

跨国车企大裁员，超5万人被裁

首席记者 林安东 综合外媒

在新能源汽车技术不断进步，中国汽车产业蓬勃发展之时，欧洲汽车行业却遭遇了困境。

近几年，“跨国车企过冬”似乎已经成为常态。只是这个冬天的风，显得有些凛冽。据不完全统计，近期已经有9家跨国巨头企业正在裁员，累计裁员总人数超过了5万人。



日欧车企裁员

据《汽车新闻》报道，近日，日本和欧洲多家汽车巨头纷纷发布了裁员计划，以应对市场萎缩和转型的挑战。以日产汽车为例，2024年上半年，日产的净利润暴跌94%，第三季度更是亏损93亿日元。为了应对困境，日产宣布将在全球裁员9000人，并削减20%的产能。日产汽车社长内田诚表示，“市场环境极为严峻，我们的核心车型销量未达到预期。”他为公司业绩恶化承担责任，并自愿减薪50%。

日产业绩下滑的原因涉及多个方面。其中，电动化转型的滞后是其难以回避的重大问题。更重要的是，日产长期以来的“等待指示”经营文化未能及时适应市场变化，成为其业绩下滑的内在原因。

除了日产，丰田、本田、三菱、马自达等日本车企的业绩也出现了不同程度的下滑。丰田汽车因欺诈丑闻和召回事件导致生产停滞，净利润同比下降了55%。本田则在2024财年第二财季中，营业利润未达到市场预期，跌幅达到40%。

与此同时，欧洲的汽车制造商同样面临严峻挑战，裁员消息层出不穷。斯特兰蒂斯集团宣布将在美国俄亥俄州裁减1100名员工；奥迪计划在德国裁员约4500人；大众汽车则表示将关闭3家工厂，并裁减数万名员工。除了销量下滑，欧洲车企还面临电动化转型的压力。由于电动汽车技术投资和生产成本较高，传统车企在短期内难以获得应有的回报，导致财务状况进一步恶化。

市场需求低迷 与技术创新滞后

电动化转型被视为汽车行业发展的未来方向，但这一过程远比预期的艰难。尽管政府政策扶持力度不断加大，但全球电动汽车的市场需求依然疲软，尤其是在欧洲和北美洲。2024年，欧洲汽车供应商协会发出警告，电动化进程比预期缓慢，汽车市场处于低迷状态，电动汽车销量未能达到预期目标。

以大众汽车为例，2024年第三季度的财报显示，公司营业收入和营业利润大幅下滑，分别下降了0.5%和41.7%。大众汽车表示，将关闭德国的几家工厂并裁员数万人，以削减成本。与此同时，欧洲电动汽车市场的成长速度也低于预期，导致大量车企的电动化投资未能及时获得回报。

路透社的报道指出，电动汽车的生产和研发成本较高，传统车企必须进行大规模的投资才能完成技术的转型升级。路透社援引了德国汽车工业协会的预测报告：电动化转型将导致2035年德国汽车行业流失约14万个工作岗位，占现有总就业人数的15%。为了应对这一挑战，车企不得不采取裁员、关厂等手段，以降低成本并维持竞争力。

然而，电动化转型的阵痛期也伴随着技术创新的滞后。很多车企在推出电动汽车时，未能在核心技术，如电池续航、充电设施、智能化系统等方面取得领先优势。这使得这些车企的电动汽车销量远未达到预期，无法在市场中占据优势地位。

全球汽车产业面临的结构性调整

汽车行业的裁员潮不仅仅是个别公司面临困境的反映，而是全球汽车产业在结构性转型中的必然产物。随着传统燃油车市场的萎缩和电动化的推进，汽车行业的生产和组织模式正在发生深刻变化。以博世、舍弗勒、米其林等汽车零部件供应商为例，它们也在通过裁员、重组等手段应对市场萎缩带来的冲击。

据路透社报道，博世集团近期宣布将在全球范围内裁员7000多个岗位，主要涉及汽车供应部门。这一决定的背后，反映出汽车零部件需求的下降，尤其是传统汽车核心零部件，如发动机、变速箱的需求减少。

米其林和舍弗勒也纷纷宣布裁员计划。米其林计划关闭位于法国的两家工厂，裁员约1250人。舍弗勒则计划在欧洲范围内裁员4700人，并关闭两家生产基地。汽车零部件供应商面临的困境与整车厂相似，主要原因是电动化进程带来的市场需求变化。随着电动汽车的兴起，传统的汽车制造模式和零部件的需求开始发生转变，企业必须调整生产结构和技术路线，以应对新的市场需求。

这些裁员和重组计划，是汽车产业从传统的燃油车向电动汽车转型的必然选择，体现出全球汽车产业正在经历一场深刻的结构性调整。这一过程中，许多传统的生产模式、供应链和岗位都面临被淘汰的风险。

全球汽车行业的裁员潮是行业转型的“阵痛”。电动化和智能化的双重压力，迫使车企和零部件厂商必须进行结构性调整，裁员成为降低成本、提高竞争力的直接手段。然而，裁员不仅仅是公司内部调整的结果，更是全球汽车产业转型的缩影。

分析师：本田汽车和日产汽车合并或更有利于发展

据路透社报道，日本汽车制造商日产汽车和本田汽车若合并，将为削减成本、盈利，以及更有效地投资电动汽车和其他技术提供更多空间。

目前，市值90亿美元的日产汽车的困境更加明显：糟糕的业绩促使日产汽车在本月进行了紧急整改。Visible Alpha预测，到2026年3月底，日产的汽车部门营业利润率或将只有0.4%。而市值400亿美元的本田汽车也表现欠佳。目前，本田的汽车制造业务营业利润率仅为3.6%，远低于其摩托车部门的18%。Visible Alpha的预测数据显示，到2026年，日产汽车和本田汽车合计将售出近



600万辆汽车。由于这两家公司的关键市场基本一致，若合并，或将能够缩减从管理、采购到生产和研发等方面的支出。

理论上，日产汽车和本田汽车合并后，在不削减成本的情况下，可以达到3%的营业利润率。2019年，日本政府曾向这两家车企施压，要求他们考虑合并。消息人士表示，日产汽车将对本田汽车购买其部分股份持开放态度。

捷豹因起火风险回购数千辆I-Pace电动汽车

据外媒报道，捷豹决定回购近3000辆I-Pace电动车，原因是车辆存在起火风险。捷豹之前要求这些车辆的车主在室外充电，经销商还对车辆电池施加了80%的充电限制，以最大限度地降低电池故障的风险，避免电池组和整车着火。

受本次回购影响的车辆有2760辆，均为2018年生产。这些车辆迭代了针对该问题的软件修复程序，但效果不佳，更新后仍有3辆汽车发生了起火事故。捷豹对这一问题进行了进一步调查，可能发现维修所有受影响的汽车在经济上不可行，或者过于复杂。这也解释了捷豹为何决定回购所有汽车。目前，捷豹对车主的赔偿计划仍未公布。I-Pace是一款贬值较为严重的车型，受影



响的车辆已经有5年多的车龄，因此回购这些车辆不会给公司带来巨大的经济负担。

2023年6月，捷豹召回了2018年至2023年间生产的近6400辆I-Pace电动汽车，以更新电池控制模块软件，并更换任何存在故障电芯的电池模块。

捷豹宣布，I-Pace将于今年12月停产，届时其全球总销量预计将达到70000辆。今年5月，捷豹停止了XE、XF和F-Type的生产，并计划将品牌重新定位为保时捷和宾利的高端竞争对手。