

汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第 858 期 | 2021 年 2 月 10 日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

“缺芯”蔓延 汽车业何去何从

从去年年末起,席卷全球的芯片慌,为汽车业蒙上一层阴影。进入2021年后,被“缺芯”卡脖子的现状不仅没有缓解,大有蔓延之势,成为当前制约车市复苏的一大关键因素。面对芯片短缺,全球汽车业该如何应对?

重击车业“命门”

2月3日,通用汽车宣布,将关闭位于美国、加拿大和墨西哥的三家工厂,位于韩国的一家工厂产能也将减半。此前就有福特、戴姆勒、大众、丰田、日产、本田和现代等10家跨国车企宣布停产或减产,究其原因,均是芯片短缺所致。“缺芯”已演变成汽车业全球性危机。

反观国内,目前至少有6家车企因芯片供应不足缩减第一季度产量,合计在50万辆左右。1月份上汽大众暂停部分低端车型的生产,影响到一部分车辆的交付。长

安汽车一些特定汽车电子元件的芯片出现短缺,预计一季度将继续延续。上汽通用五菱由于芯片断供已影响公司的正常产销。

芯片危机下,预计2021年全球范围将造成200万至450万辆汽车产量损失,相当于近十年以来全球汽车年产量的近5%。

“缺芯”原因多多

汽车芯片短缺之所以波及全球,一是由于疫情蔓延导致芯片行业对消费电子和汽车电子方面的需求预测过于保守,对市场需求准备不足。再加上汽车行业恢复的速度快于预期,给供应链也带来了巨大的压力。

二是5G的大规模商用,半导体芯片公司纷纷将生产重心转向了消费电子产品领域,而当汽车制造商陆续开始复产复工后,半导体芯片却无法及时提供充足的供应。

三是在新冠肺炎疫情的持续冲击下,全球半导体芯片供应出现供给失衡的情况,加上意法半导体公司罢工等多重因素,造成全球芯片市场缺货严重。

四是随着时代发展,汽车芯片使用量呈现爆发式上升,使芯片产业的供需矛盾变得尖锐。

值得关注的是,我国车用芯片严重依赖欧美进口高达90%以上。有消息称,欧美政府正在起草一份方案报告,美国将与欧洲的半导体制造商联合停止向中国车企提供芯片,如果一旦实施,中国汽车将进入大面积停产状态。

车企多管齐下

当前,国内车企都在积极采取应对措施,合理安排生产节奏,调整备货周期,增加供应商选择,优化供应链布局。如优先保证高端车型需求、缩减低端车型芯片用

量;重新选择替代产品进行设计,在尽可能不降低性能的情况下,部分修改设计,尽可能不停工。不过,国内汽车行业遭遇的“缺芯”危机,暴露出我国汽车产业链存在的不足,从源头上摆脱危机,发展自主芯片产业刻不容缓。

科技部、工信部大力支持的“中国汽车芯片产业创新战略联盟”已成立,旨在加速推动我国成为全球汽车芯片创新高地和产业高地赋能。目前国内已出现一些好势头:上汽与英飞凌合资成立汽车芯片公司;比亚迪正在加速拆分半导体公司上市;华为的车载自动驾驶、5G智能网联芯片及模块已经实现“上车”等,期盼有更多企业和机构加入这一发展行列。从长期看,中国汽车业如能在芯片上取得突破,并拥有完整产业链和一定规模产能,将为未来发展带来重大利好。

雍君

汽车制造业利润向好态势增强

我国汽车制造业2020年产销运行数据,国家统计局先前已经披露。日前该局又公布了分行业《2020年规模以上工业企业主要财务指标》完成情况,数据显示,“汽车制造业营业收入81557.7亿元,同比增长3.4%;营业成本68997.1亿元,同比增长3.7%;利润总额5093.6亿元,同比增长4.0%。”至此,我国汽车业2020年经济运行的圆满答卷,已经呈现在世人视野。

2020年汽车制造业自身运行的各项指标横向比较,尤其最能反映行业绩效指标的利润总额,其增速同比明显好于营收(+3.4%)和产量(-1.4%),分别高出0.6和1.4个百分点,表明我国汽车业在与新冠疫情较量中,向着高质量方向前行。

纵观比较,全年汽车制造业利润增速同比,呈现“逐季加快、由负转正”走势。源于新冠疫情突袭,一季度深度下滑80.2%,其中2月份行业运行彻底停摆;二季度抗疫与复产同步实施,复工复产稳步推进,上半年利润增速20.7%,较一季度大幅收窄59.5个百分点;三季度持续向好,前9月增速翻倍,增长3.0%;四季度稳健前行,前10月增速升至6.6%,其中10月份单月大涨41.5%。全年利润增速以4.0%实现圆满收官。汽车业利润与前三季度相比向好态势进一步增强。

汽车制造业利润稳定增长和向好态势进一步增强,与重点车企(集团)经济效益好转密切相关。重点车企(集团)部分指标增速实现由负转正,其他指标降幅继续收窄。

中汽协新年第一期《产销快讯》显示,重点车企(集团)去年前11月营业收入37434.4亿元,利润总额2821.4亿元,分别占行业同期的52%和59%。利润增速走势与行业大体相同,一季度-87%,上半年-32.5%,降幅较一季度大幅收窄54.5个百分点,前三季度-2.7%。重点车企(集团)前11月工业总产值和营业收入同比,分别增长5.4%、4.8%;利润总额4733.5亿元,同比微降0.4%。前11月,13家重点车企(集团)实现盈利,其中一汽、北汽、华晨、重汽、陕汽、江淮和宇通等7家同比正增长,长安扭亏为盈。12月,重点车企(集团)产销运行持续改善,增强和支撑了汽车制造全行业稳健发展。

