

工赋青岛

第八十五期
制造升级
城市向上



责编 段晓东 林 兢 美编 李晓娟 审读 王忠良 排版 姜 金

书中财富

说不清的货币

Why is the Dollar Shrinking?

货币缩水

The Money Illusion

货币幻觉

系列: 食货志
著者: [美]欧文·费雪 (Irving Fisher)
出版时间: 2022年4月
出版社: 广西师范大学出版社

“你可以跑不过刘翔，但一定要跑过CPI”，这是一家财经媒体曾经的SLOGAN。某种程度上它说出这个社会相当普遍的一种情绪：随着市场化进程的加快，整个社会财富在大幅增长的同时，很多人也或多或少地陷入了财富的焦虑。

如何面对生活成本的提高？这是普通人的困惑。如何解释这一现象，则让经济学家们陷入了货币的泥潭，长久以来聚讼不已、莫衷一是。

让我们先看看欧文·费雪，这位被熊彼特称为20世纪美国最伟大的经济学家用一个例子讲述了事情的复杂。如果面包师告诉我们，面包价格上涨，是因为小麦价格上涨，那么他其实没解释面包价格上涨，也没解释小麦价格上涨。他只是把解释这件事丢给他无关的另一件事物而已。换句话说，如果面包师真的要解释面包价格的上涨，他也必须解释小麦价格的上涨，他不能把解释的任务推给另一种商品。这种方法永远没法触及问题的根源。这只是在不停地转移解释。这就像古代哲学家说地球是由一个巨人举起的解释一样。当被问到那是什么支撑巨人时，他们说他是站在一只乌龟身上。我们仍然需要知道是什么支撑着乌龟，不管我们往前追溯多少步，只要我们不得不假设存在另一个支撑物，我们就没法得到根本的解释。我们要解释的，其实是所有物品（即整体）的价格上涨。杂货店老板说他之所以要价高，是因为别人给他的价格本身就高了。而这种说法对我们没有多大帮助。当然，零售商喜欢把责任推给批发商为自己开脱，而批发商则解释说他的生产成本涨了，把责任推给了批发商，说他们要价高了。大批批发商则将责任归咎于生产商，而生产商就说它的工资支出涨了。可是，即便追溯到这，也没有给出任何最终结果。领工资的人告诉我们，他们必须获得更高的工资，因为各种物品的零售价格更高了。因此，这种解释高生活成本的努力只是回到了高生活成本本身。

走出这样的解释循环，费雪提出：几乎没人意识到，任何商品的货币价格不仅跟商品有关，还跟货币有关，货币因素已经进入每一种商品的价格中。面对普通读者，费雪用世出的极强的观察力、洞察力和表达能力完成了《货币幻觉》《货币缩水》。首次提出的货币幻觉思想，成为理解经济学尤其是宏观经济学的一把钥匙，也成为经济学一个重要的命题被不断的讨论、丰富甚至颠覆。诺贝尔经济学奖得主弗里德曼就用自然失业率理论成功解释了美国1970年代初期通货膨胀率和失业率都上升的现象，从而试图说明“经济学家所犯的最大错误就是假设存在货币幻觉”。他的观点在《货币的祸害》中有深入浅出的精彩表达。而现在，人们又正在走出弗里德曼的乐观、重思费雪的思考。

另外，从“幻觉”“缩水”“祸害”这些名词的选择，我们似乎也可以看出经济学家们对货币又爱又恨的复杂情绪。这可能也正是理论和现实之间的关系。经济学家常说，任何一种理论，都是对现实的近似；即使理论拟合现实拟合得很好，我们也不能说这就是现实本身。货币幻觉理论是如此，自然失业率理论也是如此。因此，有关货币幻觉理论的争论，仍将持续下去，经济学家对现实世界的理解和解释，仍将持续下去。

本栏编辑

市场需求、船龄替代和环保公约共同驱动新造船订单潮到来，青岛北海造船手持订单排至2025年——

青岛北海造船：“破浪”新景气周期

□青岛日报/观海新闻记者 王伟



■青岛北海造船一船坞内同时在造两条大船。傅学军 摄

2021年全球船舶市场触底反弹，船舶企业正经历一波造船订单潮。在中国船舶集团青岛北海造船有限公司的船坞内，工人们正在进行船体焊接，21万吨散货船加紧制造。

在市场需求、船龄替代和环保公约共同驱动的新景气周期里，北海造船目前手持订单41艘，为近十几年来最多的手持订单量。

相对“饱满”的在手订单，将继续巩固青岛北海造船在超大型矿砂船和大型散货船市场的全球领先地位。目前，青岛北海造船已建造交付各类干散货船百余艘，超大型矿砂船全球市场占有率第一，大型散货船市场占有率居全球前列。

