# 回望布雷顿森林体系

袁 勇

1944年7月1日，44个国家的代表聚集在美国新罕布什尔州的小镇布雷顿森林，开了一场为期20天的会议，主题是国际金融合作。会上，代表们讨论了国际货币基金组织、国际复兴开放银行（世界银行前身）的设立问题，并一致同意确立以美元为中心的固定汇率制体系。这场会议被称为布雷顿森林会议，其所确立的体系就是著名的布雷顿森林体系。

第二次世界大战期间，多个国家备受摧残，百废待兴，需要大量资金恢复生产。战争尚未结束，一些国家已经开始商讨并着手准备战后重建和经济发展事宜，重建国际货币体系是其中的重要内容。

1943年初，英国著名经济学家凯恩斯呼吁，建立“国际稳定基金”，以帮助恢复世界经济。时任美国副财长哈里·怀特认为，美国也需要拿出一个类似方案。此后，多个国家加入国际货币问题的讨论，并最终决定举行布雷顿森林会议。

根据代表们达成的协议，美元与黄金以35美元1盎司黄金的比例挂钩，美元成为世界本位币。各国货币则与美元挂钩，实行固定但可以调整的汇率制度。在国际收支中，经常项目自由可兑换，但是国际资本流动受到严格限制。新成立的国际货币基金组织向逆差国提供短期资金，以协助其解决国际收支困难。

这样的结果在美国看来自然是令人满意的。原因很简单，让美元主导国际货币体系，意味着美国获得了世界金融霸权。客观地说，当年的这一决定有其合理性。放眼彼时的世界，只有美国有能力提供资金，协助各国进行战后重建，并大量进口各国商品。同时，美国也是两次世界大战中唯一一个本土没有发生战争的主要大国。此外，因为战争美国贸易顺差大幅增加，并由此成为世界第一经济大国。20世纪40年代，美国的黄金储备占全球黄金储备的比例超过70%。因此，各国接受这样的制度安排，虽然心中未必服气，但也只能无奈认同。

应该说，服务于特定历史阶段的布雷顿森林体系，对战后各国经济复苏与汇率稳定起到了一定作用，有助于二战结束后世界经济的恢复和发展。但是，这并不能掩盖该机制设计内在的、先天的缺陷。

美国耶鲁大学教授罗伯特·特里芬对此早有洞察。1960年，特里芬出版了自己对布雷顿森林体系的研究成果，也就是经济史上非常著名的《黄金与美元危机》。该书从理论上系统阐述了布雷顿森林体系的设计缺陷：各国为了发展国际贸易，必须用美元作为结算与储备货币，这会导致流出美国的货币在海外不断沉淀，美国会发生长期贸易逆差。但同时，美元作为国际货币体系核心的前提是必须保持美元币值稳定与坚挺，这又要求美国必须是一个长期贸易顺差国。两个要求互相矛盾。经济学界因而也将布雷顿森林体系的缺陷称为“特里芬悖论”，其设计缺陷注定了布雷顿森林体系的“短命”结局。

事实正如特里芬所预料的那样，在布雷顿森林体系建立初期，美国庞大的黄金储备还足以支撑以35美元1盎司黄金的价格将其他国家官方所拥有的美元兑换成黄金。但随着欧洲和日本等经济体在战后快速恢复，美国继续兑现承诺开始力不从心。加上美国频繁参与战争，军费开支巨大，国际收支恶化，美元发行量越发不受节制，美元信用遭到严峻挑战。据统计，1970年，美国资本外流100亿美元，1971年增至300亿美元。此时，国外积累的美元价值已是美国黄金储备的4倍，布雷顿森林体系危如累卵。

在此过程中，美国等西方国家也曾试图对布雷顿森林体系进行修补，比如用特别提款权来替代黄金，使之成为储备货币等，但这些举措能够发挥的作用都非常有限。

此外，布雷顿森林体系的建立，意味着参与国要在一定程度上放弃经济主权，这也受到了许多国家的诟病。法国前总统戴高乐曾直言不讳地表示：这种制度赋予了美元特权，把世界贸易变成了美国的仓库，以至于美国出现贸易赤字，不用像其他国家那样为外汇储备减少而苦恼，只要多印些美元就可以向其他国家换取商品和劳务。1967年，戴高乐责令法国央行，将法国所持的美元全部兑换成黄金，一时间引发不少国家效仿。

在内部设计缺陷和外部反对声浪的共同冲击下，布雷顿森林体系受到的压力越来越大。20世纪70年代初，欧洲市场开始出现美元抛售潮，各国纷纷从美国兑换黄金运回国内，美国的黄金储备急剧减少。

美国政府终于坐不住了。1971年8月15日，时任美国总统尼克松向全美发表电视讲话，关闭黄金窗口，35美元兑换1盎司黄金的承诺不再有效，一个时代由此终结，美国曾经对世界作出的无限承诺以食言告终。

