



【和而不同】

从2019年起,尽管遭受美国技术上的极限打压,在极端困难的时期,甚至不得不断臂求生,把荣耀系卖掉,大幅收缩业务。最终,华为不仅没有被打趴下,反而绝地求生,以坚定的信念和不屈的意志对抗逆境。因而,它这般的突围,并不让人感到丝毫意外。

历史一再证明:有封锁,就有突围

韩和元

纵观历史,我们不难发现,一国对他国经济和技术所施加的封锁,最后总表现得那么事与愿违。譬如奥斯曼帝国对欧洲的封锁,和由此引发的大航海。大航海无疑开启了人类历史的新篇章,使原本独立的各个文明连成一体,同时也引发了欧洲人的科技革命。但在大航海时代开始时,欧洲人在航海技术方面并不领先,中国人、阿拉伯人的航海技术都比欧洲人强,但为什么偏偏是欧洲人打开了新世界的大门?

这得从13世纪阿拉伯人把中国的印刷术传到欧洲说起。受益于印刷术,在欧洲信息的传播变得比以往任何时候都迅捷而广泛。阿拉伯人无意之中做的印刷术传播,及奥斯曼帝国所做的经济封锁这两件事,仿佛是专为欧洲文艺复兴准备的。文艺复兴解放了欧洲人的思想。当然,文艺复兴也不是一蹴而就的,从14世纪开始,一直到16世纪,前后持续约三百年,原因就是宗教势力的反扑。科学带有天生的客观性,和宗教具有与生俱来的矛盾。欧洲的知识分子抬出古希腊的科学,也是为了打破教会一切事务的话语权。罗马教廷当然不会对动摇其统治的行为坐视不管,它将一切不符合宗教利益的行为都视为异端邪说,有的人甚至因此而死,比如布鲁诺。

但正因文艺复兴,欧洲人打开了眼界,这才发现自己居然这么落后,

而东方早已把他们远远地抛在身后,尤其是传说中的中国,按《马可·波罗游记》里的说法,那里就是遍地黄金,富得流油。得益于古希腊的文化基因,欧洲人天生具有海洋商业文明的嗅觉,商业文明的特点就是哪里有钱,就往哪里跑,既然东方富有,那就去东方寻找财富。

按传统路线,欧洲人去往东方只有两条路:一条是陆路,走地中海东岸,过两河流域,越伊朗高原,再经中亚,然后可以到达中国;另一条路,从埃及,过红海,入印度洋,走海路。只是,由于强大的奥斯曼帝国横亘在中间——1499年奥斯曼帝国打败了地中海的霸主威尼斯,夺取了意大利商人在地中海沿岸的许多贸易据点。此后,整个丝绸之路完全被奥斯曼帝国垄断,并对过往的西方商人课以重税,这让西欧国家为获得东方的香料和瓷器,不得不重新寻找一条避开奥斯曼的新商路。

而在这之前,中国的指南针也被阿拉伯人传入欧洲,大航海时代可以说万事俱备,只欠东风了。

而伊比利亚半岛资源贫乏,不适合农业种植,如果没有贸易,这两个国家会贫弱不堪,更要紧的是,这里还是抵抗北非穆斯林入侵的前线,如果不寻找出路,作为基督徒的欧洲人命运堪忧。也正是因此,最先吹起大航海时代号角的是葡萄牙人和西班牙人。

无独有偶,封锁失败的案例,还有英国对法国和美国的技术封锁。

于18世纪中后期到19世纪上半叶,联合王国无疑是当时全世界工业化程度最高的国家,也是它领先于世界诸国的主要因素。为了保持他们从纺织机和蒸汽机带来的竞争优势,英国人对工业技术如同国家机密一样,保守不泄露。为了防止科学技术外泄,1765年至1789年,英国政府甚至通过了若干的法律,禁止纺织与机器方面的熟练工人迁出,也不许纺织机、图样或模型出口。

然而纵是如此,仍然无法阻挡最新的科学技术的向外传导。因为它无法阻止人们的脚步。有美国的“制造业之父”之称的塞缪尔·斯莱特就是典型。塞缪尔(1768-1835),生于英国德比郡,14岁起学习纺织,掌握了纺织制造的全部知识。1789年11月,塞缪尔就带着他充满于脑海的先进工业技术,不顾联合王国对熟练工人外迁的禁令,打扮成了个农场雇工,乘上了赴美国纽约的客船。1793年,塞缪尔凭借记忆,成功地复制了阿克莱特纺纱机,并拿着这些机器,于当年年底,在帕塔吉特与人合伙开设了一家全新的纺织工厂。这也是美国工厂制度的开始。英国新式纺纱机的仿制成功,使美国的棉纺织业进入了一个新的发展阶段,也成为打响美国工业革命的第一枪。几年以后,塞缪尔的兄弟约翰也从英国来到美国,并带来了关于克隆普顿(1753-1827)发明的“缪尔纺纱机”的相关知识。

