

覆巢之下安有完卵

脱欧后的英国汽车工业实力仍在,但元气将大伤

首席记者 李修惠综合外媒

英国人似乎从未真正地融入到欧元区中去过,他们坚持使用着英镑,甚至连早餐款式也要用英式早餐和欧洲大陆早餐区分开。但在6月24日前,没有人真的认为英国会脱离欧盟。

欧洲统一的思潮从第二次世界大战后抬头,直至1993年,欧盟才正式成立,让28个欧盟成员国共同奏响《欢乐颂》(欧盟盟歌)实属不易。英国的公投结果却轻松解构了这个世界上最大的经济实体,第一块多米诺骨牌倒下后,荷兰、丹麦、瑞典和法国人相继表达出了想脱欧的意愿。

第一块骨牌的悔恨

51.9% : 48.1%, 脱欧派以1269501张选票的领先优势获得了最终的胜利。

这些选择了脱欧的选票里,不乏迷茫、无措的选票。在公投开始前,绝大多数民意调查的结果都是留欧派领先。但真的到了投出手中的选票,决定历史性的一刻时,许多人却变了主意。

《纽约时报》专栏作家、前华尔街交易员克里斯·阿纳特做了一个简单的模型来解释那些脱欧选民的动机。

在阿纳特的模型中(见图),处于横轴越左边的人,在社会上取得的价值越低,而脱欧公投给了他们一次改变方向,向右晋升的机会。

选择脱欧的大多是中老年人、家庭主妇,以及工人、服务人员等中低收入者。渴望英国留在欧盟的,大多是年轻人、学生、白领。更确切地说,是金融从业者、企业管理者,以及外贸商人。

那些工资永远处于平均水平以下的工人、面临着较高失业风险的服务人员、对退休金削减非常不满的中老年人,对他们而言,选择脱欧就相当于选择了看涨期权。

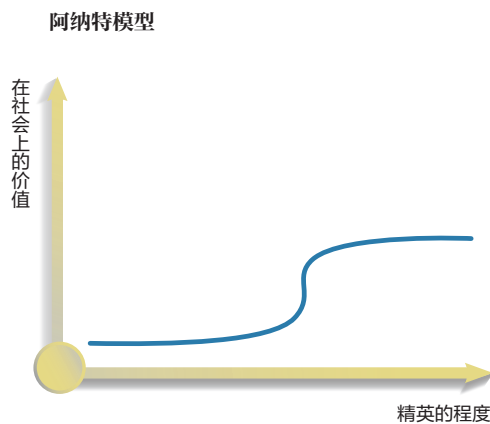
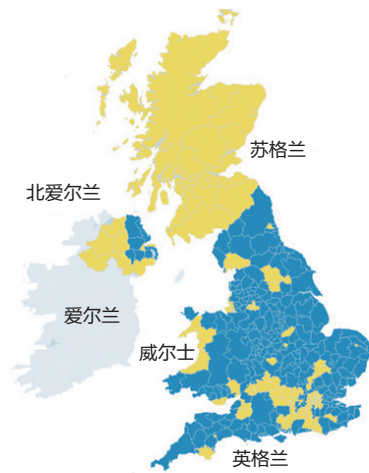
无论英国是否属于欧盟,他们的下行风险都没有变化。而投票权是他们手中为数不多能够利用的权力,即使脱欧后的英国前景并不明朗,对他们而言也只是继续困在糟糕的情况里而已。所以,相比维持现状,脱欧派更乐于选择改变。

这种“破罐子破摔”的想法导致了脱欧派赢得了意料之外的胜利。但这胜利并不甜蜜,公投结果产生后,谴责、后悔,以及忧虑阴影笼罩了全英,导致重新举行公投的呼声增高,至少有370万人呼吁要求重新公投表决。这些人中,有很大一部分是年轻人,他们对这一结果表达出了强烈的不满:“年轻一代就这样失去了在另外27个国家生活、工作的权利。我们永远不会知道失去了多少机会、友谊、婚姻和体验。我们的父母、叔伯、祖父母剥夺了我们这些自由。”

