

WHAT'S WRONG WITH
THE BIG THREE?

美国汽车



怎么了

王冀◎著

- ◎为什么华尔街“破产”后，全球的目光都集中到了底特律？
- ◎华尔街倒了，毁了虚拟经济；底特律败了，毁了实体经济。
- ◎有人说，理解了美国“三大”，就理解了美国实业的运作法则。
- ◎当美国“三大”处于生死一线之间，人们不禁要问：

WHAT'S WRONG WITH THE BIG THREE?



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

WHAT'S WRONG WITH
THE BIG THREE?

美国汽车



怎么了

王冀◎著

- ◎为什么华尔街“破”中到了底特律？
- ◎华尔街倒了，毁了实体经济。
- ◎有人说，理解了美国“三大”，就理解了美国实业的运作法则。
- ◎当美国“三大”处于生死一线之间，人们不禁要问：

WHAT'S WRONG WITH THE BIG THREE?



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

美国汽车怎么了？通用、福特、克莱斯勒曾经是美国标志性企业，现在却深陷困境。是什么因素让曾叱咤风云、风光无限的美国三大汽车公司“沦落”到如此地步？为什么说华尔街倒了，毁了虚拟经济；而底特律的麻烦，却影响到了实体经济？本书通过全面解读美国三大汽车公司岌岌可危的窘迫现状，抽丝剥茧般精辟地剖析了美国三大汽车公司逐步陷入绝境的深层原因，对涉及的重要事件和人物都做了生动的描绘，内容层层递进、旁征博引，观点一针见血、精彩纷呈、趣味性、可读性强。

理解了美国三大汽车公司，就理解了美国实业的运作法则，本书对那些想宏观性地了解美国汽车工业历史和前景的读者来说，是必读之佳作。

图书在版编目(CIP)数据

美国汽车怎么了 / 王冀著. —北京：机械工业出版社，2009.4

ISBN 978-7-111-26613-6

I. 美… II. 王… III. 汽车工业—经济发展—研究—美国 IV. F471.264

中国版本图书馆CIP数据核字（2009）第039436号

机械工业出版社（北京市百万庄大街22号 邮政编码 100037）

策划编辑：赵海青 责任编辑：赵海青 丁秀丽

责任校对：姜 婷 封面设计：王伟光

责任印刷：王书来

三河市宏达印刷有限公司印刷

2009年4月第1版第1次印刷

169mm×239mm · 11印张 · 175千字

0001—5000册

标准书号：ISBN 978-7-111-26613-6

定价：33.00元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

销售服务热线电话：（010）68326294

购书热线电话：（010）88379639 88379641 88379643

编辑热线电话：（010）88379353

封面无防伪标均为盗版

序

向从事实业的人致敬

一

可能是职业的原因，我始终对从事实业的人怀有敬意。在因美国次贷危机而引发的金融危机蔓延世界，并有可能引发百年来最严重的经济危机之时，我对他们的敬意更增加了几分。

因此，这本涉及了“美国”、“经济管理”和“汽车”这些热点元素的《美国汽车怎么了》，不仅是在进行产业研究，不仅是从关注美国汽车业兴衰史的角度探讨实业的运行法则，更是在钩沉历史中，用娓娓道来的故事和详实丰富的史料，向百年多以来从事实业的人致敬——尤其是那些汽车工业的从业者们。

人类进步是靠诚实劳动换取的，一切文明成果的根基都在于脚踏实地的创造。思想者和艺术家用精神产品总结人世的普遍道理，提升人性的境界。在唯物主义者看来，这些道理和境界不能凭空而来，要建立在物质基础上，从事实业的人就是这物质基础的创造者，他们用实实在在的劳动创造价值，来不得半点虚假，他们推动着生产力的进步，因此而可敬。

二

工业革命以来，人类现代化进程的实践就说明了这一点。而汽车工业，正是现代文明的代表，是实业的骄子，是工业王冠上的明珠，汽车因此而被誉为“改变世界的机器”。

汽车在改变世界，它拓展了人的活动范围，提高了效率，使人更自由，因而改变了生活方式乃至社会关系，并在一定程度上改变着人的世界观。本书中所提到的T型车、甲壳虫等著名车型所引发的市场冲击，就是佐证。这些车，或是惠及普通家庭的大众代步工具，或是创造更大价值的生产资料，或是充当刺激人类运动和娱乐神经的超级玩具，或是成为高端人群典藏的艺术品……只有汽车才可以担当这么多角色。

