

“制造之城”武汉，期待全面按下重启键

Original 赵一苇 中国新闻周刊 1 week ago

周刊君说★

复工之后企业重构供应链危机的应对体系
是未来不得不面对的课题



3月24日，武汉东风乘用车公司工厂内，工人在生产车间进行消杀。摄影/厉禹王

“制造之城”期待按下重启键

本刊记者/赵一苇

发于2020.3.30总第941期《中国新闻周刊》

“已复工但未解封，大量员工无法到岗，生产线还不能实际复工。”东风汽车集团武汉总部一位市场部负责人在接受《中国新闻周刊》采访时显得有些无奈。

实际上，东风汽车集团早在3月11日就拿到复工批复，但由于武汉和湖北多地仍处于封城状态，人流和物流还未打通，无法真正开工。

封城下的东风汽车集团只是武汉制造企业一个缩影，在已持续两个月的停工状态下，武汉的经济压力在政府和企业之间层层传导。而作为中国制造业产业链上不可或缺的重要一环，武汉这座聚集汽车、通信、电子、医药等多领域知名制造业公司的城市，正在面临严峻挑战。

“复工不解封的策略仍然会持续一段时间。”湖北省社科院经济研究所所长叶学平向《中国新闻周刊》推测，要实现劳动密集型的制造业、服务业的全面复工仍需一些时日。

如同东风汽车一样，多数的武汉制造企业面临着产业链的断链风险。比如武汉在汽车及零部件领域拥有成规模的产业集群，在国内甚至全球的产业供应链上下游处于关键的连接点。武汉制造产业的停摆重创，所产生的冲击波正渐次波及全球的汽车产业。

汽车供应链将遭重创

“目前车厂的工人还没返岗，工厂还没有真正开工生产，园区附近都没什么人。”一位常年在东风大道汽车产业园区工作的负责人如此描述当下企业的状态。

疫情阴影下，武汉经济技术开发区的东风大道不见往日的车水马龙。这条全长13公里的大道，是全球汽车工业密集度最高的轴线之一，被誉为“车都之脊”，是武汉乃至湖北省工业产值最高的主干道。

在东风大道沿线，聚集着近2万家企业，包括7家整车企业，12个汽车总装工厂，500多家零部件企业，54家“世界500强”，每年汽车产量过百万，家电产量过千万台，营收总和达到万亿级。

汽车产业已连续九年占据武汉第一支柱产业的位置。而在疫情暴发后的两个多月里，以东风大道为中心的武汉汽车产业几乎完全陷入停滞。

“疫情发生至今，武汉的汽车生产流水线都没办法开工。”湖北省统计局副局长叶青向《中国新闻周刊》透露，汽车工厂的流水生产线需要工人悉数到岗，缺一不可，“在解封之前，工人不能到齐，流水线就开不了。”

作为中国制造业500强第4位的特大车企，东风汽车集团是武汉市汽车产业的领头羊，也是湖北省最大的企业实体。其总部正位于武汉，生产基地和分部遍布湖北。

“全集团有一半以上的产能在湖北，其中武汉的产能占八成。”东风汽车集团武汉总部一位市场部负责人告诉《中国新闻周刊》，由于尚未解封，目前武汉总部只有机关部门在办公，其他部门和生产线仍处于停工状态。

生产基地在武汉的车企正面临前所未有的困境。根据中诚信国际数据，湖北省的汽车产能约有80%集中于武汉市。从产能分布上看，东风汽车集团下属的东风本田、东风乘用车和东风雷诺100%的产能在武汉，神龙汽车76%和上汽通用23%的产能在武汉。

以三个整车制造工厂全部位于武汉的东风本田为例，如果从1月22日春节放假开始算起，东风本田已经损失超过40个工作日的产能。按照东风本田今年的产销规划，这大概是10万辆以上的产量损失。换算成经济损失，高达250亿元。