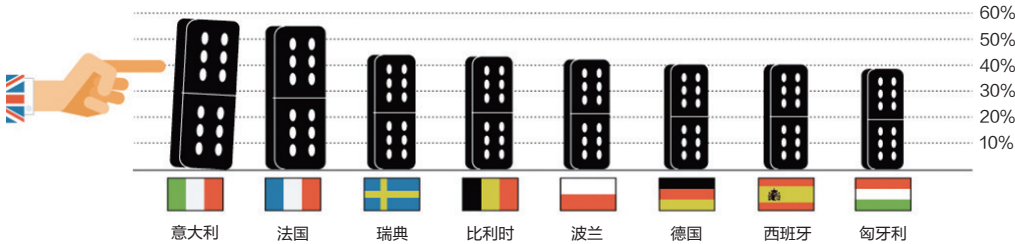
阿纳特指出,脱欧派眼里未来看涨的期权在很多情况下,只是一个虚无的希望,是对让英国回到往日辉煌的幻想。但脱离欧盟后的英国并不能给他们提供高薪的工作,

最终投票结果

48% 留欧 | 52% 脱欧



还有哪些国家想要退出欧盟?



在短时间内也无法实现GDP的快速增长。

坍塌骨牌下的汽车工业

如果有身处汽车行业的英国工人认为,脱欧后的生活会更好,因而把选票投给了脱欧,那他就大错特错了。

英国汽车制造商和贸易商协会(SMMT)首席执行官迈克·霍斯早在公投开始前就说过:“英国脱欧将危及该国汽车市场所拥有的一切。”

英国汽车市场拥有什么?从销量上来看,在全球汽车销量表现不稳定的当下,英国汽车市场还是接连保持了几年的上升趋势,成为了欧洲地区最大的单一汽车市场。从就业率来看,英国汽车工业为英国提供了至少80万个就业岗位。从经济角度看,汽车工业每年为英国经济做出了226亿美元的贡献。80%在英国制造的汽车是用于出口的,而这八成车辆中的一大半,又是销往欧盟的。

留欧派忧心忡忡地表示,从欧盟这个拥有5亿消费者的汽车市场中退出,将会使英国汽车工业遭受重创,“姑且不论减少就业、危及出口、打击消费者这些负面影响,但是英国的油价,就将在脱欧后飞涨到50欧元一桶。”

早在今年3月,多家跨国车企就联名向英国商会和政府提交正式文件,恳请英国慎重考虑脱欧会对汽车产业造成的严重影响,并且给自己的英国员工发送了内部邮件,详细描述了英国脱欧后的种种弊端,以此劝说员工投出留欧票。

丰田于公投前发给员工的内部信件表达了对英国脱欧的担忧:“我们在英国伯纳斯顿和迪斯顿的工厂所制造的汽车和零部件全都销往欧洲,如果英国离开了欧盟,我们不认为英国的贸易还能维持现在的体量,而且英国脱欧还意味着我们不得不为产品缴纳关税。”

丰田担心的关税能够高达10%,而丰田英国工厂生产的九成产品都是用于出口的,其中有75%销往欧洲,这意味着丰田要为67.5%的英国产品缴纳关税。同时,丰田还需要从其他欧盟国家采购大量的汽车零部件。英国脱欧后,丰田就得为进口的零部件付税。

丰田、日产、通用、福特、现代这些远在其他洲的跨国车企大都在英国拥有整车厂,甚至是发动机厂,并以英国为基地,面向欧盟出口,不能享受欧盟规则下的免费关税,对他们来说至关重要。

德国人在看见英国公投的结果后,也吓得够呛。英国是德国汽车的最大单一出口市场。德国汽车工业协会(VDA)会长马蒂亚斯·魏斯曼表示:“仅德国汽车业在英国就有100个生产基地,如果英国和欧盟之间发生贸易冲突,对每个人都将造成巨大损失,并会导致一些生产基地的搬迁。”