汽车工业在改变世界，它不仅一直在催生并承载高新科技，还带动了上下游157个产业的发展，更为管理学成为一门学科提供了基础，也为组织行为学等多个学科提供了研究的典型对象。正如王冀在书中提到的，流水线生产、精益生产方式都来自汽车行业，管理学大师德鲁克是因为对通用汽车公司进行了全面考察才写出了《公司的概念》这一经典著作，汽车行业的劳资关系问题也是社会保障研究的典型案例……进可军用，退可民用，汽车工业强则国强，强国也必然以汽车工业为支柱产业，比如美国、德国、日本。

三

毫无疑问，这个集资本密集型、劳动密集型、科技密集型于一身的产业是实业，实业要靠实力和实干说话，实力集中体现在产品上，这是作者在本书字里行间所渗透的理念。即便汽车产业曾孕育了信贷消费方式，即便它与资本市场过从甚密，一旦这行的从业者脱离“实际”，追求“虚拟”，麻烦就会接踵而来。

有一个哲学和社会学的概念叫“异化”，不同历史时期的学者对其有不同解释。在马克思主义哲学看来，异化是人的物质生产与精神生产及其产品变成异己力量，反过来统治人的一种社会现象。打一个有趣的比方，为了证明某人的身份，给他配了身份证，但最后却变成了“只认证不认人”，这就是异化。

经济学家正在从不同角度分析导致这场金融危机的根源，在我看来，汽车业被“异化”就是其中重要一点。

正如书中所写，信贷消费是为了更好地卖产品而诞生的，财务报表是为了更好地管理实业、发展实业而设计的，华尔街的繁荣当然也是建立在包括底

特律在内的美国实体经济繁荣之上的。当华尔街、财务报表和信贷，不偏离他们赖以生存的实业基础，或者围绕这个基础活动时，就会促进经济的发展，促进实业的发展。

但它们反客为主了，人们一度只看“虚拟”不看“实体”了，异化产生了。“虚拟”不会创造价值，当它成为人们津津乐道的焦点，成为人们殚精竭虑追求的目标时，“虚拟”就仿佛是从潘多拉盒子中放出的魔鬼，开始摧毁世界。

过度虚拟，还有与此相关的过度消费，正是导致曾称霸世界的美国汽车产业如今开始衰落，“三大”有可能变“两大”的两个罪魁。理解了这一点，也就可以理解，为什么在此次金融危机中，全世界主流媒体继聚焦雷曼兄弟倒下后，都在连篇累牍地追踪美国“三大”汽车企业陷入窘境的消息了。

当然，实业本身也会有“实业特色”的问题。因此，考察作为实业代表的美国汽车工业的兴衰，更具有典型意义。

为了追求规模效益，在过去的百年中，美国汽车企业一直致力于兼并重组，最终留下了现在的三个庞大的汽车公司，产业集中度之高在世界上绝无仅有，形成了垄断。众所周知，垄断会导致不思进取、疏于创新，逐渐丧失在全球市场的竞争力，规模庞大的企业也会患上机构臃肿、负担过重等“大企业病”。因此，就算是没有金融危机，过度集中的美国“三大”汽车企业，在日、欧汽车业的冲击下，也一样不会有好日子过了。

在本书中，作者正是通过讲述美国本土汽车企业百年多来一幕幕市场激战，一次次人事动荡，一个个企业间的聚散离合，展示了美国汽车产业到底是怎样由100多个企业，最后合并成了如今的“三大”。

显然，在作者看来，美国汽车产业的“豪门恩怨”远未结束，本轮金融危机对患上了“大企业病”的美国汽车产业来说，说不定是好事，使他们能开始正视问题，展开自救，正如诺贝尔经济学奖得主约瑟夫·斯蒂格利茨在英国《金融时报》上说：美国“三大”不会倒闭，但它确实需要重组。

虽然在本书中，作者致力于对汽车企业发展史的微观研究，并未对政府与市场这“两只手”的作用进行理论层面的剖析，但从叙述的故事中就可以看出，美国本土三大汽车企业格局的形成，正是高度自由竞争的结果。在金融危机爆发的今天，过度放任的自由经济，是非常值得反思的。

四

曾居世界汽车老大之位77年的美国通用遇到了麻烦，日本丰田、德国大众等企业正充满活力，试图在世界汽车工业格局变化中争夺霸主地位；美国汽车行业虽然在衰落，世界汽车工业的发展却依然蓬勃，日本、欧洲走出了不同于美国的工业发展模式，中国的汽车工业也正在崛起，未来势必是世界工业中的生力军；日益严重的环境和能源问题，正在不断拷问汽车工业，但新能源汽车的发展正在给这个产业以新的希望，在可以预见的未来，不断自我突破的汽车工业依然是世界工业的重要支柱。

