

全球120家工厂停产，日损失百亿元，车企陷二战后最大危机

财经杂志 Yesterday

The following article is from 出行一客 Author 施智梁团队



出行一客

《财经》杂志交通工业组创建，专注于交通出行领域新闻。在这里，我们将带你联结出...

财经
CAIJING

独立 独家 独到

中国市场的产销正在缓慢复苏，但这无法真正拯救停工停产的欧美大车企们



文 | 《财经》记者 王静仪

编辑 | 施智梁

工厂停工、销量锐减、供应链中断，新冠疫情下的全球汽车行业正遭遇二战以来的最大危机。

“欧洲工厂每多关闭一周，整个行业就损失80亿欧元。”研究机构AutoAnalysis测算。疫情首先导致工厂停工，目前全球除中国以外的工厂基本全部关闭，至少120座汽车工厂停产。

需求更是锐减。咨询机构IHS Markit预测，2020年全球汽车销量同比下降超过12%，跌幅高于2008年金融危机时的8%。

“这次的问题比2008年严重很多，金融危机时是个别企业向政府寻求援助，这次是政府主动提出为企业纾困。”富瑞金融（Jefferies）中国策略研究主管Alexious Lee对《财经》记者表示，“当时是金融海啸导致财务危机，企业害怕资金断裂，现在则是消费可持续性受影响，全球供应链也不稳定，汽车行业受到需求端和供应端的双重打击。”

入不敷出之时，保存流动性是车企的第一要务。底特律三大车企和特斯拉都宣布了降薪计划，包括高管降薪、推迟发放员工工资等。

一位保时捷德国总部员工告诉《财经》记者，由于欧美汽车企业的工会一向强势，企业一般不敢贸然裁员。但大众集团（VOW3.DE）、福特汽车（NYSE: F）等巨头已表示，如果疫情持续，裁员或许不可避免。

疫情暴发早、产销恢复早的中国市场成为车企的救命稻草，大众、宝马集团（BMW.DE）、戴姆勒（DAI.DE）等公司的CEO都公开表示了对中国市场的信心。

但独木难支。就算中国汽车工厂产能已恢复到九成以上，全球汽车供应链紧密相连，中国汽车生产的部分零部件需要进口，供应链断供风险或将二次冲击中国汽车产业，而且中国汽车销量仍不到平日一半，无法真正拯救营收大减的欧美车企。

好消息是，相较于2008年金融危机时，各家车企的运营水平、现金流普遍有所提高，大众、戴姆勒等巨头已经公开表示无需政府援助。

“大众等车企无论如何都能度过危机，但迪斯要的不仅仅是活下来，疫情是企业进行结构性调整的契机。”德国美茨勒银行（Bankhaus Metzler）的分析师Jürgen Pieper对《财经》记者表示。

光是欧洲就有111万员工生计堪忧

汽车制造是个快节奏的行业：机器臂运转不停，每秒都有一辆汽车走下生产线。汽车企业每天想的都是怎么造出更多的车，然后卖出更多的车。

一个隐形的新冠病毒使得全球除中国以外的工厂基本停止轰鸣，据《财经》记者不完全统计，仅在美国，已有至少9名汽车工人在确诊新冠病毒后死亡。

销售也在人们大多闭门不出的时节里锐减。没有收入，也没有生产，现在车企只能思考一个问题：怎么活下去。

美国三大汽车制造商宣布北美工厂全部停工，欧洲的汽车制造业也以意大利为圆心向外停摆，日本八家车企都已经宣布暂停日本国内的汽车生产，丰田汽车（NYSE: TM）还相继叫停了南非、埃及等地的工厂，复工时间至今未知。据统计，目前全球已有至少120座汽车工厂停产，仅在欧洲就有111万名员工生计直接受到影响。

以戴姆勒公司为例，CEO康松林（Ola Källenius）介绍，全球大多数工厂关闭，行政运作也已停止，只保留了研发工作。而研发人员和董事会成员也分为两组，轮流工作。

多家机构纷纷下调了对全球汽车销量的预测数据。信用评级机构穆迪（Moody's Investor Service）今年以来三次下调2020年销量预期，预计2020年全球汽车销量将下降14%，其中西欧市场受到的冲击最大，降幅为21%。此前穆迪先后预计全球销量将下降4.6%和0.9%。

研究机构AutoAnalysis测算，如果欧洲和北美的汽车工厂继续关闭到4月底，那么汽车行业将会损失逾1000亿美元的收入。具体来说，欧洲市场的汽车销量将减少260万台，损失达660亿欧元；北

