

# 汽车产业链调查：上海车企复工率尚低 缺芯仍是重大影响因素

■本报记者 矫月 施露  
见习记者 张晓玉

自上海市经信委公布首批复工复产企业“白名单”以来，上海车企纷纷开始封闭式生产。鉴于疫情原因，能够实现复工的工人人数较少，成为车企较为头疼的事情。

据了解，日前全面实现复工复产仍有难度。有业内人士向《证券日报》记者表示：“现在复工执行到企业层面太难了，虽然上海周边道路已经开通，但是严查仍导致物流效率降低，实际复工效率不够高。”

在业内人士看来，汽车产业链条较长，从各级供应商到整车生产涉及多个节点，中间少一个环节都会导致生产停滞。

同时，汽车企业还存在着缺芯、原材料涨价等问题值得特别予以关注。

## 上海多家车企宣布复工 员工到岗率低

上海是汽车零部件供应商重要聚集地，前期由于疫情原因，多家工厂停工。为此，上海印发实施《关于开展重点企业保运转的工作方案（试行）》，出台《市工业企业复工复产疫情防控指引（第一版）》，并建立了重点企业“白名单”制度，启动实施复工复产。首批复工的名单中多数为汽车产业链企业。

对此，有业内人士对《证券日报》记者称：“上海是汽车生产集中地，除了整车生产外，还包括汽车芯片、零部件、自动驾驶系统等汽车产业链中多个生产环节的工厂，长时间停工将影响整个汽车供应链。”

上海有非常多汽车零部件供应商的工厂。其中，汽车零部件企业博世、采埃孚、安波福的国际汽车供应商巨头均在上海设有工厂。

有业内人士向《证券日报》记

者透露，“受疫情影响，上海物流受到很大影响，上游供应商的物料断供，下游工厂消耗完备件，就被迫停产。”

一时间，如何才能让上海整车厂以及汽车零部件供应厂安全复工复产成为行业关注的焦点。

随着“白名单”的公布，车企停产的情况开始逐渐缓解，其中，4月18日，上汽乘用车、上汽大众、安吉物流等企业开启复工复产压力测试。

特斯拉上海工厂已经宣布于4月19日复工，4月23日下午，特斯拉CEO埃隆·马斯克（Elon Musk）通过社交媒体表示，特斯拉中国的工作进展非常惊人。

特斯拉方面表示，整车零部件还有一周左右的库存，目前正在政府相关部门的支持下，积极推动100多家供应商复工复产，并畅通物流链。

上汽集团表示，4月19日，公司在临港乘用车工厂完成复工复产压力测试下的首台下线，接下来，公司将综合考虑疫情走势、压力测试结果等情况，制定进一步的复工复产动态规划。

此外，从事汽车配件生产销售的福然德在上证E互动回应投资者称，公司在上汽集团复工复产的“白名单”中，同时，公司表示“目前在全国的七个加工基地厂内生产均正常进行，因疫情管控，上海和长春加工基地对外物流有一定影响，其他加工基地生产和物流正常”。

近日，从事汽车座椅生产的西上海董秘在E互动回应称，公司已关注到上海市工业企业复工复产疫情防控指引，以及客户复工复产的动态规划。经过认真准备，公司旗下的上海延鑫汽车座椅配件有限公司已进入第一批重点企业“白名单”，后续将根据客户的需求合理有序地复工复产。公司其他生产经营企业也正与政府相关部门、客户及合作伙伴保持密切沟通，在严格抓好疫情防控的前提下，做好准备，循序渐进，合理安排复工复产。

根据4月22日上海市人民政府新闻

办公室公布的数据来看：一周以来（4月18日至4月22日），666家重点企业已有70%实现了复工复产，上汽、特斯拉等整车企业连续实现整车下线，相关零部件配套企业也陆续复工，汽车企业在产能、产能利用率有所提升。

虽然陆续有汽车企业宣布复工，但是，能够来到工厂复工的工人却并不多。有多家车企抱怨：“虽然公司要求工人复工，但其所在小区却并不放人。”

对此，大众汽车内部一位人士向《证券日报》记者透露：“工人无法到岗是复工的一大障碍。目前整车厂采取班车统一接送的办法，但是小区基层管理人员不允许居民外出，车厂也无法接到员工，当前的到岗率非常低，进入工厂的员工也被要求必须在工厂中居住进行闭环生产。”

除了员工无法及时到岗的问题外，零配件的短缺也是整车厂复工复产的一大难题。

上述大众汽车内部人士向记者表示：“由于整车生产涉及全产业链，上下游零部件供应商的及时供货非常关键，如果无法及时供应零件则无法顺利生产装配。”

