

波音没落后是美国制造业的衰落

折射美国制造业的全面衰落

波音的没落，其实是美国制造业整体衰退的缩影。近年来，美国社会去实向虚，制造业在经济中的比重越来越低，第三产业的比重却越来越高。张仲麟说。从二战到上世纪70年代末，是美国制造业的黄金时期。根据美国劳动统计局的数据，在这40年间，美国制造业虽有周期波动，但总体上稳定增长。1979年美国制造业到达巅峰期，产值约占美国GDP的25%，从业人数将近2000万。

上世纪80年代爆发的金融危机，改变了美国制造业的发展趋势。全球金融危机加速了美国制造业的分裂和国际分化。麻省理工学院政治学家苏珊娜·伯格说，随着经济衰退和新型金融体系出现，资本要求公司关闭工厂、解雇员工、摆脱垂直整合的公司模式，因为资本只想投资于特定的盈利部分。因此，美国制造业开始将非核心业务外包出去。从上世纪80年代起，那些有竞争力的美国制造企业开始以惊人的速度解体。

一站式美国制造业的转型，推倒了美国工业衰退链的第一块多米诺骨牌。到2019年，制造业下降到美国GDP的10%，从业人数缩减为1200万左右。制造业从业人数减少的同时，服务业从业人数却持续增长，到2019年，服务业从业者数量在非农人口中占比已超过80%。

就在同一年（2019年），波音737MAX发生了第二次坠机事故，遭遇全球禁飞。直到东航MU5735事故发生时，737MAX在中国还处于试飞阶段，并未重新叩开中国市场的大门。

美国联邦航空局、国家运输安全委员会和波音公司，均已表示将协助东航MU5735事故调查工作。张仲麟指出，飞机生产制造方参与空难事故调查，在世界范围内是常见的行业惯例，所以美方参与调查也属于意料之中。此次失事飞机由美国波音公司设计制造，可以说波音的人是世界上最了解飞机的。他们对空难调查有一定帮助，但空难调查肯定要有中国民航局主导，结论也必须有中国民航局认可。张仲麟说，虽然中国发生的空难极为罕见，但中国民航局是全球重要的监管机构之一，拥有充分的自主调查能力。

本报北京3月23日电

机，堪称航空业的巨星。但波音并没有让它退役，而是修修补补，从而降低研发成本。美国新闻网站《每日野兽》指出，名为MAX的新机型实际上只是一种更便宜的升级方案。

波音内部管理问题导致了飞机的致命缺陷，美国独有的政治体制也为波音提供了保护伞。《纽约时报》在一篇报道中提到，时任MAX首席技术飞行员马克·福克纳曾在美国联邦航空局任职，他实际上是一名旋转门说客。每当联邦航空局提出质疑时，福克纳就会予以反驳。根据联邦航空局的说法，福克纳隐瞒了MCAS的情况，给他们留下了该系统安全无害的印象，最终批准了MAX上市。

美国运输工人工会主席约翰·萨缪尔森在一份报告中写道，波音MAX的悲剧，反映了监管机构为其监管对象的俘虏后造成的恶果。一个冰冷的事实是，企业本能地将利润置于安全之上。联邦航空局必须摆脱与航空公司和制造商之间的混乱关系，重新成为为人民服务的独立机构。政商旋转门并不是美国航空业独有的现象。《大西洋月刊》在一篇报道中写道，美国食品药品监督管理局、环保局、教育部、运输部、财政部、国防部、美联储、国土安全部都由行业精英们把持着。他们从公到私转来转去，财源也随之滚滚而来。难怪华盛顿特区的地方收入独占鳌头，美国前10个收入最高的县就有6个位于华盛顿特区。

以前的波音想的是怎么造好飞机，而收购麦道后，波音想的是怎么挣钱，怎么让报表好看，怎么让投资人满意、让股东开心。张仲麟说。后波音时代的波音忙于圈钱，疏于研发。2014年9月，空客公司成功推出A320NEO机型，因其燃油性能出众，大受航空公司欢迎；波音却没有能与之对标的机型。面对空客突如其来高难度的挑战，波音乱了阵脚。为了抢夺丢失的阵地，波音在仓促之间推出了737MAX。

根据波音发布的信息，与NG系列相比，新推出的737MAX将减少12%的燃油消耗和7%的运营成本。但因为其推出非常草率，造成了不少设计缺陷，其中最重要的一个缺陷就是MCAS（机动特性增强系统）。

