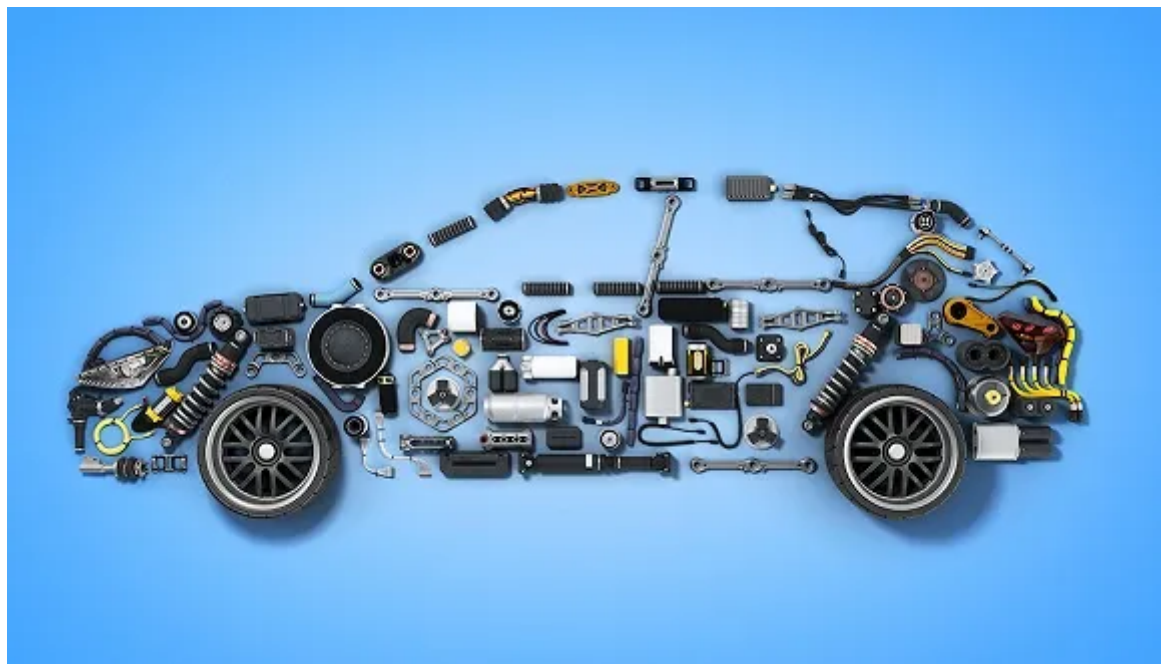


湖北的零部件厂商复工，全球汽车产业链终于又可以运转了

李文博 界面新闻 1 week ago



记者：李文博

编辑：王毅鹏

//

日前，满载着9200个汽车座框骨架与9520个背框骨架的列车从武汉全速驶出，目的地是位于吉林省长春。这是自武汉因疫情实行的交通管控以来，第一列出发的、运输着汽车零部件与希望的列车。

//

一副产自湖北武汉制动系统空气软管的断供，直接导致日本汽车制造商日产（Nissan）向其位于马来西亚、美国、英国、西班牙、俄罗斯和印度的全球工厂发出停产警告。

这便是中国湖北——这个几乎所有全球知名汽车制造商们仰仗的零部件生产“大后方”因疫情停产，对全球汽车产业链所施加的“蝴蝶效应”。湖北零部件制造产业圈群踩下的急刹车，让德、美、法、日、韩的汽车企业们，瞬间陷入停摆桎梏。



全球汽车的“骨骼基地”

按国家编制零配件目录编号计算，汽车零部件总成共74种，其中每个总成部件的零件组成数量少则十几，多则上千。倘若将互换及通用标准件，如螺栓、螺母和垫片等一同计算在内，一辆普通家用汽车上，大约装载两万个不可拆解的独立零部件。

两万个零件构架成了一台汽车基础的“骨骼结构”，而这些“骨骼”中的每一块，都需要有相应专业级供应商进行配套生产。



根据中国汽车技术研究中心的统计结果，中国汽车零部件相关企业超过10万家，跨国投资汽车零部件企业超过1万家。截止去年12月底，湖北省工商登记在册的零部件集成及配件生产企业总计6025家。

一个值得关注的数字是，在全国103个汽车零部件开发区中，湖北省以13个开发区的数量位列安徽省（15个）之后，排名第二。其中襄阳市以4个开发区位列湖北省内数量第一，黄冈市以3个开发区紧随其后，十堰市和武汉市有2个，石首市和黄石市分别有1个。

除国家级开发区外，湖北还拥有诸如武汉东湖汽车产业园、金港汽车零部件产业园、洪山产业园、荆州汽车零部件产业园和孝感零部件产业园。

湖北汽车工业协会透露说，湖北省规模以上的汽车零部件企业超过1300家，包括博世、德尔福、法雷奥、伟巴斯特、霍尼韦尔、格特拉克、采埃孚和电装等知名海外汽车零部件巨擘都在湖北纵深布局多年。