“目前整车供应链涉及长三角地区的诸多厂商，当前物流只能进上海，但不能及时回城，无法评估物流的影响，目前看很难做到持续生产。”该人士表示。

另外，汽车企业“缺芯”问题也一直未能解决。一位汽车上市公司相关负责人向《证券日报》记者表示：“由于新能源汽车对芯片需求暴增，导致芯片短缺影响车辆的各个方面，包括摇窗机、中控等，缺一个都会影响交付进度。”

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术学院院长张翔对《证券日报》记者表示：“今年是新能源汽车政策补贴的最后一年，新能源汽车等新需求持续超预期，拉动上游芯片需求，导致供需矛盾比较严重；另外受国际格局动荡影响，氟气价格暴涨，

导致芯片成本增加，加剧芯片供给不足情况。”

## 销售数据下滑 汽车恢复产能仍存压力

业内人士认为，目前车企尚无法达到完全复工复产，产量无法保证。

全国乘用车秘书长崔东树对《证券日报》记者表示，目前汽车产业要想恢复供应回到正轨，必须要保证零部件供应，调整生产结构。

事实上，已经有复工的车企开始考虑零部件配套供应问题了。“虽然整车企业已经在加紧联络零件供应商，但是受制于疫情，如果零部件配套供应跟不上，减产、停产是必然的结果。”大众内部人士向《证券日报》记者表示。

值得一提的是，汽车减产和停产导致了行业终端销售数据下滑。3月份，上汽协批销223.4万辆，同比减少11.7%。其中，乘用车销量186.4万辆，同比减少0.6%。3月以来广东、吉林、上海等产销大区疫情反复对汽车产销造成较大扰动，商用车销量37万辆，同比减少43.5%。不仅如此，乘联会4月公布的第一周批发和零售表现均较差，其中，日均批发2.4万辆，同比减少39.4%，环比减少45.0%；日均销量2.5万辆，同比减少31.9%，环比减少39.0%。

还有业内人士分析，产能受客观原因减少，带给汽车行业的直接影响是后端的涨价。

张翔对《证券日报》记者表示：“企业在疫情期间维持正常生产的成本肯定要大幅上涨，这些都会表现在终端。”

“目前在产业链中位置比较重要的企业可以复工。但对于车企来说，一旦停产，它的一级、二级供应商加起来一两千家，整个产业链就会停下来，停的时间越长复工的难度就越大，不是那么容易的事。”张翔表示。

此外，张翔表示，传统整车厂仓库

一般只备了14天的物料。新车下线以后，成品车也只能放14天，物料用完后就不能生产，芯片也属于物料的一种，持续供应比较难。主要是卡在物流，现在长三角物流成本有些涨幅高达10倍，一旦一级供应商的芯片短缺，备用的二级供应商即便有货。

“需要关注的是，大量燃油车车型在酝酿涨价。”上述大众汽车内部人士向记者表示。

## 缺芯断供 车企该如何“突围”？

当前，宝马、大众、保时捷等众多车企也因缺芯断供而被迫减产或停产。大众也面临整车装配交付难的问题。

对此，有业内人士表示，国外有部分断供的零件其实可以在国内找相应生产厂家替代。“当前只能协调供应商，启用候选供应商进行零件供给。”

事实上，已经有工厂为确保生产开始找下家供货了。据某零部件厂内部人士向记者表示：“我们有一些零件是上海那边供货，而对于那些交期保证不了的零件，我们会寻找相关替代公司。”

值得一提的是，零配件厂家可以换一家，但芯片短缺却不是短时间内可以找到供货方的。

深度科技研究院院长张孝荣对《证券日报》记者表示：“全球芯片产能有限，各行业对于芯片资源的需求增加，汽车产业已经出现减产，在这种前提下，芯片是个短期难以解决的问题。车企可以考虑延期交货，等待芯片产能逐步提升。”

面对芯片短缺的危机，大多数车企选择绑定芯片厂商。其中，特斯拉和比

亚迪更是拥有自己的芯片公司。而对于其他车企来说，则主要是通过芯片厂商合作或合资的模式来应对芯片短缺问题。如一汽集团绑定中感微，长城汽车牵手地平线。

上汽集团表示，在芯片方面公司已经投了包括地平线、黑芝麻等在内的十几家国内头部芯片公司。

对于车企投资芯片公司的做法，张翔表示尚需观察：“芯片产业门槛太高，对工艺要求较高，就算现在收购了，过两年又要进行技术升级，投入非常大，所以车企通过收购芯片厂来解决缺芯问题的路径不一定管用。目前车企做芯片，只有比亚迪一家是比较成功的。特斯拉的芯片业务也是请其他公司代工，特斯拉本身只负责设计。”

