

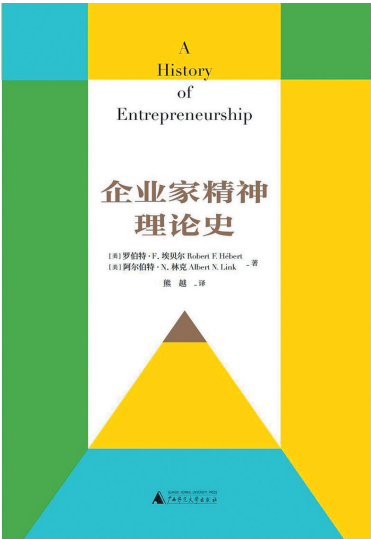
工赋青島

第一四期

制造升级
城市向上

责编 段晓东 林 兢 美编 郑 燕 审读 王忠良 排版 戚晓明

书中财富

什么样的人
可以称为企业家

书名:企业家精神理论史
作者:[美] 罗伯特·F.埃贝尔
[美] 阿尔伯特·N.林克
译者:熊越
出品方:新民说
出版社:广西师范大学出版社
出版时间:2023年9月

当前,在经济深刻转型的进程中,企业家,企业家精神是最热的词汇之一。它早就溢出了企业、商学院乃至管理学者的讨论空间,被当作经济发展的关键,成为公共话题,成为各级政府施政的重点。

但很多问题往往不是随着讨论的热切而澄明,反倒更容易陷入含混和复杂。借用卡佛的说法,当我们谈论“企业家精神”时我们在谈论什么?它并非不证自明,答案也许比人们想象的还要难以捉摸。

《企业家精神理论史》从经济思想史的角度来处理这个问题。从经济文献中收集的12种企业家身份清单是讨论的线索。这12种身份是:承担与不确定性相关的风险的人,提供金融资本的人,创新者,决策者,行业领袖,经理或主管,经济资源的组织者和协调者,企业的所有者,生产要素的雇主,承包商,套利者,资源在替代用途中的分配者。

作者从“企业家”(entrepreneur)这一名词的诞生开始追索——它本是法语新造词,因此,故事梳理了早期法国作者对企业家精神的贡献。最早认识到企业家精神的作用的作家是理查德·坎蒂隆。“坎蒂隆的企业家是从事交易以获取利润的人;具体来说,他是在不确定性面前进行商业判断的人。这种不确定性(财货在最终消费途中的未来销售价格)受到相当谨慎的限制。正如坎蒂隆所描述的那样,企业家以一定的价格购买,然后以不确定的价格再次出售,其价差就是他们的利润或者损失。”

企业家面临不确定性这一观念给后来的文献投下了长长的阴影。正如本书所表明的,这种影响一直在1920年代的弗兰克·奈特身上都能感受到,当时他写了一些关于利润的文章。继坎蒂隆之后,重农学派的创始人弗朗索瓦·魁奈将大型农场主视为企业家。萨伊通过将“企业家置于整个生产和分配过程的核心”,拓宽了这一概念。然而,正如作者所指出的,萨伊的企业家最终只是“监督者和管理者”。

与法国作家相比,英国古典经济学家将企业家视为金融资本的供应商。亚当·斯密本人似乎认为,企业家是一个审慎的人,他“节俭(即积累资本),是一个缓慢但稳定进步的主体”。另一方面,杰里米·边沁则认为企业家是经济进步的主体。作者评价,英国古典思想“保留了一种有点乏味的企业家精神概念”。德语著作以冯·屠能 and 冯·曼戈尔特为代表。冯·屠能对资本提供者 and 企业家进行了重要的区分,而曼戈尔特将风险承担作为企业家精神的本质。在19世纪晚期,古典经济学演变为新古典经济学,它强调数学和科学的精确性,并专注于资源分配和定价决策。在数学的一般均衡模型的世界里,企业家没有立足之地。

不过,奥地利学派是新古典主义经济学的另类,它的遗产在约瑟夫·熊彼特的作品中达到了顶峰,他是支持企业家独特地位的超级明星。考虑到熊彼特在这个领域的地位,他在本书中单独占了一章。在熊彼特的眼中,企业家是完美的创新者,从成功的创新中获得利润,尽管这是暂时的。在这方面,熊彼特拒绝了企业家固有的冒险属性,而是把它分配给了资本家。熊彼特也因此受到了一些批评。从那时开始,关于企业家的角色的理论都集中在一个问题或另一个问题上:要么是风险与不确定性之间的分歧,要么是均衡与非均衡的问题。