书中对日本和欧洲汽车企业的发展模式也有所涉及，通过它们与美国汽车业发展的对比，引发思考：这样一个在过去、现在乃至可以预见的未来，都对世界经济有重要影响的产业，我们到底该怎样推动它的发展？

这个问题，是提给中国汽车从业者及关心中国经济发展的有识之士的。我想可以这样理解作者，写作这本书并不是为了写美国经济和美国工业，而是为了给中国汽车行业和相关从业者一个参照。

19世纪末，张謇、康有为、梁启超等人提出了实业救国论，虽然在当时的历史条件下，这个观点对拯救中华民族于水火是不切实际的，但我以为，在21世纪的今天，实业兴国当是实现中华民族伟大复兴的重要手段。

中国已成为世界第二大汽车市场，中国民族汽车企业正在崛起。国内商用车市场是自主品牌商用车企业的天下，它们也在大踏步走出国门；在改革开放30余年之后，经过合资合作，中国自主品牌乘用车企业也具备了一定的规模和实力，并开始了到日、欧、美的地盘上与世界汽车巨头一争高下的探索。

王冀在书中分析认为，是美国文化造就了美式实业、美式汽车业，日本、欧洲汽车业的不同发展模式，也与其文化背景相关。那么，中华文明是否能孕育出执世界汽车牛耳的民族汽车工业呢？海纳百川、天人合一是中华文化的特点，也许，敢于、乐于在引进、消化、吸收世界汽车巨头兴衰的经验和教训，并积极再创造的中国汽车人，可以借汽车工业正在进行“绿色革命”之机，实现快速发展。

读史的最大乐趣在于看王朝更迭、政权交替及战争与和平间，思索人类进步、大国崛起的规律，这本可以堪称美国汽车简史的书，也提供给人如此思考的空间。

是诚实劳动的人们在创造历史，是踏实的实业从业者在创造工业史，是那些书中提到的和没有提到的管理者及普通工人在创造汽车工业史。他们在不断实践、犯错、改过、提升、创新中向前行进，中国人正越来越成为这支队伍的主力。

我相信，作为一名职业汽车记者的王冀，在撰写此书的过程中，哪怕是对这些汽车业前辈所犯的错误毫不留情地提出了批评，也一定是在向这些从事实业的人——致敬！

中国汽车报社社长



前言

在这个世界上，成为一名与汽车相关的从业人员是值得骄傲的。

作为一个关注汽车产业（而非仅关注汽车产品）的职业记者，在7年的从业生涯中，我越来越深刻地感受到，不能仅从汽车的角度看待汽车业，观察汽车业其实也并不仅仅是在观察汽车业本身。

汽车，这个改变世界的机器，在一百多年的发展历史中，无时无刻不在改变着世界工业的运行规则，甚至影响着世界经济的进程。汽车业的发展与人类现代化进程中产生的顶级智慧相伴随：高新科技、管理学、社会学、经济学……它的兴衰存亡，总是与现代经济发展的跌宕起伏息息相关。

老福特、斯隆、艾柯卡……这些将毕生奉献给汽车的先辈们，也必然会因其源自汽车业，进而惠泽各行业的经验和智慧，他们的名字将会镌刻在世界名人碑上。每当我把汽车业的发展置于世界经济的大背景下考量时，都会对这些实业家更加肃然起敬。

是的，实业家是令人尊敬和感动的——尤其在源于美国次贷危机的金融危机——这场堪称“百年最大的经济灾难”的危机爆发后，我们更应该这么认为。

2008年10月初，全球各大媒体在炒作了一番美国国会救援华尔街的新闻后，把目光的焦点都集中到了美国三大汽车公司——通用、福特和克莱斯勒。当时，由于美国金融危机大规模爆发，美国的汽车消费开始快速萎缩。对于这种状况，全球汽车企业都束手无策。相对来说，其他企业还只是业绩欠佳，而通用、福特和克莱斯勒这三家总部位于密歇根州底特律的汽车企业却是举步维艰。

随着美国经济形势越来越差，到了2008年10月底，通用汽车公司和克莱斯勒公司的状况也越来越糟糕，出现了现金流周转困难的问题。福特汽车公司则由于此前出售了路虎、捷豹等知名品牌，换取了足够多的现金才得以喘息。

