

并购、裁员、撤厂 全球汽车产业陷入低迷

□本报记者 倪伟

汽车市场数据显示,2018年是金融危机以来全球汽车产业首次出现衰退,美国、欧洲、日本、中国……全球汽车产销都不乐观。进入2019年,汽车市场在宏观层面将继续面临巨大阻力。

业内人士称,今年全球汽车业将面临包括增长放缓、利率上升、跨境贸易摩擦和金融市场动荡等负面因素。虽然业内龙头公司自2018年开始已采取包括行业并购、裁员、撤厂等多种“自救”措施,但机构预期2019年全球汽车产业仍难逃一劫,只有当宏观环境缓和后,未来几年汽车业或恢复温和增长。

十年来首现衰退

汽车市场数据显示,金融危机后低利率带来的汽车行业“好日子”已宣告结束。

加拿大皇家银行资本市场的分析师Joe Spak在一份研究报告中表示,2018年四季度全球轻型汽车产量下降约4%,此前三季度产量下降2.9%,是自2008年金融危机以来该行业首次连续两个季度出现产量下降。除轻型汽车外,其它各类型汽车的总产量也有所下降。根据IHS Automotive与加拿大皇家银行估算,2018年全球轻型汽车产量约为9460万辆左右,较2017年下降0.6%,预计2019年产量将进一步下降0.4%。

事实上,目前美国、欧洲、日本、中国等地的全球汽车生产商产销都不乐观。最新数据显示,美国1月份汽车行业产出降幅创近十年来最大,并拖累美国制造业产值意外萎缩,创8个月最大降幅。美联储2月15日发布的数据显示,1月美国汽车和零部件产出环比重挫8.8%,是自2009年5月以来的最大降幅。汽车产业的疲软最终导致美国1月工业产出环比下降0.6%,为8个月以来首次下降。

欧洲方面,欧洲汽车制造商联合会2月15日公布的数据显示,今年1月,在欧盟和欧洲自由贸易协会注册的乘用车数量同比下滑4.6%,至123万辆,新车注册量连续第5个月下滑。

在日本,7大汽车厂商2018年4月-12月的财报2月12日全部出炉,除丰田和三菱外,其他5家车企的营业利润均同比下滑。

根据1月21日中国国家统计局发布的数据显示,2018年中国12月工业增加值增速略有回



视觉中国图片

升,但汽车行业连续六个月负增长。具体来看,中国12月规模以上工业增加值同比增长5.7%,高于预期的5.3%,而分行业看,12月41个大类行业中,有37个行业增加值保持同比增长,而汽车制造业下降4.1%。12月,汽车产量为252.6万辆,下降14.9%,连续六个月负增长;轿车产量为103万辆,下降17.1%,较上月降幅略有回升,但日均产量出现下滑。

业内人士称,去年以来全球汽车行业十年内首次出现衰退,其原因之一是随着全球央行货币政策正常化,导致对利率敏感的汽车行业出现大幅调整,更高的借贷成本开始挤压过去10年来得益于低息贷款的利润;另一方面,美国汽车关税政策影响多个非美市场,不仅打压非美市场汽车出口,且新的钢铝关税也令车企生产成本上升。此外,欧洲市场还面临需求见顶、新排放标准更加严格以及英国“脱欧”不确定性等因素冲击。

企业纷纷自救

对市场变化极其敏感的汽车企业,已经早开始通过各种方式挽救颓势。

数据显示,行业并购整合是目前车企选择的主要方式之一。普华永道最新报告显示,2018

年,全球汽车行业并购交易总额达975亿美元,同比增超100%。据统计,2018年全年受大额交易增多和整体估值倍数上升影响,单笔并购交易平均规模为2.868亿美元,比去年增长74%;大额交易(50亿美元以上)有5笔,占全年交易额的43%,10亿美元以上的交易有20笔,是过去三年均值的两倍多。其中,亚洲和大洋洲是并购最活跃地区,交易额占42%,其次是北美,为29%。汽车零部件企业在并购活动中处于主导地位,占全年交易额的69%,汽车制造业占20%。

普华永道称,汽车行业并购整合加速,主要是公司开始注重产品层面扩张。同时,资本可用规模和行业变革速度创造了一个强劲的并购环境,预计2019年并购仍将活跃。

除并购扩张外,裁员也成为节省开支、调整发展方向的一个重要选择。美国最大的汽车制造商通用汽车2月6日宣布北美地区至少裁员4000名。该公司首席执行官Mary Barra去年11月宣布进行大规模重组,关闭北美五家工厂,裁减14000个工作岗位。通用汽车称,预计到2020年重组将为公司节省约60亿美元,其中一半将在2019年底实现。

