

特朗普，恼羞成怒的始作俑者

•  **王敏梓** 复旦大学国际关系与公共事业学院硕士，现为金融从业者

2018-12-02 08:53:29 来源：观察者网

https://www.guancha.cn/wangminzi/2018_12_02_481798_s.shtml

【文/观察者网专栏作者 王敏梓】

通用汽车本周一宣布业务重组计划，要在明年年底前裁掉 15% 预计约 14700 名员工，并关闭 7 个工厂——包括北美的 5 个，据称此举预计可以省下 60 亿美元，而未来通用汽车的发展趋势则是无人驾驶、电动车以及新能源。

北美的五个工厂，其中一个位于俄亥俄州——这是总统大选中特朗普的重要票仓。俄亥俄州的这家工厂主要生产雪佛兰科鲁兹，由于销量不好决定关闭。大选期间屡次呼吁振兴制造业，就任后推行减税计划，目的就是为了让制造业回归的特朗普对此恼羞成怒，并公开谴责了通用汽车的裁员计划。



美国俄亥俄州通用汽车工厂（图/视觉中国）

然而，通用并不是唯一一家宣布裁员的车企。两个月前，福特公司向员工通报了大规模裁员计划，预计将有 7 万名员工受到影响。

受到行业周期以及贸易战的影响，老牌车企的利润率正被蚕食，主动或被动进入重组、战略调整阶段——这也是特朗普没有预计到的，减税和振兴工业的红利会被贸易战抵消。

中国市场 VS 美国市场：行业周期下的艰难抉择

根据财报显示，通用汽车在 2018 年第三季度实现营收 357.9 亿美元，前三季度共实现总营收 1089 亿美元。

与利润增长相对的是第三季度通用汽车在中国的销量下滑。2018 年第一季度通用汽车销量增幅在 8%，第二季度仅有 0.7%，第三季度则下降 15%。

而在过去的 2017 年，除了中国市场外，通用在全球表现并不乐观。2017 年通用汽车全球销量为 890 万辆，同比增长 0.8%，全年净亏损 39 亿美元。但是在中国市场，通用汽车销量突破了 400 万辆，增幅超过 4%——通用汽车坚持的就地制造就地销售的在华合资策略也是强劲增长的助推剂。

中国是全球企业都无法忽视的巨大市场。通用汽车希望通过业务重组扭转颓势走出困境，中国市场不仅不能放弃，而且还应该放在十分重要的位置。

但即使是全球最大的汽车市场，也已经开始出现颓势——9 月份销量同比下降了 11.6%。

从受青睐的车型来看，SUV 和新能源是未来的主要趋势，而通用汽车在这两种车型上并不占优势。

许多车企为了抢占中国市场已早早开始布局，通用汽车的转型来得稍微晚了一点。

中国汽车销量（工厂出货量）

	2018年10月			2018年 1-10月累计		
	销量 (万辆)	份额(%)	同比(%)	销量 (万辆)	份额(%)	同比(%)
轿车	99.58	41.84	-10.05	942.20	41.20	-0.04
MPV	14.72	6.18	-22.42	140.86	6.16	-14.14
SUV	87.09	36.59	-14.69	810.60	35.44	1.55
交叉型乘用车	3.29	1.38	-5.27	36.74	1.61	-19.05
乘用车	204.68	86.00	-12.99	1,930.40	84.40	-1.02
商用车	33.33	14.00	-2.83	356.70	15.60	5.47
汽车合计	238.01	100.00	-11.70	2,287.09	100.00	-0.06

资料：中汽协公告及各类报道

美国市场同样无法忽视。

在美国市场，SUV 已经取代轿车成为第一汽车消费类别，在小型轿车上最具竞争力的是日系车型，这与美国人实用主义的消费理念息息相关。对于绝大多数中产来说，车只是代步工具，因此故障率、保养维修费用低的日系车型更有市场。

但是皮卡也是美国人钟爱的车型，也正是老牌美国车企主要的销量所在，卡车销量占到通用汽车在美销量的 84%。抛开销量因素，皮卡的利润率也更高。

跳开企业本身来说，未来无人驾驶、电动汽车都将是未来汽车行业发展的趋势，传统的老牌车企，包括通用汽车、戴姆勒集团、宝马等等，无论是商业模式还是研发都进行了大刀阔斧的改革，以免被时代的潮流抛弃。转型阵痛下的业务重组甚至裁员，都是改革的必经之路罢了。

