

零部件巨头寒冬下的转身

本报记者 林安东 综合外媒

据德国《明镜周刊》报道，近日，大陆集团即将启动数亿欧元的成本节约计划，未来有可能进一步裁员，以应对新冠肺炎疫情大流行导致的市场需求下滑。

与此同时，采埃孚也对外宣布，因为疫情导致市场需求下滑，该公司计划在2025年前裁员1.5万人，约占目前员工数量的10%。

疫情影响、市场滑坡、利润下跌，外加整车厂停产、产量降低，即使是业内的零部件巨头也感到了阵阵寒意。



负债、减薪、裁员， 零部件巨头业绩惨淡

据《汽车新闻》报道，大陆集团今年第一季度的销售额为98.4亿欧元，低于去年同期的110亿欧元。此外，该集团当季息税前利润降低至4.3亿欧元，而2019年同期，这一数据为8.2亿欧元，下滑幅度高达47%。财报显示，大陆集团将疫情影响列为财务表现疲软的主要原因，全球汽车产量同比下降25%，也直接导致该零部件公司销售额大幅下降。

大陆集团在一份声明中表示，目前的市场环境充满了不确定性，对供应链和市场需求造成的负面影响也超出了该公司预期。而由于包括美国在内的核心市场受到疫情的冲击，大陆集团预计第二季度的业绩将会更糟，继第一季度投资额削减26%之后，他们将继续寻求20%的投资收缩。这家德国供应商表示，新的信息技术项目、扩大产能的计划，以及一些针对自动驾驶技术的投资都已经被搁置。不过，该公司首席财务官沃尔夫冈·舍费尔认为，如果将L4和L5级自动驾驶投资推迟6个月，公司不会失去市场，因为这个市场只会在10年后出现。

此外，今年第一季度，博世的销售额同比下滑7.3%，该公司预计2020年全球汽车累计产量将同比下降至少20%。

法国汽车零部件巨头佛吉亚也面临着同样的难题，

该公司第一季度的销售额同比下滑了13.5%，降低至43.3亿欧元。今年3月份，该公司放弃了此前的财务目标，并申请了高达8亿欧元的贷款。根据佛吉亚的预估，第二季度因疫情的持续冲击，欧洲和北美洲的市场形势将更为严峻，这种被动的情况只有等到下半年才会有所改善。

博格华纳第一季度的业绩也不尽理想，净销售额为22.8亿美元，同比下降11%；净利润为1.29亿美元，较去年同期下跌19%。由于新冠肺炎疫情引发供应链难题，博格华纳暂时削减了公司高管以及董事会成员大约20%的薪资，并暂时将受薪员工的基本工资下调10%。为了改善公司的现金流，该公司已于今年3月调整了循环信贷额度，将其提高到15亿美元；至4月底，博格华纳又拿到了7.5亿美元的延期贷款。

法国零部件巨头法雷奥表示，面对产销危机，他们已采取大幅削减成本等措施。今年第一季度，该公司的营收为44.5亿欧元，同比下降了8%。

这家零部件供应商表示，他们将暂停发布任何2020年的业绩预期。不过，其发言人在公布季度业绩时表示，该公司还有未动用的23亿欧元信贷额度，有足够的现金流动性来承受疫情危机。

一边裁员，一边收购， 大象也在转身

尽管行业不景气，减薪、裁员、降目标的新闻每时每刻都在发生，但为了提前抢滩电气化、自动驾驶等新兴领域，今年以来，零部件巨头们从未停止过并购和资本运作的步伐。

就在宣布裁员消息的两天后，采埃孚以70亿美元的“天价”收购了美国商用车技术供应商威伯科。《华尔街日报》指出，收购威伯科是此前就已经商谈好的事情。不过，采埃孚在财务状况不理想的情况下收购，还是承担着不小的风险。

采埃孚方面表示，此次成功收购威伯科，也让采埃孚从原来重心在乘用车领域发展至向乘用车、商用车两大车市全面布局，其技术涵盖了驱动系统、电驱动系统、底盘部件、传感器组件以及制动系统、转向系统和智能驾驶系统，也完成了从传统乘用车、商用车到新能源汽车零部件全覆盖，产品组合将更为完善，并且对下一步自动驾驶功能全领域落实也能起到核心作用。

