

供应链重塑,产业链提升,记者走访多地观察新动向—— 汽车工业,又闻马达轰鸣

本报记者 沈晶晶 谢丹颖 杨群

停顿两个月后,流水线重启了。在吉利汽车临海产业园制造装备部负责人黄鑫看来,这是这个夏天最好的消息。

一辆车,有多少零件?很少有人精确计算,但粗略估算下来,平均每辆车约有1万多个独立零件,串联起上下贯通、体系完整的汽车供应链。

2022年上半年,受国内疫情多点散发影响,再加上国际环境动荡、芯片供应短缺、上游原材料涨价等原因,以分工精细、运转高效著称的汽车供应链,面临重重困局。全力打通堵点卡点,汽车业打响了一场没有硝烟的供应链保卫战。

拥有吉利、上汽等重量级企业,以及零跑、蔚来等造车新势力的长三角,是中国汽车工业的“心脏地带”。长三角汽车产销情况如何?面向未来,产业链韧性如何提升?记者走访杭州、台州等地,从汽车马达声中,观察产业新动向。



浙江富杰德汽车系统有限公司装配车间

牵一发动全身

“这次遇到的挑战,远甚于2020年疫情暴发之初”

近日,记者走进吉利汽车临海产业园时,最直观的感受是整洁、安静。一道道流水线上,生产如夏日般火热——

焊接车间内,上百台机器人挥舞手臂,精准连接焊点;总装车间内,AGV搬运机器人将零部件送到指定位置,工人逐一安装;室外车道上,新下线车辆正进行速度、温度、耐力性能测试。

据介绍,新款车型刚于5月30日下线,6月底全面上市,截至目前已交付超过1万辆。眼下,供应链趋稳,汽车产能还在快速攀升。

产业链复苏趋势,也能从数据分析中得到印证。本报联合允九数据科技集团有限公司,对企查查、盖世汽车、百度搜索等公开信息进行挖掘,同时基于中国汽车流通协会、同花顺iFind、各地统计局和各车企官网,交叉对比1765家汽车相关制造企业数据发现:

从汽车景气度看,苏浙皖总体波动不大,上海在4月、5月降到今年最低点,6月大幅回升,达到今年新高;从长三角汽车制造业增速看,5月降幅逐步收窄,6月小幅上升。

供应链逐渐复苏,黄鑫说,他们有更多需要思考的问题——产业链上的薄弱环节在哪里?再遇到类似风险怎么办?据介绍,吉利汽车临海产业园主攻燃油车制造,规划产能达30万辆。但2019年以来,燃油车市场需求缩水,新能源汽车发展迅速,基地实际产量逐年下滑。“今年初,经过多方努力,我们争取到了雷神混动新能源汽车项目。”黄鑫说,转型技改要关头,却遇上了疫情,“新年晚下线一天,市场份额可能就被竞争对手抢去一点。”

行业比拼,争分夺秒。但以龙头企业为核心,“以点带链”修复产能的办法,这次却不太灵光。

“链太长、太复杂了,我们的下级供应商有几百家。”采访中,亚欧汽车制造(台州)有限公司总经理奥斯卡说,4月

底上海开始复工复产,但当时仅是“点”的恢复,主机企业能生产了,但主机的零部件配套企业供不了货,整条“链”还是转不动。

本报联合允九数据粗略绘制的汽车产业链图谱,能够佐证汽车供应链的长度、上下游“唇亡齿寒”的关系以及长三角在中国汽车工业中的重要地位。

先看整车,上汽、吉利、奇瑞等龙头企业集聚,上半年疫情影响下,三大车企销量仍居中国品牌汽车销量榜前列;蔚来、哪吒、零跑等造车新势力发展,也引人注目。

再看零部件,长三角有拓普集团、万丰奥威、均胜电子等重点企业,2021年中国汽车零部件企业百强排行榜上,长三角占了近40席;遍布各地的两万多家中小微零部件企业,更是几乎覆盖了一辆汽车所有生产环节。

继续往链条上游走,长三角还有杉杉股份、中策橡胶等原材料企业,以及芯片设计研发机构等。

对造车而言,任何一个零部件短缺,都会影响整套系统、整条产业链。更何况,是长三角这样的“心脏地带”受到冲击。“此次遇到的挑战,远甚于2020年疫情暴发之时。”这是记者采访中汽车行业人士的共识。此前,行业面临的难题,只是小部分或特定零件缺失,不会导致停产,即便停产时间也不会很长,“这一次,形势一度非常严峻。”