除了缺芯断供的问题外，车企的资金是否充足也是行业需要考虑的问题。

在市场人士看来，对于整车厂而言，面临最大的挑战还是整车资金周转问题。

对于恢复汽车行业产能和供应链，张翔对《证券日报》记者称：“建议政府出台相关的资金扶持政策。”

张翔表示：“复工复产难度大将导致部分小零配件供应商撑不下去而破产，因为企业停工期间的很多开支照付，所以目前对于车企而言，尽快全面复工复产是保证产业链维持正常运转的关键。”

“工信部虽然要求全国使用统一的通行证，核酸检验结果48小时之内全国互认，但在执行环节上，一些关卡还是以等待核酸结果为由限制通行，所以政府还要全面解决物流问题。另外，要通过2000亿元科技创新贷款和用于交通物流领域的1000亿元贷款，撬动1万亿元的资金，应该有具体的文件细则出台。”张翔表示。

本版主编 袁元 责编 孙华 制作 曹秉琛  
E-mail: zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

# 兴蓉环境2021年创上市以来业绩新高 持续构建高质量发展新格局

成都市兴蓉环境股份有限公司（以下简称“兴蓉环境”）经营发展再传捷报！根据4月22日披露的年度报告，兴蓉环境2021年营收、归母净利润同比分别增长25.29%和15.1%，创下上市以来业绩新高。这也是公司连续第五年喜提营收、净利润“双增长”佳绩。

业绩持续增长的背后，离不开稳健的经营发展战略和企业上下一心的共同努力。近年来，兴蓉环境坚持以科技引领创新，以多项措施推动企业高质量发展。根据规划，公司将立足并深耕于做大成都市场，扎根四川、辐射全国、放眼全球，逐步发展成为资产优良、技术先进、有较高品牌知名度和影响力的水务环保综合服务商。

## 2021年业绩亮眼 营收、净利润双增长

2021年，兴蓉环境持续立足于从自来水生产、供应到污水处理的水资源产业链，并向水务环保产业链相关领域积极拓展。

年报显示，兴蓉环境2021年实现营业收入67.32亿元，同比增长25.29%，归属于上市公司股东的净利润14.94亿元，同比增长15.1%。公司秉承可持续发展理念，全力推进项目建成投产并释放效益，业务发展稳健，顺利实现了营收、净利润“双增长”的良好业绩。

目前，兴蓉环境的主营业务集中在自来水供应、污水处理服务、环保业务和工程业务四大板块。其中，自来水供应、污水处理服务和环保业务在2021年分别为公司贡献营业收入32.15亿元、21.89亿元、11.21亿元，同比增幅达到12.2%、38.04%和58.67%，公司主营业务的经营规模持续扩大。



据悉，成都市中和污水处理厂二期工程、岳池县嘉陵江水源供水工程等项目在2021年顺利完工，公司供水能力及污水处理能力持续加强；成都万兴环保发电厂二期工程及污泥掺烧项目于报告期内完工投运，环保业务产能实现扩充并得到较好释放。自来水生产与供应、污水处理、垃圾渗滤液处理、垃圾焚烧发电以及污泥处置等各业务板块良性发展、重点项目释放增量效益，为公司营业收入及盈利能力增长打造了坚实基础。

此外，兴蓉环境在2021年投资新设了天府成环水务公司、崇州成环水务公司，合并了青白江成环水务公司，营业规模和服务范围将进一步得到拓展。

作为中国大型水务环保综合服务商，近年来，兴蓉环境在深耕成都市场

的同时，不断壮大川内业务，积极拓展省外业务，已在四川、甘肃、宁夏、陕西、海南、广东、江苏、河北8个省（区）拥有水务环保业务。目前，公司运营、在建和拟建的供排水项目规模逾850万吨/日、中水利用项目规模逾100万吨/日、垃圾焚烧发电项目规模12300吨/日、污泥处置项目规模逾3000吨/日、垃圾渗滤液处理项目规模5630吨/日。水务环保业务规模居西部首位、全国前列。

