

CHRYSLER

克莱斯勒破产

美国第三大汽车制造商克莱斯勒汽车公司4月30日正式向法院申请破产保护,同时宣布与意大利菲亚特汽车公司达成合伙协议。

美国《纽约时报》说,这是上世纪30年代以来,美国主要汽车公司第一次通过申请破产保护谋求重组。

本版稿件据新华社电

破产

奥巴马表态支持

克莱斯勒公司当天根据美国破产法第11章申请破产保护。这一法律规章允许企业在破产保护情况下致力于剥离资产、重组债务、取消原有协议以及停止正常情况下难以停止的业务。

如果企业完成债务重组,它就可以结束破产保护程序,成为一个新的法律实体;如果企业没有在一定期限内成功重组,那么它就可能根据破产法第7章进入另一破产程序,意味着企业最终面临停业清算。

不过,美国总统贝拉克·奥巴马对克莱斯勒破产重组前景持乐观态度。奥巴马30日在白宫宣布,支持陷入困境的美国汽车制造商克莱斯勒公司申请破产保护,政府将为该公司追加数十亿美元援助,帮助该公司尽快实现重组。

根据计划,联邦政府在已经为克莱斯勒提供40亿美元紧急贷款的基础上追加提供80亿美元资金,以帮助它加速重组债务。作为回报,政府将获得重组后公司

的8%股权。此外,克莱斯勒在破产保护期间仍可以继续销售车辆,而政府将为车辆售后服务等提供支持。

奥巴马希望这一破产程序能在30天至60天内结束。

奥巴马说,克莱斯勒曾经是汽车业的“支柱”,但没能及时应对迅速变化的市场。政府提供资金以及破产保护将给予克莱斯勒“新生命周期”,“我完全有信心,克莱斯勒(从破产保护中)变得更强大、更具竞争力。”

原因

部分债权人拒绝让步

美国政府先前为克莱斯勒提供40亿美元贷款时要求后者不晚于4月30日说服工会和债权人让步,提交可行的重组计划。然而,财政部与克莱斯勒债权人之间的谈判29日宣告破裂。

奥巴马30日宣布支持克莱斯勒破产保护计划时说,联邦政府一直希望避免克莱斯勒破产,但一些债权人显然

不愿意就要价作出让步。

路透社分析说,选择让克莱斯勒进入破产保护程序,显示出奥巴马对待汽车巨头债主问题上的强硬态度。这也为另一大汽车巨头通用汽车公司本月31日最后期限前的重组谈判定下基调。

申请破产保护之举让拒绝让步的债权人颇为失望。

由20家债权人组成的债权人团体30日发表声明称,他们在政府与企业债权人的谈判中已经被边缘化。这个持有总额10亿美元债权的团体认为,掌握克莱斯勒70%债权的4家银行先前同意政府给出的债权换现金条件,但这些银行已经从政府获得救援资金,因此谈判存在“利益冲突”。

重组

与菲亚特公司合伙

根据克莱斯勒同时宣布的计划,它与意大利菲亚特公司达成合伙协议。破产保护期间,菲亚特将持有克莱斯勒20%股份。如果债务重组期间一系列目标成功实现,菲亚特所持股份将提高至35%。

美联社援引菲亚特公司的声明报道,如果克莱斯勒最终顺利偿还所欠政府债务,菲亚特对克莱斯勒的持股比例到2016年前可能再提高16%,至控股的51%。路透社说,两家企业结盟将产生世界第六大汽车制造商。

一些市场分析师认为,按照美国政府设想,破产保护有利于克莱斯勒在资产剥

离中“精简”到适当水平,在保留其核心资产的同时不受过多债务负担拖累,从而以更具有竞争力的全新面貌“重生”;而菲亚特也可以通过破产保护摆脱接手后的债务负担。

路透社说,克莱斯勒申请破产保护,不仅仅意味着一家企业的命运,更代表了整个汽车业乃至美国制造业面临的困境。它所传出的信号也将波及整个行业,包括竞争对手、原材料供应商、经销商以及数以十万计依赖企业生存的人。

不过,在克莱斯勒谋求“瘦身”同时,它的合作伙伴菲亚特公司却仍然在秉承

“越大越好”的理念。法新社报道,并不满足于结盟克莱斯勒的菲亚特已经把下一个结盟或者收购目标瞄准通用旗下的欧宝汽车。

德国经济和技术部长卡尔·特奥多尔·楚·古滕贝格4月28日说,菲亚特已经通报德国政府,对这一总部位于德国的企业很感兴趣。

菲亚特首席执行官塞尔吉奥·马尔基翁内去年12月说,国际金融危机已经改变了企业制造业的整体环境,只有缔结联盟才能生存。今年1月宣布与克莱斯勒合作的初步协议时,马尔基翁内将此称作菲亚特扩张计划的“第一步”。

影响

对中国车市影响不大

中国汽车技术研究中心首席专家黄永和1日接受新华社记者采访时说,由于克莱斯勒在中国业务很小,公司破产对中国车市影响不大。

黄永和说,克莱斯勒目前在中国没有合资生产,主要在中国市场销售进口车型和代工生产的车型。每年的销量两万多辆,市场份额很小。另外,克莱斯勒申请破

产保护,并不是破产清算。克莱斯勒依照《破产法》第十一章“重组”业务,公司仍可照常运营,公司管理层继续负责公司的日常业务,其股票和债券也在市场继续交易,但公司所有重大经营决策必须得到一个破产法庭的批准,还必须向证券交易委员会提交报告。他说,在美国确有一些公司通过破产保护,重组成功,重新开始赢利。也有公司最后以清算告终。