当我们进入21世纪时,这些问题大多仍未解决。但随着技术的飞速演进,特别是乔布斯、马斯克这些企业家的一系列作为,让人们越来越相信,不论当前的AI还是未来的新的技术狂潮,“其最终用途和方向将由企业家的头脑和那些愿意押注其对消费者的效用的人来决定”。

本栏编辑

全球产业链、供应链的加速重构,化工行业正处于景气下行周期,但也为产业结构优化和价值重塑带来机遇——

海湾化学：
品牌驱动下的高价值增长

□青岛日报/观海新闻记者 杨 光



■海湾化学高端聚碳酸酯用双酚A及供汽配套项目。

在董家口港区,海湾化学高端聚碳酸酯用双酚A及供汽配套项目设备正在紧锣密鼓地调试,即将试车投运,将成为海湾集团“环氧氯丙烷+双酚A-环氧树脂”高端新材料及复合材料产业链的重要一环,也是青岛市面积最大的市级新兴产业专业园区——青岛市绿色低碳新材料产业园(董家口园区)的关键支撑。

随着一个个推动产业链向高端化、精细化纵深挺进的重大项目加紧落地,错落有致的管廊装置纵横延展,海湾化学面向高端化工新材料领域搭建的“产业丛林”愈加葳蕤。

当前,全球产业链、供应链的加速重构,让化工行业深陷景气下行周期,但也为产业结构优化和价值重塑带来机遇。向着产业链价、价值链高端突破的探索,推动着海湾化学以前瞻的布局不断增强品牌影响力,傲立行业“寒冬”,坚韧地逆势增长。

做高品牌价值

海湾化学双酚A项目投产后,将用于高端聚碳酸酯、环氧树脂的生产,进而应用于汽车、机器人、医疗、航空等高端制造领域。

事实上,随着国内5G、人工智能、医养健康等行业的蓬勃发展,聚碳酸酯应用场景将不断增加,行业发展空间广阔。然而目前,我国聚碳酸酯产品主要集中在低端市场,高端领域产能不足,主要依赖于进口,市场占有率较低。

向高端市场发起冲击,做强品牌加速进口替代,正是海湾化学擅长的事。在高品质聚氯乙炔市场上,海湾化学曾写就了从跟跑者向领跑者成功逆袭的传奇故事。“产品品质是品牌立身之本”。近年来,海湾化学大力实施品牌建设,提升企业价值创造的能力。2019年4月,海湾化学提出要充分发挥乙炔法聚氯乙炔的技术优势、质量优势,将“海晶”牌聚氯乙炔打造成中国第一品牌。

在接下来的时间里,海湾化学多次走访客户,了解高端市场需求,不断优化聚氯乙炔配方体系,逐渐攻克了颜色、透光度、鱼眼等难题,各牌号产品质量持续提升。不仅实现了乙炔法聚氯乙炔产量跃居国内之首,更是让海晶牌聚氯乙炔在下游高端市场占有率持续增加,品牌影响力不断扩大,成为国际知名企业的首选。

第三方机构测试显示,海晶牌聚氯乙炔性能指标达到甚至超过国际知名品牌产品。目前,海湾化学生产的聚氯乙炔产品在医用树脂、儿童玩具、家装环保地板、汽车用品、PVC弹性体、塑料合金等高端领域都有应用,成功实现对国际高端品牌的替代。

聚氯乙炔的成功,让海湾化学从一片“红海”中杀出来,更增强了向高端市场“蓝海”进军的底气。

下一步海湾化学将建设环氧氯丙烷,3×7.5万吨/年环氧氯丙烷项目(一期)投资20.5亿元,采用绿色循环的甘油法工艺技术,已被列入山东省新旧动能转换重大项目。这一项目是企业现有乙炔基聚合物产

业链的重要延伸。

双酚A项目和环氧氯丙烷项目的产品将合成环氧树脂。“作为一种复合材料,环氧树脂目前在风电叶片及电子封装上应用比较多。”海湾化学技术部相关负责人表示,“随着双酚A项目和后续环氧树脂项目的建成投产,海湾化学将构建起较为完整的环氧树脂产业链条,成为国内重要的环氧树脂生产企业之一,丰富海湾化学在有机高分子材料板块的产品条线和盈利增长点,对青岛高端化工产业产品结构调整、实现向高新材料转型意义重大。”

