

实探:缺芯潮下4S店提车难

现货紧张 订车至少需要一个月

● 本报记者 金一丹

“基本上整个行业都在为缺芯片发愁!现在新车订货至少需要一个月,没办法,只能等。”长城汽车某4S店销售经理李宏(化名)无奈地表示。

6月9日,中国证券报记者实地走访了北京多个汽车品牌4S店了解到,自2020年年底发酵的汽车芯片短缺问题,如今已经传导到了汽车销售端,大众、福特、长城汽车、长安汽车等主要汽车品牌均出现了销售车辆现货少、订货周期延长等情况。

业内人士表示,芯片短缺潮主要是由于疫情后汽车销量恢复速度超预期、车企芯片加单滞后。芯片缺货给汽车生产、交付带来了一定的压力,该情况将持续至2021年四季度。其中,2021年的前两个季度为供需最紧张阶段。

芯片产能紧张

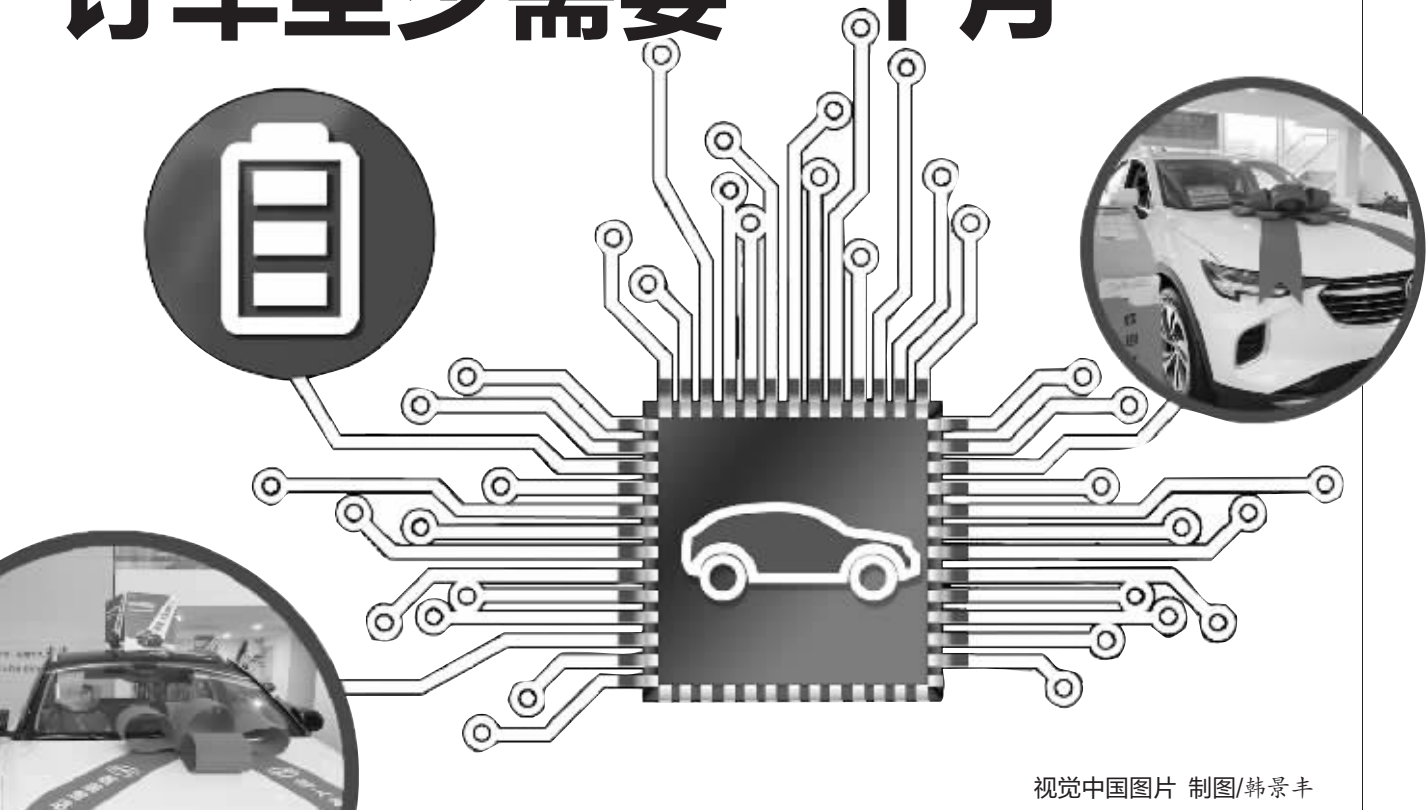
“芯片供应紧张从去年年底就开始了,公司很早就开始备货,但(汽车)行业其他公司也在抢,芯片涨价,缺货近期已经传导到了销售端,给汽车交付带来了一定的压力。”别克汽车某区域销售总监陈伟(化名)告诉中国证券报记者。

陈伟表示:“受到新冠肺炎疫情影响,加上一些极端天气的缘故,上半年海外汽车芯片生产厂家停产或者减产,加剧了芯片预订的难度。”

