



工赋青岛

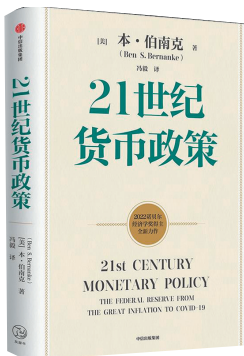
第八十九期
制造升级
城市向上



责编 段晓东 林 兢 美编 金 琳 审读 王忠良 排版 姜 金

书中财富

美联储干什么？



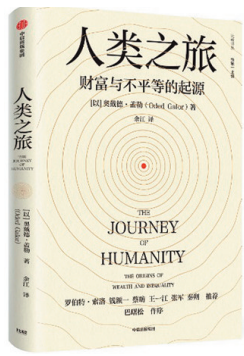
书名:21世纪货币政策
作者:本·伯南克
译者:冯毅
出版时间:2022年11月
出版社:中信出版集团

全球经济正面临高通胀、大衰退，甚至存在新一轮金融危机的风险，要以史为鉴，核心参与者的复盘、评价也许最有价值。

2022年诺贝尔经济学奖得主、宏观经济学家、美国联邦储备委员会前主席伯南克的新作《21世纪货币政策》，梳理了从战后早期到现在美联储的运作与演变，以及历任美联储主席的决策，解读其需要应对的不断变化的经济和政治环境，总结美联储应对历次金融危机的经验与教训，审视当前的争议，并前瞻性思考未来美联储的作用，以及21世纪全球货币政策和维护金融稳定政策的前景。

“我希望这本书能对我的经济学家同行和他们的学生有所帮助，但我也努力让任何对经济政策、金融政策或央行感兴趣的人都能读懂这本书。”本·伯南克的这一写作初衷，让这本书既专业又好读。“充满了高风险的戏剧性场景以及清晰的思路，是迄今为止对美联储近年动荡历史的最好描述之一。”《出版人周刊》这样评价。

破解不平等谜题



书名:《人类之旅:财富与不平等的起源》
作者:奥戴德·盖勒
译者:余江
出版时间:2022年8月
出版社:中信出版集团

人类的经济繁荣因何而来？全球发展水平又为何相差如此悬殊？

美国布朗大学经济学讲席教授、统一增长理论的创始人盖勒，在《人类之旅》中试图回答这个卢梭式的问题，求解财富不平等的起源和基础。

某种意义上，这是经济学的终极追问。

为了回答这个过于复杂的问题，盖勒乘坐时光机开启“人类之旅”。从数万年前人类走出非洲时的几个关键节点上开始，寻找答案的蛛丝马迹。随之而来的农业革命、工业革命再到21世纪的全部经济增长历史都被盖勒纳入观察的视野。

在这长达万年的人类之旅中，无论是人均收入增长长期停滞、工业革命后快速增长还是当今世界地区间增长极度不平衡，盖勒以人力资本为核心的简洁模型将发展归结为三个直接原因，即技术水平、人口规模、人力资本(教育)，并深入探讨导致这些原因的三个因素，即制度、文化、地理。

《人类之旅》用经济增长理论把《枪炮、病菌与钢铁》与《人类简史》结合在一起，既涵盖时间跨度上的经济增长趋势，又包括全球空间分布中的经济增长差异。对于未来，盖勒是乐观的。在书的结尾，他写到：“尽管历史留下了漫长的阴影，各国的未来却不是命中注定的。随着驱动人类发展旅程的巨型齿轮继续运转，促进未来取向、教育和创新的各种政策措施，加上性别平等、多元主义和尊重差异的价值观，将为人类的普遍繁荣发挥关键作用。”

青岛华通集团创新资本运作方式,采用混合经营模式重新赋予亏损老企业经营活力——

妙手活“企”

□青岛日报/观海新闻记者 王 伟



■华通亚金全面革新产品结构。

从今年6月起，青岛华通亚金机械装备有限公司(原青岛德铸特钢有限公司，简称“华通亚金”)厂区内出现了久违的火热朝天。从6月22日第一台六面顶液压机出货开始，华通亚金的订单接踵而至，不少客户慕名而来“抢”订单，设备还在生产线上上就已经被订走。