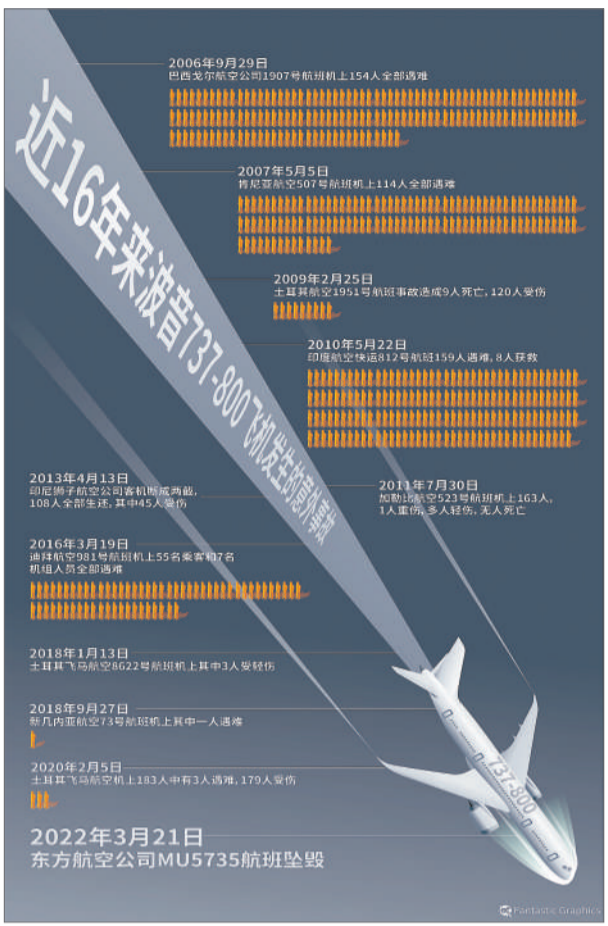
2018年和2019年的两场空难相继发生后，波音CEO米伦伯格当众致歉，表示737MAX的MCAS系统是为了回应错误的迎角信息而被激活。也就是说，当飞机机头上扬时，MCAS错误地判断飞机处于失速状态，强制下拉机头，与飞行员争夺飞行控制权。在人机大战的反复拉锯中，最终导致机毁人亡。

波音737系列太成功了，以至于成了自身成功的受害者。在其50年历史中，波音737系列一共交付了1万多架飞机。俄乌冲突爆发后，受美西方制裁和资本市场恐慌情绪影响，卢布贬值进入加速通道。据媒体报道，2月25日美元兑卢布汇率为1:86.93，到3月11日则达1:120.38。俄国家统计局数据显示，俄罗斯通胀率已由今年1月的8.73%升至目前的9.15%。俄国际文传电讯社3月21日援引惠誉评级数据报道说，俄通胀率有可能在今年年底上升至18%；即使明年预期向好，这一数字也将不会低于15%。

为稳定经济形势，缓和社会负面情绪，俄央行采取了一系列措施。2月28日，俄央行紧急加息，将关键利率从9.5%提高至20%。央行负责人表示，这将维护金融体系和市场价格稳定，尽量保护公民储蓄不受货币贬值的影响。同日，俄央行宣布，所有俄对外贸易企业将被要求强制出售80%的外汇收入。作为逆周期宏观审慎政策实施的重要组成部分，俄央行还将释放7330亿卢布作为缓冲资金，并持续向各大银行提供卢布现金和非现金流动，尽力避免通胀率继续抬升。俄央行在其官网上传递乐观情绪说，俄经济正在进入大规模结构调整阶段，在此期间不可避免地将伴随短期通胀加剧压力，但俄银行体系稳定，拥有充足的流动性，可在任何情况下顺利运作。

克里姆林宫也在加紧评估，积极应对制裁带来的冲击。从3月10日开始，俄政府在经济金融领域相继出台一系列反制措施。苹果、宜家、微软等59家外企登上了俄国有化清单。政府层面将调整经济发展及金融政策，大力控制资本外流，建立偿还外债特别程序，引入卢布结算，将采取对等措施，回应部分国家对其实施的贸易禁运，等等。如果说卢布贬值让俄罗斯有些心力交瘁，那么，按照美国西方的对俄能源禁运制裁，倘若失去俄能源供应，美国心扉的恐怕将是严重依赖俄能源进口的欧洲国家。

3月21日，欧盟成员国在布鲁塞尔举行外长会议，让陶瑞、爱尔兰等国外长呼吁将对俄石油禁运作为欧盟对俄第五轮经济制裁的重要组成部分，但德国、荷兰等国明确表示反对，欧盟内部未能就此达成一致。荷兰首相马克斯·吕特表示，欧盟仍十分依赖俄罗斯能源供应，不可能立即停止俄能源进口。英国《卫报》报道说，德国55%的天然气、52%的煤炭和34%的矿物油来自俄罗斯。欧盟能源监管合作署数据显示，意大利46%的天然气从俄罗斯进口，北马