未知的一切

戴姆勒CEO蔡澈在得知公投结果后说:“今天对英国来说不是什么好日子,对欧盟来说更不是。”

英国从欧盟的出走,拖累了德美日多国的汽车产业,跨国车企坐

不住了,在公投结果公布后不久,再发联名信,要求英国和欧盟间的免税协定不要因为英国的脱离而产生变化。

有人可不这么想。脱欧阵营的领袖马修·埃利奥特称:“脱欧后的英国汽车工业将迎来新一轮的繁荣,因为没有了欧盟法规的限制后,英国能够自由地和其他地区的新兴市场签署自由贸易协定。”

英国商务大臣赛义德·贾维德指出,英国公投脱欧将在中长期内为汽车行业的发展带来机会。贾维德还表示,英国应当把握脱欧提供的机会,“英国与许多国家签署的自由贸易协定只是这些机会之一。我认为澳大利亚便是很好的一个例子。”除了澳大利亚,中国和俄罗斯市场也是英国想要把握的机会。

的确,脱欧只会影响英国的汽车销量,并不会削弱其在汽车技术方面的实力。也许是看中了这一点,许多车企虽然嚷嚷着要放缓在英投资步伐,却不敢贸然付诸行动。埃利奥特称,“本田、丰田、日产都明确表示英国离开欧盟以后还将继续在英国投资,而留下的主要因素是因为我们有着高等技术的劳动力、强大的法律体系,以及友好贸易环境。离开欧盟意味着我们可以重新掌握我们的贸易规则,保证汽车可以在全球经济增长的环境下自由贸易。”

听闻此言的车企恐怕只能以苦笑回应了。预测机构LMC指出,未来三年内,英国将会损失近百万辆汽车的订单,今年将损失12万辆汽车的订单,明后两年各损失40万辆,损失利润高达89亿美元。

Automotive News

标致雪铁龙重返伊朗

标致雪铁龙集团与伊朗最大的汽车制造商霍德罗签署协议,成立合资公司,重返伊朗市场。

美国自2011年起对伊朗实施了最为严厉的核制裁,各大汽车制造商纷纷从伊朗撤资,标致也于2012年撤出了伊朗市场。今年2月,霍德罗宣布标致雪铁龙集团将斥资4.46亿美元,用于补偿在美国政府施压下,因合作商纷纷撤资所造成的经济损失。

2011年,标致在伊朗的年销量达到47.3万辆,是当时在该国销量最高的欧洲汽车制造商。伊朗是中东地区最大的汽车市场,年销量曾达到160万辆,有望在两年内重新达到这一水平。标致雪铁龙预计,伊朗将再次成为吸引汽车制造商关注的市场,目前已经有不少车企表示出重返伊朗的意愿。

The Detroit News

欧盟拟收紧尾气排放法规

欧盟监管机构称,将从明年开始针对汽车油耗及二氧化碳排放量采取更加严格的审查制度,以弥补尾气测试中的法律漏洞。

欧盟在其执行提议草案中提出,从2017年开始引进更加严格的测试程序,2018年应用到所有车辆上。

大众集团去年9月被爆出“尾气门”作弊丑闻,此次立法为欧盟针对该事件做出的回应之一。欧洲气候变化委员会委员称,“这是为重建公信力踏出的重要一步。”

Bloomberg

部分大众尾气门车辆获修复

大众首席执行官马蒂亚斯·穆勒在年度股东大会上宣布,新一批100万辆作弊柴油车的修复方案近日获得监管机构批准,预计获批准修复的车型数量未来将进一步增长。

德国机动车辆监管机构到目前为止已批准了逾370万辆车的技术解决方案,包括大众、奥迪、斯柯达以及西雅特品牌车型。穆勒预计,召回进程即将开始加速。据悉,此次大众在欧洲共计有850万辆车涉及排放丑闻事件。

大众从明年6月份起,将为TSI与TSFI汽油发动机加配一个微粒过滤器,首批接受修复的车型为搭载1.4L发动机的途观与奥迪A5。