由于受到英国无协议“脱欧”威胁,宝马集团宣布将从4月1日起暂停其英国境内所有工

厂生产,并可能延续至4月底;本田宣布其设立在斯温登的工厂将从3月29日开始停产六天,丰田宣布将在无协议“脱欧”情况下关闭其在德比郡的工厂,日产汽车宣布取消此前在英国生产X-Trail车型计划。同时,美国福特汽车将搬离其拥有1.3万名员工的两处英国工厂,捷豹路虎继续要求其西布朗分厂的员工每周工作3天以节省人力成本后,又在今年1月初宣布裁员4500名。

仍面临巨大阻力

业内人士表示,在首季度已经过半的2019年,全球汽车行业在宏观层面仍面临巨大阻力,包括增长放缓、利率升高、跨境贸易摩擦升级和金融市场动荡等风险。虽然车企积极变革求生,但预计2019年全年汽车行业仍难逃一劫。

首先,企业需不断更新技术和产品,以满足不断变化的趋势。普华永道报告称,汽车行业增长放缓是行业自身面临技术变革和需求见顶的结果。汽车行业正在经历技术上的重大变革,无论是电动化、轻量化、互联化、自动驾驶还是其他趋势。要打破这一增长壁垒,要求汽车厂商必须加速更新产品和技术。

其次,虽然未来全球央行在加息和收紧流动性方面将采取温和方式,但从目前利率看,低息环境终结、借贷成本高企,将冲击消费者的消费情绪和消费能力。

第三,从目前看,跨境贸易担忧是掣肘整个行业的首要原因。2月17日,一份由美国商务部起草的关于美国进口汽车关税的报告已呈交美国总统特朗普。路透社预计,这份报告将建议美国政府向其他国家和地区进口的汽车及零部件征收最高达25%的关税。如果这些关税落地,非美国汽车生产商每台车的成本可能会增加数千美元。摩根士丹利称,虽然这可能只是暂时的,但美国政府大概率将在今年夏季之前,对来自欧盟的进口汽车征收临时汽车关税。高盛也警告投资者应对汽车关税做好准备。同时,英国无协议“脱欧”风险和中美贸易谈判走势,也让车企在跨境投资和企业规划发展方面存在不确定性,很多企业采取更保守姿态,以应对最坏后果。

第四,市场担忧2019年金融市场可能出现较大动荡,不仅将影响车企扩张能力,也将影响市场购买力。

■ 海外观察

“南北”反思与规则重塑

□刘丽娜

世界关于“南方”和“北方”的划分思路将被送入历史教科书中。大约九年前,时任世界银行行长佐利克曾在一次演讲中这样表达他眼中的国际力量变化。这位战略思想者认为,随着中国、印度等越来越多发展中国家整体崛起,所谓代表发达国家和先进国家的“北方”与代表发展中国家和落后国家的“南方”差距已经越来越小,国际格局正在发生前所未有的变化,如果再简单地以二战后形成的“南北”概念来思考世界,显然已经落伍。

实际上,自2008年国际金融危机以来,就一直存在关于重新审视发展中国家概念的国际声音。最近,这种声音愈发强烈,尤其是在国际贸易领域。毋庸讳言,这一观点的领衔提出者是美国,针对的主要是但不限于中国。

今年1月16日,美国向世界贸易组织(WTO)总理事会提交一个文件,名为《一个无差别的WTO——自指定的发展状态导致体制的边缘化》。在这份文件中,美方罗列了自1995年以来世界发生变化的各种指标,包括联合国开发计划署(UNDP)的人类发展指数、宏观经济指标、贸易、外商投资、公司规模、超级计算机、空间和军费开支等。文件指向世贸组织长期存在的发展中成员自我声明(发展中国家)的状态这一原则。美方认为,“自指定”(自我声明)导致WTO谈判功能丧失和体制边缘化,不过,却未提出在WTO改革中如何解决这一问题的建议。

面对美方咄咄逼人的态势,2月15日,中国与印度、南非及委内瑞拉联合向世贸组织提交一份关于发展中国家问题的联合文件,明确指出世贸组织发达国家与发展中国成员的现实差距,并捍卫发展中成员“自指定”(自我声明)原则。