## 全面实施数字化转型发展 积极构建高质量发展新格局

创新是企业发展的第一驱动力。兴蓉环境持续筑强根基、智慧赋能，以创新为驱动，全程管理、跟踪问效，系统总结经验，打造了一系列工作亮点，

构建形成企业高质量发展新格局。其中，推进新举措、新思路，把握新方式和新技能，为企业的高质量发展作出了重要积极贡献。

传统的财务模式，仅仅是记录企业过去和当前业绩的“仪表盘”；数字化时代，财务数字化转型是企业发展的未来趋势。兴蓉环境持续探索业财融合经营体系，建立业财从上至下有机、动态融合工作机制，形成对生产经营的“事前预测、事中控制、事后监督”一体化、全过程转变。按照“先业务后财务，先成员后共享”的原则，公司搭建了财务共享中心，历经三期建设，覆盖融资业务、股利业务、收入业务和费用报销等，财务共享范围涵盖下属所有子公司，财务核算效率大幅提高，实现对投融资、项目建设和生产经营的深度分析和趋势预测。

搭建生产调度中心系统信息化平台是公司在创新方面的又一亮点举措。公司全面实施信息化、数字化转型发展，据介绍，2021年，公司通过信息化手段，融合智慧水务核心技术，设置调度中心，完成多个自控数据点信息的梳理采集、工艺底图绘制、生产现场视频监控信号接入，实现了异地子公司污水处理厂的集中实时管控，以数字化、信息化赋能管理标准化、精细化。

同时，公司用新思路萃取通堵解难的“良方”，打造厂级标准化管理模式，编制形成《污水运营项目厂级生产质量管理手册》，形成一套可复制、可推广的管理模式，实现生产运行管理标准化、精细化、高效化建设。

此外，公司还用新技术探索长效管理的“路径”驱动发展助推器。据介绍，兴蓉环境近年来在科技创新、数字技术升级方面锐意进取，并积极参与行业标准的制定，致力于形成以公司为主体、市场为导向、产学研用深度融合的技术创新体系，以全新动能为社会创造价值，开启更智慧的可持续发展未来。

同时，公司用新思路萃取通堵解难的“良方”，打造厂级标准化管理模式，编制形成《污水运营项目厂级生产质量管理手册》，形成一套可复制、可推广的管理模式，实现生产运行管理标准化、精细化、高效化建设。

此外，公司还用新技术探索长效管理的“路径”驱动发展助推器。据介绍，兴蓉环境近年来在科技创新、数字技术升级方面锐意进取，并积极参与行业标准的制定，致力于形成以公司为主体、市场为导向、产学研用深度融合的技术创新体系，以全新动能为社会创造价值，开启更智慧的可持续发展未来。

## 进一步做强做优做大 行业规模扩张速度有望超预期

从行业来看，兴蓉环境所处的水务环保领域仍然面临着较好的发展机遇。“十四五”时期是我国深入推进生态文明建设的建设期、是促进经济社会全面绿色发展的转型期、是持续打好污染防治攻坚战的关键期，也是向第二个百年奋斗目标进军、实现“碳中和”宏伟目标的建设期。

分析认为，近年来随着我国经济社会的快速发展，供排水和固废处置业务的需求在未来一段时间内仍不断加大，尤其环境治理问题，为确保行业可

持续发展，国家及地方政府围绕行业发展目标、行业监管、融资方式、税收优惠和技术革新等方面陆续出台相关政策，行业发展面临良好的外部环境，水务环保行业政策红利不断释放。

国泰君安发表研报表示，稳增长背景下，水务规模扩张速度有望超预期。“十四五”期间，城镇化推进将进一步提升水务基建的天花板，同时稳增长政策提前了行业规模扩张的节奏。其中在污水处理方面，“十四五”计划新增和改造污水收集管网8万公里、城镇污水处理能力2000万立方米/日。在供水业务方面，城镇化进程推动生活用水量保持增长趋势，用水总量预计由2020年5813亿立方米增长至2025年不超过6400亿立方米。稳增长背景下水务基础设施还将适度超前建设，水务规模扩张速度有望超预期。”该研报还指出，水价市场化改革逐步推进，有望助力水务公司盈利能力提升。

另一方面，兴蓉环境所在的“大本营”区域市场前景可观，其带来的业务需求有望同步释放——近期，《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《成渝地区双城经济圈生态环境保护规划》先后发布，成都正加快建设践行新发展理念的公园城市示范区，区域发展将进一步释放环境治理需求，并为当地水务环保行业带来良好的发展空间和社会经济支撑。

值得一提的是，兴蓉环境2022年拟实施限制性股票激励计划，激励计划涉及的2022年至2024年业绩考核目标分别剑指71亿元、80亿元、90亿元营收目标。该计划不仅将实现员工利益与企业长远发展更加紧密地结合，推动国有资本做强做优做大，也彰显了兴蓉环境进一步向更高发展目标前进的决心和信心。