看得见的手与看不见的手：胳膊拧不过大腿

人力成本的缩减，提高公司的毛利增长，只是通用汽车转型过程的一小部分，在研发上的转型和投入才是业务重组的主要方面。

根据普华永道发布的报告显示，2018 年世界汽车产业年研发投入 160 亿美元，是研发支出的第三大产业。其中通用汽车在研发方面的支出就超过了 80 亿美元。

而通用汽车本身的生产模式也使得裁员关厂是必然之举。通用汽车基本上一个工厂只生产一种车型，因此一旦出现整体消费偏好和销量的转变，作为生产该车型的工厂就极容易出现人员调整甚至关厂的情况，就如同俄亥俄州的工厂一样。

在传统汽车行业转型的今天，通用汽车选择放弃被市场抛弃的车型，通过研发新能源新技术来实现企业转型，从企业的角度来说明智的选择。

但是作为 2008 年金融危机后政府拯救的企业典型，通用汽车没有响应特朗普让制造业回归美国和增加就业的口号，这也是特朗普认为通用汽车背信弃义，威胁要取消对其的补贴的原因。

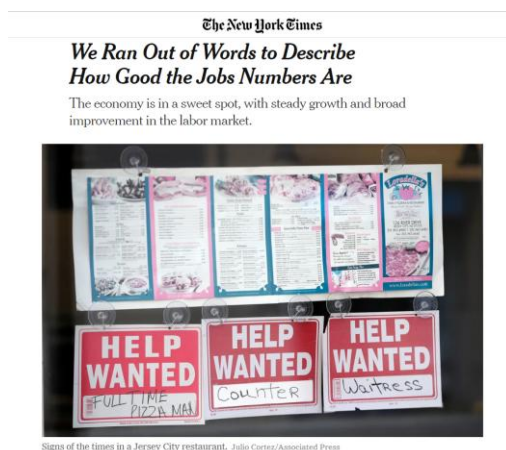
对于通用汽车来说，无疑是两面夹击。仅仅是行业周期也就罢了，由于中美贸易战导致的钢铝关税增加，直接提高了在美生产汽车的成本，连利润率较高的皮卡也受到了蚕食，那些由减税计划带来的税收红利也将被报复性关税政策侵蚀。

通用汽车的 CEO 博拉(Mary Barra)就曾表达关税将会导致裁员降薪以及规模缩小的担心。同时表示在公司财务依然健康的情况下进行转型是合适的，毕竟行业正在发生剧变。

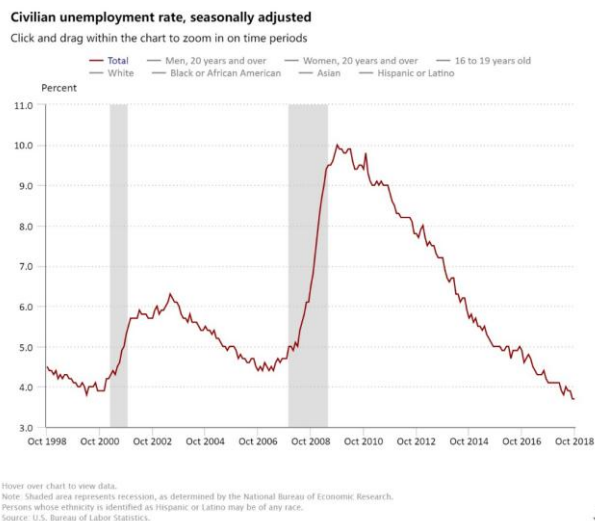
然而特朗普关心的却是关闭的工厂和大规模的裁员计划，坚持通用汽车不应该在中国生产，而应该在俄亥俄建一个新的工厂，甚至不惜取消对通用电气的政府补贴。但在企业迫切需要转型和行业转型的当下，他的喊话似乎是徒劳的。

