

配件供应商预计中国汽车市场面临挑战

日产汽车的配件供应商 Yorozu 的首席执行官说,在中国复工一个月后,冠状病毒危机仍让汽车需求面临压力,目前汽车行业正应对缓慢而痛苦的复苏。

中国的汽车工厂在2月初关闭数周后,目前欧洲、美国和亚洲其他地区的工厂停工。

尽管供应链中断和配件短缺是一个问题,但更大的挑战是缺乏消费者需求,虽然这次流行病增加了人们使用私人汽车而不是公共交通工具的吸引力。

Yorozu 首席执行官 Akihiko Shido 说:“最初我们因为供应链问题而无法生产,但我们通过备用计划解决了这个问题。”Yorozu 向丰田、本田、戴姆勒、通用汽车和大众汽车等全球最大的汽车制造商提供悬架

系统。Shido 在电话采访中说:“现在消费者情绪低落,这实际上导致日本等地的产量下降。”

Yorozu 位于泰国和印度尼西亚的工厂的产量也被削减,而该公司在美国、墨西哥、巴西和印度的所有工厂都已经关闭。

相比之下,在爆发疫情的武汉,Yorozu 位于这里的两个汽车配件工厂现在的产能达到80%,580名工人中超过90%都回到了生产线。不过 Shido 说,这种生产主要是为了弥补库存的减少,并且没有刺激“实际需求”。

中国的汽车经销商也大多恢复了运营,武汉在4月8日结束了76天的封城隔离。高盛的分析师预计,在各地政府新车补贴的

支持下,经销商的客流量可能已经回到2019年的水平,3月份每周销量的下降幅度已经减少。

不过瑞穗银行的高级研究分析师、中国汽车行业专家 Tang Jin 预计,2020年中国新车销量将较上年下滑10%。冠状病毒的阴影还没有从消费者心中散去。

Shido 说,由于从冠状病毒危机中得到教训,Yorozu 将加快其配件的标准化。目前该公司在武汉生产的152个配件中,已有91%的配件可以在该公司位于全球其他地区的工厂生产,但另外9%的配件在中国工厂关闭期间被证明是至关重要的。

2月份,当 Yorozu 位于武汉的工厂关闭时,该公司让戴姆勒和日产的员来取回库存的配件,以弥补生产的减少。该公司表

示,如果武汉工厂关闭的时间更长,他们考虑从墨西哥进口配件到中国。

随着中国工厂恢复生产,该公司现在应汽车制造商的要求将一些在武汉制造的配件运往美国。

Shido 说,Yorozu 不会面临任何近期的资金短缺,因为该公司有四个半月的缓冲现金和银行贷款。他说:“由于永远无法知道公司何时会陷入危机,所以我们确保资产负债表的稳健。”尽管如此,该公司的计划是,一旦疫情得到控制,他们将重新评估所有业务的连续性计划,包括要保留多少库存的问题,从这场危机中得到教训后,公司将需要与客户讨论新的想法。

日本汽车制造商本财年利润将减少38%

据彭博社报道,高盛集团预测,新型冠状病毒疫情的爆发将使日本主要汽车制造商本财年(2020年3月-2021年3月)的总营业利润减少38%,但与十多年前全球金融危机后相比,这些汽车制造商的反弹速度可能更快。

高盛分析师 Kota Yuzawa 在一份报告中写道,一旦疫情接近尾声,新车需求就会“相对迅速地恢复”。该行将本田汽车的股票评级从“持有”上调至“买入”,并表示其估值具有吸引力,然而,该公司股价今年下跌了约25%。

由于全球新车销量低迷,疫情的爆发导致工厂大范围暂停关闭,汽车产业陷入了混乱之中。丰田汽车和日产汽车等公司都在寻求融资以度过难关。

上周日本经济新闻报道称,日产汽车正寻求从以瑞穗银行(Mizuho Bank)为首的银行集团获得5,000亿日元(约合45.8亿美元)的信贷额度。这一举措是为了避免日产在新型冠状病毒疫情爆发期间出现任何资金问题。

而日本共同社报道称,丰田汽车已向两家日本大型银行三井住友银行和三菱日联银行寻求总计1万亿日元(约合92亿美元)的信贷额度。

高盛分析师写道:“在净现金和股东权益方面,大多数日本汽车制造商都处于足够有利的地位,能够经受住销售的急剧下滑。

他们应该能够克服短期内营运资本的下降。虽然情况各不相同,但我们预计汽车制造商不会全面削减或暂停派息。”

高盛还预测,日本主要汽车制造商4-6月的营业亏损可能达到1800亿日元(约合17亿美元)。

不过,分析师表示,本田已做好复苏准备,因其“近期修正的估值令人信服,且其资产负债状况稳健,在中国经济复苏中有风险敞口,车型周期受益,欧洲二氧化碳排放风险有限,以及摩托车获利支撑”。