而就在一年前，这里还完全是另外一幅场景。产品没有市场竞争力，设备时停时续、人员闲了、客户没了。通过招聘职业经理人、加强绩效考核等方法都没能改变企业连年亏损的状况。

是什么让企业重获新生？“华通集团创新性地发明了一种混合经营模式，利用原先青岛德铸特钢有限公司的厂房、土地和设备，引入沈阳亚金机械制造有限公司的技术队伍和管理优势，赋予了企业新的生命。”华通集团党委副书记、总经理张伟说，更名为华通亚金的原德铸特钢公司全面革新产品结构，从一家普通的铸造加工、钢铁冶金类产品生产厂家转型为高端成套设备生产商。

一招“妙手”激活“亏损”企业。短短三个多月时间里，华通亚金一改颓势，营收1000多万元。

“手术刀”精准落在“病灶”上

“亏损”企业的治理是一项系统性工作。“千企千面”，“亏损”企业历史遗留问题复杂，而要激活这些企业就要一企一策、一事一议，改革的“手术刀”务必精准落在“病灶”上，而不是“一刀切”。

德铸特钢前身是始于1965年的原国营青岛电站阀门厂铸钢车间，在近60年的发展过程中，德铸特钢几经改制、搬迁投建新厂，在市场化浪潮中沉浮至今。

2013年搬迁后，原德铸特钢公司构建了集模具制作、冶炼精炼、砂型铸造、热处理、粗精加工为一体的铸钢零部件生产链条，但在实际经营过程中德铸特钢的产品结构和质量都不能满足市场需求，企业看不到“出路”。

面对困难的德铸特钢只能选择“休克疗法”，于2021年全面停产。虽然止住了生产亏损，但是土地和厂房资源闲置，机器设备仍在折旧摊销，一味停产并不能彻底解决问题。

在青岛华通集团加快治理“亏损”企业的大背景下，众多“轻资产”的“亏损”企业被清理淘汰。但像德铸特钢这样的资产量庞大，历史遗留问题复杂的企业成了集团发展道路上的真正困难。在集团的总体策划下，一些缺乏经营活力、效率低下的老国企走上“手术台”，开始接受手术治疗。

德铸特钢怎么改？“手术刀”要精准落在“病灶”上。在国企改革中，那些拥有优质资产和资源的“靓女”通常能够“先嫁”，通过混合所有制改革重新获得活力。但德铸特钢在经年的发展积累了太多历史遗留问题，基本已无力经营。青岛华通集团在经过多方调研后发现，德铸特钢难以通过产权改革的方式引入合作方。“老企业涉及的债权债务甚至是法律诉讼关系都十分复杂，无法通过引入战投的方式做混合所有制改革。”张伟说。

靓女嫁了，“丑女”也绝不能放弃。华通集团党委下了这样的决心。当改产品、改生产、改管理都“此路不通”的时候，只能创新方法，尝试嫁接国企和民企的优势和能力。经过多次筛选，华通集团开始与沈阳亚金机械“接洽”，这家拥有六面顶液压机等高端成套装备生产技术的民营企业捕捉住了培育钻石产业的风口，但缺乏厂房和设备这样的“硬通货”，产能始终上不去。

在经过几轮洽谈后，双方采取混合经营模式达成合作。德铸特钢利用原企业的厂房、土地和设备引入合作伙伴，依托沈阳亚金这家民营企业的市场和技术优势全面升级产品结构，开展技术改造，重新运转生产线，从铸造加工企业转变为成套设备生产企业。

原有的厂房和设备资源重新激活，改名后的德铸特钢终于找到了发展的新出路。

“采用混合经营模式后，国企靠资本和资产要素获得相对固定收益，同时规避了风险，实现资产与资本的增值，更重要的意义在于盘活存量资产，引入有市场竞争力的合作伙伴，让亏损企业获得新生。”张伟说，混合经营方式下，德铸特钢可以保证设备的完整性和不动产的可控性，作为经营实体继续保持经营，是华通集团作为国企股东对亏损企业减亏治亏的担当，也是华通作为国有资本投资运营公司行使股东权力、高效利用资产的创新性举措。