《美国经济史》作者福克纳根据

1860年《第八届人口普查》报告做了一份统计,统计显示,1860年时生活于美国的400万移民中,像斯莱特兄弟这样的机械师共407524人。而商人移民的数量同样庞大,为231852人。这无疑成为美国工业最具活力的新鲜血液。除此之外,还有矿工39967人,工人872317人。正是这些资本家和工程技术移民的到来,也将先进技术源源不断地从欧洲,尤其是从英国带到了美国。为此,美国学者马尔温德·琼斯就曾指出:“美国的每一个基础工业——纺织、采矿、钢铁工业,都是靠英国工匠、工人、经理带来的技术。”

同样的案例还有拿破仑对英国的封锁。已故美国经济学家、社会学家奥尔森教授曾系统地研究了拿破仑战争期间,法国对英国食品的禁运封锁情况。这一研究成果,集中体现在《战时短缺经济学》一书。奥尔森在书中写道,如果按照食品进口量这一标准来予以衡量,那么,法国于战时对英国所实施的食品运输的封锁,无疑是异常成功的。因为在战时,英国的食品进口量确实大幅下挫。但问题在于,英国很快就对法国的封锁,做出了相应的调整——英国人采取了建立现代农业生产体系,促进农业生产及杜绝浪费等举措,来予以应对。

奥尔森说,由于替代的可能性,英国在应对封锁造成的短缺时,并不像拿破仑所想象中的那么僵化。它们有相当强的能力,来替代那些短缺的商品。更为值得注意的是,这种替

代不只是通常意义上的替代,即以某种替代品取代供应短缺的商品,就如用玉米替代大米。它的这种替代事实上更彻底,即英国人以通过调整自己的生产和消费模式,来替代了先前的稀缺。

供给学派代表人物阿瑟·拉弗曾高度评价奥尔森的这本书,认为这本著作是研究一国对他国实施经济封锁,造成的经济和社会影响的经典范例。在书中,奥尔森告诉我们,拿破仑的大陆封锁禁令并没有达到从经济上窒息英国的目的。反倒是在这种政策的刺激下,英国这个在食品供应方面,长期依赖于进口的岛国,决心成为一个不受制于人的农业强国,它很快就发展起了足可媲美法国的农业生产体系。

美国《华盛顿邮报》显然也持有奥尔森的这种观点,它曾称:制裁不会阻止中国在关键技术领域的发展,制裁、封锁只会刺激中国自主研发的决心,我亦持相同看法,2021年3月,我曾写过一篇题为《拿破仑大陆封锁政策的结果及其启示》的文章,对欧美的经济和技术封锁,予以了质疑。

事实也是如此,从2019年起,尽管遭受美国技术上的极限打压,在极端困难的时期,甚至不得不断臂求生,把荣耀系卖掉,大幅收缩业务。最终,华为不仅没有被打趴下,反而绝地求生,以坚定的信念和不屈的意志对抗逆境。因而,它这般的突围,并不让人感到丝毫意外。

(作者系广州经济学者)



【念念有余】

现在,吴君亮主要从事股票投资,每星期一还要发表一篇文章,挺辛苦。这让他太太颇为心疼。

吴君亮印象

余胜良

吴君亮说话声音不大,需要侧着耳朵听,但他那些经历极有意思,让人不由得追问下去。

1982年,吴君亮从西南师大毕业,在重庆一家客运轮船公司上班,然后又到重庆日报当记者。1986年,吴君亮赴美国留学,之后求职,创业,又在2006年回到中国,并于次年创立了深圳市君亮资产管理有限公司。回到中国不久,吴君亮就干了一件大事:推动政府预算公开。也因此,他被好几家媒体评为年度公共人物。

这几年,吴君亮在公开场合现身少了。几天前,我拜访吴君亮,走进位于深圳深南大道的杭钢富春商务大厦的“君亮资产”,公司面积不大,十几个工位,一个会议室,一个稍大点的办公室。现在,吴君亮主要从事股票投资,每星期一还要发表一篇文章,挺辛苦。这让他太太颇为心疼。