其余包括大冶汉龙发动机、三环集团、上海纳铁福、均胜电子、湖北齐星、冠捷显示和福耀玻璃等本土零部件制造商，也都在湖北扎下了根。

这其中，创建于1923年的法国的零部件巨头法雷奥（Valeo）是最早进入湖北的领军者，也是湖北引入的首批世界500强企业之一。

1994年，法雷奥汽车空调（湖北）有限公司以合资形式在荆州落地，成为法雷奥在华首批工厂。2004年，法雷奥在武汉设立了第一个开发汽车照明的技术中心。随后，法雷奥在湖北布局包括空调、车灯照明、动力总成热系统、车灯业务技术中心在内的业务板块。去年10月，法雷奥中国研发中心在武汉经济技术开发区落地。

目前，法雷奥在湖北省共有四座工厂和一个研发中心，员工总数1900余人。在接受界面汽车采访时，法雷奥相关负责人表示，“公司位于湖北荆州的两座工厂已于2月21日正式复工，前期复工为政府特批，负责救护车及相关抗疫生产。荆州两座工厂复工率达90%以上。武汉两座工厂已在3月中旬逐步复产复工，现处于生产爬坡阶段。”



深耕汽车驱动领域的美国零部件企业博格华纳位于武汉蔡甸经济开发区的工厂在3月中旬正式复工，目前朝着全面复工的状态推进。“工厂现在主要按照客户订单的优先排序进行生产，”博格华纳武汉工厂总经理余涛在接受《楚天都市报》采访时说，“采取小批量进行。”

博世中国公关部相关人士在接受界面汽车采访时表示，“生产转向系统的武汉博世华域基本复工了。但是产能每个工厂情况不一样。整体来说，供应链不是问题。现在主要是看汽车市

场需求端。”



零部件企业优先复产，全球产业链企稳

作为全球汽车零部件核心要地，湖北零部件企业的重新启动，格外牵动人心。

3月13日的国务院新闻办公室举行的新闻发布会上，工业和信息化部副部长辛国斌提出要支持湖北汽车零部件产业优先复工复产。

辛国斌介绍，湖北是中国第四大汽车生产基地，在这次疫情防控过程中，大众、宝马、现代汽车等一些跨国公司都提出，由于有一些零部件是在湖北生产的，企业的备货存货不足，如果不能及时复工复产，企业将面临停工和停产的窘境。

国内也有一些汽车企业的配套厂商在湖北，其中广汽集团在国内的400多家供应商中就有156家零部件企业位于湖北。

针对这种情况，工信部一方面组织湖北主管部门，会同企业启动库存紧急保供，解决一些企业面临的困难和问题。以韩国现代为例，其在国内的线束生产配套企业分别位于湖北和山东，由于线束供应导致现代停产。

于是，工信部协商有关企业迅速复工复产，优先解决这些企业的“堵点”和问题，目前韩国现代生产经营秩序已恢复正常。

“从目前来看，湖北省内的汽车零部件企业已经在有序复工复产。中国汽车产业的复工复产工作在有序推进，对全球供应链的稳定发挥了重要作用。”辛国斌表示。

根据海关总署的统计数字，2019年在中国的汽车零部件企业出口额超过600亿美元，其中外资企业在华子公司对外出口占40%。更有资料显示，全球八成以上的汽车零部件与中国制造息息相关。



就在支持湖北汽车零部件产业优先复工复产新闻发布会召开前的一周，满载着9200个汽车座框骨架与9520个背框骨架的41074次列车从武汉全速驶出，目的地是位于吉林省长春市的一汽轿车股份有限公司零部件装卸基地。

这是自武汉因疫情实行的交通管控以来，第一列出发的、运输着汽车零部件与希望的列车。

普华永道中国在2月13日发布的《汽车行业应对疫情挑战四大举措》报告中指出，“全球前十供应商约40%的生产工厂和研发中心处于重灾区。由于汽车产业高度融合且相互依赖度高，短期替换供应商可能性较低，导致重点疫情区域零部件供应商生产受阻。”

德勤管理咨询战略和运营团队合伙人冯莉在接受《中国汽车报》采访时表示，“疫情对行业的长期影响主要有两个方面，一是中小零部件企业的经营性风险，二是‘断供’可能带来的供应链替代和松动风险。”

中国汽车技术研究中心首席专家吴松泉则认为，“疫情不会改变湖北在全国重要汽车零部件制造基地的地位。湖北零部件产业已经形成集群优势。生产恢复后，鉴于湖北的重要产业地位、运输中心地位等，零部件供应的经济技术条件没有发生变化。”

未经授权 禁止转载

[Read more](#)