美销量减少200万台，损失达520亿美元。欧洲斯托克600汽车&零部件指数三月内跌去34.88%，处于七年间的最低水平。

全球最大车企已经出来“哭穷”。大众汽车集团CEO赫伯特·迪斯（Herbert Diess）在接受德国媒体采访时表示，大众目前在中国市场以外没有收入，但仍需承担每周约20亿欧元的固定成本。

按2019年193亿欧元的利润计算，工厂停一天，大众集团就损失5000万欧元。大众汽车首席财务官弗兰克·维特（Frank Witter）表示，受疫情影响，今年一季度的息税前利润或将从去年同期的48亿欧元直接腰斩。

供应商一损俱损。加拿大麦格纳（NYSE: MGA）、法国佛吉亚（EPA: EO）和德国大陆集团（CON.DE）都认为今年形势十分严峻，撤回了原定的2020财年预期。

德国政府估计，疫情将导致大约215万人进入短时工作状态，“肯定会比金融危机时要多出很多”。短时工作制（Kurzarbeit）是德国首创的失业救济制度，指在企业缺少订单时，员工相应减少工作时间，雇主只按实际工作量支付工资，剩余部分由政府补偿60%，用以避免裁员。

德国经济顾问委员会预计，德国今年的GDP将降低2.8%，最糟甚至可能降低5.4%。毕竟德国需要打完疫情全场——中国是德国的第一大贸易伙伴，德国公司一面仰仗中国市场的需求，一面也需要中国供应链，德国刚打完中国疫情上半场，马上就得在自家门口打下半场。

大车企现金流还能撑，但也不排除裁员可能

入不敷出是车企共同的困境。为了减少支出，底特律三大车企和特斯拉都宣布了降薪计划。

从5月1日起，福特汽车300名高管降薪，降薪幅度为20%~50%不等，最少持续5个月；通用汽车（NYSE: GM）宣布推迟支付全员20%的薪水，并在2021年3月15日前补发工资；FCA（NYSE: FCAU）亦将延期支付员工工资的20%，董事会全部成员放弃2020年剩余的薪酬；4月13日起，特

斯拉(NASDAQ: TSLA)也将临时降薪：副总裁以上级别工资削减30%，总监以上级别工资削减20%，剩余员工工资削减10%，直至二季度末。

开源也必不可少。通用汽车从信贷额度中提取160亿美元，将现金储备增加一倍。福特汽车则提取了154亿美元，并暂停派发股息以增加财务灵活性。另据外媒报道，丰田汽车正在寻求1万亿日元（约90亿美元）的贷款，戴姆勒也在寻求100亿欧元的银行资金支持。

不少车企转产口罩、呼吸机等抗疫物资。比如通用汽车从3月底开始生产外科口罩，两周内达到日产能5万个。呼吸机生产也在《国防生产法》的强制要求下开启，通用汽车动员了1000多名员工和近100家供应商，月产能目标为1万台。

相较于2008年金融危机时，各家车企的运营水平、现金流都有了较大提高。现阶段入不敷出当然惨，如果账面上还有不少现金，危机尚不算迫在眉睫。

大众、戴姆勒、宝马等大公司单靠自家现金就够撑3个-5个月，德国杜伊斯堡-艾森大学企业经济学教授、汽车专家费尔迪南德·杜登霍夫（Ferdinand Dudenhöffer）告诉《财经》记者，欧洲市场有望在2个月后回弹，美国则需要4个-5个月，因此他们的经营风险相对可控。

这与大众汽车首席财务官弗兰克·维特的表态互为印证：面对欧洲疫情压力，大众拥有充裕的流动性，还可以通过发行债券度过危机。根据2019年财报，大众集团拥有243亿欧元的现金及现金等价物，以及1580亿欧元的信用额度。按照迪斯所说的每周20亿欧元成本来计算，大众集团的现金就够其支撑3个月，遑论还有额度极高的信用贷款。

戴姆勒的状况也不错，CEO康松林公开声明无需政府援助。一方面，戴姆勒有充足的资金来度过危机，另一方面，在疫情之前也积累了很大的订单量。

分析师Jürgen Pieper告诉《财经》记者，行业内一般很少取消订单，尤其是高溢价的车型，订单量关乎危机之后的经营，能给车企提供很大的信心。

但不是所有车企都有能力自救。杜登霍夫分析道，雷诺（RNO.PA）、日产（7201.T）、捷豹路虎、福特、FCA等流动性稍差、在疫情前就经营状况稍弱的公司，会在未来几个月里向政府求援，一些公司的状况甚至比2008年金融危机时更糟糕。这几家公司2019年的净利润大跌，跌幅从19%到99%不等。

