

4 管理案例 Management case

转型失败 底特律终告破产

■ 潘晟

美国“最悲惨城市”

上世纪 60 年代初,随着美国汽车工业兴盛,底特律迎来“黄金时代”,超过 180 万的人口规模,高达 22 万个制造业岗位,使底特律不仅成为美国第四大城市,同时也成为全世界汽车工业之都。

然而,今天的底特律却是另一番景象。8 万幢弃置建筑、高达 18% 的失业率,近半数贫困线以下人口……一系列数据勾勒出一幅萧条破败的景象。今年一季度开始,因设备陈旧及无法得到足够的资金支持,底特律地区的警察、消防部门、医疗救护部门不能正常发挥功用,该市谋杀案发生率已达过去 40 年来最高水平。

根据美国政界刊物《国会季刊》下属“国会季刊新闻”公布的美国最危险城市排名,底特律以高达 471 的分值成为全美“最危险城市”。而在《福布斯》公布的一项年度排名中,底特律因高犯罪率、高失业率、高负债率和人口减少当选美国“最悲惨城市”。

转型失败令积重难返

2008 年爆发的金融危机,无疑是底特律破产的重要导火索。随着经济萧条,美国国内汽车销量大幅下滑。2009 年克莱斯勒和通用相继宣布破产,令底特律失业率飙涨至 18% 以上。但对底特律而言,金融危机不过是压垮骆驼的最后一根稻草,其依靠汽车工业而兴盛,却因未能跟上汽车工业转型的步伐被淘汰。

数据显示,底特律经济对汽车及相关产业的依赖度超过 80%,近九成人员从事汽车

近日,美国联邦破产法院法官史蒂文·罗兹裁定,底特律已无偿付能力,破产申请认定适当,符合破产标准。今年 7 月 18 日,底特律根据美国《破产法》第九章条例申请破产保护,成为美国有史以来申请破产的最大城市。在破产呈请书中,底特律报告债务高达 185 亿美元。

相关产业工作。然而,自上世纪中叶大批量生产方式逐渐普及,美国汽车业竞争优势不再,霸主地位也遭到欧洲和日本的挑战。上世纪 70 年代的石油危机则进一步令节能低耗的日本汽车攻占美国市场,加之居高不下的员工成本,通用、福特和克莱斯勒等三大汽车巨头将部分生产线外迁,彻底动摇底特律的“生命线”。

面对这一变化,底特律尝试转型的方向却是“缘木求鱼”。一方面,为减缓企业外迁,该市大搞城市建设,甚至不惜强行征地拆迁市区 1400 户人家,为通用汽车公司建造一个只雇佣 1300 名员工的高科技工厂。这种为大企业服务的建设方式,显然违背多元化发展需求,令底特律对汽车业的依赖变本加厉。另一方面,在“摩登时代”中,流水线生产对职工素质的要求低下,高中生就能获得良好工作和优厚待遇,以致劳动力素质难以提高。在破



产前,底特律的成年人文盲率为 50%,高中生毕业率仅 25%。事实证明,忽视人才培养,最终令底特律自食其果。

联邦政府不大可能救助

由于美国地方政府破产只是财政破产,这意味着进入破产阶段后,地方政府仍有能力解决债务问题,实现财政重建。不过,对于多年超额发债的底特律来说,其通过增加税费和扩大借债方式来完成财政重建的可能性较低。

美国白宫发言人卡尼近日表态,“奥巴马政府对于底特律破产事件的立场没有改变”,并强调应由底特律城市和债权人协商解决,白宫所能做的就是利用现有资源和公共私营部门合作关系为加快该市复苏提供帮助。这意味着联邦政府不大可能对底特律进行救

助。

因此,底特律破产后,不可避免以牺牲普通公众利益为代价来改善财政状况。史蒂文·罗兹裁定,底特律的年金受领者除正常合同授予的权益外,其他权益不受保护,即退休人员养老金不受州宪法保护。中信建投认为,鉴于底特律庞大的养老金和退休福利支出,以及两大退休体系是该政府最大的无抵押债权人,预计底特律的退休人员养老金很可能被削减一半以上,同时在政府所谓的“适当”范围内承担医疗保健支出。