尽管很多问题靠一市、一省无法独自解决,但各地采取应急策略,也一定程度上帮助企业打通了部分堵点,“抢”出生产时间。得知亚欧工厂断链风险后,台州立刻组建专班,市经信局长牵头逐级梳理供应商,向江苏、上海发出协调函,落实车辆运输通行证,并派专人跟无锡、江阴等地沟通,把工作做到镇一级,及时拿到控制元件、车架等关键部件。据悉,6月该工厂恢复100%产能,7月以来订单不断,开始实施双班制赶工。

选择增加库存

“在生产效率、供应安全、库存成本之间,尽快找到平衡点”

事实上,2020年以来,不少车企陆续调整策略,或进行数字化改造,或增加备选供应商,以增强产业链韧性。

吉利这样的龙头企业,更将供应链生态看作企业竞争力。他们投入上百亿元打造的CMA架构,将一辆车切分成车身、底盘、电子系统等基础模块。造车就像“搭积木”,不同模块自由组合衍生多元车型,所有部件在同一平台共享调配。每个关键部件,至少对应两家地处不同区域的供应商,整车端“下单”,平台就能根据距离远近、库存数量及时调配供货。

“统筹调度和上下游密切配合下,我们一直保持‘低库存’生产战略。”黄鑫说,大多时候,这一模式行之有效,比如此前安徽芜湖因疫情封控,他们迅速找到备选台州企业,供上了车身骨架横梁。

业内专家分析,作为精密、高效供应链体系的代表,汽车产业一直奉行“低库存”“零库存”管理方式。特别是欧美车企,早期在中国布局时,出于语言和管理成本考虑,喜欢将零部件业务外包,这也成为江浙地区民营汽配供应商的发展起点。

但近期,随着汽车供应链断裂,“运力孤岛”问题显现,再加上国际形势不明朗,使得电池、钢材等价格上涨、芯片交付周期不稳。增加库存,成为更加现实的选择。

“你不想增库存,生产线也会逼着你增。”在台州路桥区峰江街道的浙江富杰德汽车系统有限公司,总经理王俊杰告诉记者,半年来,他几乎每天一睁眼就在算账。富杰德的核心产品——可变气门正时系统,用于燃油车、混动新能源车发动机,主要作用是进排气调节。这款产品体积不大,只有成年人一个拳头大小,却由十五六个配件组成。“生产线一停,设备再预热需要一天,光用电成本就没法估量。”王俊杰说。

为此,他们不得不投入千万元,采购储备常用的零部件、半成品物料,确保封控条件下生产线也能运转半个月。

日常支出,由此快速增加。“汽车行业有些特殊,整车厂用一个零件结算一个。我们出货后,通常要一年才能收到钱。”王俊杰说,现金流不充足的企业,很难翻越建库存、加库存导致的成本“高山”。

“吉利汽车临海基地的仓储成本,达到了亿元级。”采访中,黄鑫提到,除了成本,到底哪些零件要储备,也要谨慎抉择。有时,一些不起眼、不在意的零部件突然不足,也会“卡”住整条生产线。他至今记得,4月上海宝山封控后,基地的冷却风扇断供了,总装车间被迫停下。浙沪两地政府和企业采购部门多次协调,供应商终于同意让人打开仓库、

大力补链强链

“核心技术和关键部件,牢牢掌握在自己手里”

在不少人感叹“行业寒冬”之时,总部位于杭州滨江区的零跑汽车,却好消息不断——

4月,汽车供应链普遍受疫情影响下,他们仍完成交付9087台,拿下造车新势力月交付榜首;5月更是逆势上扬,交付量创历史新高,达到10069台;截至6月底,零跑汽车的累计交付量,已超过去年全年总量。

不寻常的走势背后,有何秘诀?