而供应商比车企的抗风险能力更低，Jürgen Pieper提醒，一些零部件企业已经寻求政府紧急援助。

更大的问题在于，没有人知道疫情何时结束。即使工会一向强势，大众、福特等巨头也发出警告，如果疫情持续时间过长，将不得不考虑裁员。

“根据我们的预测，欧洲汽车的销售需要十年才能恢复到2019年的水平，”杜登霍夫对《财经》记者分析道，“如果需求下降，产能也不可能保持不变，产能必须适应市场需求，因此欧洲汽车行业未来将会裁员。在裁员这件事情上，重要的不是现金流，而是需求。”

“复苏预计需要6个到9个月，大众等车企无论如何都能度过危机，但迪斯要的不仅仅是活下来，”Jürgen Pieper对《财经》记者表示，疫情是企业进行结构性调整的契机。由于向电动化转型的需要，车企大多需要降低成本为研发释放资金，比如大众集团就在2019年宣布，将在2023年前砍掉7000个工作岗位，四年间从人事、采购和非材料间接费用等方面，一共节省约20亿欧元。

积极自救的车企们希望尽快复工。外媒报道，德国三大车企CEO在4月1日和总理默克尔通话，研讨如何在做好员工防护的情况下尽快复工。

车企高管们认为，单个国家复工没有意义，欧盟一盘棋，意大利和西班牙的供应链也得跟上。汽车制造业是工业生产的“皇冠”，多级供应商环环相扣，缺一不可。由于供应链限制，在宣布美国工厂停工之前，戴姆勒工厂的产能已经减少。

为了保护汽车工业，多国政府已经准备介入。德国政府提供总共4000亿欧元的政府贷款担保，以保证中大型企业的融资，还另为濒临破产的企业准备了1000亿欧元的特别贷款额度。法国政府则愿意提供3000亿欧元的政府贷款担保，甚至不排除将企业国有化。

政府贷款担保只能帮助车企渡过一时危机，恢复销售才是长久之道。各车企最大或者次大市场的中国，被寄予厚望。

中国市场疫情暴发早，产销恢复也早。车企从2月10日开始先后复工，疫情中心武汉工厂的生产线也在3月11日开始恢复，工业和信息化部副部长辛国斌表示，截止3月底，汽车企业整体开工率已达97%，员工复岗率为82%，总体达产率与去年同期水平相当。

但迪斯坦陈，尽管目前市场需求已恢复，但大众汽车在华的产能只恢复到疫情暴发前的一半水平。

“由于中国迅速克服疫情影响，产业链集中在中国的车企承受供应链的风险相对较小，可以通过加快复产步伐，弯道超车赶追对手”，Alexious Lee对《财经》记者说，疫情过后，各大车企需要检讨并深思长期战略，包括加快国产化布局。

戴姆勒、大众、宝马等CEO都公开表示了对中国市场的信心。康松林说：“目前大多数中国经销商已开业，并且每天到店里的人都在增多。”

中国市场的汽车销售正在缓慢复苏。根据中国汽车流通协会4月3日发布的数据，4S店复工率为98.8%，但客流恢复率和销售效率分别仅为66.4%和63.8%。

此外，全球汽车供应链紧密相连，供应链断供风险或将二次冲击中国汽车产业。

广汽集团（601238.SH/02238.HK）党委书记、董事长曾庆洪表示，广汽有5%-10%的电子部件、控制键需要从国外进口，“比如说雅阁、凯美瑞是全球车型，在中国生产20万，在国外生产100万，国外生产的成本更低，我们国家不可能什么事都做。”

一汽解放采购部主任工程师郭力铭则告诉《财经》记者，以前的供应链管理问题都是区域性的，比如由于天气原因导致不能生产或者物流停运，企业用一周去排查、识别、关注风险就够了，但“从来没有遇到过像这次疫情这么复杂的问题，风险管理从1月底做到现在，从全国做到全球。”

无论如何，艰难重启的中国市场已成为欧美车企的救命稻草，尽管稍显柔弱。

（《财经》记者陈亮对本文亦有贡献）

【版权声明】本作品著作权归《财经》独家所有，授权深圳市腾讯计算机系统有限公司独家享有信息网络传播权，任何第三方未经授权，不得转载。



责编 | 阮璐阳 luyangruan@caijing.com.cn

本文为《财经》杂志原创文章，未经授权不得转载或建立镜像。如需转载，请在文末留言申请并获取授权。