

大众停产倒计时！荷兰冷战卡中国脖子，结果把欧洲汽车业送断头台

来源：陈喜宁 发布时间：2025-11-11 22:38:54

10月14日，荷兰政府突然宣布冻结安世半导体中国业务，暂停中国区CEO职务，发布全球冻结令。

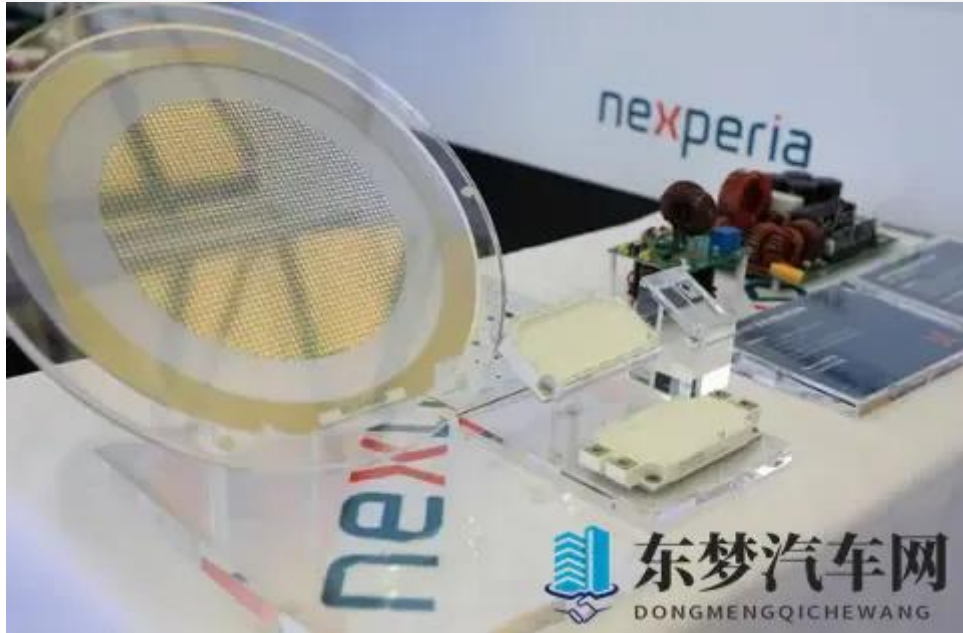
到了10月26日，荷兰安世进一步升级，直接停止向中国工厂供应晶圆。



这一系列操作的后果很快显现，大众汽车内部文件显示，如果芯片供应无法恢复，生产线可能在11月中旬停产。

德国汽车工业协会紧急搭建了一个线上平台，向全行业求助，看谁手里还有安世的库存芯片能拿出来救急。

11月1日，中国宣布将综合考虑企业实际情况，对符合条件的出口予以豁免。这个消息出来后，欧洲汽车业总算松了一口气。



安世半导体生产的芯片并不复杂，主要是功率半导体和逻辑芯片，技术含量不算高，价格也便宜。但问题在于用量太大了。

汽车的电池管理系统、电机控制、车灯、传感器、安全气囊、制动系统，全都离不开这些芯片。

根据安世官网的数据，公司每年出货超过1000亿颗芯片，其中相当一部分供应给欧洲汽车产业链。



中国工厂承担了安世全球约60%的封装测试产能。一旦这个环节断掉，整个供应链立刻就会卡壳。

大众汽车集团是受影响最直接的企业之一。据《德国商报》10月底报道，大众位于沃尔夫斯堡的主要生产基地已经开始评估停产的可能性。集团采购部门给供应商发出紧急通知，要求提供所有可能的替代方案。

宝马和奔驰的情况也好不到哪里去。宝马慕尼黑工厂的一位工程师在接受媒体采访时说，他

们正在盘点库存，看现有的芯片储备能支撑多久。奔驰则在10月底召开了紧急会议，讨论如何应对可能出现的供应中断。

荷兰政府援引的是一部1950年代颁布的《货物供应法》。这部法律是冷战时期为了应对紧急情况制定的，赋予政府在特殊情况下干预商业运营的权力。但问题是，这部法律从1950年代颁布以来，从来没有被实际使用过。