每停工一天，整个东风本田就要多5亿元的亏损。而此前，北京奔驰在向政府请求提前复工时，也称其停工一天就将会产生4亿元亏损。

“目前湖北已复工地区的车企也以行政办公为主，还没办法恢复正常生产。”前述东风汽车集团市场部负责人向《中国新闻周刊》表示，在全面复工之前，车企还无法确定疫情期间的停工损失，“但可以肯定的是，损失非常巨大。”

此外，武汉及湖北的汽车零配件工厂亦是全国汽车产业链上的重要一环。除武汉外，襄阳、十堰等汽车或汽车零配件产量较高的地区都是疫情较为严重的地方。

“在武汉的工厂恢复生产前，湖北乃至全国的整车生产线都难以正常生产。”该负责人向《中国新闻周刊》坦言，武汉是重要的汽车零部件工厂集聚地，且汽车零部件适配性要求极高，短期内难以找到替代，“一旦关键零部件缺失，整车生产就面临停滞。”

3月12日，中国汽车工业协会召开月度信息发布会时表示，受新冠肺炎疫情影响，2月国内汽车生产量和销量分别为28.5万辆和31万辆，环比均下降八成。

随着全国范围内陆续复工，汽车产业所受影响仍在持续。根据中国汽车流通协会数据，截至3月17日，全国汽车经销商综合复工效率为58%，而湖北省的复工效率仅为38%。

“湖北的乘用车产量占全国的10%以上，其中湖北的产量有80%以上在武汉。”湖北省社科院经济研究所所长叶学平向《中国新闻周刊》分析认为，“武汉的汽车产业停滞，对全国范围内的汽车产业链都有重大影响。”

尽管近几年，武汉的汽车产业已经处于去库存的状态，并未投入全部产能进行生产，“但长时间的停工，仍然会对企业本身和上下游产生较大压力。”叶学平补充说。

► 武汉重点发展的八大产业

资讯来源：武汉市发展和改革委员会 制图：韩春燕



汉企制造业供应链危机与自救

时至今日，武汉仍保留着“制造之城”的厚重底色。这个人口超千万的特大城市，不仅是中国四大车都之一，还拥有“中国光谷”、“国家光电子信息产业基地”等称号，既有钢铁、汽车等传统制造业，也有芯片、激光、医药等高新制造业。

深厚的制造业基础成了武汉自救的重要力量。疫情期间，武汉多家制造业企业承担起了重要的“救城”角色，并在一定程度上实现了企业自救。

作为扎根武汉的特大型钢铁联合企业，武钢集团承担着全城多项基础能源供应。武汉疫情暴发至今，武钢集团多个下属公司几乎从未停工，持续为抗疫输送各种资源。

《中国新闻周刊》从武钢集团获悉，集团下属武钢有限气体公司，是武汉本地最大的医用氧生产企业，疫情期间24小时生产，为全市一半以上的医院供应医用氧气，日供应量是平日的4倍。

此外，在火神山、雷神山医院的建设中，武钢集团下属的武钢有限公司派出了130余人次支援建设，另一下属公司鄂城钢铁公司支援了500余吨钢材。在保障民生需要方面，武钢下属的供电部门和供水部门也在24小时运作，保障武汉城区水电供应。

“武钢在疫期提供的医疗、钢铁等资源，都是以极低的价格，甚至是无偿提供、无条件支援的。”湖北省统计局副局长叶青向《中国新闻周刊》表示，“**武钢提供的各种资源救了很多人的生产供应，武汉的情况可能会更危险。**”

国企之外，武汉制造业中的众多民营企业也在贡献力量。

武汉市东南部的东湖新技术产业开发区，别称“中国光谷”，是中国三大智力密集区之一，汇聚了电子信息、高端装备制造、节能环保、生物医药和医疗器械等多个产业。

而电子信息、生物医药和医疗器械，正是武汉市除汽车之外的另外两大支柱性产业。疫情期间，这两大支柱性产业里，仍然有大量企业在通过各种方式维持运转，提供技术支持或供应生产，有的甚至实现了大规模的业务增长。

