



二季度汽车产业:板块探底反弹?

熊薇 杨瑞 文

“如果上海和周边的供应链企业还没有找到动态复工复产的方式,五月份可能中国所有的整车厂都要停工停产了”,小鹏汽车CEO何小鹏最近微博的发言引发广泛热议。

新形势对汽车行业的冲击,始于上海,但不仅仅止于上海。

好消息是,4月22日,上海市政府举办新闻发布会表示:上汽、特斯拉、中芯这些龙头企业以及相关配套企业,正逐步恢复产业链供应链上下游企业乃至物流链的协同复工,延伸带动长三角及更大区域相关企业的恢复生产。

多家企业无奈停产

新形势之下,汽车供应链再一次面临严峻的考验。

4月14日,据坦克品牌官方消息,因上海、江苏、吉林等多地现状,坦克300车型共涉及8家供应商伙伴停工、停运,受此影响坦克300车型于4月14日起暂停生产。在此之前,长城汽车相关负责人于11日表示,受上海、江苏等地影响,其多家供应商出现停工、停运状况,导致工厂零部件储备量持续下降,为此长城汽车已经在对现有储备物料进行评估,重新制定排产计划。

而同样在11日,博世也在一份声明中表示,为了遵守当地防控规定,其在吉林的一家汽车零部件工厂已暂停生产,与此同时,博世在上海和江苏太仓的汽车零部件工厂也采用了闭环运营模式,以维持生产。

考虑到国内新态势,长城和博世的遭遇并不令人意外。事实上,早在3月份的吉林,一汽就对旗下多个品牌作出了停产安排;3月中下旬,这波减产停工潮进一步在上海市内的企业中蔓延开来。

在零部件供应端上海有很多企业正在艰难运转。一家头部线束企业相关工

作人员此前表示,他们上海本地的工厂在3月24号左右就开始安排员工驻厂闭环管理,以维持工厂的运转。另一家位于上海浦东的汽车线束及电子电器供应商也透露,他们安排了大约1/3的员工驻厂保产。

“我们的业务覆盖研发和生产,研发方面各部门同事居家协作还算顺利,但户外路试、车辆调试以及数据采集则受到制约。生产端受到的影响更广,一方面是受物流停滞影响,供应链端采购存风险;另一方面是工厂等封闭,影响产线运转和产品出货。”一家上海的智能驾驶解决方案提供商说。

上游零部件供应商生产节奏被打乱,出货安排被打断,下游车企日子亦十分艰难。上汽大众位于上海嘉定安亭的工厂就曾于3月14日进入闭环生产,并于3月31日停止部分生产。上汽通用位于浦东金桥的工厂也放缓了生产节奏。特斯拉上海工厂甚至早在3月中旬就停产了两天,随后3月底,特斯拉工厂再次被迫停产。

特斯拉之后,蔚来于4月9日也正式宣布停产。当天蔚来在官方APP上发布公告称,自3月份以来,公司位于吉林、上海、江苏等多地的供应链合作伙伴陆续停产,受此影响,蔚来整车生产已经暂停。

二季度产销挑战大

3月份,尽管很多车企和零部件供应商暂停了部分生产,但在生产端造成的影响还不是特别明显。乘联会公布的3月产销数据显示,上个月国内乘用车累计生产新车182.3万辆,环比增长22.0%,同比仅下降0.3%。

但4月甚至5月的数据,就没这么乐观了。根据乘联会测算,汽车行业带来的减产损失预计达20%。

从区域来看,长三角和珠三角经济体量较大。统计局数据显示,2021年广东省累计生产汽车338.46万辆,占全国汽车

总产量的比例为12.76%,位居全国第一,其中新能源汽车产量占比超过15%。紧随其后的分别是上海市、吉林省和湖北省,去年汽车产量分别为283.32万辆、242.41万辆和209.9万辆,占全国汽车总产量的比例分别为10.68%、9.14%、7.91%。同时,国内很多汽车零部件企业都分布在长三角地区。

可以说这次的新态势对汽车产销大区的“精准打击”,影响或将远超2020年。

一家智能驾驶解决方案提供商负责人表示,由于上游供应商企业产品交付或服务有所延迟,这种延迟从供应商传导到OEM需要一定的时间,预计会对未来几个月的汽车行业产生持续影响。

新形势下,今年二季度汽车工业生产端将严重受阻已是不争的事实,那么终端市场的需求会如何?还会像2020年那样再现“报复性消费”吗?

多位受访人士均认为,这种盛况今年或难以出现。盖世汽车研究院分析师认为,预估全面复工复产后会出现部分消费小高潮,但是幅度不会太大,主要是受影响的用户订单推迟交车叠加正常交易导致。蔚来近日就表示,由于公司整车生产已经暂停,近期不少用户的车辆会推迟交付。长城汽车也作出了类似的回应,指出受排产放缓影响,后续部分车型的交付时间会延长。

“二季度由于整体市场面临国际形势变化、原材料成本上涨、局部地区防控政策带来的三重影响,车市销量预计会出现断崖式下跌。”上述分析师表示。

一家合资车企相关负责人表示,由于整车企业成本压力比较大,二季度可能会推进消费市场价格上涨。另外考虑到汽车供应链的复杂性,即便后续复产了,可能还有部分供应商供不上货。

华福证券也预计,今年二季度将是汽车板块探底的阶段,汽车消费恢复需要更长时间。

曙光或已初现

4月16日,上海市经信委公布了复工复产的“白名单”,准许相关企业在达到要求后可复工复产。

在第一批666家企业的“白名单”中,汽车产业链的配套企业占比近四成。此举在当下意义重大,从上层来说是尽可能保住民生,从企业层面来说则是做出样本,同时克服非正常状态下的生产、运输及销售,打通新一轮循环。

4月18日,上汽集团率先组织进行了复工复产压力测试,而在一天前,远在长春的一汽集团,已经完成了长春的5个主机厂全部复工,首批返岗复工人数达到了7438人。目前,特斯拉上海工厂也已复工复产,约7000名员工已经陆续返厂到岗。根据计划安排,预计在单班工人封闭式生产组织状况下,特斯拉将恢复每天1000辆左右的整车产量。

与此同时,由江浙沪三省市全力协同组建的长三角重要物资应急保供中转站,也已经正式投运。这个由上汽集团的安吉物流有限公司承担建设和运营的中转站,将在后续发挥更大的作用。

在行业内忧心5月份全国整车厂面临停产的时候,一汽、上汽和特斯拉先后宣布复产,可以说给市场注入了一针强心剂。

当然,这一批复工的车企,面对的必然是重重困难和考验。他们需要探索非正常状态长期化之后的发展模式,原材料供应、零部件供应、物流运输、设备维保这些工作,可能都仍处于停滞的状态。它们的任务就是要把这些全部打通,在整个城市仍处于基本停滞状态的时候,维持产业链的正常供给,这个难度无疑是非常大的。

但从另外的角度讲,如果把这样的困难都克服了,那后续更大的困难也不怕。毕竟以当前的国际形势,中国汽车正在逐步取得更多的话语权,在持续崛起的过程中,必然会有越来越多的阻碍。

困难可想而知,但曙光或已初现。