“我们还认为斯巴鲁公司看起来很有吸引力,因为一旦情况恢复正常,该公司的品牌优势很可能被证明是有利的,”分析师们说,他们将斯巴鲁的股票评级定为买入。

但值得注意的是,斯巴鲁已经将其印第安纳州装配厂的停工时间延长至5月8日。该工厂于3月23日开始停产,后来因政府限制令关闭延长到4月6日,日前再次延长到4月20日。

斯巴鲁在日本国内的 Gumma 工厂也计划从4月11日到5月1日关闭。该公司表示,停产一方面是由于疫情导致供应链中断,另一方面是考虑到“全球需求迅速下降”,调整产量。

丰田汽车也从4月3日起暂停日本五家工厂的七条生产线。这将影响一系列雷克萨斯品牌车型和丰田普锐斯、4Runner SUV 等车型的量产和出口。丰田称,此次停产将

导致生产计划中的产量减少约36,000台。

马自达在3月28日到4月30日期间将位于日本西部广岛(Hiroshima)和山口(Yamaguchi)的两家工厂暂停运营13天。同时,该公司还从3月25日开始将墨西哥的工厂停产10天左右,从3月30日开始,将在泰国的生产基地关闭约10天。这将造成全球产能削减60,000台。

日本经济新闻预测,由于在日本国内和国外停产,日本七家汽车制造商的全球产量目前预计将比2019年的水平下降50%。2019年,日本七大汽车制造商在全球共生产了2607万台汽车。

高盛还特别提出,在所有日本汽车制造商中,日产近期的盈利前景“颇具挑战性”,将其评级保持在中立。

高盛表示,尽管日产已经准备好推出新产品,但“由于美国和欧洲市场的需求急剧下降,这些新产品转化为利润还需要一段时间。”

日产汽车已经从3月20日开始暂停美国工厂的生产,原计划在4月6日恢复生产。但上周,该公司表示,其美国工厂将关闭至4月底,以帮助减少新型冠状病毒疫情的传播。

今年3月,日产汽车在美国市场的销量下降了48%;1-3月日产和英菲尼迪两大品牌在美国销量同比下滑了30%,其中日产品牌销量为232,048台,同比下滑30%,英菲尼

迪销量下滑26%至25,558台。

为了削减成本,日产汽车计划在美国的三家工厂裁员约10,000人,在英国的工厂裁员约6,000人,在西班牙巴塞罗那工厂裁员约3,000人。

日产汽车将于5月其其他联盟伙伴雷诺和三菱汽车一起公布未来三年的战略规划。今年2月初,三家公司已经达成了全新框架联盟协议,计划进一步强化联盟商业模式与组织架构,利用各自优势为成员公司创造更多价值,形成战略互补,提高各成员公司的竞争力及盈利能力。

不过,日产的业绩低迷已经根深蒂固。在新型冠状病毒疫情在全球爆发之前,日产汽车的销售和利润就已经大幅下滑,现金也在不断消耗。自2018年11月,该公司前董事长卡洛斯·戈恩(Carlos Ghosn)因涉嫌财务违规在日本被捕以来的18个月里,日产的销售额、利润均出现大幅下滑。

随着冠状病毒在全球蔓延,日产汽车被迫关闭了所有欧洲、北美的工厂,东南亚和印度的工厂部分也已经暂停生产。工厂关闭、销量剧烈下滑,日产面临着巨大的成本压力。因此,疫情的爆发让本已陷入困境的日产业绩雪上加霜,增加了实现盈利的紧迫性。

此外,高盛表示,日产汽车、三菱汽车和马自达汽车都可能在本财年暂停部分派息。

跨国零部件车企资金链紧绷 部分产品悄然涨价

新冠肺炎疫情在全球蔓延,目前已有至少120座汽车工厂暂时停产,加之海外相关防控政策持续时间存在不确定性,汽车零部件企业受到重创。

当地时间4月14日,汽车零部件供应商法雷奥发布声明称,“鉴于3月最后两周在欧洲和北美工厂的业务受影响,以及无法确定疫情结束的时间,法雷奥宣布此前预计的2020年财务目标将撤销,同时调整集团所在各地区的生产能力。”

不仅是法雷奥,近期全球诸多零部件巨头纷纷撤回了此前发布的2020财年预期,都表示要大幅减少非必要的投资和成本,并寻求一定的信贷额度来保证财务的灵活性。

受工厂大范围停工及资金链紧张等因素影响,目前汽车零部件供应链中已有部分产品涨价。

零部件巨头遭遇资金困境

公开资料显示,法雷奥是一家全球汽车

零部件供应商,其业务遍及33个国家,共有191家生产基地。疫情期间,法雷奥在中国、欧洲、北美等地的生产都受到了影响。

“由于海外很多汽车制造商和经销商都暂时关闭,所以目前法雷奥在北美、墨西哥等地的工厂也已经关闭,还有一些地方的工厂是部分关闭状态。”法雷奥(中国)相关负责人对《每日经济新闻》记者表示,目前法雷奥在中国的34家工厂已逐步恢复生产,包括武汉的工厂,前端模块工厂也已经复工,而海外的工厂仍处于停产状态。