据《路透社》报道，除了采埃孚，米其林于今年5月宣布拟以300万欧元收购Enviro公司20%股份。据了解，瑞典公司Enviro发明的新技术可以将回收的废旧轮胎等重新制成原材料，并确保能源消耗降至最低。而米其林希望通过收购，将上述技术与自己的技术相结合，生产出更环保的产品。

博格华纳也于今年早些时候宣布与德尔福科技达成最终交易协议，以大约33亿美元全股票交易形式对其完成收购，目标是加速电气化转型，打造全球领先的动力公司，为轻型车和商用车制造商及售后市场提供服务。

“虽然一些零部件的企业面临降薪、裁员等情况，但收购可以帮助这些企业获得新的技术和资源，这对转型是有利的。”《福布斯》有评论指出，只要这些企业把握好资金的运转，合理的收购是能够帮助他们更进一步转型的。

英飞凌在今年5月表示，其已通过发行新股集资约10.6亿欧元，为赛普拉斯半导体收购案提供部分资金。收购完成后，英飞凌在全球汽车电子市场的份额或可达到13%，将成为全球最大的汽车芯片商之一。

《华尔街日报》认为，这些收购行为基本都与新能源、自动驾驶、芯片等领域有关，新冠肺炎疫情的爆发使得这些零部件企业开始加速转型，而一些中小型零部件企业也在这一轮并购潮的过程中获得了新生。值得一提的是，普华永道此前发布的《全球汽车零部件行业深度整合》报告指出，2019年全球汽车零部件并购交易总额达到440亿美元；在之前的4年中，已有3年年度交易总额突破500亿美元。

福特申请延长53.5亿美元贷款的期限

据报道，7月7日，福特与债权人就延长53.5亿美元现有信贷额度的期限进行磋商。

福特已与贷款机构中的20大银行集团接洽，请求将其33.5亿美元的3年期主要企业循环信贷额度和20亿美元的3年期补充循环信贷额度延长一年。该公司将维持其15亿美元的全额补充贷款和100.5亿美元的五年期企业循环信贷额度不变。

这是自3月以来，福特首次寻求再融资。此举也在考验银行是否有意愿将资金贷给这家在疫情中深受打击的美国车企。摩根大通银行牵头了这项交易。两名银行人士表示，福特首先与摩根大通银行接触，请求再循环信贷融资154亿美元，但随着



市场情况的恶化，福特决定在3月份动用贷款，并延迟再融资计划。福特在新闻发布会上表示，由于疫情导致各地停业和居民居家隔离，该公司第二季度在美国的销量暴跌33.3%。

福特已动用134亿美元的企业信贷额度，再加上20亿美元的3年期补充信贷额度，共计154亿美元。在3月的声明中，福特表示，这些贷款将用于“抵消疫情期间停产造成的临时运营资金影响，并保持福特的财务灵活性”。

Mobility将在多地推出 自动驾驶出租车服务

据报道，英特尔旗下自动驾驶子公司Mobileye宣布与交通运营商WILLER建立战略合作伙伴关系，将在包括日本、中国台湾地区等在内的东南亚市场推出一项自动驾驶出租车服务。两家公司将基于Mobileye的自动驾驶汽车技术，首先在日本测试和部署自动驾驶交通解决方案。

Mobileye和WILLER将利用彼此的优势，寻求在日本实现自动驾驶出租车和自动驾驶按需共享接驳车的商业化。Mobileye将提供整合了其自动驾驶系统的自动驾驶车辆，而WILLER将提供适合每个地区和用户口味的服务，确保服务符合监管法律框架，并为车队运营公司提供移动出行服务和解决方案。

两家公司的目标是从2021年开始，在日本公共道路上测试自动驾驶出租车，在2023年推出完全自动驾驶网约车和共享出行服务，同时在中国台湾和其他东南亚市场探索推出类似服务的机会。



WILLER与Mobileye的合作将为包括公共汽车、铁路和汽车共享在内的现有交通服务增加一种新型交通模式。增加自动驾驶汽车、按需服务和汽车共享服务，将可以改善乘客的乘车体验，并解决交通事故、交通拥堵，特别是司机短缺以及老龄化社会等挑战。Mobileye将携手WILLER，加速实现自动驾驶交通解决方案的社会效益，提高人们的日常生活质量。