

蘋果11名核心高管集體出走

離職潮愈演愈烈 關鍵崗位後繼無人

【大公報訊】綜合彭博社、路透社報道：美國科企蘋果（Apple）正爆發前所未有的高層離職潮。從2022年下半年開始，蘋果公司已有十幾位高級管理人員出走，他們多數是擁有「副總裁」頭銜的高層。分析指，蘋果高層離職潮恐怕愈演愈烈，並導致基層人才流失，主要原因包括公司內鬥、管理階層責任負擔太重及員工薪資縮水等。

據彭博社報道，從2022年下半年開始至今，蘋果已經失去了至少11位高級管理人員，他們多數在蘋果公司工作15年以上，擁有副總裁頭銜，僅略低於向行政總裁庫克直接匯報的高級副總裁級別。離職人員負責許多核心職能的日常運營，包括工業設計、在線商店、信息系統、雲計算、硬件和軟件工程、隱私安全、新興市場銷售、訂閱服務以及採購等領域。

彭博社援引蘋果內部人士稱，這一波離職潮可能只是開始，在不久的將來，一些總監和高級總監級別的高管也將離職。他們僅次於副總裁級別。此外，公司內有不少副總裁雖然沒有出走，但他們已經為蘋果效力幾十年，未來幾年將陸續退休，蘋果正苦於尋找繼任者。

公司內鬥擠走設計團隊

彭博社分析稱，蘋果出現離職潮的部分原因是公司變得更加官僚化，尤其是在產品開發方面。企業規模擴大帶來內部政治、跨部門鬥爭等公司治理難題。工業設計副總裁埃文斯·翰基就是因為缺乏授權，無權推翻其他部門做出的工程決策，因此選擇出走。翰基離職後，蘋果至今沒有找到替代者。

另一方面，公司管理人員的責任負擔越來越重。蘋果公司按照職能來進行組織架構，每個團隊要為所有的重要產品做出貢獻。如硬件工程副總裁需要幫助監督 iPhone、Apple Watch、iPad 等的部件；軟件工程副總裁需要管理 iOS、macOS、watchOS 等操作系統。這種架構在早期有效，能夠將一個人的特長發揮到

極致，但它同時導致產品開發延遲、資源分配過於分散以及工程複雜性增加。

蘋果的基層人才也在流失。自 Apple Watch 發布後，蘋果工業設計團隊已有至少15名成員離職，很多曾在蘋果前工業設計高級副總裁喬尼·艾夫手下工作的資深設計師，都去了艾夫的新公司 LoveFrom。

庫克薪資縮水40%

高層出走的另一主要原因是薪資降低。2022年，蘋果股價累計下跌近30%，市值蒸發1萬億美元，這對依賴於股票激勵的公司高管而言，相當於降低薪酬。蘋果本月10日批准了一項新的薪酬方案。2022年，庫克的薪酬總額約為9940萬美元，而他今年的薪酬約為4900萬美元，其中基本工資300萬美元、現金獎金600萬美元、股票獎勵價值約4000萬美元。也就是說，庫克2023年不僅降薪超過40%，且其收入的80%以上將來自股票，而這基本與公司業績掛鉤。

但蘋果近期的業績卻並不理想。上個月，蘋果公布了截至2022年12月31日的2023財年第一季度財務業績，營收為1172億美元，

同比下降5%。這是蘋果近四年來首次出現季度收入下降。不過，受供應鏈解凍、需求復甦等因素影響，蘋果公司的股價在經歷今年1月的低谷後有所上漲，如今維持在150美元上下。

Meta再裁員1萬人

14日，Facebook 母公司 Meta 平台宣布將裁員1萬人。去年11月，該公司剛剛裁員1.1萬人，約佔 Meta 員工總數的13%。Meta 也成為首家短期內啟動第二輪大規模裁員的大型科企。Meta 行政總裁朱克伯格警告說，經濟不穩定可能持續多年，公司很快將宣布重組計劃，取消優先級較低的項目，並降低招聘率。他表示，5000個尚未招聘的職位將不再開放。



▲蘋果新財年業績欠佳，CEO庫克(中)薪資縮水40%。美聯社



▲從核心高管到基層員工，蘋果出現離職潮。美聯社

蘋果目前面臨的問題

1. 從2022年下半年開始出現離職潮，已流失十幾名高級管理人員。
2. 創新遇到瓶頸，去年推出的 iPhone 14 系列被部分消費者批評為「擠牙膏式創新」。
3. 蘋果擬向印度、越南等地轉移供應鏈，但因當地勞工技能不足、基建落後而受阻。

高層離職原因

1. 蘋果越來越官僚化，企業規模擴大帶來內部政治、跨部門鬥爭等公司治理難題。
2. 公司按照職能組織架構，每個團隊要為所有的重要產品做出貢獻，導致產品開發延遲、資源分配過於分散以及工程複雜性增加。
3. 蘋果股價在經歷3年的大幅上漲之後，於去年下跌近30%，這對依賴股票激勵的公司高管而言，相當於降低薪酬。
4. 不少副總裁已經工作了幾十年，未來幾年將到達退休年齡。