这份文件称,发达国家与发展中国家现存的发展差距体现在诸多方面,例如经济发展水平、产业结构、竞争力等。尽管WTO的成立与发展很大程度上提升了发展中国家的经济实力,缩小了与发达国家某些方面的差异,但在新兴领域诸如数字贸易、技术产业等方面仍存在不小差异。在这种背景下,WTO某些成员国因图选择性地利用某些经济和贸易数据来否认发展中成员和发达国家之间的差距,并要求前者为了“公平”而遵守绝对的“互惠”,与此同时,通过这种途径来剥夺发展中国家的发展机会。

文件强调,发展的本质是人。在世贸组织中,用于评估发展的所有指标均以人均作为计算基础。2017年,美国、加拿大、澳大利亚、新西兰、欧盟的人均GDP分别是59531美元、45032美元、53800美元、42941美元和33715美元;而中国、印度、南非和巴西的人均GDP都在10000美元以下。总的来说,发达国家和发展中国成员之间的人均国内生产总值、农业、服务贸易、知识产权、全球价值链增值贸易、人均能源利用率、金融、研发能力、企业效率等,都有显著差距,尤其是“价值差距”随着时间推移还在扩大。

文件还显示,根据世贸组织规则,自行声明发展中成员地位是一种长期的做法,具有公认的合法性,成为WTO所遵循惯例的一部分。对WTO的相关性、合法性和有效性的真正威胁是WTO不一致的保护主义和扩散的单边主义、上诉机构成员遴选过程的受阻以及多哈回合谈判的僵局,而不是发展中成员自我声明(发展中国家)的状态。

关于发达国家与发展中国家的划分,是在世界经济界长期形成的一种系统认知。其主要发明者是联合国、国际货币基金组织(IMF)、世界银行、经合组织等权威国际组织。

上世纪80年代,国际货币基金组织引入“工业国家”和“发展中国家”的分类,1993年又增加了“转型国家”分类;1997年“工业国家”这一分类被更名为“先进经济体”,以色列、韩国、新加坡等都被加入该名单;2004年“转型国家”和“发展中国家”被合并为“新兴和发展中国家”,2014年IMF又从这一分类中分出“低收入发展中国家”,按2017年的标准列入该类别的国家人均收入低于2700美元,截至2017年共有59个此类国家。

根据联合国开发计划署(UNDP)关于人类发展指数的分类,将国家分为低、中、高和高高四类,前三类统称“发展中国家”。

世界银行则把国家根据收入水平分为低收入(低于995美元)、中低收入(995-3895美元)、中高收入(3896-12055美元)和高收入(高于等于12056美元)国家。目前中国处于中高收入国家。

经合组织(OECD)则有着“发达国家俱乐部”的俗称,目前该组织有36个成员,中国依然在成员之外。

按照上述四大国际组织的标准,中国都属于“发展中”之列。但美国政府近期一再表态中国已经不再是发展中国家,这个论断显然缺乏广泛的国际共识。不过,鉴于美国作为世界第一大经济体、唯一超级大国的实力,其判断和影响力当然会引发重视。观念变化往往意味着规则变化,一些前沿思想者已经注意到新挑战的来临。

在不久前举行的中国经济50人论坛年会上,全国社保基金理事会理事长楼继伟表示,中国经济今后面临的一个较大挑战是国际规则重塑。

世界变化之快令人目不暇接,新的挑战还会不断涌现。在此背景下,中国等发展中国家要不断提升自身发展能力,才是应对变化的硬道理。

■ 海外传真

“脱欧”乱象令英国汽车行业雪上加霜

□本报记者 张家伟 伦敦报道

尽管英国本土的汽车品牌早已被跨国公司买得差不多了,但汽车制造业对这个国家来说仍至关重要,尤其是在就业面前。近期本田和日产两大日系汽车制造商都选择在英国市场做减法,关停或者调整在当地的汽车生产设施,这是否应归咎于“脱欧”的不确定性?

本周本田宣布将于2021年关闭该公司在英国斯温登设立的汽车生产工厂。消息一公布英国各界哗然,因为关闭这家工厂意味着将流失大约3500个就业岗位,此举也让不少人担心“脱欧”是否会让更多的大公司将其重要业务撤离英国。

不过,本田也意识到当前英国正处于“脱欧”敏感期,该公司很快公开表示,这一决定与“脱欧”无关,是因为全球汽车产业出现前所未有的变化,尤其是市场正逐步转向电动车趋势。