旧体系用自身的终结推开了新体系的大门。1976年1月，国际货币基金组织在牙买加首都金斯敦举行会议，并通过《牙买加协议》。根据《牙买加协议》，会员国可以自由选择任何汇率制度，包括采取自由浮动或其他形式的固定汇率制度。黄金不再作为货币定值标准，黄金可以自由地在市场上交易。至此，一个完全不同于布雷顿森林体系的国际货币体系得到国际社会的认可。

站在今天，回望这个80年前设立的国际货币体系，我们需要看到其在特定历史条件下的价值。布雷顿森林体系是二战后国际社会合作的成果。作为布雷顿森林体系的两大支柱，国际货币基金组织与世界银行这两大国际机构，时至今日仍在制定国际规则、稳定汇率与金融秩序、调节国际收支平衡、促进经济增长等方面发挥着重要作用。但它“短暂的一生”也向世界揭示了这样一个真相：人类社会在不断发展，多极化是必然的历史趋势，那些构建单极体系的尝试注定无法长久。

# 波音怎么啦

肖 瀚

当地时间6月23日，美国检察官在发现美国波音公司违反了与两起致命坠机事件相关的和解协议后，建议美国司法部高级官员对波音公司提起刑事指控，司法部必须在7月7日之前决定是否起诉波音公司。这两起致命坠机事件分别指2018年10月印度尼西亚狮子航空公司和2019年3月埃塞俄比亚航空公司航班空难，总计346人遇难，失事飞机均为波音737 MAX 8客机。据悉，目前司法部内部的审议仍在进行中，尚未作出最终决定。

2024年开年至今，波音飞机事故频出，包括但不限于一架波音777货机在起飞不久后因右侧引擎发生故障紧急迫降成田机场；一架波音737 MAX 9客机在高空中舱门飞脱；一架波音货运飞机在起飞后不久机身着火；一架波音757客机起跑途中轮胎脱落。甚至美国国务卿布林肯所乘坐的波音专机也因发生氧气泄漏事故，导致一行人被迫滞留在瑞士。

波音，怎么老是你？

无论是“人在半空，门儿没了”，还是“机在滑行，轮儿掉了”，都是波音质量问题赤裸裸的明证。1月23日，阿拉斯加航空CEO本·米尼库奇在美国全国广播公司的采访中表示，他们对波音737 MAX 9飞机进行过内部检查，发现“许多螺栓松动”。对此，米尼库奇“不止沮丧和失望，还很生气”。

另有美国媒体引述航空分析师阿布拉菲亚的评论称：“波音本是世界航空工程技术和精确度的‘黄金标准’，现在却掉到了谷底。”

事实上，对于波音飞机的质量问题，业界早有议论，只不过一直局限在有限范围内。

影响相对较大的一场风波来自《华尔街日报》的一篇报道。报道称，在2001年举办的一场波音内部技术研讨会上，时任波音工程师哈特·史密斯指出，波音外包了太多的制造工作，却未给供应商提供足够的品质和技术支援。“水平最低的供应商能力，决定了一流制造商表现的上限。这些代价不会仅因这些工作看不到而消失。”哈特说。

今天回头看哈特当年的警告倍感讽刺。尤其是最近几年，波音频频“甩锅”外包，声称供应商应该为波音质量问题负很大责任。但细究起来，这番言论并不足以服众。

在全球制造业中，外包并不是一件稀罕事。尤其是对于那些产业链超长的行业来说，外包的好处非常明显：不仅省钱、省力，而且能够将长长的链条拆分成段，分别交由专业公司处理，而“链主”只需要将有限的精力聚焦在关键领域上即可。

但这有一个前提，就是甲方要有足够细致的技术标准、持续可靠的技术支持以及强大可信赖的监管能力。如果乙方出了问题，除了说明乙方本身能力不足，需要“敲打”甚至更换外，还说明甲方思虑不周、眼光不济、管理不行。说到底，甲方都是脱不开干系的。

还有观点认为，波音“坠落”的原因在于过度金融化。

波音本来是典型的工程师文化，追求实事求是、精益求精，这也是它一度成为业界“黄金标准”的重要原因所在。

1997年，波音并购美国本土老对手麦道，同时也感染了“一切向钱看”的麦道文化。有业内人士悲伤地评价，自此，工程师文化被金融文化瓦解，取悦资本市场成了唯一的目标，“这家航空工业领军企业就此沦为华尔街的附庸”。斥巨资回购股票以推高股价就是一个典型例证。数据显示，从2013年至2019年，波音共花费434亿美元回购股票。同期，公司累计利润还不到388亿美元。

在金融资本利益最大化的驱使下，报表成了最关键的衡量标准。波音前CEO费尔·康迪特曾公开表示：“波音的首要任务已不是制造领先于同行业的新型飞机，而是努力创造一个以稳定股价为基础的发展环境。”

