

中国，2017年11月28日

“硬”脱欧将严重损害英国汽车业的创新能力和竞争力

- 最早出现的负面征兆：投资、产能和销量出现下滑
- 不论现在还是将来，融入欧洲单一市场对该行业至关重要
- 预计将面临财务困境 - 劳动力品质或将下滑

严重依赖欧洲市场

2016年中，汽车产量的激增颇令人意外，1月到8月，实现销量102万辆，与2015年同期相比上升了8.5%，而在2017年，汽车产量下滑了接近2%。汽车业出口依然活跃，主要面向欧盟市场（在英国组装的汽车中有79%将出口，其中56%销往欧盟各国），但由于国内消费信心不振导致总销量仍出现下滑。

英国汽车业对欧洲市场的依赖是全方位的，出口依赖仅仅是一个方面。整车装配中所需的零部件有56%依赖进口，通过与欧洲产业链的完美整合，英国汽车业方可在成本、库存和生产时间方面实现最优化。

与此同时，2016年以来，汽车业零部件供应商和制造商的投资力度出现显著下滑，与2011-2015年同期相比，下滑了36%。尽管计划在2017到2024年间推出28款新型车（所有制造商总和），但投资下滑的趋势在2017年进一步加剧。对脱欧谈判的困难和结果存在的各种风险预期仍在继续发酵，降低了外国投资者的热情，其中包括很多英国汽车品牌的母公司（塔塔，宝马，尼桑以及标志雪铁龙）。

竞争力和创新面临威胁

科法斯专攻汽车和金属行业的经济学家 Khalid Ait Yahia 指出：“欧洲单一市场毫无疑问对英国汽车行业至关重要。如果最终出现硬脱欧的情况，将实施严格的货物管制以及WTO的关税标准，该行业面临的风险将急剧上升。”

如果出现硬脱欧，业内人士所要面临的三个重要挑战：

- 竞争力下滑

英国本土没有足够的零部件供应商。在欧洲，组装到整车上的各项零部件可能需要15个国家的通力协作¹。如果没有与欧盟间的自由贸易协定，将依据WTO条款收取关税，这意味着整车成本将上升10%，零部件成本上升3%。

¹ 根据欧洲汽车供应商协会（CLEPA），2017年4月

- 缺少技能熟练的劳动力

得益于欧盟成员国的身份，赢过得以雇佣国外合格的工程师和技术人员，弥补了国内某些领域科研和技术人才的短缺。因此，如果满足脱欧阵营的要求，对经济技术类移民采取限制，无疑在中短期将加剧该领域技术人员短缺的困境。

- 创新融资面临的不确定性

在欧盟发起的创新基金计划中（FP7 2007-2013 框架计划，随后有 2020 地平线计划，得到欧洲投资银行 2.5 亿英镑的贷款支持），英国始终在混合动力及电动汽车领域占据主导地位。脱欧后，创新基金面临的变数将进一步削弱英国汽车行业的创新能力。

媒体联络：

如需进一步垂询，请联络：程驰 - 电话：+86 21 6171 8100 chloe.cheng@coface.com

科法斯集团简介

科法斯集团在全球信用保险市场具领导地位，为遍布世界的 50,000 家企业提供国内及出口贸易信用风险保障服务，减低企业坏账风险。集团矢志成为业内最具灵活性的全球信用保险服务商，在 100 个国家设有营业机构，全球员工人数达 4,300 名，2016 年全球总营收为 14.11 亿欧元。科法斯集团拥有 660 名贸易信用额度评核及信用分析人员，凭借对当地客户及买家的认识及集团对全球企业付款状况的专业知识，每季发布国家及行业贸易风险评估。

www.coface.com

科法斯集团在巴黎证券交易所B股挂牌交易
ISIN代码：FR0010667147 / 股票代码：COFA