问到他为何推动预算公开,就要说到他在美国的见闻,说到他在国内的工作,说到他为何要出国,为何能出国。如果把一件事情讲明白,就要讲到周围的沟沟壑壑,吴君亮就这样

一件一件地讲下去,干脆从第一份工作讲起来。

吴君亮从西南师大毕业后,首先在客运轮船公司下属的政治处做宣传工作,这家公司归交通部和重庆市共同管辖。那时,交通还是稀缺资源,他顺着长江走了很多城市,接触了不少人,他头脑也灵活,建议提高客均消费额,比如开录像厅。为此,他写了一些文章,被发表了,在单位成了才子,也成了红人。

上大学时,吴君亮就很有生意头脑。比如到饭馆吃饭,就想着怎样做饭馆的生意把饭钱赚回来。他向老板提出给饭店画画,贴墙纸,老板动心了。吴君亮自己画画不好,就找朋友帮忙(当然,要向朋友付酬金),参加工作后,他把这个业务坚持了下来。后来,一个画家朋友在美国碰到吴君亮,还感谢他说,为饭店画画让他挖到第一桶金,1000多元人民币呢,这在上世纪80年代初是一笔挺可观的数目。

有经济头脑,又想公共舆论中发出声音,吴君亮的这两个特点,在客轮公司就体现出来了。得知重庆日报招聘后,他悄悄报了名,经过考

试很快就被录取了。

在重庆日报上班之余,吴君亮继续做副业,比如卖摩托车、录像机,由此赚了一些钱,很快成为同事中第一个开得起摩托车的人。

去美国留学的理由,与爱人有关。1985年,吴君亮陪爱人到香港去探亲,姨妈夫妇发现他很善于编辑稿件,英文也不错,就建议他留学。动了念头后,吴君亮就到成都领事馆申请签证,耿直的他告诉工作人员,他希望和妻子一起去美国留学,因为他无法承担来回机票的费用,无法忍受夫妻分居的苦楚。没想到,竟然被批准了。吴君亮和妻子一起飞到了美国休斯顿,在这里,他们有了新的家。

初到美国时,吴君亮怀里还有姨夫借的1万美元,以及经商攒的几千美元。有妻子在,回到家里有热饭,又有人洗衣服,吴君亮的生活挺滋润。

吴君亮从休斯顿大学研究院毕业后,导师推荐他读政治学博士,但是政治学博士至少要读5年,很难毕业。一番斟酌后,吴君亮决定还是先工作,赚钱养家。刚好所罗门证券公司到休斯顿开拓业务,他就报名并被录取了。他的工作是给客户提供投

资建议。他为人勤快,服务态度也好,吸引来一个大客户投入十多万美元的资金,让同事对他刮目相看。那时候,他就已经拿到10万美元的年薪。

没多久,因为人事变动,他和一个好朋友一起辞职,合伙开了一家小公司,他拿出10多万元积蓄作为公司的启动资金。第二年,公司就赚了上百万美元。不久,一家大公司以数百万美元的价格收购了吴君亮的公司。

吴君亮此后还做了不少业务,还曾担任休斯顿美中商会会长。同时,他一直关注中国股市。中国股市开市之初,吴君亮就参与投资,并从1996年起在《股市动态分析》开设专栏,发表文章。1997年,吴君亮曾投资开办重庆集成投资顾问公司和重庆集成证券培训学校,曾策划重庆港九和乌江电力的上市方案,在两公司完成上市后,因家庭原因,返回美国。

2007年,在孩子上了大学后,吴君亮和妻子回到了中国,这次是长期在中国待了下来,君亮资产管理有限公司一直开到现在。吴君亮在赚钱的同时关注社会,他说,要将盈利的10%回馈社会,推动国家进步。

在一篇文章中,吴君亮表示,如果当年1000万,会将这些钱捐给那些当年很勇敢,后面又被生活打击,意志有些消沉的同学们,希望他们能保持当初的那份情怀。吴君亮没有经历这些,他意志一直昂扬,对股票市场抱有很高期望,对未来发展同样如此。

在与我的交谈中,吴君亮条理清晰地说起自己的经历,说起那些普通人很难有的奇遇,好似集合了好几个人的人生。很难的事儿,到吴君亮那里,就显得云淡风轻。有些人回忆过去苦大仇深,吴君亮开启的好像是“容易”的那个门。

除了外力帮忙,他自己的努力也很关键,他生活本来就不差,又善于审时度势,未雨绸缪,提前想清楚优势和难点,成本小见效大。所有这一切,共同成就了今天的他。

他有自己的坚持。讲一个细节:在我们吃饭时,一份葱油鸡,因为和之前做法不同,且与菜谱上的样品不符,他叫服务员好几次询问,坚持退掉。吃罢饭,又坚持打包,不浪费,活出自我。在他身上,做什么都显得坦荡自然。