此外,法雷奥集团董事长兼首席执行官雅克·阿申布瓦承诺,在停产期间放弃25%薪酬,董事会和运营委员会成员也一致决定采取这一举措以支持疫情期间的相关措施。

在此之前,零部件巨头安波福也宣布了一系列行动,以进一步增强该公司的财务灵活性。“公司将启用其循环信贷额度的所有

剩余金额,约14亿美元,并暂停派发每年约2.25亿美元的股息。此外,由于客户工厂关闭和生产计划变更,安波福的工厂也已减产,此前公布的2020年目标撤销,将在第一季度财报电话会议上进行业务更新。”安波福方面表示。

与安波福的举措类似,德尔福科技也正采取一系列措施来节约资金,包括取得政府支持,进行临时裁员、将全职员工转为兼职、实施减薪、规范库存管理和收回逾期应收账款等。另外,德尔福科技还启用了5亿美元的循环信贷额度,以确保该公司的资金流动性。

有汽车供应商和专家分析认为,进入4月,一些主要的汽车制造商仍在支付账单,部分供应商最近收到了工厂关闭前2月和3月发货的支票。不过,供应商们真正的危机将在5月中旬到来。除非汽车制造商能够重新启动装配线,否则到那时供应商们的现

金储备会消耗殆尽。

部分零部件产品涨价

海外疫情仍在蔓延,众多汽车零部件企业被迫关停,而企业的运营成本却在继续支出。与此同时,上游原材料涨价等因素进一步加大了零部件企业的经营压力。

今年3月27日,激光雷达制造商镭神智能发布产品价格调整的通知称,疫情期间该公司各方面成本已大幅骤增,受海外疫情影响,其原材料供应减产,产品价格激增20%~50%,所以镭神智能决定自4月1日起,对旗下全线激光雷达产品价格上调20%。

此前,在轮胎领域,米其林、固特异、倍耐力等十余家轮胎生产企业宣布上调部分车型轮胎的价格,上调幅度在5%~10%。有分析认为,轮胎近期涨价主要与上游原材料企业开工率低、海外轮胎工厂大范围关停有关。对于部分零部件供应商涨价,上述盖世汽车的调查数据显示,32%的参与者表示尽管面临供应商涨价,其所在公司依旧会继续在原供应商处进行采购,并不会对旗下产品进行涨价,而是选择自我消化供应商涨价所带来的成本上升。

不过,产品涨价只是汽车零部件供应链中的部分现象。山东一家主要生产发动机/变速器的制造商对记者表示,目前没有听说发动机领域有涨价现象。

该制造商相关负责人称,“零部件涨价普遍与原材料价格上涨有关,而发动机所使用的钢材等材料还没有涨价,所以公司产品价格还是按照疫情前的水平。”而另一家生产胶粘剂的制造商认为,产品是否涨价,取决于汽车主机厂,但目前汽车主机厂受疫情影响还在恢复,此时零部件产品上涨反而不利于产品销售。

顶好汽车维修中心

多年经验/拥有优良品质专业证/最新电脑检测/排除故障
www.bestautorockville.com

我们可以与各保险公司交涉,为顾客追回修车所增加的全部费用

柯建华 电话:240-403-0110 传真:240-403-0111
通国语、英语

- 发动机翻新与维修 Engine Work&Rebuilt
- 发动机保养与维护 Engine Performance
- 电路系统检查与维护 Wires Tracing
- 暖气与冷气系统 Heating & Air Conditioning
- 刹车系统,四轮平衡 Break, 4 Balance
- 离合器调试与翻新 Clutch
- 悬挂与转向系统 Steering & Suspension

营业时间:
周一至周五 8:00AM-6:00PM
周六 9:00AM-3:00PM

地址:15557 C Frederick Road Rockville MD 20855 7-183

刘氏汽车维修中心

维州汽车排气与安全检测站
Annandale Citgo Gas Station

刘氏汽车维修中心由刘家杰先生主理,服务于华人已有十三周年了,精修各类汽车,您要通过维州汽车安全或废气检查吗?那您一定要来到刘氏汽车维修中心!

电话请找 **刘家杰** 703-941-8309
703-941-8308

营业时间:
周一至周五 7:00Am-7:00Pm
周六 7:00Am-5:00Pm 7-081

地址:
7131 Columbia Pike,
Annandale, VA 22003 通英国粤
越潮语