▲截至2019年5月24日，中国运营波音737MAX8的全部13家航空公司均向波音公司提出索赔。视觉中国供图

▲近16年来波音737-800飞机意外事故盘点。视觉中国供图

司并没有跟进。所以还要看检查结果和调查结论，才能采取下一步行动。

从前波音时代到后波音时代

此次事故发生之时，波音正在重整旗鼓，努力将此前因设计缺陷被禁飞两年之久之的737MAX机型重新推向全球市场。

与安全记录良好的737NG系列相比，MAX可谓臭名昭著。自2018年上市以来，不到半年时间里，737MAX就接连发生两起致命空难。2018年10月印尼狮航610航班坠毁，2019年3月埃塞比亚航空302航班坠毁，一共造成346人死亡。

在737MAX被禁飞之前，波音公司的年收入保持了十几年的稳步增长，2018年达到巅峰，全球收入超过1000亿美元。上述两起空难发生后，各国纷纷将737MAX拉入黑名单，并取消了订单。波音的财务状况陷入举步维艰的境地，净亏损高达6.36亿美元。

张仲麟将波音公司的发展历程分为前波音时代和后波音时代。波音曾经是民航领域的祖师爷，所有民航人都对波音心怀敬意。进入21世纪后，波音制造却每况愈下。

《巨无霸：波音747的制造》一书作者克莱夫·欧文认为，导致波音画风突变的分界点，是1997年波音与麦道的世纪并购，虽是波音收购了即将破产的麦道，但结果却是麦道接管了波音。

在许多看来，前波音时代的波音并不是一家企业。正如作家杰里·乌西姆所说，波音是一个以制造令人惊叹的飞行器为己任的工程师协会，它将设计和质量置于一切之上。在那个年代，波音的信条是：放手干吧，去它的成本！只要管好质量。相当长一段时间，这样的企业文化极大地促进了波音的发展，它也造出了一款又一款彪炳史册的传奇飞机。比如，波音707是世界上第一架成功的商用喷气式飞机；上世纪60年代，当全球只有窄体客机时，波音倾尽全力打造了首架747宽体客机，成为一时风头无两的空中巨无霸；上世纪90年代，波音再次投入全部身家，打造了全球最大的双引擎宽体客机777，获得了巨大成功。

进入上世纪80年代后，波音一直坚守的传统却遭遇了市场的挑战。长期关注波音公司的观察员爱德华·格林伯格认为，美国政府放松航空业的准入门槛和管制措施，加剧了航空业的恶性竞争。他说：竞争加剧就不降低价格。突然，航空公司发现，自己再也无法通过提高机票价格来转移研发成本，开始了成本意识。

1997年8月，波音以140亿美元的价格收购了濒临破产的麦道，并购后的波音高管团队有18人，其中7人来自麦道，10人是职业经理人，只有1人来自原波音。在俄乌冲突的刺激下，美联储日前宣布自2018年12月以来首次加息。分析普遍认为，这可能令新兴市场和发展中经济体在加息周期和全球复苏放缓的环境中进一步变得脆弱，全球和各国债券市场的稳定运行面临更大风险。

与难以避免的多重外溢影响形成鲜明对比的是，在美西方掀起新一轮对俄极限施压的时候，绝大多数新兴经济体和发展中国家没有选择跟风加入。印度作为四国机制中唯一未公开谴责俄罗斯的国家，成了美国众多盟友中的一个例外。美国总统拜登公开指责印度在对抗俄罗斯问题上反应不稳定，印度则仍在继续采购俄罗斯石油，并就联合国相关涉乌决议三度投出弃权票。此前，部分俄罗斯银行被排除出环球银行金融电信协会（SWIFT）支付系统，导致印度出口商无法收到已发往俄罗斯约5亿美元货物的货款，这让印度早早成为为美西方对俄制裁买单的国家之一。据《印度教徒报》报道，印度总理莫迪3月中旬成立了一个工作组，专门研究反俄制裁对印度经济的影响，并采取保护措施保护中俄合作。

有网友直言，没有谴责俄罗斯的伊朗、印度、拉丁美洲和非洲，才能代表大多数国家的态度。彭博社3月16日发表《为何如此多国家想置身新冷战之外》文章指出，欧洲和美国对新冠肺炎大流行的自私自利反应，促使外界积累起更多的对西方的怨恨。由于孟加拉国拒绝在联合国谴责俄罗斯，拜登免除了向孟加拉国提供一批新冠疫苗。伴随着此类草率行为，这种怨恨将加剧。世界各国都在重新考虑自己对外方合作、技术、金融和支付系统的依赖。