在行业整体向高端升维的过程中,品牌强者恒强的“马太效应”将会进一步凸显。2022年3月2日,海湾化学聚氯乙炔、烧碱、苯乙烯作为高端化工品牌入选,上榜“好品山东”品牌目录。2023年,海湾化学上榜中国品牌价值排行榜,入选国资委“创建世界一流专精特新示范企业”名单。在不久前的9月13日,2023中国石油和化工企业500强名单发布,海湾集团、海湾化学再次成功上榜。其中,海湾集团位列综合类企业榜单第98位,海湾化学位列独立生产经营企业榜单第49位,品牌价值进一步跃升。

扛起“链主”担当

自2022年9月聚苯乙烯投产,到成功进入技术壁垒较高、市场紧缺的TV级扩散板、光学级导光板、冰箱抽屉料等高端家电领域,海湾化学仅用了半年时间。这也让作为青岛高端化工产业链“链主”的海湾化学,进入了青岛智能家电产业链企业配套体系。

在聚苯乙烯领域,导光板和扩散板属于高端专用料产品,配方较为特殊,此前在国内市场主要是布局在长三角的合资企业产品及进口料为主。海湾化学此番的突破,不止是在技术层面的突破,也是青岛产业链融合发展上取得的新进展,更拓展着城市产业体系新的价值空间。

这座“智造之城”的高端化工和智能家电两条优势产业链,两大“链主”亲密接触,正产生越来越多的奇妙的“化学”反应。不久前,海湾启动数字化采购平台建设,将依托海尔卡奥斯工业互联网平台在采购数字化领域的深入实践,实现数字化采购提升变革。对海湾化学而言,这也是继2017年全面实施SAP ERP项目以来,数字化发展新里程碑。

海湾化学作为基础性原材料的供应商,在青岛纺织服装、食品饮料、电力装备等产业链的构建中,这样的故事经常发生。

当然,作为“链主”,青岛高端化工产业链的构建,海湾化学更是责无旁贷。立足“十四五”时期的发展,海湾化学规划并全力打造了四条“横向耦合、纵向延伸、循环链接”的高端新材料及复合材料产业链。截至目前,海湾化学的“乙炔—氯乙炔—聚氯乙炔”“乙炔+苯—苯乙烯—聚苯乙烯”“环氧氯丙烷+双酚A—环氧树脂”“烧碱—偏硅酸钠”四条石油化工—高端新材料产业链基本成形。

依托董家口园区区位及港口物流优势,海湾化学已累计投资140余亿元,建成了年

产55万吨烧碱、80万吨VCM、80万吨PVC、50万吨苯乙烯及16万吨偏硅酸钠生产装置等一批上下游高度关联、产业链科学、带动性强的高端化工项目,以及年吞吐量260万吨的专用液体化工码头。

目前,在海湾化学,环氧氯丙烷、环氧树脂、乙烯基新材料等增量项目也在同步推进,将于2024年全部建成投产。预计到2025年企业整体营业收入将达到260亿元、利税突破40亿元,必将为青岛加快构建高端化工产业体系持续注入新的力量。

“领跑”绿色低碳

作为碳排放的“大户”,“双碳”目标对化工行业是重大挑战。加快推进绿色低碳转型,形成绿色生产方式,显得更加迫切。

中国石油和化学工业联合会日前发布2022年度石油和化工行业能效“领跑者”、水效“领跑者”名单与指标。海湾化学获得2022年度石油和化工行业重点产品能效、水效“领跑者”标杆企业称号,这已经是海湾化学连续3年获此殊荣。其中,离子膜法烧碱≥30.0%凭借吨烧碱综合能耗286.79(千克标准煤)再次位列烧碱生产企业第一名。

据介绍,2022年度参与能效“领跑者”评选的重点产品从2011年的10个增加到22个,覆盖品种39个,参评企业都是国内知名企业,评选先后经过推荐、筛选、复核、评审、公示等工作程序,竞争非常激烈。

之所以能够脱颖而出,是因为在海湾化学,“技术国际化、装备大型化、环境生态化、管理现代化”的四化原则和“减量化、再利用、再循环”3R原则早已深入每一个员工心中、落在每一个生产环节。

充分利用副产氢气,采用产蒸汽能力50t/h的氢气锅炉,年产蒸汽40万吨,年减少原煤使用量5万吨;作为原料的低温乙炔储存温度为零下104℃,此前由低压蒸汽实现汽化,技改后采用高温循环水进行汽化,冷量利用的同时年可节约蒸汽5万吨;将50%蒸发装置产生的57℃二次凝液送往电解槽替代脱盐水,每年可降低脱盐水消耗50万吨、蒸汽3.5万吨……