张伯顺

5G“上路”,智能电动MARVEL R横空出世

兑现对5G时代智慧出行生活的美好想象。上汽R汽车上周日宣布,全球首款“5G智能电动SUV”MARVEL R正式上市,新车共推出标准版和PRO版2款车型,补贴后的售价为21.98万-23.98万元。同时, MARVEL R即将在德国、法国、荷兰、奥地利等多个欧洲市场开启预售,预售价格4万欧元起。

据介绍, MARVEL R配备的5G智能座舱,在触控、语音、全局智能面容启动等交互方式的基础上,新增智能手势交互功能。在5G技术的赋能下, MARVEL R将率先落地红绿灯信息推送、停车起步引导、弯道速度预警、交叉路口避免冲突等17个5G V2X功能场景,实现“人-

车-路-云”高度协同与无缝衔接。其智能驾驶系统、视觉融合全自动泊入泊出、一键远程智能召唤、声控智驾等多项前瞻科技配置,将带来更智能、更安全的出行体验。

新车搭载11个摄像头、5个毫米波雷达、12个超声波雷达共28个感知硬件,配合华为巴龙

5G芯片等释放出的超强算力,为高阶智能驾驶功能场景的实现提供强大的硬件基础。MARVEL R拥有全生态的FOTA升级能力,能带来“常用常新”的智能出行体验。年内,领航辅助驾驶、智能变道辅助、

一键远程

智能召唤、遥控移车等功能将以FOTA的形式向用户推送。

在三电方面, MARVEL R汇聚上汽集团领先的硬核科技成果,实现“比肩超跑”的强劲动力性能。其双电机后驱版本车型额定功率达到137kW,峰值扭矩达到410Nm。“性能控”用户还可在MARVEL R Pro版车型的基础之上选装四驱澎湃性能包,实现高达222kW的额定功率与665Nm的峰值扭矩,尽享零百加速4.8秒的弹射起步体验。

电控方面, MARVEL R创新采用16电芯大模组电池布置方案,可实现180Wh/kg超高能量密度,其NEDC续航里程达到505km。

余音



上汽乘用车牛年迎来开门红

上汽乘用车1月份零售销量破8万辆,同比大涨33%,这是上汽乘用车连续第三个月销量突破8万辆。其中,荣威品牌销量达到近5万辆,同比大涨20%;MG品牌全球热销超3.6万辆,同比猛增41%,继续保持中国汽车单一品牌出口冠军,并于近日在德交付首辆纯电动汽车;R汽车ER6交付近1000辆,创造新纯电品牌销量增速新纪录,全球首款“5G智能电动SUV”MARVEL R也已开启预售。

上汽乘用车在SUV、轿车、MPV、新能源汽车等领域全面开花,迎来2021开年的“满堂彩”。SUV方面,荣威RX5系列销量超1.6万辆,继续稳居SUV销量榜单前列;轿车方面,荣威i5销量节节攀升,达到15443辆,环比增长5.5%;全新MG5上市两个多月订单破4万辆。MPV方面,荣威iMAX8持续圈粉,稳占中国品牌高端MPV的头号位置。新能源方面,荣威Ei5、MG EZS、荣威e6MAX、荣威RX5 eMAX、荣威RX5 ePLUS、MG eHS等车型持续热销,整体交付超1万辆。

林夏

新年首月车市销售未达预期

受疫情影响,2021年开年第一个月的车市未达预期。中国汽车流通协会最新发布的汽车消费指数显示,1月汽车消费指数为27.6,与上月相比下滑65%。今年1月份,消费者实际购买意愿下降。1月前三周的日均销量为5.5万辆,同比下降4%,环比去年12月下降8%,走势总体平稳。其中,1月第一周的日均零售是4.7万辆,同比下降7%;第二

周的日均零售是5.8万辆,同比下降25%;第三周的日均零售是6.3万辆,同比增长35%。

不过,经过去年12月的年末冲量旺销后,今年1月市场销售压力相对减缓,终端优惠小幅回收,价格指数有所上升。中汽流通协会发布的数据显示,2021年1月,整体市场价格指数100.4%,环比上升0.4%。值得注意的是,随着汽车行业进入去库存阶段,

目前经销商的库存压力也有所缓解。最新一期“中国汽车经销商库存预警指数调查”显示,2021年1月汽车经销商库存预警指数为60.1%,较上月下降0.6个百分点,较去年同期下降2.6个百分点,库存预警指数位于荣枯线之上。分区域看,北区库存指数为64.6%,东区指数为59.7%,西区指数为54.6%,南区指数为56.3%。

李永钧



插电混动版CR-V赋能登场

本田在华首款PHEV车型东风本田CR-V锐·混动e+近日上市,新车补贴后售价为27.38万-29.98万元。CR-V也成为首个涵盖“燃油、混动、插电”三种动力系统的城市SUV。

CR-V锐·混动e+搭载Honda独

有的插电式混合动力系统。其高效率的2.0L阿特金森循环发动机最大功率107kW,最大扭矩为175Nm;电动机的最大功率为135kW,最大扭矩为315Nm。匹配E-CVT双电机变速箱,综合油耗为1.3L/100km,纯电续航里程达85km。

宝龙

