

# 涓涓细流汇成大海 - 涓涓细流汇成大海 - 涓涓细流汇成大海 - 全球汽车业的罪与罚 谁是沦陷的罪人

汽车

浣涓

鎏賤戩浜庸細2008/12/15 14:58

无奈之下，曾经富可敌国的美国三大汽车巨头只能伸手向美国国会求救。与此同时，汽车业的“乞讨”大军开始扩散至英国、瑞典、德国，甚至葡萄牙、澳大利亚。或许伴随着这一次全球金融危机，这支“乞讨”大军还将不断扩容。更多的国家或地区的政府部门将为这场汽车业的沦陷买单。

但是，在全球汽车业的罪与罚背后，我们更应关注的是：谁是幸免者？谁该为此负责？是那些居高位拿高薪的公司高管，还是国家汽车发展模式、内在机制出了问题？

继雷曼、美林、AIG、花旗集团之后，美国三大汽车巨头刚刚度过了决定生死的一周。

“这一次的听证会看起来应该是一次富有建设性的对话。或许相对于上个月，我们三家(通用汽车、福特汽车、克莱斯勒)正是因为必须实现提交这些内容广泛的计划而得到帮助。”在12月4日接受参议院银行委员长达6小时的听证会后，通用汽车主席兼首席执行官瓦格纳透露出了对短期内有望获得政府救助资金、渡过难关的乐观情绪。此前，通用汽车和克莱斯勒都表示，公司现金流紧张，在2009年3月31日前需140亿美元；否则，难以撑过去。

但是，瓦格纳和他的那些同行们都深知：惩罚才刚刚开始。

悬崖边的全球汽车业

向政府乞求救助的三大汽车巨头的首席执行官们，受到了前所未有的“惩罚”。这些习惯坐公司的飞机往返全球的CEO们，可能从没想到过：在参议会的听证会上，他们得老老实实回答如何开车从华盛顿往返底特律。

克莱斯勒首席执行官纳德利描述道，“我和一名同事轮流开车。我们3日晚启程，半夜才入睡；4日凌晨5时30分继续出发，一路开车到华盛顿。我打算再开车回去。”福特汽车首席执行官穆拉利则说，“我和别人拼车。”瓦格纳更惨，“我和一名同事轮流开车，各开了一半的路。5日或6日，我打算自己开车回底特律。”

除此之外，对CEO们来说，下一个惩罚可能是背上“败家者”的罪名，然后黯然离开CEO的宝座。

资料显示，2008年第三季度，通用汽车亏损42亿美元，持有的现金、有价证券和可利用资产为162亿美元；福特汽车则亏损29.8亿美元。

在美国三大汽车企业濒临破产之际，德系、日系汽车企业也无法幸免于难。丰田汽车公司第二财季(7月至9月)利润约1398亿日元(约合14亿美元)，同比下滑69%，丰田汽车甚至将财年全年营业利润预期从原来的126亿美元“腰斩”至55亿美元。德国保时捷汽车公司也发布了不利消息：2008年8月至11月，保时捷全球销售收入约为20亿欧元，同比大跌15%；且可能创下1993年以来首次年销售收入下滑的不良纪录。

更为危险的是德国汽车零部件业。总部位于德国Leverkusen地区的泰明顿公司旗下有4家德国子公司将破产，公司已向四家子公司所在的行政法院提交了进入破产程序的申请。作为泰明顿公司股东，多家对冲基金Davidson Kempner、Clearwater和Eos只能叫苦不迭。

泰明顿公司只是德国汽车业甚至欧洲汽车业的一个缩影。德国经济部长格罗斯表示，目前德国汽车业所处环境令人担忧。从圣诞节开始，法国、德国、意大利、西班牙，甚至波兰、捷克新的汽车工厂都将暂时停产，最后可能停产一个月。

除了这些汽车公司的高层外，下至汽车企业的员工，外至投资机构，都无一例外地受到影响。今年的圣诞节注定将有更多的家庭不好过。“圣诞前，公司要在全球裁减500名白领，名单已经下来。”一位供职于美国汽车零部件企业的中层向记者诉苦，在圣诞前向下属公布这个坏消息，确实有些难开口。这家汽车零部件企业位列全美500强之一，今年秋季时尚无任何裁员的迹象。

至于美国三大汽车巨头，其裁员计划已经拟定，其中克莱斯勒计划削减5000个白领和合同工岗位；通用汽车计划将裁减5000名受薪工人。

在汽车企业一只脚靠近悬崖时，那些曾经兴冲冲涌向汽车业的投资者们，自然也受到了严厉的“惩罚”。通用汽车全国经销商协会的副主席Duane Paddock更是“屋漏偏逢连夜雨”：汽车卖不出去，投资又巨幅缩水。今年7月，基于相信通用汽车能够振兴，Duane Paddock等20名经销商耗资近100万美元，买了10.7万股通用汽车。如今，股票市值“缩水”至44万美元，最低时一度不足16万美元。