(作者系证券时报记者)

两次飞机晚点的经济与人性分析

黄家章

上月10日,我选坐S航司ZH9516航班(以下简称:A航班),预定19:50从上海起飞,不料因天气与航司的原因,再三推迟,晚点到次日早上6:30才起飞。

当天16时9分,我收到航司首次晚点短信:因天气原因,航班由原时刻调整至21:35起飞。

18时13分收到第二次晚点短信:因航空公司原因,航班调整至23:25起飞。

23时25分收到第三次晚点短信:本航班因航空公司原因,由原时刻调整至明天6时30分起飞。

无奈之下,我和部分旅客,取回已交寄的行李,坐大巴,入住酒店,此时已是次日凌晨两点。顺手上网查了当晚酒店房价,558元。此前,乘客中有传言说,航司安排的酒店不

会好,标准是每个房间200元,部分旅客因此拒绝到酒店,选择呆在机场贵宾候机室。我到了酒店,亲证该传言不实。

次日早上5点离开酒店,到机场登机时,空姐让乘客们扫一个二维码,点击确认,400元的航延赔付,即刻到账。早班机按点起飞,安抵深圳。

无独有偶,本月14日,我选坐N航司CZ5400航班(以下简称:B航班),预定16:40从南京起飞,却连连碰上航班取消与天气原因,也是再三推迟,晚点近6个小时才起飞。

起飞前夜的21时30分,航司发来短信:您原订的CZ5400航班因天气原因取消。现安排您乘坐次日18:00起飞的CZ3828航班。

当天12时34分,我收到晚点短信:由于其他空域用户活动原因,您乘坐的航班变动为20:55起飞。

我提前一个小时到了登机口,听

到的却是柜台工作人员的一句:今晚九点肯定起不了,还要晚点。我问:那几点能起飞?他答:等通知。

很无奈地,唯有再三地接受推迟起飞。

B航班终于在22:25离开停机坪后起飞。次日凌晨1:10分降落深圳机场。相关航司对于这次再三推迟的晚点起飞,仅是一位空姐在飞机广播上讲了一次“抱歉”两字,没有任何经济上的补偿。

乘坐B航班,对我来说,一次正常的日间航班,变成了不折不扣的红眼航班(晚上10:00到次日凌晨运行的航班)。篇幅所限,姑且不论红眼航班多了几许不安全因素,仅从票价上看,日间航班的价格是红眼航班的翻倍以上,这对乘客们显然是不公的。另外,作为晚点航班的乘机者,我们还须额外在机场多等了近6小时,时间同样是有价值甚至是有珍贵

价值的,却一样被忽视了。B航班没有任何经济补偿,仅以“抱歉”两字带过,确实是太轻飘飘了,在骨子里,就没把被尊称为“上帝”的乘客们当一回事。

能对此予以佐证的,还有一事,B航班在乘机前,我在小程序上选座位时,只能选无用餐需求+里程奖励200分的所谓绿色飞行订单,想按取消标志取消,无任何反应。我坐的不是廉价航空,却连一顿飞机盒饭都不能选,只能选积分。我要那些积分干什么?要打折,要升舱,那就搞到明处去。这里的所谓积分,其实就是处在搞营销噱头加省一点点盒饭钱而已。

两个航班相比,虽然A航班推迟起飞的时间更长,还逾夜,但其货币补偿到位,也没有类似绿色飞行的那些营销噱头,亡羊补牢,有聊胜于无,显然更符合乘客的心思。

晚点晚点再晚点,始终是国内航

班面临的最大的吐槽点之一。过去这些年,随着高铁动车广泛铺开,航空公司的日子更不好过,在动车五小时的旅程内,我和许多乘客一样,多选动车出行,准时出发,少有晚点,是最主要的理由。出门在外,每一位旅客对自己的行程都有一个时间表,准时到很重要。在这种大背景下,相关航空公司在经营中,面对着飞机晚点的处置,面对着各种营销的选择取舍,确实是不应轻忽慢易的。航司算经济账,不仅应该算自己的,也应该算乘客的,毕竟乘客就是航司的衣食父母。任何经济账的背后都涉及到人,如何真正地做到以人为本,以乘客为本,从人本学的角度来梳理与落实各项实务,是一篇大文章,其将决定着相关企业的盈亏,乃至是生死存亡,能不慎重乎?!

(作者系哲学博士、证券研究资深人士)



【一家之言】

航司算经济账,不仅应该算自己的,也应该算乘客的,毕竟乘客就是航司的衣食父母。