除此以外，还有业内人士指出，大幅压缩研发和制造费用进一步加剧了波音的质量问题。

比如，美媒刊发文章分析称，波音737 MAX系列客机是“上世纪60年代的设计，上世纪90年代的机载电脑计算能力”。在众多波音客机中，唯独波音737 MAX没有电子警报系统。遇到突发情况，飞行员须手动翻阅操作手册。“现代客机自动化水平越来越高，但波音在关键时候还得靠飞行员来手动解决问题。这听起来就不靠谱。”

波音还在引擎上做文章。与其他737系列客机相比，MAX系列飞机上的大引擎安装在机翼稍高一些的位置。这一点点不起眼的挪移，却可能产生致命的副作用：当737 MAX爬升时，机头会过度向上，严重的时候可能会导致失速。针对这一问题，波音的做法也很敷衍，不是重新设计，而是打个“补丁”，添置了一套名为“MCAS系统”的防失速程序。

《一落千丈：波音大调查》就此评价说：“基本上，他们就是在赌，在永久性修复措施实施前，问题不会再次出现。”

然而，久赌必输。

目前，美国联邦航空管理局（FAA）已经暂时停飞了171架737 MAX 9飞机，其他国家航空当局也纷纷作出类似决定。

不少买家也打起了退堂鼓。美国联合航空CEO斯科特·柯比透露，正在考虑“在没有波音737 MAX 10的情况下”规划自家机队的未来。

由此看来，虽然全球航运业正在加速复苏，但如果没有质量保障，波音的世界恐怕只能停留在凛冬。

# 日本

刘春燕 钟 雅 欧阳迪娜

日本国土交通省日前通报说，丰田、马自达、雅马哈发动机、本田、铃木5家车企在量产认证申请过程中存在违规操作和舞弊行为。作为日本的支柱企业，丰田等汽车制造商造假行为被集中曝光令海内外震惊，此事将对日本汽车业乃至日本整体经济造成何种影响备受关注。

近年来，日本汽车制造商多次被爆出认证作弊丑闻。去年年底，日本大发工业公司被发现存在174项违规操作，被迫暂停其在国内外所有正在生产的车型出货。

大发造假事件被曝光后，日本国交省责令获得认证的汽车、摩托车制造商等85家企业展开内部调查。截至5月底，已有丰田等上述5家企业被发现在量产认证申请中存在违规行为。

日本瑞穗银行商务解决方案部主任研究员汤进认为，近年来，随着电动化智能化技术的发展，日本车企在燃油车时代打造的“皮实、省油、耐操控”等优势正在消失。光环下的自大和新能源车崛起引起的焦虑是这次集体造假的诱因之一，或许会为日本汽车制造业走下坡路埋下伏笔。

日本国交省表示，新的违规行为曝光令人极为遗憾，认证欺诈问题会辜负消费者的信赖、动摇汽车认证制度的根基。国交省决定依法启动对上述5家企业的现场检查。为查明事件来龙去脉，检查人员将询问质量负责人，并分析相关文件。根据检查结果，国交省可能采取吊销车型认证、罚款、行政处罚等严厉措施。

截至目前，被发现的认证违规共涉及5家企业的38款车型，其中32款目前已停产，6款仍在生产。本田涉及车型最多，为22款，但均已停产。丰田涉及车型有7款，其中3款仍在生产，包括“卡罗拉菲尔德”“卡罗拉爱信”和“Yaris Cross”。

日本国交省表示，由于量产认证事关车辆安全性能，在确认丰田、马自达和雅马哈发动机3家公司的6款在产车型符合安全标准之前，暂停其出货。

日本汽车工业的产业链长、关联企业众多，停产和停止出货时间过长，可能会给正在缓慢复苏的日本经济带来重创。

日本帝国数据库公司的数据显示，截至今年5月，日本八大汽车制造商供应链涉及的公司总数为5.9万家，总交易额约为41.9万亿日元（1美元约合156日元），仅丰田的供应链就包含3.9万家公司，交易总额达20.7万亿日元。

日本第一生命研究所经济调查部经济学家新家义贵认为，目前很难预测日本经济到底会受到多大影响，因为停产厂家和车型会扩大到什么程度、停产时间会持续多久都还不确定。

汤进认为，丑闻曝光后，多家企业的多款车型停产，影响到整个产业链。如果日本制造业今后不彻底改善，日本的“工匠精神”会光芒不再。在家电、半导体和电子行业纷纷被赶超之后，如果汽车业也开始走下坡路，日本整个制造业都会失去信心。

（据新华社电）

本版编辑 韩 叙 美 编 倪梦婷 来稿邮箱 gjb@jjrbs.cn

社址：北京市西城区白纸坊东街2号 读者服务邮箱：jjrbdz@jjrbs.cn 查号台：58392088 邮编：100054 传真：58392840 零售每份：1.00元 广告许可证：京西工商广登字20170090号 广告热线：58392178 发行热线：58392172 昨日（北京）开印时间：5:45 印完时间：7:15 印刷：