作为一名汽车记者，我每天都在关注美国汽车业最新的动态；而作为一个“汽车人”，我则在思索美国汽车业衰落的原因，不过我一直以为只有“业内人”才对这些事感兴趣。

直到有越来越多的朋友在问我同一个问题：为什么美国“三大”汽车公司不行了？我才突然发现，原来，底特律的兴衰其实早已引起国内普通人的关注。他们或许不知道通用、福特和克莱斯勒公司都有着怎样辉煌的历史，许多人甚至都不开车，但这并不影响他们想知道这三家企业为什么突然就衰落了。

也正是在这个时候，我有了写这本书的念头，把自己了解、掌握的历史、事实与大家分享。

在我看来，美国本土汽车行业2008年的生存状态是他们自身矛盾总爆发的产物。严格地说，错不在这几家企业本身。

自2003年获得大规模盈利后，通用、福特和克莱斯勒公司在过去几年日子过得都非常不顺心。在同一个市场上，他们的汽车销量在不断下滑，但竞争对手例如丰田、本田、宝马等企业却在不断地扩大自己的市场份额。对于为什么会出现这么鲜明的对比，业内同行进行过分析，其结论大致聚焦在两点上：一是由于工人的高工资和高福利导致美国汽车成本偏高，二是由于其产品排量偏大而导致市场竞争力下降。

美国汽车工人联合会（Union of Automotive Workers，简称UAW）的成员在UAW的支持下，有着非常好的工资和福利待遇，在很大程度上增加了底特律汽车厂商的负担，使其生产成本偏高。这一点也成为底特律的高级经理们近年来强调企业竞争力下降的最关键原因。

从2005年起，随着国际原油期货价格的不断上涨，上述三家美国汽车公司就开始走下坡路。因为在它们的产品线中，3.0L以上的大排量汽车是主流，而随着汽油零售价格超过4美元/加仑，大量消费者转向了油耗低的小排量汽车（当然，美国的小排量汽车也大都为2.0L以上的发动机排量）。这使得美国“三大”汽车公司的库存不断增长，进而使其盈利能力下滑。

真的是这样吗？要知道，这并不是底特律第一次陷入经济危机中，那么为什么美国的汽车企业总是隔几年就会进入危机状态呢？

在2008年的危机出现后，我一直在问自己这个问题。经过一段时间的思考并查阅部分资料后，我确信，上述两个原因并非是问题的本质，它们和销量下滑的事实一样，只是表象。我们只需要再简单地追问几个“为什么”就会发现这一点。

第一，为什么UAW成员的工资、福利会这么好，管理层是否应该问一下自

已这个问题？是谁在过去几十年里签下了一个又一个合同，使劳方的薪酬水平逐步提高的？再进一步追问，为什么管理层愿意以提高工人的收入来获取对方不罢工的承诺？

第二，为什么现有产品线中以大排量汽车居多？要知道外国汽车公司最初就是以小排量汽车赢得市场的，而且他们的销量和市场份额在过去数十年中一直在增长。美国车企的高管们为什么看不到这一点？

为什么会这样？道理很简单，也正如我在本书中阐述的那样，其本质在于美国的商业环境。在一个片面追求盈利、尤其注重短期效益的国度里，职业经理人是不会太关注未来发展的。只要这种大环境不发生根本性的变化，即便底特律此次能安然度过危机，在不久的将来，这三家汽车企业也一定会再次出现今天这样的状况。

中华民族已经迈上了伟大复兴之路，要想赢得未来的竞争，必然要在现代工业的代表行业汽车业上大有作为，这不仅关乎就业、科技进步以及各项经济指标，更关乎国家安全。当前，中国的民族汽车工业正在艰难地谋求发展壮大，不管他们在前进的历程中遭遇怎样的艰难险阻，我都相信，中国汽车终有一日会站在世界汽车之巅的，纵然这是个漫长的过程。

从这个角度看，底特律现在的窘境是非常值得中国人关注、剖析的。

当然，本书所述仅为个人看法，欢迎读者批评指正。如果我在书中阐述的观点能给中国汽车行业的从业者些许启示，能为中国汽车崛起的伟大实践提供点滴助力，则是对我作为汽车记者最大的奖励。

在这里，请允许我向在此书创作过程中提出过宝贵意见的中国汽车报社的各位领导和同事表示感谢，是他们的鼓励让我坚持了下来，完成了我人生中第一次大的创作。此外，我还要特别感谢我的妻子胡轶坤，在本书的创作过程中，她帮我理顺思路，收集、整理材料，如果没有她，这本书也不会这么顺利成文。

