



高盛日前发布的一份报告称，疫情将使2020年全球汽车销量下滑3.5%。德国汽车业巨头戴姆勒在年报中称，病毒“可能不仅影响汽车的销售进展，也将导致对生产和供应链的明显负面影响”。

根据中国汽车工业协会的数据，作为全球最大的汽车市场，中国的汽车销售在2月份上半月和去年同期相比降低了92%。德国、意大利、印度、韩国、日本五大汽车制造商（丰田、本田、日产、马自达、三菱）都在这场全球灾难面前被打得难以还手。

有行业分析师认为，考虑到抗疫措施的进展不同，3月份中国车市会出现明显的环比增长，同比降幅也有望大幅收窄。在全球范围的汽车市场衰退中，中国市场有望更早恢复，而世界其他国家市场受到疫情影响，可能会出现一定幅度的下滑。

从世界范围来说，汽车零部件巨头在疫情中的损失可能会导致更为严重的蝴蝶效应。目前，博世、天纳克、伟世通等国际零部件巨头全部中招，如果这种情况继续下去，全球供应链将会中断，到时候影响的就不是一两个地区的企业产业。英国的捷豹路虎表示，他们已经开始采取“用行李箱空运零部件”等极端措施来应对中国工厂的停产或减产。即便这样，再过大约两周，零部件的短缺将无法避免。

虽然说经过洗礼后的汽车市场和供应链条或将加速行业整合与产业变革以及技术升级的进程，从而书写新的竞争格局。但短期来看，全球汽车供应链上下每位玩家都难言轻松。

零售业也在面临着严重的危机，特别是中国消费占35%的世界时尚消费行业。以英国的巴宝莉（Burberry）为例，该品牌关闭了在中国的64家店铺，即便是没有关闭的店铺也因客流量的锐减而被迫减少营业时间。该公司延迟了对今年财务预期公布，声称还难以判断受到的损失。

类似的还有智能手机和汽车行业。苹果已经发布警告，称全球疫情导致旅游产业受到重创。



受到新冠病毒的影响，或无法完成二季度收益预期，中国消费者需求的降低以及富士康之类供应商的影响都使得该公司近期的财务前景阴云密布。

期待中国的宝贵资源

在新冠肺炎疫情发生之初，对全球经济的冲击和影响并不具象化，市场对于疫情带来冲击的具体程度也保持着谨慎观望的态度。然而，随着疫情进程的不断发展和变化，其对全球经济的负面影响逐步显现。

国际货币基金组织（IMF）总裁格奥尔基耶娃3月4日表示，新冠肺炎疫情的蔓延使得2020年全球经济实现强劲增长的希望落空，2020年全球经济增速将被拉低至金融危机以来的最低水平。另外，IMF首席经济学家戈皮纳特3月9日发表文章表示，新冠肺炎疫情的流行既涉及及供应冲击，也涉及需求冲击。商业中断降低了产量，对供应造成冲击。而消费者和企业不愿支出则降低了需求。考虑到经济衰退对特定行业的冲击尤其严重，政策制定者需要实施大量有针对性的财政、货币和金融市场措施，以帮助受影响的家庭和企业。

而经合组织（OECD）已经将2020年全球经济增速预期从2.9%下调至2.4%，并且OECD强调，若新冠肺炎疫情持续时间更长、强度更大，可能会令2020年的经济增长率降至1.5%；若疫情得到妥善控制，2021年全球经济增速或将反弹至3.25%。

国际金融协会（IIF）预计，2020年全球经济增长将接近1%，远低于2019年2.6%的增长水平，创下金融危机以来的最低增速。此外，国际信用评级机构穆迪表示，新冠肺炎疫情增加了今年全球经济出现衰退的风险。而美国、日本、德国、意大利、法国、英国和韩国等发达经济体可能在“不利情境下”陷入衰退。

作为世界经济航船的“压舱石”，中国经济也受到国际社会的密切关注。中国如果能控制住疫情不发生二次暴发的话，在全球乱成一团时，中国的稳定生产和巨大产能就成了宝贵资源。

商务部外贸司司长李兴乾近日表示，疫情在境外一些国家和地区发展较快。短期看，对全球经济和产业链的影响不可避免，全球经贸增长面临一定压力，中国外贸企业的复工复产和新订单的获取也将受到一定影响，全球产业链供应链受到一定干扰。但中国外贸产业链结构完备、竞争力较强，与全球供应链的合作紧密稳固。中国将加强全球范围抗疫合作，努力将疫情对中国外贸和世界贸易发展的影响降到最低。■