紐約取消187億機場快線項目

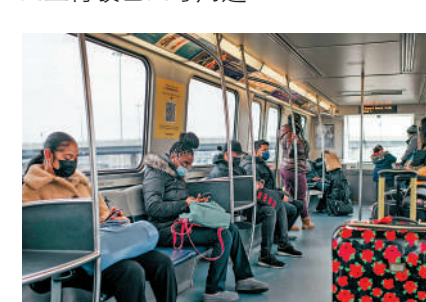
【大公報訊】據《紐約時報》報道：美國基建落後，機場配套設施也不足，紐約拉瓜迪亞機場在翻新航站樓前更是臭名昭著。紐約州長霍楚13日宣布，取消修建通往拉瓜迪亞機場的機場快線（AirTrain）計劃，原因之一是該項目的成本已激增五倍多，達到24億美元（約187億港元）。

相關專家小組、技術顧問和港務局所做的評估報告建議，增加前往拉瓜迪亞機場的公共巴士服務，並在皇后區地鐵站和機場之間增加穿梭巴士取代 AirTrain，以減少航空旅客對出租車和私家車的依賴。

紐約拉瓜迪亞機場是東海岸唯一沒有軌道交通的主要機場。AirTrain 計劃正是由紐約前州長科莫在2015年所提出，預計斥資4.5億美元興建，將拉瓜迪亞機場與7號地鐵以及長島鐵路連接起來。港務局官員最初承諾，這條線路可以讓旅客在30分鐘內從曼哈頓中城到達機場。但是科莫2021年8月因為醜聞下台後，

AirTrain 項目就無人護航，現任州長霍楚更是一心想要廢棄它。計劃遭到了環保組織和社區團體反對，並在2021年被告上法院，要求停建再評估，如今就是正式被取消。

大都會運輸署（MTA）已經承諾，將按照專家小組的建議，提供新的直達機場穿梭巴士服務，並改進從木邊和傑克遜高地（Jackson Heights）到拉瓜迪亞機場的 Q70 巴士服務，使用電動巴士並行駛巴士專用道。



▲旅客在紐約市搭乘通往肯尼迪機場的機場快線。法新社



印度基建及人才落後 蘋果轉移供應鏈受阻

【大公報訊】據《金融時報》及CNBC報道：蘋果（Apple）近年致力推動「供應鏈多元化」，計劃將供應鏈轉移至印度等地。不過，蘋果在印度製造的部分產品合格率只有50%，凸顯印度於效率、文化、基礎建設及勞工素質上仍相對落後。

蘋果於2017年就在印度組裝低階的 iPhone 手機，去年9月起，部分印度工廠開始供應旗艦機款。然而，印度的旗艦款生產僅限於組裝，面板、芯片及機殼等零部件，仍相當程度仰賴中國供應商。

《金融時報》引述知情人士說法稱，蘋果在印度南部一間由塔塔集團經營的手機外殼工廠，生產線上只有大約一半的零件狀態良好，可以送往蘋果的供應商富士康。該名知情人士說：「這是非常糟糕的問題」，因為蘋果的目標是產品零缺陷。兩名曾在蘋果離岸業務部門工作過的人士表示，塔塔集團正在制定計劃，希望提高勞工熟練度，但距離見效遙遙無期。

一位參與蘋果業務的人士表示，蘋果向印度轉移供應鏈的進度緩慢，原因包括物流、關稅和基礎設施落後，以及印度工人的熟練、專業程度仍處於較低水準。

CNBC 則指出，印度夢想成為新的「世界工廠」，但夢想成真遙遙無期。該國根深蒂固的官僚主義、落後的基礎設施，以及迷宮般的規定章程，迫使許多外國企業要麼迴避印度，要麼關閉其本地業務。而缺乏熟練的勞動力和創新，生產質量差，以及不願意採用快速發展的技術，也被認為是障礙。



▲2月28日，印度一間蘋果供應商的組裝工廠發生火災，受損嚴重。路透社

日本網紅議員長期曠工被國會開除

【大公報訊】綜合日本共同社、BBC 報道：日本網紅東谷義和自從去年7月首次當選參議員以來，從未到國會「上班」。日本國會14日上午全票通過懲罰議案，將其「開除」出國會並即時取消議員資格。

日本參議院此前以「長期缺席國會」為由，要求東谷義和於3月8日赴國會道歉，但遭到東谷拒絕，只提交了一段道歉影片。參議院議長尾辻秀久批評東谷義和擾亂議院秩序，參議院懲罰委員會14日決定將取消他的參議員資格，作為紀律處分。這是國會首次以缺席為由開除議員，也是參議院隔

72年首次將議員逐出國會。



▲東谷義和去年7月當選時，僅通過視頻與公眾見面。

1971年出生的東谷義和曾是網紅博主，以在社交媒體曝光娛樂圈醜聞成名。在去年7月參議院選舉中，他作為小黨「NHK黨」（現改名為政治家女子48黨）候選人贏得議席，當選後一直有領取參議員薪水。東谷義和還涉嫌詐騙和誹謗案，日本警方去年12月要求他配合調查，今年1月搜查了數個與他有關聯的地點。東谷義和聲稱，害怕因「虛假的刑事指控」被惡意拘留，一直沒有回國，據稱目前居住在阿聯酋。