此外,众多投资者也将为底特律的破产“买单”,无担保债权人可能面临低于 10% 的偿付比例。事实上,同债权人的磋商进展一直是底特律是否符合破产条件的争论焦点。罗兹认为,底特律没有诚实地同债权人进行磋商谈判,但由于债权人超过 10 万,磋商已没有必要。

(潘晟)

“底特律破产”给中国城镇化带来的三大警示

■ 叶锋 周琳 杨溢仁

繁华的“汽车之都”沦为背负 1 8 0 亿美元巨债的没落之城,高档公寓卖出了“皮鞋价”……当地时间 3 日上午,经美国联邦破产法官裁定,底特律市符合申请破产保护的资格。底特律的危机,给正在快速推进的中国城镇化道路,提供了何种警示?

警示一:“产城脱节”没有出路

底特律曾被“光环”笼罩。它曾是美国第四大城市、全球制造中心和汽车工业中心。巅峰时期,其财政收入的 80% 来自汽车业,90% 的人口为汽车业工作。仅以通用为例,旗下有 22 万名工人在 35 个巨大的汽车工厂里加班加点。

2008 年国际金融危机以后,底特律的汽车业趋于衰落,整座城市也陷入困境,每 4 个汽车工人中就有 1 人失业。记者几年前往底特律旅游,所见已是萧条之象:高档酒店林立,但路上车和人都很少,超市等购物场所也是门可罗雀。

上海交通大学城市科学研究院院长刘士林说,产业都有兴衰,过于依赖单一产业,城市必然会跟随产业景气周期变化而或荣或损。

事实上,我国一些过于依赖钢铁、石油的老工业城市,依赖外贸制造的部分沿海城市,依赖资源矿产的资源型城市,都有可能成为“下一个底特律”。

官方公布信息显示,我国有 262 个资源型城市,其中资源衰退型城市有包括辽宁阜新、

安徽淮北、山东枣庄、湖北黄石在内的 67 个,几乎遍布全国。这些城市资源趋于枯竭,经济发展滞后,民生问题突出,生态环境压力大。此外,不少没有实体产业支撑的所谓“新城”、“新区”,实际沦为“空城”、“鬼城”。

党的十八届三中全会决定强调,推动大中小城市和小城镇协调发展、产业和城镇融合发展。国务院发展研究中心资源与环境政策研究所副所长李佐军说,先有“市”再有“城”,新型城镇化战略必须以市场化、工业化、现代农业化为基础,避免“人为造城”。

上海社科院部门经济研究所副所长郁鸿胜则强调,下一步城镇化进程中,如果只局限于物理和自然资源,或过于偏重单一的产业,路只会越走越窄。

警示二:“举债造城”不可持续

底特律政府在其城市走向衰败后,反而将更多的钱投资于建设,以期通过“大修基建”重新激发城市活力。但事与愿违,如此“大干快上”的做法进一步加剧了其地方债务问题的恶化。相关数据显示,早在今年 7 月,底特律的长期债务存存量就已经达到了约 180 亿美元。

尽管我国地方债务的形成和底特律有本质区别,城市也不会破产,但亦面临着同样的风险。审计署今年 6 月公布的相关审计结果显示,截至 2012 年底,36 个地方政府本级政府性债务余额为 38475.81 亿元,相比 2010 年增加 12.94%。

一些重点城市的负债率也明显偏高。2012 年,有 9 个省会城市本级政府负有偿还责任

的债务率超过 100%,如加上政府负有担保责任的债务,债务率最高的达到 219.57%。

“举债建设——拉高地价——卖地还债”是许多地方政府推进城镇化的惯常模式。专家警示,一旦在银行信贷、土地价格等某个环节上出现问题,城市的债务链条便可能断裂,甚至酿成“雪崩式”的严重后果。一些专家甚至提醒,目前中国可能需要让部分债务比较严重的地方真正“违约”,起到警示风险的作用,以真正抑制住地方政府发债的冲动。

复旦大学经济学院副院长孙立坚认为,中央政府不应该简单地用钱来摆平已有债务,而是要阻止地方盲目投资扩张,形成新的不良债务,同时也要给地方“造血”的机会。

李佐军将“积极稳妥推进城镇化”理解成“加快推进城镇化改革”。专家认为,在“城镇化改革”中,应从财权事权匹配的角度改革中央和地方的财政分享及资源分配机制,改革当前的预算制度,增强预算和决算的透明度。