超大型矿砂船世界第一

造船市场与航运市场密切相关，事实上，这两大市场在2008年之后已沉寂了10余年。疫情打破了全球供应链平衡，2020年年中以来，国际运价持续飙升，带动造船业市场需求短暂提升。

船舶行业典型的替换周期需求也从去年开始叠加释放。上一轮造船周期中，1996—2011年为交付高峰，按照20—25年产能替换周期，将于2021—2035年进入替代高峰，旧船舶的替换需求逐季上行。

去年以来，集装箱船、干散货船盈利上行。7月22日，青岛北海造船建造的32.5万吨超大型矿砂船BOKM GUAIBA轮在青岛顺利交付；5月18日，21万吨散货船“山东和平”轮顺利交付；3月30日，云交付32.5万吨超大型矿砂船BOKM DALIAN轮……

作为中国船舶集团超大型矿砂船和大型散货船的骨干建造企业，青岛北海造船生产线平均排期已至2025年。“其中，公司2号造船坞订单已排至2026年，基本保证公司未来2到3年的生产连续和稳定。”青岛北海造船副总经理杨树振说。

一直以来，矿砂船主要由日、韩船厂建造，超大型矿砂船的主要技术也一直掌握在日、韩手中。近年来中国超大型矿砂船开发和建造技术逐步走向领先，青岛北海造船在超大型矿砂船观望情绪升高，市场订单处于收缩状态。2022年以来，全球新造船各船型订单无论在接单总量还是订单总额上，较2021年均不同程度下降。

在市场需求层面，目前海运运力供需错配现状逐步改善，现阶段高企的运价难以继续维持。“在当前复杂的市场行情下，青岛北海造船将在新船型和新技术研发上下足功夫，为应对后续市场变化做更多技术和市场储备。”杨树振说。



■工人在焊接船体。傅学军 摄

绿色船型的新一轮竞速

近年来，中、韩造船企业围绕LNG燃料、甲醇燃料、氨燃料等新型绿色环保船舶的争夺愈加激烈，船舶行业竞争迎来新的技术变局。

在全球低碳发展的背景下，国际环保政策法规不断收紧。国际海事组织决定，与2008年相比，到2050年要减半船舶温室气体排放，并且到2030年国际航运的碳排放强度降低40%。2023年1月1日起，现有船舶能效指数（EEXI）、碳强度指标等级（CII）将生效。克拉克森测算，现状下，40%的散货船和油轮以及部分集装箱船无法完全满足未来标准要求。

环保新规带来船东公司为满足船舶合规运营要求的船队更新需求，并将进一步带动船舶行业技术转型升级。“低碳发展的趋势，对大型远洋船舶来讲最重要的是带来了LNG燃料、绿色甲醇、氨燃料等替代燃料的技术革新。”杨树振说。近年来，青岛北海造船积极向市场推出LNG燃料、绿色甲醇燃料等新能源船型，并在多种绿色船型上开始陆续接单。

2022年3月31日，青岛北海造船签订2艘21万吨氨燃料READY的散货船建造合同，截至目前已承接6艘21万吨氨燃料READY的散货船。

8月25日，青岛北海造船与日本商船三井签署4艘21万吨LNG双燃料动力散货船，预计将在2025年至2026年陆续交付。

近日，青岛北海造船研发的新一代甲醇双燃料动力纽卡斯尔型散货船船型设计获得了美国船级社（ABS）的原则性认可（AIP），这意味着该绿色甲醇双

燃料船型设计方案已基本成熟，技术安全可靠，具备面向市场推广和承接订单的条件。

青岛北海造船在高附加值船型上的布局也在逐步深入，尤其是中、大型油轮、集装箱船的市场开拓。目前，青岛北海造船已成功交付MR中程油轮、LR2远程油轮、FPSO船体等中高附加值油轮。2021年，船企首次承接集装箱航运巨头达飞轮船10艘中大型集装箱船建造合同。

公司修船改装业务也在不断拓展。作为北方重要的修船基地，青岛北海造船去年接手维修了因造成苏伊士运河“堵船”而登全球热搜的“长赐”号集装箱船，过去几年承担了马士基航运的大批量集装箱船大型改装业务，公司未来还将继续加大船舶大型改装业务的市场拓展。

未来，青岛北海造船将继续拓展中大型集装箱船和大型、超大型油轮市场，实现造船产品多元稳定发展，逐步形成以大型矿砂船、大型散货船为主，集装箱船、油轮同步发展的产品结构。

重塑北海造船竞争优势

2021年底，成为武船集团子公司五年后，青岛北海造船重回中国船舶集团二级子公司序列。根据中国船舶集团改革方案，实现青岛北海造船已统一管理青岛武船场地设备、资源，代管中船重工船舶设计研究中心，一体化管理中船重工（青岛）海洋装备研究院，一个新的“北船造船”重新出发。