现在的华通亚金焕然一新。重新修整了铸造车间、热处理车间，新增了4000平方米机械加工车间，为转型升级为培育钻石成套设备产品打下坚实基础。

现在的华通亚金信心满满。作为德铸特钢转型后的主要产品，六面顶液压机是制备培育钻石和金刚石等超硬材料的核心设



■工人正在生产六面顶液压机。

创新实施混合经营模式

改革就要触动利益，推动国有企业减亏治亏需要出实招。华通亚金的混合经营模式一度面临着争议。2021年3月起，华通集团下决心给这家企业按下暂停键，对企业进行强制业务关停。2021年11月，经过多轮遴选、洽谈和研讨，混合经营方案最终落地。

这一方案将国资方的资本、土地和厂房资源，与民营方的技术、市场和运营管理优势有效嫁接。根据双方合作分工，德铸特钢负责提供厂房设备等资本，沈阳亚金提供组织管理和市场技术，负责获取市场化订单和日常生产运营。

改革过程中，国有资产保值增值是底线。为给经营风险“兜底”，防止出现挪用资金行为，沈阳亚金以现有资产作了抵押。国资方建立单独核算系统，负责与合作方内部结算，派人建账和监管。通过双方约定的利润分配机制保证国资资本性和固定收益，每笔订单国资方获取固定收益分成。

新 经 济 周 评

山东新闻名专栏

得核心零部件者得天下

□周晓峰

是软件定义汽车，还是得核心零部件者得天下？这个问题值得一说。

当前，软件和服务在汽车产业中的价值越来越高，然而汽车强国的底层逻辑仍是零部件强国。无论是华为、小米还是创维下场造车，拥有的更多是软件、设计、资源整合、品牌运营等“软实力”，并不能离开核心零部件供应商。

一辆汽车有上万个零部件，60%以上都是由零部件企业提供。传统的汽车供应链是金字塔体系，一级汽车供应商(Tier1)直接面向主机厂供应总成和模块，并参与研发设计，二级供应商(Tier2)向Tier1供应零部件。德国博世、日本电装、德国采埃孚、美国麦格纳、韩国摩比斯、德国大陆等都属于Tier1，垄断了发动机、制动系统、安全气囊、变速器等各种核心零部件，拥有产业链对话话语权。

随着新能源汽车的出现，核心零部件的地位非但没有减弱，反而在某种程度上更加强化

这些隐藏在主机厂背后的巨头基本都是世界500强企业，行业地位不亚于主机厂。

中国作为汽车产销大国，至今没有孕育出一家世界顶级的汽车零部件企业。前不久发布的2022年度全球汽车零部件配套供应商百强榜中，中国入围的10家企业没有一家进入前十。

国内零部件企业仅在部分细分领域形成一定影响力，比如青岛三祥科技的汽车橡胶软管、青岛三星精锻的驱动桥差速器精锻齿轮，距离Tier1还有很远的距离。

归根结底，传统汽车技术壁垒较高，供应链体系十分封闭，国内零部件供应商很难打入，以青特集团为例，用了十多年时间才成为奔驰戴姆勒的供应商。但在汽车电动化、智能化、共享化、网联化浪潮中，关键核心零部件从发动机、变速箱变成了电池、电机、电控、芯片、传感器等等，汽车供应链体系开始重构，有些新的Tier2、Tier3供应商甚至可以直接越过Tier1为主机厂供货。这就给了国内零部件企业超常规突破的机会，有望解决汽车产业链“卡脖子”问题。

随着新能源汽车的出现，核心零部件的地位非但没有减弱，反而在某种程度上更加强化。最突出的是电池，新能源汽车厂商大部分处于亏损状态，而动力电池企业多数都在盈利。以至于广汽集团董事长自嘲：“动力电池成本占汽车总成本的60%，我们现在不是在给宁德时代打工吗？”中国动力电池企业甚至扬帆出海，宁德时代、亿纬锂能、远景动力等均已海外布局，成为欧美汽车品牌离不开的核心供应商。

没有强大的零部件体系作为支撑，自主品牌的做大做强也难以维系。在培育和招引产业的过程中，除了把目光放在主机厂，更要建立核心零部件生态圈，加大在智能座舱、高精度雷达、线控制器、三电等新领域布局，培育出更多中国的“博世”“大陆”。