谁是汽车业沦陷的罪人？谁该为这些负责？谁闯下了这个滔天大祸？

尽管那些有权力批准贷款的议员们竞相指责瓦格纳，但通用汽车副总裁卢茨的话似乎更公道些。他将汽车业的今天视为地震，而瓦格纳显然无需为地震负责。

“美国汽车企业自己惹的祸。”上海旭迪营销咨询公司总经理蒋萍指出，“他们太关注大排量汽车，忽视了小排量汽车。因而，在油价大涨、金融危机时，美国汽车的诱惑力远远不及日本汽车。”

近日，通用汽车以广告的形式对外发布了公开致歉信。某报上刊登的一篇名为《通用对美国人民的承诺》的文章写道：我们承认，我们曾令大家失望……我们过分重视小型货车和运动型多功能车(SUV)的产品组合。“有时，我们甚至不惜辜负大家的信任，允许将产品质量下降到行业标准以下或者允许我们的汽车设计暗淡无光。”

长安汽车集团的一位高层曾经告诉记者，“日系汽车企业和美系汽车企业有很大差别。日系对于管理有着严格的要求，在规定的时间内，工人每天都会讨论流水线上出现的问题以及如何改进。在流水线上，不允许工人抽烟，对于休息时间也有着严格的规定。但美国汽车企业就不同，工会帮他们争取到了很多利益，诸如可以抽烟。”正是这一系列的宽容，造成了通用汽车等美系汽车质量的下降。

“对于美国三大汽车集体陷入困境，美国政府也应该负责。”一美国汽车零部件巨头的高层指出，“是谁导致了三大汽车巨头一味追求大排量汽车？显然现行的燃油税制度难辞其咎，这种制度明显鼓励美国人进行烧油式的汽车消费。”

据悉，在发达国家中，美国的燃油税率最低，仅为30%。而英国、日本、德国、法国的燃油税率分别为73%、120%、260%和300%。在这种燃油税率下，消费者自然喜欢大排量汽车，生产大排量汽车的利润更高，美国汽车企业自然会争相生产高油耗汽车。

曾与麦凯恩角逐共和党总统提名人的前马萨诸塞州州长罗姆尼则看到另一点，他一语双关地指出：美国汽车行业投资必须放眼未来，别再关注季度盈利或短期股票升值。

“从某种角度看，上市并不利于企业发展。我看到，自从上市后，不少企业的社长不得不成天和分析师、投资机构打交道，一味追逐短期盈利，忽视了客户的需求和员工。”日本松村株式会社的社长村松宪行对证券市场一向敬而远之。已有140年历史的松村株式会社至今仍未上市。

当华尔街对企业的考评机制只是当期盈利或者增长水平时，挂牌上市的通用汽车、福特汽车的高层们岂能无视这种压力？怎敢为未来的发展牺牲当前的盈利增长，放手将产品转向小型车或者新能源汽车？

罗姆尼指出，未来，汽车企业应该忽视短期利益，加强两方面的工作，即管理现金流量、资产负债表和长期增值；投资有竞争力的产品和创新技术，特别是节省能源产品的设计。

并购是陷阱而非馅饼

“盲目并购也是导致全球汽车业沦陷的罪魁祸首之一。”昨日，安信证券汽车分析师孙木子指出，“多家汽车巨头的自救方案中均包括出售子品牌、其他汽车公司股权，这都是前任或者更早期的管理层盲目扩张的恶果。”

20世纪80年代后期，福特汽车大举与海外企业合作，分别在日本、巴西、阿根廷、葡萄牙、韩国、印度设厂生产销售。1999年，福特汽车因扩张而尝到了甜头，利润超过90亿美元，为当时通用汽车、克莱斯勒汽车和丰田汽车三家利润的总和。杰奎斯·纳撒接任福特汽车CEO后，继续扩大并购规模，如耗资上百亿美元于豪华品牌沃尔沃及路虎身上，并在当时炙手可热的因特网公司、循环利用废料业务上大撒钱。一时间，福特染指了金融、汽车经销、维修店、废车厂和电子商务，成为一个名副其实的多元化“恐龙”。纳撒曾经得意洋洋地宣称，福特汽车并不是汽车生产商，而是一家服务公司。

但纳撒没有得意多久，扩张最终变成了陷阱。2001年福特汽车跌入亏损的“地狱”——当年亏损54.5亿美元、公司债务为1660亿美元。几年后仍未缓过劲来，2006年福特汽车亏损高达127亿美元。时到今日，这些盲目扩张的后遗症仍然未能彻底清除。在福特汽车重组计划中，沃尔沃成为其迫不及待出售的对象，但至今仍无接盘者。近日一度传出长安汽车可能接盘，但长安汽车迅速发出澄清公告。

通用汽车同样跌在多元化的沟里了。1984年通用汽车收购计算机服务公司EDS，1985年买下休斯飞机公司，事后均被证明通用汽车当时失去了理性。克莱斯勒汽车将湾流太空公司和豪华车品牌兰博基尼收入麾下，也同样犯下了盲目扩张的毛病。

“反观日本汽车企业，尤其是丰田汽车，主要集中做主业，很少会盲目扩张。”蒋萍指出，“虽然在某一个时期，集中于主业，可能无法享受到高收益，但从长期来看，却可以回避掉犯重大错误的风险。” 全球汽车业的罪与罚 谁是沦陷的罪人