联想到英国和欧洲其它国家越来越严格的车辆排放管理措施,以及英国本土市场低迷不振的销量,本田这一说法似乎也合情合理。

英国天空电视台引述该公司欧洲分部高管的话说,这个决定源自当前多个因素:公司需要投入资源适应新的排放法规

以及销量预期下调,而英国与欧盟关系的不确定性也对日产在制定未来规划时产生影响。

在“脱欧”这个大背景下,即便本田不愿意承认关闭工厂的决定源自“脱欧”不确定性,英国不少舆论仍然会把这个决定归咎到“脱欧”上。

英国《金融时报》一篇社评说,本田宣布关闭在英国斯温登的工厂,虽然有各种原因,但英国“脱欧”导致企业可能失去欧洲市场准入机会,无疑是原因之一。

更令人担忧的是,汽车制造商和经销商协会数据显示,英国汽车产业去年获得的外来投资额度与2017年相比已大幅下跌46.5%,整个行业的汽车产量也在不断下降。

“脱欧”过程的乱象已经让不少业内人士担忧英国未来是否还能给各行业跨国公司以足够的投资信心,因为即便在科技产业蓬勃发展的今天,制造业仍是许多国家的重要支柱。或许就像英国汽车制造商和经销商协会所言:“英国有必要保持在众多领域变化的前沿,提升竞争力和创新能力,而不是走到需要把资源用在避免一个灾难性的‘硬脱欧’的境地。”

■ 海外夜话

“套在美国脖子上的磨盘”不断增大

□本报记者 杨士龙 纽约报道

近日,美国人伊安·哈蒙德(Ian Hammond)请愿网站change.org发起签名活动,说鉴于美国已负债高筑,不如将靠近加拿大边境的蒙大拿州以1万亿美元的价格卖给加方。

“卖国土还债”,哈蒙德的主意“够大”,却很难付诸现实。因为照宪法,美国联邦政府很难出售任何一个州。而哈蒙德却还是收获了一众支持者,甚至还有人打趣美国干脆做笔大买卖,把加利福尼亚州、得克萨斯州或者亥俄州一起卖给加拿大算了。

哈蒙德们的“疯狂主意”,生动显示了不少美国人对于本国国债攀升不止的焦虑。

根据美国财政部最新数据,截至2月11日,美国公共债务首次突破22万亿美元大关。2000年美国公共债务仅为5.6万亿美元,2008年该数字为10.6万亿美元。

据专家分析,美国公共债务快速增长的主要因素包括美国联邦政府预算赤字增加、美国联邦储备委员会的经济刺激计划以及美国政府的减税政策。

长期看,美国人口老龄化将导致社保和医疗支出激增,美国联邦赤字应声增长;而财政赤字不断扩大会迫使美国财政部进一步增加公共债务的发行。

为应对金融危机、刺激美国经济、完善社会保障,奥巴马任内发行大量公共债务以筹措资金,从他就职到卸任,美国公共债务规模从10.63万亿美元增加至19.95万亿美元。现任总统特朗普上任后的减税政策和增加政府支出也导致美国财政赤字和公共债务迅速增加。

美国国会预算办公室预测,美国2019年预算赤字将达8970亿美元,同比增长15.1%。

从2022年起至2029年,每年预算赤字将超万亿元。

美国中美研究中心知名学者苏拉布·古普塔在接受中国证券记者采访时指出,得益于美国金融市场的深度和美元的中心地位,美国的债务承载能力确实比其他国家要大得多,但任由其肆意发展必将危及美国经济前景。

古普塔形象地把巨额国债称之为“套在

美国脖子上的磨盘”。他认为,在美国目前低利率环境下,它可能“看起来很可口”,因为其举债成本被暂时抑制住了,但大规模债务和利息不断累积,长远而言必将对其实来投资、生产和经济增长产生严重负面影响。

古普塔遗憾地表示,目前美国共和党主张继续减税,民主党支持扩大支出,削减财政赤字的政策似乎“过时了”。事实上,在经济规则面前,美国经济也没有“免疫能力”,巨额国家债务负担或造就当下一刻繁荣,却会提前透支未来增长的希望。在经济发展与联邦政府债务和财政赤字面前,美国政府有必要审慎思考其经济政策走向。

美国耶鲁大学高级研究员史蒂芬·罗奇也指出,美国庞大的债务规模和预算赤字尚不足以对经济构成迫在眉睫的威胁,但对于像美国这样高负债的国家而言,“任何因通胀引发的货币政策紧缩都将引发一系列严重问题”。他指出,美国的低通胀不太可能无限期持续下去,“通胀走高——美联储货币政策紧缩——债务利息增加”的连锁反应将导致过度负债的美国经济出现危机。

世界变化之快令人目不暇接,新的挑战还会不断涌现。在此背景下,中国等发展中国家要不断提升自身发展能力,才是应对变化的硬道理。