

B.



宁波爱可森汽车电子有限公司生产车间 受访者供图

宁波相关企业 目前靠库存“顶着”

毫无疑问，“芯片荒”的持续给部分车企的产能安排带来影响，这样的影响是否已经传递到汽车零部件企业？多家宁波本地的零部件企业对记者表示，就他们遇到的情况来看，传导效应确实已经显现。

蔡正欣介绍，就普瑞来说，他们早在去年就针对缺芯情况成立了一个协调群组，包括整车厂、芯片供应商、经销商及零部件企业。每天晚上他们都会在群里沟通产能及供应情况，并在全球范围内征集可用库存。“但不可避免的是，临时征调的库存一定会导致成本的上升。我们也会与主机厂沟通、协商，希望双方一起承担高出的成本。”他说。

宁波爱可森汽车电子有限公司负责人杜项立介绍道：“由于某些客户的部分车型已经停产，相应零部件的订单随之下降，导致我们的生产安排也不得不做出调整，不过涉及的调整并不大。”

据杜项立透露，今年1月份到3月份，爱可森的月产值和利润一直保持着较为稳定的状态，波动主要出现在4月份：“这个月的产值和利润与前几个月相比可能会有所下降，一方面是由于缺芯潮的影响，另一方面也是因为钢、铜、铝等材料价格的大幅上涨。”

宁波高发汽车控制系统股份有限公司也表示受到了“缺芯潮”的波及：“有一些间接影响，但总体影响很小。”据了解，该公司产品涵盖变速操纵控制系统、电子油门踏板、汽车拉索等系列共上万种产品，其中部分产品与芯片直接相关。不过，由于所使用的并非高端芯片且库存仍很充足，因此，目前其业务并未受到“缺芯潮”直接影响。

宁波里尔汽车技术有限公司总经理金露平告诉记者，因为里尔汽车主要做汽车动力总成研发服务，并不涉及产品，所以芯片短缺目前对里尔汽车影响不大。

据宁波市汽车零部件产业协会常务副会长汪虹介绍，相比于欧美国家，中国的车企受到“芯片荒”的影响暂时还比较小，因为大多数中国车企的芯片库存仍然较为充足——至少还有数个月的库存，而且一些中国车企本身也在推进自有芯片的研发，国产替代也有望从一定程度上缓解缺芯影响。

“就我们目前掌握到的情况来看，受缺芯潮影响较大的零部件企业，一类是其产品直接用到芯片且主要是高端芯片的企业；另一类是其订单来源严重依赖国外客户的企业。这两类企业宁波都很少，所以我们总体受到的影响并不大。但是，如果缺芯潮长期持续下去，那么零部件厂商是否会遭遇新的不确定性，这就很难说了。”汪虹这样表示。

C.

部分车型提车延缓 售价未见上涨

产业缺芯，汽车减产甚至停产，一系列的连锁反应是否会导致汽车涨价？这是很多消费者关心的问题。此前，特斯拉就因为“芯片荒”的困扰宣布过涨价。为了解答消费者的疑惑，上个月底，记者也走访了多家汽车4S店，深入实地去了解“缺芯潮”对汽车售价的影响。

在海曙区的一家长城4S店记者看到，前来看车的消费者并不多，不过工作人员解释称，这是因为工作日的关系。当记者问起几款热销车型是否受到“缺芯潮”的影响时，工作人员答道：“我们的哈弗大狗的确受到了一些影响，目前这个车型的提车周期已经延长到一个半月，不过价格并没有上涨。其他车型基本没有受到影响，价格也没变，现在买的话还有4000元的优惠。”

随后，记者又先后来到了海曙区的一家蔚来门店和一家小鹏门店。蔚来门店的工作人员告诉记者，3月份，受芯片短缺的影响，蔚来合肥工厂停产了5天，导致部分车型的提车周期延长至一个月甚至两个月，不过目前情况已基本恢复正常，下订单后两周左右就能提车。价格方面，“我们的车至今还没涨过价，以后也不会轻易涨。”

小鹏门店的工作人员同样表示，小鹏在售的两款车的价格没有因为“缺芯潮”产生波动，而且他们的提车周期也一直保持着稳定。在记者走访的其他几家4S店里了解到的情况都与前几家类似。

汪虹认为，“缺芯潮”对汽车售价的影响十分有限，因为如今各种汽车品牌众多，彼此间的竞争异常激烈，涨价成为了一件非常敏感的事情，谁都不敢轻易涨价，一旦涨价必然面临客户大量流失的风险。如果真要涨价，高端车涨价的可能性或许更大，因为高端车的产能本身就比较小，即使没有缺芯潮的影响也可能涨价。

乘联会秘书长崔东树此前也曾表示，芯片涨价会给车企供货带来一定压力，但消费者可选车型众多，再加上中国当前是全球少有的汽车消费有力复苏的市场，国外车企资源也会向中国倾斜，预计市场不会看见明显涨价现象。

总而言之，尽管“缺芯潮”已经席卷全球，但普通消费者目前还用不着担心汽车会涨价，在国内强大的汽车工业产能面前，“缺芯潮”看似凶猛，但也难翻出大浪。



位于海曙区的一家长城4S店 见习记者 吴正彬 摄