“核心技术研发和关键部件制造,我们牢牢掌握在自己手里。”零跑汽车市场公关部总监周颖透露,2015年创立之初,他们就强调全域自主能力,从电驱系统,到智能驾驶、智能座舱系统,生产线上重要环节几乎靠自己研发、自己制造。

在零跑位于金华的工厂,记者发现,与一般整车厂来自天南海北的零部件拼装成车不同,除了冲压、焊接、涂装、总装四大传统车间,还有专门的三电车间,年产能超过20万台车。

“凭借自研自造模式,我们减少了中间环节和外部依赖,遇上突发事件时,产业链更加可控。”周颖告诉记者,即使哪个零件真的缺了,因为技术掌握在自己手里,反应调整也更迅速。

例如,今年3月,零跑的音响供应商,因买不到芯片断供。由于音响是自主研发的,他们很快找到了替代方案。加大研发投入、掌握核心技术、布局全新产业,成为不少车企试图增强供应链韧性的现实选择。采访中,记者了解到,富杰德就已投资千余万元,规划建设冲压车间。目前,可变气门正时系统外罩壳实现了自主生产,供应链安全大大提升。

“继续补充距离更近的供应商,也是增强供

运出模具。

第一次派车,路况估计不足,17米长的货车无法进入工厂前小巷。第二次尝试,模具超出厢车高度,再度无功而返。直到第三次,一辆平板车顺利将模具运到浙江。等风扇供上,已是5月中旬了。

保供就像一场看不见硝烟的战斗。黄鑫告诉记者,6月以来的每天上午,集团产能协调部召集会议,预判风险,梳理库存。他们目前的策略是:动力系统核心部件,总部统一调配;车身、内饰等重要部件,基地适量储备;台州和周边城市供应商的部件,无需刻意囤货。“大家都希望能在生产效率、供应安全、库存成本之间,尽快找到平衡点。”

这一过程中,各地政府千方百计全力保障市场。记者注意到,近期长三角各地密集出台纾困政策。比如,上海将年内新增非营业性客车牌照额度增加到4万个,阶段性减征部分乘用车购置税,并对置换纯电动汽车的个人消费者给予补贴;浙江将新能源汽车作为重点支持行业,杭州、宁波等地对符合条件的新能源汽车给予购置补贴,同时加强基础设施建设,部署新建公共充电桩10000个、充换电站650座等。

激活市场消费潜力很受企业欢迎,从生产端的角度来看,如果消费端失灵,库存压力将层层传导,造成供应链波动。从上汽、吉利等代表车企销售数据看,6月汽车行业销量已恢复到今年3月的九成左右。尤其是新能源车,从“没车可卖”到“车不够卖”,使车市和夏天天气一样火热。

寻找新企业、重建供应链,不是一朝一夕的事。台州市经信局高端装备与新材料处相关负责人介绍,上海因疫情封控后,整车企业立刻将一些零部件和供应商名单发给他们,试图找到替代产品,“像轴承,相看本地有企业可以配套,但实际拿出来的产品,在进行精度、高速、高低温、耐久性、稳定性、可靠性等测试后,发现很多无法匹配。”在当地,无论整车企业,还是零部件企业,都对今年4月台州与比亚迪签订的新能源刀片电池项目,以及正在规划、旨在打造产业链全生态运行场景的“未来汽车城”,寄予厚望。

人们期待,通过补链、强链,能够牢牢握住驶向未来的汽车方向盘。

“我们从去年开始实施本地化战略,花了小半年在台州成功开发4家供应商,同步彼此的设计理念、工艺流程、质量标准,6月实现批量供货。”王俊杰说,越是困难,越要携手,他希望更多龙头企业能站出来,建立产业链命运共同体,让上下游企业共同进步。

“我们从去年开始实施本地化战略,花了小半年在台州成功开发4家供应商,同步彼此的设计理念、工艺流程、质量标准,6月实现批量供货。”王俊杰说,越是困难,越要携手,他希望更多龙头企业能站出来,建立产业链命运共同体,让上下游企业共同进步。

人们期待,通过补链、强链,能够牢牢握住驶向未来的汽车方向盘。



吉利汽车临海产业园车间



装配下线的零跑新能源汽车



亚欧汽车制造(台州)有限公司车间

2021年8月—2022年7月
长三角汽车销量统计

时间	上海	江苏	浙江	安徽
2022.07	69074	142096	143806	59277
2022.06	66028	166195	181653	64370
2022.05	2603	108102	116349	46720
2022.04	1213	61530	81724	28322
2022.03	43580	121932	149373	54926
2022.02	35774	99539	93662	47335
2022.01	66451	185904	166450	98752
2021.12	79143	188625	173993	73382
2021.11	63010	144580	154797	58086
2021.10	50435	129079	131856	57343
2021.09	65810	133284	144108	53975
2021.08	53981	116351	129227	55307

单位:辆 数据来源:同花顺iFind



中国新闻
名专栏
深读