航运公会,已经有100多年的历史,目前有120个成员国,2500多个会员,其中955个船东会员、1413家船舶代理和经纪会员、46家保险公司和保赔协会会员,还有94家其他航运组织会员。

“ICS的担心是有一定道理的。”2月27日,一位不愿具名的大型航运公司人士向《中国经营报》记者表示,俄罗斯对乌克兰采取的特别军事行动,以及与之连带的各种制裁措施,目前看将会在两方面给远洋运输公司的正常运行带来麻烦,而这些麻烦最终都会作用于国际供应链。

前述航运公司人士告诉记者,第一方面的影响是船员的自

十分敏感的供应链

ICS此前曾警告称,如果不采取行动增加商船船员数量,商船船员将短缺,这将给全球供应链带来风险。

“船员的问题,其实新冠肺炎疫情暴发以来就一直存在。”一家国际大型海运公司的船长告诉记者,“各国之间的防疫政策不同,导致船员不能如期换班,也不能在不同航线上自由切换,这已经带来持续性的影响,如果乌克兰局势的影响再蔓延到船员领域,那么局面就会变得更加复杂,我不愿意看到这种情况发生,但是所有人都必须做好准备。”

ICS此前曾警告称,如果不采取行动增加商船船员数量,商船船员将短缺,这将给全球供应链带来风险。不过,两位在远洋航运一线的人士也都表示,截至目前,尚未看到俄罗斯和乌克兰局势带来的影响直接在他们业务线上的船员领域显现,但他们也表示,未来是否会产生影响很难预料。他们倾向于认为,如果俄乌武装冲突不能在短期内得到控制,那么产生这种影响是“迟早的事”。

目前,全球供应链正处在十分敏感的状态。全球航运巨头马士基日前做出判断,在全球供应链方面,2022年上半年远洋运输的运力,集装箱等依然会处在较为紧缺的状态,但是在2022年下半年应该会有所缓解。

一位中国外贸企业的业务负责人则告诉记者,通常情况下,美国的客户有两个补充库存的高峰,一个是圣诞节前——这是美国的消费习惯所致,另一个则是中国的春节前大约一个月——这是因中国工厂春节长假停工而提前备货,这通常会导致历年的年底和年初,是国际远洋运输的一个高峰。

“但2021年有其特殊性:一方面,圣诞节和中国的春节距离相对较近,导致了两个货期的重叠;另一方面,受到供应链紧张导致的货品紧缺的影响,美国的客户或者外贸商,增加了在2022年二季度备货的计划和数量,这一点,能够从订单上看出来,我们仍然在抓紧生产,因此,航运的高峰期在中国的春节之后,继续延续了下来。”该业务负责人说。

而截至目前,美国西海岸最重要的两个港口——洛杉矶和长滩港,其带有惩罚性质色彩的货物滞留费,仍在推迟征收的过程中。根据记者从长滩港官方获取的信息,货物滞留费将继续推迟,而截至目前,洛杉矶和长滩两港码头上的滞留货物,较之于出台征收货物滞留费政策的2021年10月25日,已经下降了69%。