

海外车企批量停产 国内市场影响几何？

停产浪潮波及国内尚需时日，目前是入手进口车的好时机

□文/图 半岛记者 贺鑫一

受到全球疫情影响，多家国际整车企业及零配件供应商近期纷纷停工，让不少消费者对国内进口车市场充满担忧。那么，目前青岛豪华车4S店的进口车供货情况怎么样？提车周期与车价优惠会不会受到影响？就此，《车行天下》记者进行了探访。

■新闻背景 全球超100家汽车工厂停产

据不完全统计，目前全球范围内已经有超过100家汽车工厂停工停产，从普通品牌到超豪华品牌均有覆盖。大众集团在德国的乘用车工厂、商用车工厂以及零部件工厂将停产至4月9日；丰田的北美洲工厂停产时间再延长两周至4月17日。豪华品牌中的奔驰、宝马分别关闭了在欧洲地区的工厂，奥迪位于德国、西班牙、匈牙利等多地的工厂也暂停生产，捷豹路虎也已于3月下旬关闭了其在英国的所有工厂……而在超豪华品牌中，法拉利在法国的两家工厂关闭时间将延长至4月14日；玛莎拉蒂也已停止在意大利摩德纳工厂的生产。此外，至少还有兰博基尼、劳斯莱斯、保时捷、宾利等车企在欧洲的工厂宣布停产。

■记者调查 奔驰：部分进口车有库存

奔驰位于美国阿拉巴马州的万斯工厂从3月23日开始停产，暂定持续时间为2周，该工厂主要生产GLE、GLE Coupe和GLS车型，目前国内部分地区已经出现了GLS车源紧张的情况。此外，奔驰位于德国、俄罗斯、匈牙利的工厂也暂停生产两周，其中德国辛德芬根工厂生产的奔驰S级轿车十分抢手。

青岛三合奔驰4S店的市场部负责人告诉记者，奔驰S、GLE、E级标轴以及很多轿跑车都是纯进口，目前还有部分库存，如果不是特别定制车型，是不会有太多影响的，消费者可以放心前来购买。而对于北京奔驰旗下国产车型库存则比较宽裕。“从2月至4月，每个月份都会重新翻新优惠政策，现金优惠和保养礼包政策不少，就是为了促进消费者购车。”该负责人表示。

宝马：目前是购车好时机

宝马集团位于美国南卡罗来纳州的SUV工厂主要从欧洲进口发动机和变速箱等关键零部件，由于欧洲绝大多数的汽车零部件供应商均已停工，直接导致了其工厂关闭。据悉，该工厂是宝马全球范围内最大的整车组装厂，产量最高的车型为宝马X3、宝马X5及宝马X7，上述产品中有70%出口全球，其中销往中国的数量占到三分之一，这意味着在未来的数月内，宝马X5及X7或将出现“一车难求”的局面。

“从我们单店来看，今年3月份的销量已经超过了去年，这是有些出乎预期的，也说明消费者对豪华车诉求的强劲增长。”青岛万宝行宝马4S店的销售总监张子超表示，宝马的X4、X5、X6及X7



海外车企停产浪潮目前还未波及国内市场，但一两个月后将会有真正的影响。



4月进口车的供给还算充足，再加上优惠力度大，是消费者购车的好时机。

都是国外生产，目前来说，由于国内有一定量的库存，所以价格还没有太大浮动。但由于国外已经停产，所以从供需关系来说，大约在5月至6月进口车型价格肯定会出现上浮，因此4月份是进口车比较好的购车时机。

奥迪：终端优惠依然不少

奥迪位于德国、西班牙、斯洛伐克、匈牙利、比利时的工厂暂停生产两周，涉及到了多款进口车型，其中奥迪A8L、Q7、Q8、TT、e-tron车型的情况还算乐观，目前国内库存较为充足，但不排除未来受到影响。

青岛华成奥迪4S店的市场部负责人也验证了这个说法，他表示，目前大部分车型还有库存，优惠力度依然比较大，新车奥迪Q7还有保养赠送的优惠政策，针对加入会员的奥迪老用户，再次购买奥迪可送3次基础保养。

