

欧洲电动车卖不上量， 零部件供应商先遭殃

文 | 吴 静

德国 7 月电动汽车销量大幅下滑，延续了自去年年底补贴取消以来的全面下滑趋势，并破坏了汽车制造商向电动汽车转型的计划。

德国联邦机动车运输管理局 KBA 当地 8 月 5 日表示，在欧洲最大的汽车市场，电动汽车注册量与去年同期相比下降了 37%，至 30762 辆。这是自

去年 12 月德国政府突然取消电动汽车补贴以来的最大降幅。

欧洲各地取消激励措施后，电动汽车销售普遍放缓，导致大众集团等汽车



制造商在生产计划上陷入困境，而整体转型也遭遇挫折。

富裕且环保意识较强的买家基本上已被榨干，而行业缺乏价格实惠的纯电车型正在将大众主流消费者拒之门外。

“到目前为止，电动汽车的普及速度还不可持续，市场已经失去了所有动力，许多消费者对电动汽车的前景表示怀疑。”安永顾问康斯坦丁·加尔 (Constantin Gall) 在谈到德国的纯电汽车销量时表示。

安永的数据显示，7月德国电动汽车销量份额从去年同期的20%下滑至不到13%，而此时正值汽车制造商预计电动汽车将迅速普及之时。

在电动汽车领先的瑞典，7月的电动汽车注册量也出现下降，加剧了今年以来的低迷。根据瑞典汽车协会 (Mobility Sweden) 的数据，与去年相比，7月新电动汽车注册量下降了15%。瑞士的电动汽车销量下降了19%。

这一放缓让汽车行业在对纯电技术投入数十亿美元后面临风险。

欧洲最大的汽车制造商大众汽车上周表示，已削减德国高成本工厂的产能，并可能改变其电池生产扩张的进度。

根据一项调查，电动汽车需求的下滑也让包括梅赛德斯-奔驰和宝马在内的汽车制造商的商业前景蒙上了阴影。

安永的加尔表示，未来几个月德国的电动汽车销量仍将保持低迷，这将对汽车制造商提高销量和遵守明年起欧盟更严格的车辆排放目标的计划构成挑战。

瑞银分析师帕特里克·胡梅尔 (Patrick Hummel) 在一份报告中表



示，大众汽车面临的风险尤其大，明年的盈利可能会因此受到20亿欧元（22亿美元）的负面影响。

该地区经济恶化带来的拖累正在蔓延，电池项目已被搁置。法国供应商法雷奥 (Valeo) 正在为其两家业绩不佳的工厂寻找买家。其中一家工厂已经改造为生产电动汽车零部件。另一家法国零部件制造商 OPmobility 表示，电动汽车产量大约只有制造商预期的一半。

电气化计划的快速转变可能会使许多供应商面临财务风险，特别是那些依靠提高电动汽车产量来证明在新建或改造工厂上的高资本支出是合理的供应商。AutoForecast Solutions 负责全球汽车预测的副总裁山姆·菲奥拉尼 (Sam Fiorani) 表示，虽然大型一级供应商应该能够应对不断变化的市场环境，但较低级别的小型公司面临风险。

“这些公司在短期内进行投资。”他说，“如果短期计划包括电动汽车，而现在却不再包括，那么这些小公司的成本将非常高昂，甚至可能面临破产的风险。”

英飞凌将裁员 1400 人

英飞凌科技公司首席执行官约亨·哈内贝克 (Jochen Hanebeck) 表示，电动汽车需求的全面复苏“还看不到”，他计划裁员 1400 人。

这家德国芯片制造商公布的 2024 财年第三季度业绩令人失望，粉碎了投资者期待已久的市场反弹的希望。

该公司本季度收入同比下降 9.5%，至 37 亿欧元（40 亿美元），低于分析师预期的 37.9 亿欧元。该公司还预计全年销售额略低于预期。

他在电话会议上表示：“我认为这是一项更为后期的工作”，并表示它将在 2027 年上半年带来“高达数亿欧元的利润率提升”。

下调对未来的预期

一些全球最大的供应商表示，汽车制造商快速转变的电气化计划将拖累未来的盈利，因为他们生产的电动汽车零部件数量低于预期。

“市场已经发生了巨大的变化。”麦格纳首席执行官斯瓦米·科塔吉里



(Swamy Kotagiri) 表示。

由于销量低于预期,尤其是在北美,汽车制造商正在调整他们的电动汽车计划。调整包括推迟电动汽车产品的推出,削减生产目标,以及将重点转向更小、更实惠的电动车型或混合动力车。