炮轰裁员？更紧要的是制造业回归

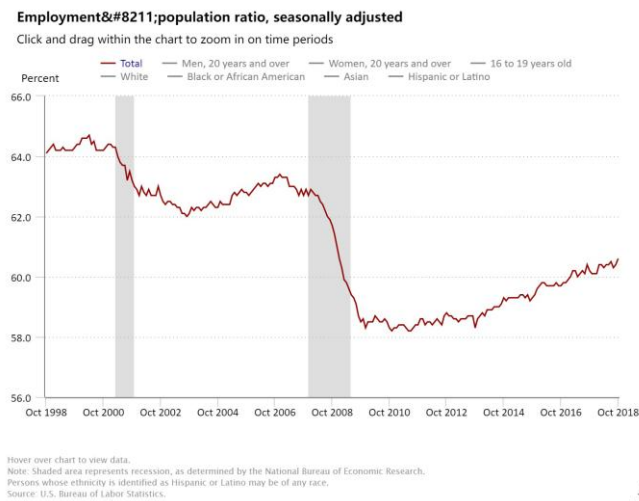
降低失业率是特朗普政府的主要政绩之一，最新的失业率数据，已经是进入 2000 年以来的最低——3.7%，这个数据无疑是振奋人心的。有多振奋人心呢？感受一下纽约时报的这个标题：



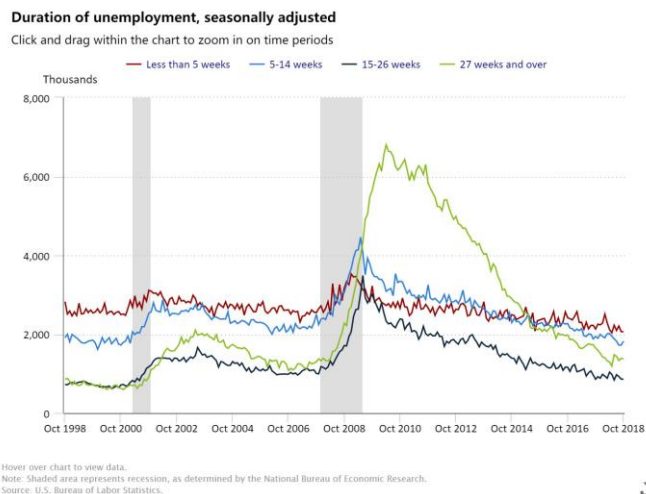
但是其实在奥巴马时期，美国的失业率也并不高，特朗普时期只是从低向更低的发展。



而由于统计口径的问题，长期不工作的劳动人口是不计入失业人口的。因此，比失业率更重要的经济指标应该是劳动人口占总人口的比例，能够看到的是特朗普政府有效地提升了劳动人口的占比。



而在奥巴马政府任期，长期失业的人口都保持在一个比较高的水平，2012 年左右开始下降。特朗普政府则延续了这一趋势。



必须承认的是，就业情况改善确实是特朗普政府的一个典型政绩，也可以理解为美国经济的一个积极指标。但就业率并不是全部，就业的源头才是重点。

根据路透社的调查显示，美国需要每月创造约 12 万个就业岗位，才能赶上劳动年龄人口的增速。对于特朗普来说，裁员事小，关厂事大（否则福特裁掉 7 万人早就跳脚了），毕竟高端制造业回归才是真理。

经济政策的复杂性在于，其影响都不是单向和单一的，而是牵一发而动全身。特朗普号召高端制造业的回归，通过减税计划营造政策红利，然而却被美元和关税拖了后腿。不断走强的美元影响了制造业巨头们的收益，特朗普却无力控制美联储。特朗普发起的贸易战，报复性关税政策使得原材料成本飙升，以前述的钢铝关税为例，不止是汽车企业，包括卡特彼勒、3M 等公司的生产成本都随之提高，并预计产生数以亿计美元的影响。

美元走强削弱了美国制造业的竞争力，为了控制成本，要么提高价格，要么从其他地方削减成本比如裁员，要么就只能产业转移至生产成本更低的地区如东南亚，无论是哪种选择都是与特朗普的期望背道而驰的。

希望通过国内减税加高关税倒逼高端制造业回归美国，目前来看成效并不好。对于通用汽车这样的企业来说，利润和收益是第一位的，完全可以通过适应市场的一系列手段扭转颓势。但对于美国政府和特朗普来说，各类政策的目的并不统一，尤其是涉及到双边及多边贸易时，在全球化日益深化的今天，希望依靠单线条的政策手段实现经济目标自然是行不通的。