克莱斯勒是最早进入中国的跨国汽车公司,1983年投资成立北京吉普汽车有限公司,生产切诺基吉普车。合资公司成立以来,仅制造销售了25万辆克莱斯勒品牌的汽车,市场表现每况愈下。目前克莱斯勒已经退出合资公司,在中国的业务由克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司负责。主要经营克莱斯勒在中国大陆地区进口产品的品牌、进口业务、分销、网络发展和售后服务。

克莱斯勒的“一生”



沃特·P·克莱斯勒于上世纪20年代创立了克莱斯勒汽车公司。



1934年,公司推出新车型Airflow。



1968年推出Plymouth Road Runner。



20世纪70年代后期公司几乎破产,但由李·艾科卡掌舵后,又回到赢利的道路。



克林顿在他竞选连任期间出现在一家克莱斯勒吉普车制造工厂。



1998年,克莱斯勒与德国汽车制造商戴姆勒合并为戴姆勒克莱斯勒公司。2007年重新拆分。



菲亚特将会带来生产小型汽车的技术,同时将获得克莱斯勒在北美的生产设施。

分析

菲亚特、政府、工会,哪根稻草能救命?

美国第三大汽车制造商克莱斯勒汽车公司4月30日正式向法院申请破产保护。与意大利菲亚特汽车公司结盟、汽车工人联合会控股、美国政府参股构成克莱斯勒破产重组方案的主要内容。

三大股东能否帮助美国汽车业这只昔日的金凤凰获得重生?

菲亚特——姗姗来迟的“盟友”

根据破产重组方案,“盟友”菲亚特将可能控制克莱斯勒35%股权,向克莱斯勒提供小型汽车技术。

汽车咨询网站Edmunds.com首席执行官杰里米·安维尔说,克莱斯勒与菲亚特结盟的结局将好于它与德国车企戴姆勒之间的合作,有望媲美法国雷诺汽车公司与日本日产汽车公司之间的联盟。

不过,大多数汽车专家认为,克莱斯勒的产品自上世纪40年代末以来逐渐失去对美国消费者的吸引力,菲亚特的出现恐怕太迟。

密歇根大学教授、前美国汽车公司董事长杰拉德·迈耶斯告诉路透社记者:“菲亚特能将局部的克莱斯勒延长一段生命。如果菲亚特大获成功,可以再拽克莱斯勒一把。但据我们所知,克莱斯勒本身只是只死鸭子。”

另一些汽车专家则提及菲亚特上世纪70年代至80年代在美国的失败经历。美国人一度把菲亚特汽车当做笑谈,戏谑“菲亚特”的英文名称Fiat是“Fix It Again Tony(托尼,再把它修修)”的缩写。

汽车历史学家比尔·万斯说,不管菲亚特汽车现在质量如何,菲亚特都必须改变自己在美国的糟糕口碑,“一旦失去客户,你需要数年时间挽回他们”。

美国政府——能扮演好股东的角色吗?

尽管联邦政府承诺在先前40亿美元紧急贷款基础上为克莱斯勒追加提供80亿美元资金,但美国总统贝拉克·奥巴马及其助手均表示,政府没有“下海”经营汽车业的愿望,不会对车企实施微观管理。

不过,联邦政府将在重组后的克莱斯勒持有8%股权。财政部将向克莱斯勒董事会安插4名新董事。这使

一些分析师担心,政界人士将阻挠克莱斯勒作出咸鱼翻身所必需的艰难决定,同时使克莱斯勒生产活动屈从于华盛顿的意愿。

美国传统基金会资深研究员詹姆斯·加图索说:“政府可能会敦促克莱斯勒生产更多节能环保型汽车。这不一定是好事或坏事,但与市场需求不符。”

但另有分析师指出,不必悲观看待政府的股东角色。经济金融分析机构“IHS全球观察”分析师阿伦·布拉格曼说:“政府已表现出他们不害怕作出管理决策。他们毕竟撤掉了(通用汽车公司前首席执行官)里克·瓦格纳。”

“但政府汽车团队一直眼光前瞻,”他说,“他们从金融角度而非意识形态角度决策。”

工会——最大的不确定因素

作为重组后的克莱斯勒最大股东,汽车工人联合会将成为关乎克莱斯勒命运的最大不确定因素。工会旗下一支退休医疗信托基金将拥有克莱斯勒55%股权。

美国西北大学凯洛格管理学院教授保拉·萨皮恩扎说:“工会的首要任务将是保住工人饭碗,而非最大化股东利益……这不会使克莱斯勒更强大,只会削弱它。”

汽车咨询集团总裁丹尼斯·维拉格说,汽车工人联合会的控股地位将使它在维护股东利益和保护工人饭碗之间纠结。

“这件事追踪起来相当有趣,尤其是企业生产力与劳动力成本发生冲突时,”维拉格说,“工会到时真能控制住自己吗?”

根据破产重组方案,汽车工人联合会将在新董事会拥有一至两个董事名额。

布拉格曼说:“这勾起大家的好奇心。工会委任的董事将怎样投票?是倾向于工人,还是激起工人的愤怒?”

在这些问题水落石出前,一些专家已给克莱斯勒判定死刑。

密歇根大学教授迈耶斯说:“克莱斯勒过去35年间一直走下坡路……这家公司没有继续存在的正当经济理由。”