据介绍,发力绿色、低碳、循环、可持续发展,截至目前,海湾化学已经累计实施800余项技改项目,持续深化能源管理体系建设,推进能源梯级利用和余热余压回收利用,以及水资源的高效利用、循环利用,不断提高企业能源利用管理水平。

回归化学反应的本质,在旧化学键断裂和新化学键形成的过程中,原子的重新排列组合推动着物质的循环,为物质的充分利用和可持续的发展提供了更多可能。

将化学反应的效力最大化地释放,海湾化学深耕布局的高端石化产品、乙烯基聚合物、硅化物、先进环氧复合材料等优势产业链本身,就是以绿色低碳发展为导向的产业升级之旅。锚定国际一流、国内领先目标,海湾化学将在高端新材料、复合材料赛道形成更强劲的品牌力和竞争力,探索化工企业高端化转型和高价值增长的新路径。

新 经 济 周 评

山东新闻名专栏

“弯道”能“超车”吗？

□孙 欣

近来,新能源汽车市场格局“反转”之势越来越明显。10月上旬,威马申请破产重整。作为曾经与“蔚小理”并列的造车新势力头部企业,威马的近况令人唏嘘,也从侧面折射出造车新势力竞争日益惨烈,品牌加速洗牌的事实。

与造车新势力形成鲜明对照的,是曾经被认为处在“掉队”边缘的传统车企,在新能源汽车市场上的表现却持续走强。最新的9月国内销售数据显示,传统主力大厂的新能源汽车销售同比暴增,从销售体量上已经和新势力分庭抗礼。乘联会公布的9月新能源厂商零售销量排行榜上,前三位分别是比亚迪、广汽埃安以及吉利汽车,几乎都是传统车企。

市场格局的新变化是新能源汽车产业步入下半场的必然产物。遵循所有新技术的发展规律,前些年新能源汽车作为“新物种”初登市场,造车新势力凭借快速的市场反应以及新理念新模式,实现了对市场的“奇袭”。而对传统车企来说,彼时由于市场前景仍不明朗,大多数仍持观望态度,由此也给造车新势力的发展提供了空间。

新能源汽车逐步
由政策驱动转变为市场
驱动,产业由导入
期步入成熟期。造车
新势力的优势早已不
如产业发展初期那般
显著。传统车企多年
来积累的产业基础和
经验开始发挥作用

但近些年,新能源汽车逐步由政策驱动转变为市场驱动,产业由导入期步入成熟期。造车新势力的优势早已不如产业发展初期那般显著。传统车企多年来积累的产业基础和经验开始发挥作用。

尽管与传统汽车相比,新能源汽车更趋向为电子产品而非交通工具,二者产品理念不尽相同。但在很多方面,新能源汽车与燃油车是相通的,燃油车时所积累的经验可以复用。

比如在生产制造上,相较燃油车,电动车结构更简单,零部件数量也少了一半,入局门槛比传统燃油车更低。此外,传统车企数十年积累的资金、产能、研发、渠道、制造经验及供应链整合等优势,也并非造车新势力用短短三五年时间就能实现追赶的。在这个意义上,“弯道超车”或许并不像很多人想象的那样容易。

接下来,对造车新势力来说,补齐生产制造短板,构建起全体系能力,或许是至关重要的一环。不论汽车如何迭代,生产制造环节都是最不可或缺的底层支撑。曾经,造车新势力大多采用以不自建工厂的“轻资产”模式入局,但现在来看,这条路已经走不通了。

从这几年行业发展情况来看,代工模式费用高昂,且受制于传统汽车公司的生产和质量控制能力。随着造车新势力走向规模化,代工模式极易对于车型的快速迭代、上量产生掣肘。在造车新势力中,一开始就坚持自建工厂模式的理想,不久前实现50万辆交付,成为国内首家达成这一成绩的新势力车企,从一个侧面印证了这一判断。未来,是否具有自建工厂或或许将成为造车新势力能否胜出的关键。

此外,海外市场也是造车新势力应该抓住的难得机遇。这两年,我国新能源汽车产业快速发展,带动我国汽车技术取得了长足的进步,国产新能源汽车受到越来越多市场认可。电动载人汽车已经晋升为外贸出口“新三样”。甚至有不少新能源汽车品牌都已经卖到了汽车工业高度发达的欧洲。面对更加广阔的潜在市场,造车新势力不妨将目光放得更远一些,围绕海外市场需求开发适应当地需求的优质产品,培育新的增长曲线。