沃尔沃：价格没有太大变动

沃尔沃汽车在3月17日宣布，其位于比利时的根特工厂正式进入停工状态。据了解，根特工厂是沃尔沃汽车设立于欧洲的4座生产设施之一，主要负

责XC40、V60等车型的生产。青岛沃尔沃4S店的相关人士表示，由于年前进口车型XC90进了一批车，目前来说提车没有问题，价格方面也没有太大变动，最高让利可以达到15万元，国产的XC60、S90最高则可以在指导价基础上让利10万元，并赠送6年基础保养。

雷克萨斯：ES200有现车资源

丰田汽车3月25日宣布，其位于九州宫田工厂第二生产线已经暂停生产，计划4月3日至4月15日完全停产。需要注意的是，这家工厂生产的雷克萨斯车型主要出口中国市场。

而在终端市场上，青岛金阳光雷克萨斯4S店的工作人员表示，目前ES300h、RX300的提车周期还没有变化，以前是2个月至3个月，现在依然是这个时长。不过相比以前，目前的优惠政策反而更多了，比如ES200之前非常紧俏，需要等很长时间，现在还有现车的资源，有些车型也赠送“5+3”礼包，是非常值得出手的好时机。

■解析 海外工厂停产全面波及国内尚需时日

全球整车及零配件供应商何时会影响到国内汽车产业，乘联会秘书长崔东树曾表示：“国外的疫情使造车工厂停产，会对进口豪华车及汽车零部件的供应带来影响。但豪华进口车及进口零部件都会预留海运往返时间库存，市场大约2个月至3个月，因此暂时还没有大范围波及到进口豪华车市场及国内车企生产。”确实，国内进口豪华车及零配件的库存有周转周期，目前国内大多数经销商及主机厂还有存货，能支撑现阶段新车的需求。但国外疫情的发展态势不容乐观，且拐点难以确定，可以说不利影响一定存在，只不过正处在过渡期，而国内进口豪华车消费及车企生产受阻几乎是“板上钉钉”之事，甚至有业内人士预计，今年5月至7月，进口车和部分合资车型或面临一车难求和生产困难。

■展望 合资车受制于零配件进口，未来产能或受影响

汽车由发动机、底盘、车身和电气设备四个基本部分组成，囊括了上万个零部件，每个零部件都十分重要。我国是汽车产销大国，但零配件供应仍需要与其他国家合作，2019年我国仅汽车零部件进口额就达到了367.11亿美元。可以说，几乎所有在国内生产组装的车辆，都需要海外零配件的供应。相关业内人士表示，无论合资品牌还是自主品牌，零部件国产化率都无法达到100%。其中好一些的合资车型国产化率超过80%，其余部分的零部件依旧需要进口；自主品牌车型能突破90%，但其发动机所需的喷油系统、涡轮增压等零件大多从海外采购。

致力于精密机械及电气工程的博世是全球最大的汽车零部件供应商之一，此前宣布从3月25日开始大幅削减其在德国的业务，此举将影响博世德国出行解决方案业务部门下的35个生产点。此外，著名的轮胎公司——倍耐力于3月10日表示将降低意大利北部工厂的产量，同时其位于英国、罗马尼亚、意大利的多个工厂也在3月23日起停产；大家熟知的采埃孚集团也已经宣布在德国减缓或停产变速箱的生产。除此以外，包含大陆集团、伟巴斯特、米其林轮胎、LG化学、蒂森克虏伯等在内的数十家国际知名供应商因受疫情影响，也纷纷关闭工厂停产。

可以预见，伴随着疫情在海外的蔓延，不只是进口车型，合资车型也将首先面临零配件供应链断裂的危机，比如一汽大众奥迪旗下部分车型的全景天窗均采购于一家西班牙的供应商，若该供应商停止天窗的供应，那么一汽大众的整车生产将受到严重影响。再以北京奔驰为例，旗下多款车型的零部件来源于数十个国家，无法保证每一种零配件都能正常供应，若在短时间内无法找到合适替代者，那么产能下降是大概率事件。

在疫情面前，没有一个汽车品牌能独善其身，从最开始的中国零配件供应商停产影响世界，到如今的角力互换，全球汽车工业受到了巨大影响。换个角度来看，本次疫情也反映出了汽车工业的不足之处，尤其是在供应链模式及管理层面，依旧有着很大的改进空间。对于车企来说，能够应对不同环境带来的困难，并有所收获才是最重要的。