在科塔吉里发表上述言论之际,北美最大的汽车供应商麦格纳于8月2日公布了其第二季度财务业绩,并下调了对2026年前景的预期。

该公司目前预计,2026年的营收将比此前的预期减少10%左右。对于麦格纳来说,这是一个不同寻常的举动,该公司通常不会在年中更新其多年的指导方针,但考虑到电动汽车格局的变化速度之快,它感到不得不这样做。其他供应商也在降低财务指导目标。

麦格纳表示,预计2026年电动汽车零部件销售收入将比最初预期减少约20亿美元,其中包括8亿至9亿美元的额外内燃机相关业务。

其他供应商也指出,电动汽车业务放缓是前进的障碍,并提出了解决这一问题的详细计划。

例如,博格华纳公司(BorgWarner Inc.)表示,作为6月开始的重组计划的一部分,该公司希望通过裁员和削减电子产品部门的开支,在未来几年节省1亿美元。由于产量下降和电池电动汽车销售增长缓慢,该公司将全年销售额预期下调了4亿美元。与去年同期相比,该公司第三季度净利润增长逾40%,至3.17亿美元。

在7月31日的财报电话会议上,

公司首席执行官弗雷德·利萨尔德(Fred Lissalde)表示:“我们的许多内燃机产品都用于混合动力汽车,这是使混合动力汽车的内燃机变得更精简、更高效的关键因素。当你想到博格华纳时,我认为你不应该试图将内燃机、混合动力和纯电动汽车分开。”

同样,李尔公司(Lear Corp.)将下调预期的部分原因归咎于电动汽车销售增长放缓和客户电动汽车计划的变化。Lear公布第二季净利和营收小幅增长,目前预计调整后净利润在6.3亿~7.6亿美元之间,低于此前预估的7.3亿~8.4亿美元。

后视镜供应商Gentex将全年收入预期下调至24亿美元至25亿美元之间,较之前下降约5000万美元。

首席执行官史蒂夫·唐宁 (Steve Downing) 将公司第二季度净收入同比下降 21% 归咎于北美、欧洲、日本和韩国产量下降。

唐宁在 7 月 26 日的投资者电话会议上表示：“本季度开始时，4 月和 5 月的销售额接近预测，但 6 月份出现重大变化，导致我们本季度的销售额远低于预期。”

主机厂调整策略

随着电动汽车销量增长以惊人速度放缓，德国的豪华品牌不得不重新调整其电动汽车的推出节奏。奥迪、宝马、奔驰和 MINI 表示，他们目前仍在投资内燃机，同时计划未来推出电动汽车。梅赛德斯 - 奔驰曾承诺，在“市场条件允许的情况下”到 2030 年实现全电

动化。但由于其电动汽车在主要市场的销量低迷，该品牌计划在更长时间内同时开发内燃机和电动汽车。

梅赛德斯 - 奔驰首席执行官康林松 (Ola Källenius) 7 月 26 日表示，“转型的速度——几乎无法预测需要多长时间，我们很有可能将灵活性这张牌打到 2030 年代。”

相比之下，竞争对手宝马的长期战略是将投资分散到内燃机、混合动力、纯电动汽车甚至氢燃料汽车上，这一战略已被证明是明智之举。宝马将在未来几年更新主要的汽油动力跨界车型，同时在电气化方面取得进展。

宝马北美首席执行官塞巴斯蒂安·马肯森 (Sebastian Mackensen) 1 月接受《汽车新闻》采访时表示：“我们希望确保能够满足所有这些客户群体

的需求。我们认为，保持灵活性和在一款车上配备不同动力系统的做法非常好。”

该品牌预计到 2030 年电动汽车将占其全球销量的一半。

为了实现这一目标，宝马将首先推出六款基于全电动 Neue Klasse 平台的电池供电车型，包括主力车型 X3 和畅销的 X5 SUV 的电动版本。

与此同时，大众汽车集团旗下的奥迪品牌仍计划在 2033 年前推出全电动汽车系列。随着其高级平台电动架构的推出，这家德国豪华品牌将朝着这一目标迈出一大步，该架构将在近期推出两款新车型：Q6 E-tron SUV 和 A6 E-tron 运动型轿车。MFC



2025 款 AMG GT 63 SE Performance 将输出 805 马力，并在 2.7 秒内加速至 60 英里 / 小时