

疫情影响下



欧盟汽车产销状况

文 / Shervin Shahidi Hamedani

汽车产业在欧盟经济发展中扮演重要角色。这个产业所创造的营收占了欧盟生产毛额7%以上。在庞大研发资金挹注下，欧盟是全球最大汽车制造区域之一，每年投资500亿欧元以上。该区域内主要国家都是关键的制造者和消费者。这个产业为欧洲创造出1,380万个直接和间接的工作机会，约占欧盟聘用人数的6.1%。欧盟制造业中的聘用人员有8.5%属于车辆生产(相当260万个直接工作机会)。

汽车产业在新冠疫情正式爆发前表现相当不错。疫情对社会和全球经济的影响是前所未有的，对汽车产业造成显著伤害。疫情在财务层面严重影响产业，因为欧盟和世界各地的汽车生产和销售忽然出现停滞。这个产业是高度劳力和资本密集的。因为疫情之故，至少110万个替汽车制造业工作的欧洲人受到工厂停摆影响。

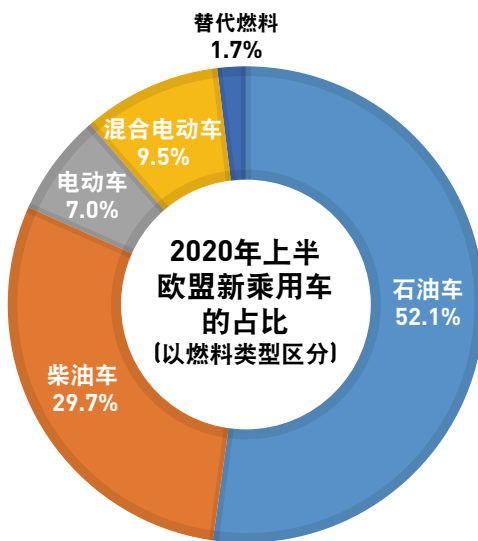
欧盟的车市今年三月受到重创，义大利受创尤深，其他市场主要受影响阶段在四月，可能是欧洲近半世纪以来最糟糕的月份。多数欧洲国家的汽车经销商在整个四月也暂停新车销售，只接受封城之前已经下订的汽车订单。在无新销售的情况下，很多汽车制造供应商面临到大规模资产流动的问题，因为市场上多数车厂都过于仰赖定期的营运融资。在今年上半年的情况下，将让他们从投资者获得新融资的部分遭遇更多挑战。

今年第一季的销售只有300万辆以上，不到2019年销售数字的1/4。在销售方面，三月一向是第一季中最重要的月份，但今年，三月相较于一月和二月销售创下新低(870,300辆)。2020年三月的销售比2019年三月欧洲注册的新车数的一半还少。英国市场每年三月都会创下不错的销售，因为英国市场的买家喜欢在年初进行交车以便拿新车牌。因此英国在三月的车销占比通常会高于25%，全年度的占比约18%。今年英国三月的汽车销售降至255,000辆以下，不过，其市场占比比前几年的还要高，约是全部市场的30%，这是因为英国在宣布封城脚步相对较晚。同一时间，义大利的销量出现85%以上的下滑，2020年三月的销量只有28,300辆。这让义大利成为所有欧洲市场中降幅最大的国家。法国三月的销售也暴跌(-72.2%)，西班牙也骤降(-69.3%)。相较于市场上其他国家，德国的下滑比较没那么极端，但其新车销量仍下滑超过37%以上。其销售数字占约市场全部的25%，比三月时的19.5%和先前22.8%的年占比还高。在今年三月和第一季，冰岛、芬兰和瑞典是表现最好的市场，因为其政府在封城和外出限制措施上比较没那么严格。

四月的汽车销售重挫75%以上，因为该区域内多数国家的汽车经销商仍处于关闭状态，政府也忙于处理新冠疫情的扩散。五月有出现些许回升，而六月950,000辆的销售也证实增加的趋势不变，不过数字仍然比2019年六月的销售低了22%。

法国则出现令人乐观的曙光，在法国政府于六月初通过减税振兴方案以支持低碳排放车辆销售后，其六月销售前年比增加了1.2%。法国销售的增加在其他主要销售状况不好国家的眼里看来相当特别。西班牙、德国和义大利都比2019年六月的销售分别少了36.7%、32.3%和23.1%。

有趣的是，在2020年第二季，充电式车辆的市占在欧盟总车辆销售的占比从2019年同期的2.4%大幅增长三倍7.2%。受新冠疫情影响，整体乘用车注册量的下滑影响了柴油车和汽油车部分，这两种车仍然占了该区域汽车总销量的80%以上。下面的圆饼图显示今年上半年欧盟新乘用车的占比(以燃料类型区分)。



在今年上半年，西班牙的车市萎缩超过50%以上。因此，西班牙政府在六月通过10亿欧元的纾困方案来支持石化产业。此方案预期可以创造新的产业需求，因为这包括给消费者购买车辆的补助金。义大利在2020年上半的销售萎缩46%以上，而当地政府也在考虑针对产业的纾困方案。法国和德国的销售也分别下滑约39%和35%。

因为到目前为止销售下滑之故，采购和其他财务刺激方案的执行将对欧盟最需要的新车需求产生重要的推波助澜效果。扩及欧盟和会员国的必要政治和经济支持在不久的将来，对减少生产损失和失业率是必要的。 ■

资料来源:

1. ACEA, European Automobile Manufacturers Association
2. Automotive Industry Report by the European Commission