王 冀

2009年2月22日于北京

目录

序	向从事实业的人致敬	1
前言		
引言		
序章	惊心动魄的 32 天	4
	第一节 糟糕的开局	4
	第二节 昨日重现	8
	第三节 底特律那些尘封的往事	14
	第四节 是坏消息还是好消息	19
	第五节 峰回路转	23
第一章	工会的力量真有这么强大吗	27
	第一节 美国工人的高福利	27
	第二节 为什么劳资关系这么紧张	35
	第三节 工人不是成本，是财富	44
第二章	是由职业经理人短视造成的困境吗	46
	第一节 底特律——管理科学的发源地	46
	第二节 为何盲目自大成为“三大”的通病	58
	第三节 屡屡错失先机，是判断失误还是缺乏战略眼光	69

第三章	信贷消费是对是错	90
	第一节 借来的美国梦	90
	第二节 走上信贷歧途的美国“三大”	95
	第三节 本末倒置的信贷文化	101
第四章	经济全球化是催化剂吗	104
	第一节 源自美国的经济全球化	104
	第二节 日欧企业逆袭北美	114
	第三节 完全不一样了	122
第五章	企业文化是真正的关键	125
	第一节 管理学诞生地的管理却不如别人	125
	第二节 美式车企文化艰难转型	137
	第三节 企业文化和民族特性，究竟谁 在影响谁	149
后 记		156
附 录		158
	通用振兴计划摘要	158
	福特振兴计划摘要	159
	克莱斯勒振兴计划摘要	159
参考文献		161

引言

这是三家对美国经济有着举足轻重影响力的企业，以至于美国媒体有一个专门的词——“Big Three”来表述它们。要知道，论产值、股票市值，通用、福特和克莱斯勒并非美国前三大企业，但它们对社会的影响力却远非这些金融数字所能道尽。

三十年一轮回，历史总是如此相似，只是这一次情况更糟。

1979年，当时任克莱斯勒公司总裁的李·艾柯卡（Lee Iacocca）独自前往华盛顿请求政府贷款援助时肯定不会料到，三十年后，“三大”的总裁会三人同行在这一条求救路上。

2008年12月3日，三辆汽车先后驶上了从底特律通往华盛顿的高速公路。从外表看，它们和其他赶路的车没什么差别，但它们可能是底特律历史上身价最高的三辆车，因为其中分别坐着美国汽车业三大企业——通用汽车公司、福特汽车公司和克莱斯勒汽车公司的最高管理者。

这是三家对美国经济有着举足轻重影响力的企业，以至于美国媒体有一个专门的词——“Big Three”（直译为“三大”，以下译为“美国‘三大’”）来表述它们。要知道，论产值、股票市值，通用、福特和克莱斯勒并非美国前三大企业，但它们对社会的影响力却远非这些金融数字所能道尽。

通用汽车公司（General Motors Corporation），成立于1908年。自1931年起，该公司连续77年成为世界上销量最大的汽车企业，直到2008年才被日本丰田汽车公司超过。

目前被各大跨国公司引为内部管理典范的事业部制结构，就是通用汽车公司首创。截至2007年，在《财富》杂志全球500强排名中，通用汽车公司排在第五位，全年收入为2 073.49亿美元。该公司目前在美国本土拥有9.6万名

员工，而其 6 500 家经销商则雇佣了近 34 万名员工。此外，该公司还有 47.5 万名退休工人。

福特汽车公司 (Ford Motors Corporation)，成立于 1903 年，为目前仅次于丰田公司和通用公司的世界第三大汽车企业。它不仅为全球贡献了 T 型车、野马、眼镜蛇等一系列经典车型，更开创了大批量流水线生产这一重要的生产方式。在其 105 年的历史中，李·艾柯卡、鲍勃·卢茨等顶级汽车人才都曾在该公司任职，其创始人亨利·福特被尊称为“为世界安上轮子的人”。该公司直接聘用的工人数量为 7.7 万名。2007 年，该公司在《财富》杂志全球 500 强排名中列第 12 位，全年营业额为 1 601.26 亿美元。

克莱斯勒汽车公司 (Chrysler Motors Corporation)，成立于 1925 年，现为美国第三大汽车制造企业。该公司以经营汽车业务为主，主要生产道奇、吉普、克莱斯勒等品牌。1998 年，该公司与德国戴姆勒-奔驰公司合并，经过 9 年的磨合后，双方于 2007 年年初分手。当年，该公司的营业收入为 650 亿美元。

