



爱驰汽车的生产线已经复工复产，其智能化生产线是中国制造业向互联网化和高端化迈进的缩影。

各车企暂时设定的停工、停产时间不尽相同，例如福特、通用、宝马、戴姆勒等车企都暂定停产两周，而大众、特斯拉等车企的停产时间为三周，但这些都是暂时的计划。一方面与工厂所在地的疫情和地方政府的规定相关，另一方面也体现出疫情带来了巨大的不确定性。从目前来看，大部分停产工厂原定的复工日期都会推迟。

这一切，几乎就是中国国内汽车工厂2月份状况的翻版。封城中的武汉，聚集了东风乘用车、东风本田、神龙汽车、东风雷诺、上汽通用五大整车企业，也吸引了大量零部件企业的集聚，涵盖底盘、变速箱、车身、电子、内饰、玻璃等主要零部件，持续的停产，对下游整车生产带来巨大影响。而全国各大整车企业和零部件企业的停摆，更是直接导致1-2月份国内汽车产销断崖式的下跌，汽车制造业1-2月利润总额同比下滑高达79.6%。

而与国内的比亚迪、上汽通用五菱、广汽等企业在疫情严重期间转产口罩、消毒药水的状况类似的是，美国通用和福特的工厂也开始转产口罩和呼吸机等防疫物资。通用汽车将在其位于美国印第安纳州的工厂生产重症呼吸机，首批产品最早将于4月交付。福特汽车与3M、GE等公司合作，开始大规模生

产电动空气净化呼吸防护面具和呼吸机，以及N95口罩。汽车零部件企业马勒集团也决定与位于瑞士的内衣厂商黛安芬合作，为其生产的口罩提供能有效吸附病毒的FFP3规格滤芯。

全球产业链严重受创

汽车行业由于技术含量高、产业链长，是典型的资金和技术密集型行业，其全球化特征明显，受疫情冲击严重。目前，全球主要汽车工业国都受到了疫情的冲击。据World's Top Exports统计，2018年，中、韩、意、日、法五国乘用车、汽车零部件合计出口额分别为1880亿美元和1212亿美元，全球占比分别为24.3%和29.4%。随着疫情在海外发酵，也对我国汽车和汽车零部件进口形成冲击，传导作用将致使我国乃至全球汽车供应链受到难以估量的影响。

车企停产，停的就是钱。比如北京奔驰就声称每天经济损失高达4亿元。整条产业链停止滚动，损失就是天文数字。市场研究机构IHS Markit最近大幅下调了对全球几乎所有地区汽车销量的预测，认为将比预期减少1000万台，其中中国减少