武汉本土的高新制造企业表现卓著。作为国内红外测温设备的领军企业之一，武汉高德红外股份有限公司在疫情期间全程产量激增，以每天1000套的生产速度，为武汉及全国供应全自动红外体温检测设备。

而在疫情发生之前，高德红外的测温设备一年销量才几百台，如今产销正呈现飞跃式增长。仅2月，高德红外生产的测温设备在国内的安装量已上万套，3月初安装量近2万套，近期又接到了大量海外订单，已呈现供不应求的态势。

此外，武汉本土的高新信息技术企业也为武汉实现信息化疫情防控提供了重要支持。

在武汉市东湖新技术开发区疫情防控指挥部办公室，有一张实时更新疫情防控动态的电子地图，全称为“基于时空大数据‘一张图’疫情监测防控系统”，是由武汉本土的武大吉奥信息技术有限公司开发的。早在去年6月，这家公司就入选了工信部“小巨人”名单。

“自2月9日上线之后，系统已协助了包括湖北在内的10多个省市的疫情防控工作。”武大吉奥市场部部长周晓霞告诉《中国新闻周刊》，通过“一张图”，地方防控指挥部能直观准确地掌握区域内的重点疫情指标，实现精准防控。

在武汉城区疫情从暴发走向稳定期间，辖区内4000多人的佛祖岭街道B社区始终保持“无疫情社区”状态，这个社区采用的防控系统，是由武汉虹信技术公司开发的“智慧基层社会治理综合支撑平台”，能够帮助社区实现精细化的疫情防控。

“这套系统自2月中旬上线后，已为武汉、山东、广西等多个地方的疫情防控提供了帮助。”武汉虹信智慧社区项目经理颜晓曦告诉《中国新闻周刊》，尤其在武汉四类人员“应收尽收”的命令下，系统大大提高了社区统计人员和分析疫情数据的效率。

但“休眠”状态下的武汉，绝大部分生产活动仍然在期待全面重启键的按下。

在光电子信息方面，武汉市构建的通信光电子、能量光电子、消费光电子三大产业链，拥有全球第一的光纤光缆生产规模，占国内市场的2/3份额、国际市场的1/4份额。全国七百余家光通信厂商中，有两百家左右在武汉。

而在疫情阴影下，武汉大部分光通信企业的研发和生产工作仍然难以复工，许多企业的开工率持续在低位徘徊，甚至不足以完成存量订单，同时面临新订单与新客户流失的风险。

“长时间停工下，武汉企业在产业链和供应链上的位置必然会受到影响，并存在失去部分市场的风险。”湖北省社科院经济研究所所长叶学平对《中国新闻周刊》表示，在全国已经陆续复工的大环境下，武汉仍停工状态，产业上下游企业会倾向于寻找替代厂商维持产业链运转，“如果武汉到4月底才全面复工，意味着将失去几乎一个季度的订单，对全年的产销都会造成深刻影响。”

作为全国重要的制造业基地的武汉，尽管在疫情中受到重创，但随着疫情逐渐减弱，疫情对制造业产业链的影响也会逐渐减小。而对于制造业企业来说，重构供应链危机的应对体系是未来不得不面对的课题。

叶学平建议，在制造业的细分行业中，偏劳动密集型产业受影响程度更大，偏高新技术型产业影响更小。“未来，制造业企业会更倾向于加大智能技术、智能制造在生产链中的比重，以规避疫情这类不确定性带来的风险。”

值班编辑：俞杨

推荐阅读



疫情下的纽约：怎么走到了今天这地步？



查尔斯王子都感染了！逃离还是留在英国，低龄留学生家长的焦虑



封面报道

《停摆的世界》

点击下图，一键下单



[Read more](#)