有两组数据很好地说明了为什么这三家公司会被称为“Big Three”：一是 2007 年，上述三家汽车企业在全美范围内分别销售汽车 936.95 万辆、660 万辆和 267.6 万辆，占当年全球汽车总销量的 30%；二是 2000 年来，由于三家公司经营效益下滑，美国汽车业各主要企业已裁员超过 100 万人。

除了对美国经济有重大影响外，这三家企业还对加拿大经济有着重要的影响。由于其所在的底特律地区与加拿大毗邻，因此有不少工厂、零部件供应商在加拿大运营。

加拿大安大略省制造业委员会的预测表明，虽然通用、福特和克莱斯勒三家公司的加拿大分公司直接雇佣的员工只有 2.78 万人（最多曾高达 4.64 万人），但如果它们破产的话，加拿大将立即失去 32.3 万个工作岗位。由于相关行业也将受到影响，预计到 2014 年，加拿大总共将失去 58.2 万个工作岗位；即便是减产一半，加拿大也将立即失去 15.74 万个工作岗位。

作为规模如此庞大的汽车企业的最高管理者，他们拥有使用专用喷气式飞机出行的特权，为什么这些金领们愿意自驾车跋涉 500 英里去华盛顿呢？这是因为他们要去参加美国国会举行的听证会，希望能够说服国会通过一项旨在救助美国汽车业的法案，向他们发放总额为 340 亿美元的贷款，以解燃眉之急。

在谈到开车奔赴华盛顿的经历时，美国第三大汽车企业克莱斯勒的总裁兼

首席执行官罗伯特·纳德利(Robert Nardelli)描述道:“我和一名同事轮流开车。我们12月3日晚启程,半夜才入睡;4日凌晨5时30分继续出发,一路开到华盛顿。我打算再开车回去。”和他的经历一样,其他两大汽车企业的首席执行官也都是与同事轮流开车赶往华盛顿的。

美国最大的汽车企业通用汽车公司的董事长兼首席执行官里克·瓦格纳(Rick Wagoner)说:“我和一名同事轮流开车,各开了一半的路程。5日或6日,我打算自己开车回底特律。”福特汽车公司的总裁兼首席执行官阿兰·穆拉利(Alan Mulally)也是和别人拼车赶赴华盛顿的。

12月4日,在参加完长达6小时的听证会后,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。

.....

曾经是美国标志性企业,现在却已深陷困境。是什么原因让曾经叱咤风云、无限风光的美国汽车业三大巨头“沦落”到如此地步?

为什么在华尔街“破产”后,全球的目光都集中到了底特律?

为什么说华尔街倒了,毁了虚拟经济;而底特律的麻烦,却影响到了实体经济?

有人说,理解了美国“三大”,就理解了美国实业的运作法则,那么——美国汽车究竟怎么了?

序章 惊心动魄的32天

第一节 糟糕的开局

在美国哥伦比亚广播公司电视台的“60分钟”节目中，奥巴马批判了布什政府此前对支援美国汽车业犹豫不决的态度。他说：“在目前的环境下，汽车工业崩溃对于美国经济将是一场灾难。”

从11月18日正式向国会请求援助到12月19日美国政府宣布，决定向通用公司和克莱斯勒公司提供174亿美元的政府贷款，底特律汽车人经历了由大悲到大喜，再到濒临绝境，并最终劫后余生的32天。

11月18日，美国“三大”的CEO相约前往华盛顿“求援”——一同参加由美国第110届国会参议院和众议院举行的听证会，希望能够获得政府贷款支持。

在此之前，他们听到了一些好消息。

11月16日，当时尚未上任的美国总统巴拉克·奥巴马（Barack Hussein Obama Jr.）在接受访谈时公开表示，政府需要确保支持美国汽车产业。

当天，在美国哥伦比亚广播公司（Columbia Broadcasting system，简称CBS）电视台的“60分钟”节目中，奥巴马批判了布什政府此前对支援美国汽车业犹豫不决的态度。他说：“在目前的环境下，汽车工业崩溃对于美国经济将是一场灾难。”

针对美国国内自由主义者对政府注资企业会导致市场秩序混乱的担忧，奥巴马认为，在经济正常运行的情况下，允许通用汽车公司申请破产，然后进行结构重组，并使其运转逐渐趋于正常，或许是一个解决问题的办法。