鹿特丹伊拉斯谟大学法学院教授詹森在接受《新鹿特丹商报》采访时表示，他的第一反应是非常惊讶。

这部法律的启动条件是必须存在真正的紧急情况，但荷兰政府所说的治理缺陷和技术转移风险，是否构成法律意义上的紧急情况，这是存疑的。

更让人不解的是，荷兰经济事务部大臣卡雷曼斯在做出这个决定之前，既没有和欧盟其他成员国通气，也没有和中国方面协商。《新鹿特丹商报》10月31日的报道用了“令外交圈意外”这个表述。

欧盟委员会在11月1日的例行新闻发布会上，发言人被问及此事时表示，这是荷兰的国内决定，委员会正在了解情况。这个回应其实挺微妙的，等于是说欧盟事先并不知情。

德国方面的反应更直接，德国汽车工业协会主席米勒在10月底公开表示，汽车产业需要稳定可靠的供应链，任何单方面的干预都会带来严重后果。

德国经济部一位官员在接受采访时说得更直白，他说这件事“没有经过充分的沟通和评估”。

安世中国有限公司11月2日发布公告，表示工厂有充足的成品和制品库存，并且正在加紧验证新的晶圆产能来源。

这个表态透露出的信息是，即便荷兰方面继续断供晶圆，中国工厂也已经在准备替代方案了。

事实上，安世中国在东莞、上海等地的工厂拥有完整的封装测试产线。这些产线的设备和技术都是成熟的，关键是晶圆的供应。

目前安世的晶圆主要来自荷兰总部和德国汉堡的晶圆厂，如果这条供应链断了，就需要找到新的晶圆供应商。

中国国内的几家晶圆厂已经在和安世中国接触。华虹半导体和中芯国际都有生产功率半导体晶圆的能力，技术规格上能够满足安世的需求。现在主要是验证和产能爬坡的问题，这需要一定时间。

但欧洲车企等不起这个时间，博世是全球最大的汽车零部件供应商，它向多家车企供应的电子控制单元中就大量使用安世的芯片。

博世中国区一位负责人在10月底接受采访时说，公司正在评估库存情况，如果供应链不能尽快恢复，将不得不调整生产计划。

采埃孚也是如此。这家德国零部件巨头的传动系统和底盘系统产品中，都用到安世的芯片。

采埃孚在一份内部文件中提到，如果芯片供应中断超过两周，部分生产线将面临停产风险。

值得注意的是，荷兰政府在发出全球冻结令之前，曾经给德国的汽车厂家和零部件供应商发过一封邮件，提醒可能存在的供应链危机，这说明荷兰方面其实很清楚这个决定会带来什么后果。

这件事的背景是欧美近年来不断收紧对华技术出口，2022年，英国曾经否决了安世半导体对英国芯片公司NWF的收购申请，理由是国家安全考虑。

安世当初被闻泰科技收购时，也经过了荷兰政府非常严格的审核。

但安世生产的芯片和光刻机那种高端设备完全不是一回事，功率半导体和逻辑芯片属于成熟制程产品，全球有很多厂家都能生产。

真正的问题在于，安世通过多年积累建立起来的全球供应链网络，以及它在汽车行业的客户关系。

荷兰安世在事件发生后曾经表示，并不打算离开中国市场。

但它同时又宣布停止向中国工厂供应晶圆，这个操作就有点矛盾了，如果不供应晶圆，中国工厂怎么生产？如果不在中国生产，欧洲客户的订单谁来完成？

11月1日中国宣布的出口豁免政策，给了这场僵局一个缓和的机会。

欧洲汽车产业需要稳定的供应链，这是现实问题。

全球化的产业分工已经形成，任何试图人为切断的做法，最后受损的往往是自己。荷兰愿不愿意走下这个台阶，接下来就看它自己的选择了。

HTML版本： [大众停产倒计时！荷兰冷战卡中国脖子，结果把欧洲汽车业送断头台](#)