王友明分析说，从阿富汗战争到叙利亚战争，从欧亚颜色革命到拉美新

部资本账户余额的压力。

在俄乌冲突的刺激下，美联储日前宣布自2018年12月以来首次加息。分析普遍认为，这可能令新兴市场和发展中经济体在加息周期和全球复苏放缓的环境中进一步变得脆弱，全球和各国债券市场的稳定运行面临更大风险。

美西方强迫选边站 引发强烈不满

发展中国应抱团取暖

谈及发展中国家如何应对俄乌冲突带来的一系列冲击和挑战，王友明认为，战略自主和抱团取暖是关键。广大发展中国家期待更加公平、公正、民主的国际秩序，致力于实现全球治理的权力再平衡。

至于发展中国家如何走出经济困境，习主席提出的全球发展倡议就是最好的答案。王友明说，倡议内容实实在在，高度契合当前形势和各方需求，得到了联合国以及近百个国家的响应和支持。在去年的全国两会记者会上，国务委员兼外交部长王毅特别强调，在推动倡议逐步落地的过程中，要聚焦发展中国家当前面临的最紧迫问题，尤其是减贫脱贫、粮食安全、经济复苏、就业培训、教育卫生、绿色发展等推进务实合作。

此外，上合机制、金砖机制等多边合作机制，也被认为可以成为应对当前国际秩序变局的承重架构之一。中国作为这些机制的创始成员国和最大发展中国家，承担着更大的责任。

考虑到目前俄乌冲突一方俄罗斯是上合组织和金砖机制的重要成员国，也有声音认为，相关多边合作可能会因此受到冲击。对此，王友明认为，多年来，上合组织和金砖机制建设取得了一系列丰硕成果，已经成为南南多边合作的典范。虽然乌克兰危机带来一定的冲击和影响，但上合机制和金砖依靠本身日益完善的合作机制，足以应对外部挑战，一定会充满活力地行稳致远。

本报北京3月23日电

中青报 中青网记者 胡文利

中国东航MU5735客机坠毁震惊世界，失事原因正在调查中。这次意外事故也再一次让人们关注颇具争议的波音737系列。世界上最安全的飞机真的安全吗？波音公司的每况愈下说明了什么？

波音飞机737NG有没有缺陷？

此次失事的飞机是波音737家族的第三代飞机，又名Next Generation（NG），最多能容纳189个座位。目前，737-800仍是波音的主要机型，全球近2.5万架客机中约4200架是NG800，中国、欧洲和美国是其主要客户。

有人把737-800称为世界上最安全的飞机。根据波音对1959年至2013年之间发生的商用飞机事故进行的分析，其初代飞机事故率为百万分之1.75，即飞行100万次发生1.75次事故；经典系列机型事故率为百万分之0.54；NG全系列的事故率仅为百万分之0.27。

中国自1997年开始使用波音737NG客机以来，这次东航空难是波音737NG系列在中国的首起空难。在民航评论员张仲麟看来，此次事故可谓独一无二。他对中青报中青网记者表示，该机型从1997年开始投入使用，至今已有25年，一直保持着良好的安全记录，可以说是久经考验。其间虽然也发生过事故，但大多并非飞机自身原因所致。

举个例子，2020年8月7日，印度快运航空公司一架737-800飞机在大雨中冲出跑道，后头部朝下撞向地面，裂成两段，导致21人死亡。调查显示，此次事故是由于飞行员错误操作所致。再如，2020年1月，一架乌克兰737-800客机在伊朗德黑兰附近坠毁，176人遇难。伊朗方面后来承认，当时美伊关系高度紧张，伊朗军方误将客机当作军机，用导弹将其击落。

然而，NG系列真的没有缺陷吗？2019年9月，波音公司开始对NG客机进行大规模检查，在第一批受检500架飞机中，发现约5%的飞机机翼连接部位存在裂缝。随后对1000架NG客机进行检查，又发现5%左右的飞机在同样部位存在裂缝。但波音公司声称，这些裂缝并不会危及乘客或机组人员的生命安全。

实际上，737NG系列已经是接近停产的老机型了。张仲麟说，目前737NG全系的产量已经很低，只有少量收尾订单还在生产中。此次事故是否会加快737NG的淘汰速度，要根据最终调查结果而定。

张仲麟分析说，飞机事故通常有两种原因，人为原因和机械故障原因。机械故障原因又分为维护维护不当和飞机自身缺陷造成的原因。如果是飞机自身缺陷导致的空难，那么中国所有737NG飞机或将面临停飞检修，直至符合民航局的试航标准、被认为安全才能重飞。目前只有东航宣布旗下所有737-800停飞，其他航空公