警示三:“只涨不跌”不可迷信

底特律的衰弱,也是当地房地产业的灾难。

底特律的房产中介机构今年曾来北京参加房展会,推荐的当地最便宜的住房,只要 2500 美元,几乎是“皮鞋价”。记者查询参展商的官网,发现底特律不少花园洋房,每栋都在 3 万美元以内。由于产业凋敝、人口转移,整座城市的人口从 180 万锐减到 70 万人。

单从价格看,底特律的一些住宅确实非常有诱惑力。但房屋的持有及维护成本却高得吓人——政府要对住房征 2% 的房产税,而

房产税的计税价格由第三方评估机构确定,可能远远高于交易价格。

“征地盖楼”明显快于“农民融城”,是我国城镇化进程中的突出软肋。对地方政府和开发商来说,“城镇化”首先利好于楼市,客观上也是这几年房价“只涨不跌”的重要支撑。相关数据显示,近年来城镇化率提升越快的地区,其房价也往往上涨较快。

而一旦“城镇化”过于偏重“房地产化”、脱离实际住宅需求,房价泡沫的破裂便是早晚的事。

近年来城市面貌发生巨变的鄂尔多斯,从 2005 年到 2011 年,房价差不多上涨 6 倍。甚至有人估计,按 2011 的住宅建设速度,两年后当地商品房总套数将使人均住房拥有量达到 10 套以上,而鄂尔多斯并非人口导入型城市。鄂尔多斯房地产业的过于超前是不争事实,其房价的持续下跌便是明证。

“要特别防止把城市化问题看成城市形态的问题。”国家发改委城市和小城镇发展改革中心主任李铁说。一味建大楼、大马路、大广场,不是城镇化的“正道”。十八届三中全会决定要求,从严合理供给城市建设用地,提高城市土地利用率。

一些专家提醒,要防止地方政府借城镇化之名过度推地、抬高房价,反过来提高农业转移人口进城的“门槛”,阻碍“人的城镇化”。对开发商来说,必须充分认识到部分城市住宅库存压力加大的现实,理性拿地,防止被“城镇化”的概念盲目误导。

不过,中国化工企业在德国化工园建厂首先要满足德国严格的企业入园审批程序。德国法律规定,带有实验室的常驻工厂需要申请排放控制许可证,还要提供各种数据,如工厂设备信息、辐射排放以及废物产量等等。在正式申请环节中,首先由德国国家环境机构审理材料,然后进行一个月的公众公告。在听证以后,企业才可获得许可证。

此外,德国有一套统一完善的法律法规体系规范在德化工企业的安全和环保问题,并由德国政府严格监管,例如定期测试企业的废物排放是否超标。波尔克说,排放物超标在德国是违法行为,需缴纳罚款。

德国联邦外贸与投资署第一总经理贝诺·彭泽在接受新华社记者专访时表示,德国“非常欢迎”中国投资者。对于德国而言,中国化工企业的投资带来的不仅仅是新的就业,还有竞争力。

从长远考虑,中国经济需要产业升级,德国可以为中国企业的发展提供助力,实现更先进的生产技术和更现代的管理模式,也为中国化工企业打开了通往欧洲市场的大门。但是,较高的环保成本、严格的生产要求以及繁琐的申请环节,意味着中国企业在德国申请建厂并非易事。据德国联邦外贸与投资署统计,目前德国化工园区尚未有大型的生产型中国化工企业投资。中国企业在德国能否适应,也充满了种种未知的挑战。

美国航空和全美航空正式合并 成全球航空巨无霸

美国航空公司和全美航空公司 9 日宣布已经完成了他们期待已久的合并,组建成为全球最大的航空公司。分析人士称,这或标志着美国大型航空运营商近年来合并浪潮的结束。

新合并的航空公司被称为美国航空集团,每天将提供约 6700 架次航班,通航地区遍布全球 50 多个国家的 330 多个目的地。合并后新航空公司的全球员工将超过 10 万人。

