



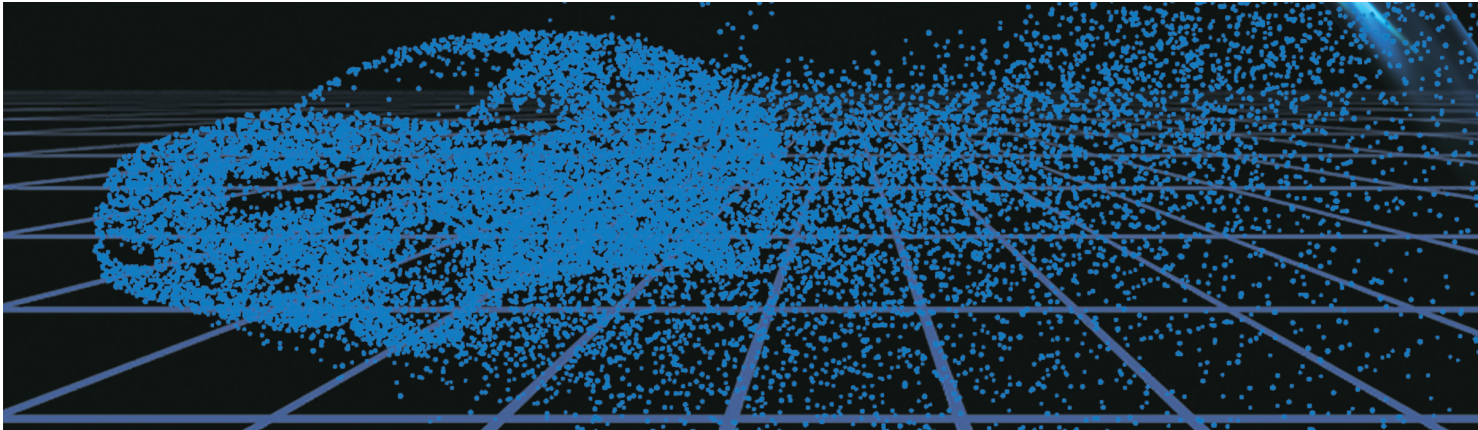
缺芯或导致全球汽车减产450万辆 宁波相关产业影响几何？

记者 乐骁立 见习记者 吴正彬

核心提示

从2020年下半年开始，“缺芯潮”让很多车企陷入焦虑，情况持续到现在也没有缓解，反而呈现出愈演愈烈的趋势。此前，包括本田、丰田、日产、福特、现代等在内的汽车制造商已经缩减多款车型的产能，部分厂商还陷入了停产风波。

汽车零部件产业是宁波制造业第一大产业。车企“缺芯潮”是否会波及宁波汽车零部件企业？此外，汽车售价会不会因此上涨？现在还能正常买车吗？记者进行了走访调查。



A. 多重因素交织 “芯片荒”可能还要持续半年

3月31日，均胜电子发布2020年年度报告。在报告中，均胜电子明确提出了缺芯所可能导致公司面临一定的压力——“芯片短缺将直接或间接影响公司的产能，因此公司营业成本和毛利率水平同样可能受到影响。”

那么，这一场“芯片荒”到底是怎么形成的？一位业内专家告诉记者，导致芯片短缺的原因非常复杂，是多个事件交织在一起造成的，就首当其冲的汽车领域而言，芯片短缺很大程度上归因于新冠肺炎疫情：“2020年，受新冠肺炎疫情全球肆虐的影响，很多车企下调销售预期，使得芯片企业也纷纷跟着降低汽车芯片的产能或是把产能转向其他领域。然而，消费端的反应却颇为出乎意料，并没有像很多企业预想中的持续低迷，而是很快回暖。于是车企和芯片企业又开始回调产能，但芯片产业链长而复杂，产能的恢复需要时间，导致芯片供应陷入紧张。此外，各大领域对于芯片需求的增加导致的芯片产能调配，也加剧了汽车芯片的短缺。”

据市场研究机构英国埃信华迈公司预测，今年第一季度，全球将有100万辆汽车因“缺芯潮”而推迟交付。据全球信息提供商IHS预测，芯片短缺会导致2021年第一季度全球减产100万台汽车，短缺现象会持续到第三季度，2021年全球范围内的汽车芯片短缺将造成200万至450万辆汽车产量的损失。与此同时，2021年全球汽车产业销售额或将减少600亿美元。此外，分析机构还预测，全球汽车芯片短缺的情况至少还要持续半年，有的机构则预测至少还要持续三个季度甚至更长。

均胜普瑞全球CEO蔡正欣预计，芯片供给要完全恢复，可能要等到2022年一季度。

不过，汽车行业分析师钟师认为，当前存在供需紧张的芯片局限在一定范围内，并非所有的车用芯片都紧缺，例如中低端芯片的供应相对宽松。对于智能化程度不高的燃油车型，由于其对某些敏感芯片使用得不多，所以受到的影响也相对较小，而部分电动车品牌的智能化程度要比燃油车高得多，受到的影响会更大。