发展中国家该如何应对俄乌冲突溢出效应

中青报 中青网记者 马子倩

俄乌冲突升级已近一个月，战争仍在激烈进行。四轮谈判未取得重大突破，有关方面似乎还不想好能接受以什么方式结束或被迫结束战争。现在能够看到是的，每天都有人在枪炮声中死去；美西方一边对俄罗斯发起一轮又一轮极限制裁，一边向交战一方运送军火；全球化被当成了武器，越来越多的国家被迫卷入局部冲突和战争之中。叙利亚总统阿萨德说，西方对俄制裁违反国际法，将世界变成了一片丛林。

乌克兰危机的演变正在超越危机本身，其溢出效应波及全球。在3月21日举行的中国外交例行记者会上，发言人汪文斌表示，在这一问题上，包括中国和发展中国家在内的绝大多数国家，既有合理的关切，也有相似立场。其中包括，各国人民并没有责任为地缘冲突和大国博弈埋单；各国都有权独立自主地决定自身对外政策，不应被迫选边站队。

接受中青报中青网记者采访的中国国际问题研究院发展中国家研究所所长王友明认为，俄乌冲突早已超出两国范畴，其溢出效应关乎的问题本质，是单级与多级之争和新旧秩序较量。世界新的动荡与变革，将对广大发展中国家产生持久和深刻的影响。美国挑起的对俄单边制裁与新冠肺炎疫情叠加发酵，世界经济复苏和发展中国家经济突围将变得更加艰难。

发展中国家经济下行压力加大

在股市、货币和供应链的剧烈动荡中，世界经济受到负面冲击已成共识。经济合作与发展组织指出，俄乌冲突可能使今年全球经济增长减少1个百分点以上，通货膨胀率提高2.5个百分点。世界银行负责公平增长、金融和机构的副行长因德米特·吉尔指出，全球新兴经济体和发展中国家从新冠肺炎疫情中复苏的步伐就已

面对美西方制裁 俄罗斯多措并举稳定经济民生

中青报 中青网记者 赵琪

俄罗斯开启在乌克兰特别军事行动以来，美国拜登政府联合西方盟友，在经济、金融、能源等多领域对俄进行了全方位围堵，金融核弹、能源禁运等制裁措施相继祭出，俄外部环境和经济民生面临巨大压力。面对当前形势，俄对外坚定立场，谋求冲出制裁围堵；对内则多措并举，努力稳定经济金融形势。

土耳其溪天然气管线于2020年1月投产通气，也为俄罗斯能源出口提供了红线保障。俄《观点报》认为，即便欧盟停止进口俄罗斯天然气，如果欧洲不能在俄罗斯之外尽快寻找到安全、稳定的气源，那么俄罗斯将一手掌控对欧天然气出口价格。

面对美西方的金融核弹，俄罗斯也提早有些谋划。2014年乌克兰危机爆发后，西方对俄罗斯开始实施包括金融、能源在内的多领域制裁。为规避可能被排除出SWIFT系统的风险，俄央行从2014年年底启动启用本国的金融支付系统SPFS。SPFS系统与SWIFT系统操作流程及模式基本相同，目前大多数俄罗斯银行都可以连接到SPFS系统。不过，截至2021年年底，SPFS仅有约400个用户，除俄罗斯本国银行外，仅有德国、瑞士、亚美尼亚、白俄罗斯等23个国家的部分金融机构参与其中。分析人士认为，因为SWIFT系统的背后是美国主导的全球金融体系，面对美国的金融霸权，俄罗斯仅靠复制一个结算体系显然远远不够。

如果说俄罗斯面对美国的金融霸权能做的并不多，那么在进口替代上，俄罗斯还是展示了一定的创新活力与韧性。比如说，为形成完备的国产航空产品供应链，规避可能的外部供应限制，俄联邦工业与贸易部2015年批准实施《民用航空领域进口替代措施计划》，搭载俄制PD-14发动机的MC-21替代机型也在2020年试飞成功，预计将很快投产民用。依据《俄罗斯联邦国家安全战略》，俄军事工业体系的自主安全在2018年后也已基本实现。此外，俄粮食和食品自给率目前达到98%以上。

中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所俄罗斯经济研究室主任徐波认为，进口替代是俄罗斯国家安全保障上的被动防御行为，在制裁背景下，进口替代本质上是一种反危机的应激措施。作为一种自救行为，俄罗斯的进口替代进程或许将非常漫长。

本报北京3月23日电