美国航空公司首席执行官道格·帕克表示,两家公司的合并交易不会导致票价上涨,因为两家航空公司的航线只有一小部分的重叠。

分析机构称,2004 年以来,美国几大航空公司的合并案后,机票并没有出现明显上涨。

今年 2 月,美国航空公司和全美航空公司宣布合并,将组建市值高达 110 亿美元的全球最大的航空公司,并一直在等待监管部门的批准。今年 8 月,因担心两家公司合并会减少竞争,美国司法部向法院提起反垄断诉讼,欲阻止该项交易。11 月 12 日,美国司法部与两家航空公司达成和解协议,同意将国内部分重点机场的航班起降时刻、机位和地面设施出让给廉价航空公司。

11 月 27 日,美国纽约破产法院批准了全美航空公司、美国航空公司与美国监管部门此前就两家公司合并事宜达成的和解协议,为这两家公司组建全球最大的航空公司扫清了法律障碍。

两家航空公司合并再次改写了美国航空工业的版图。据美国媒体报道,现在美国四大航空公司,美国联合航空公司、达美航空公司、美国航空公司、西南航空公司控制了美国航空运输 80% 以上的市场。这也是自 2001 年以来,美国航空运营商 5 次合并和 7 次独立破产申请之后,航空业重塑的结果。

据悉,美国航空公司及其母公司曾于 2011 年 11 月在纽约申请破产保护,期望通过重组以减少债务负担。但在合并交易完成之前,今年 7 月,美国航空公司已经恢复了盈利能力。

两家公司当日表示,短期内,两家公司仍将各自独立运营。两家公司整合相关业务并获得单一的运营许可证预计还需 18—24 个月。

(阮煜琳)

沃尔玛陷“行贿门”遭美国司法部调查

12 月 5 日,据路透社报道,美国零售巨头沃尔玛卷入美国政府的海外反贪调查事件中,涉及 30 多名高级管理人员。并称,美国司法部还调查沃尔玛是否在“巴西、中国、印度也存在不当行为”。12 月 9 日,沃尔玛(中国)对记者表示,沃尔玛正在积极配合美国相关机构进行调查。

截至 2011 年底,沃尔玛在墨西哥门店数为 2088 家,是墨西哥第一大零售商。过去 10 年中,沃尔玛在墨西哥市场的平均增长率达到 18%,为沃尔玛海外业务贡献近 1/4 的营业额。2012 年 4 月,据外媒披露,早在 2005 年,沃尔玛收到沃尔玛墨西哥公司前高管举报信,内容为“沃尔玛墨西哥公司如何为占据市场主导地位而精心谋划一场行贿活动”。

据外媒报道,沃尔玛随即派调查人员赴墨西哥,发现数百名犯罪嫌疑人支付的总额超 2400 万美元的书面记录。随着调查的深入,沃尔玛发现,沃尔玛墨西哥公司的高层知道“行贿数额”,并隐瞒了沃尔玛总部。目前,美国司法部正在进行调查,以确定上述所指的沃尔玛墨西哥公司是否存在行贿行为。

对于报道中提及的调查波及巴西、中国、印度等,目前没有详情证明沃尔玛在这些市场存在违法行为。12 月 9 日,沃尔玛(中国)投资有限公司负责人对记者说,“美国司法部”这种所谓的调查,我们自己内部对自己是有评估的,一直都有。沃尔玛内部有自己的“自我检查”机制。”

记者接到的声明显示,沃尔玛正在积极配合美国相关机构进行调查,“鉴于调查仍在进行中,不便透露更多细节内容”。声明称,“我们承诺不论在哪里运营,都要建立坚实的全球反腐败机制,并对一切不合规的行为采取有效的措施。我们意识到,在合规方面的工作是一个长期的进程,我们将为打造世界一流的《反海外贿赂法》合规项目继续付出更多的努力”。

沃尔玛在中国设有近 400 家门店。今年 10 月,沃尔玛表示,2014 年将在华关闭 25 家业绩不佳的门店,这些门店占沃尔玛在华门店总数的 9%,2013 年已关闭 11 家门店。与此同时,沃尔玛未来三年将在中国增开 110 家新店,加大三四线城市的开拓力度。

(方晓)