未来各个板块将各取所长，重塑青岛北海造船的竞争优势。中船重工船舶设计研究中心将进一步壮大北海造船设计能力，助力公司研发更多新船型。中船重工船舶设计研究中心具备船舶研发设计、送审审能能力，主要承担公司船舶产品新船型研发、详细设计工作，近期与日本商船三井签署的4艘21万吨LNG双燃料动力散货船就是青岛北海造船自行研发设计的第三代大型散货船，中船重工船舶设计研究中心的“加入”提升了新船型的整体性能，迭代速度也大幅提升。

在海工装备领域，资源的整合重组还将使青岛北海造船具备FPSO（海上浮式储油装置）等大型海工装备的整包建造能力。FPSO目前的产品附加值比较高，此次整合大大提升了青岛北海造船在大型海工装备领域的竞争力。

中船重工（青岛）海洋装备研究院从事海洋资源开发装备、海洋环境监测系统等产品的研发、设计、集成，填补了海西湾造船基地海工装备研究领域的空白。

整合后的青岛北海造船正在不断优化布局，夯实发展基础，从基础设施建设、能力建设、标准建设等方面进行管理体系统架构重塑。

作为青岛海洋装备产业的链主企业，青岛北海造船将带动青岛船舶海工行业进入发展快车道。船舶海工行业产业链条长，集群效应明显，从船舶主机、船用压载水处理装置、锚链到风机、船用锅炉、分油机等关键设备，青岛北海造船与青岛本地企业形成了长期稳定合作关系。

新经济周评
山东新闻名专栏

培育新经济，先读懂新经济

□周晓峰

提到新经济，不少人都有下意识的偏好，但多是看重引进叱咤风云的龙头企业，或者与人工智能、大数据、云计算、物联网等高大上技术挂钩，而对名不见经传的中小企业不感冒，对不熟悉的新项目不触碰。实际上，很多时候，这种“下意识”，会造成“盲区”，错失新经济。

新经济概念兴起于上世纪90年代的美国，随后迅速扩展为全世界范围内的新技术革命，并引发经济增长方式、经济结构以及经济运行规则等方面的变化。新经济涵盖信息经济、生物经济、绿色经济、创意经济、智能制造经济等，是决定未来发展方向的先导性产业，考验的是对产业发展规律和趋势的洞察力。

这就决定了培育新经济不能“抓

培育新经济不能“抓大放小”。很多颠覆性的产业变革，往往不是大企业创造的，而是中小企业、初创企业这样的“蚂蚁雄兵”

大放小”。任何新事物的发展，总要经历一个由小到大的过程。很多颠覆性的产业变革，往往不是由大企业创造的，而是中小企业、初创企业这样的“蚂蚁雄兵”。究其根源，在新经济领域，中小企业的创新活力和专注度更强，进行试验性探索乃至颠覆性创造的动力也相对更大。

当前，各种新技术、新产业、新业态、新模式层出不穷，正因为难以辨识，容易觉得扶持“大块头”的头部企业风险更低，而冷落了创新型中小企业。“发展了四年，所在园区不知道我们是干什么的。”这是一家传感器企业负责人遇到的尴尬。“希望当地有更多人了解我们的品牌。”这是一家新消费企业负责人的诉求。很多新经济企业的创始人都是技术出身，尤其是遇到发展瓶颈时，不太善于处理和解决。对于这些小而美的企业，要给予更多的关注和服务，假以时日它们或许就能成长为新经济巨头。

同样，“喜新厌旧”的做法也不可取。发展新经济，固然要有拥抱新鲜事物、探索未知世界的勇气，但并不意味着“抢风口”“赶时髦”，而要立足当地实际，理性发展产业。以元宇宙为例，不乏蹭热点、打擦边球的概念炒作，有的景区设立元宇宙研究中心，有的以元宇宙名义发行虚拟货币，还有的炒作虚拟房产、数字藏品。热潮过后，鱼龙混杂的元宇宙行业留下一地鸡毛。

另外，发展新经济不应忽视传统产业，相反要加强传统制造业企业的转型升级，带动优势产业“二次创业”。

事实证明，经过数字技术改造提升的传统产业，也可以是新经济。生产宠物食品的青岛双安生物科技，生产车间实现“医药级洁净”，自有品牌打入国内外高端市场，研发投入强度甚至超过部分高科技型企业，虽然所处领域还是传统行业，但驱动增长的方式早已不同。没有落后的产业，只有落后的技术；没有落后的行业，只有落后的观念。从全国来看，玩具业的泡泡玛特、餐饮业的文和友、美妆界的完美日记，这些看似难有机会的传统产业都长出了新物种。

新经济是一场发展理念、产业形态、组织方式、监管方式乃至制度环境的全方位变革，只有为种子型企业营造更多的阳光雨露，一个新经济的热带雨林才能蔚然成林。