今年年初,地震、寒潮造成全球几个主要汽车芯片厂商部分生产线瘫痪。全球最大芯片制造商之一的韩国三星电子表示,公司在美国得克萨斯州奥斯汀有两家工厂受寒潮影响。花旗银行分析师表示,奥斯汀工厂约占三星电子芯片总产能的28%。

恩智浦半导体和英飞凌科技等全球芯片巨头此前也因电力供应中断而关闭了其在得克萨斯州的工厂。业内人士表示,得克萨斯州聚集了不少世界主要汽车芯片厂商的生产线。本次暴雪造成的停工停产,使得原本供不应求的全球汽车芯片雪上加霜。

日本则遭受地震等自然灾害的突袭。日本福岛东部海域里氏7.3级的地震



视觉中国图片 制图/韩景丰

给日本福岛县和宫城县带来了巨大的冲击。据悉,日本多家半导体企业位于这两个县。

某A股芯片公司董秘对中国证券报记者表示:“燃油车和电动车的电子化程度都很高,微小的芯片只要缺少一个就会影响车辆交付。”

AutoForecast Solutions数据显示,由于芯片短缺的持续影响,全球汽车累计停产数量已达299万辆。芯片问题将持续发酵,最终可能会造成全球汽车停产达到409万辆。

近期,福特、通用、本田、大众等车企均因芯片问题被迫减产。特斯拉CEO马斯克表示,特斯拉经历了“供应链挑战”。3月,由于芯片短缺,特斯拉位于美国加利福尼亚州弗里蒙特的工厂关闭了两天。

2021年3月,特斯拉中国宣布Model Y价格上调8000元人民币。5月,特斯拉美国官网宣布,上调部分美国地区Model 3、Model Y车型售价。特斯拉表示,涨价的原因主要是制造成本的波动。

优先供给新能源车

一吉利汽车销售经理向中国证券报记者表示:“现在芯片优先供给新能源车,车卖得贵,利润也更高。在环保、新能源等相关政策补贴影响下,各大汽车品牌都推出了新能源汽车,消费者的消费观念也不断在转变,新能源车订单加速增长。”

比亚迪相关工作人员向中国证券报

记者证实了近期车辆销售缺现货的情况:“主要是新款DM-i车型太过火爆,市场反应超预期。其他比如汉唐等旗舰车型都是现车直接能提。针对销售火爆、现货短缺等问题,公司内部已经紧急协调资源,优先排产。”

由于供给端产能受限,短期难以新增产能,芯片供应商也在寻求转换产能结构设法应对。

闻泰科技董事长助理邓安明表示:“一辆混合动力新能源汽车所使用的半导体器件价值约710美元,功率半导体器件占比近一半。一辆纯电动汽车所使用的半导体器件价值约1400美元,功率半导体器件占比55%。公司优先保证功率半导体器件的供应。”

某IDM芯片厂商高管表示:“为了争取生产线资源,尽量满足供货需求,公司针对客户结构、产品线终端应用等情况,对一部分供需紧张的产品做了适度价格调整,以缓解供需紧张的格局。”

自主生产保供给

中国汽车工业协会数据显示,现代化汽车的车载芯片数量越来越多,并且新能源汽车的芯片使用量要普遍高于传统燃油汽车。预计2022年,我国传统燃油汽车的汽车芯片使用数量为每辆车934颗,新能源汽车平均芯片数量将高达1459颗。

芯片供给成为汽车行业,尤其是新能源汽车发展的“卡脖子”难题。比亚迪、特斯拉等汽车行业龙头在产业链方面早有布局。

上述比亚迪相关工作人员表示:“比亚迪电池、IGBT都是自主研发,不仅能够满足自供,还能对外供应。目前,

公司旗下弗迪电池在积极推进外供,已和国内外多家主机厂洽谈合作。比亚迪半导体在目前分拆上市过程中,外供能力也是毋庸置疑的。”2021年5月,比亚迪发布公告称,公司拟将控股子公司比亚迪半导体分拆至深交所创业板上市。本次分拆完成后,比亚迪仍将保持对比亚迪半导体的控制权。

比亚迪表示,未来,比亚迪半导体将以车规级半导体为核心,同步推动工业、家电、新能源、消费电子等领域的半导体业务发展,致力于成为高效、智能、集成的新型半导体供应商。

2019年4月,特斯拉首次公开了其全自驾(FSD)芯片。同年,特斯拉自研的自动驾驶芯片量产落地,算力达到144TOPS,使得特斯拉Autopilot在技术和成本控制上领先行业。

长城汽车相关负责人表示,目前,长城汽车正主动采取多种措施积极应对,包括在全球范围内采购芯片、加速芯片产业布局、强化芯片领域体系力建设等,全力缓解芯片供应紧张造成的影响。

蔚来汽车创始人、CEO李斌表示:“整个汽车行业都面临芯片短缺的挑战,这不只是我们一家的事情。目前,行业里面普遍的共识是今年二季度芯片供应比较难,三季度(芯片短缺)会缓解。”

中信证券指出,芯片短缺主要原因为疫情后汽车销量恢复速度超预期、车企芯片加单滞后。其他原因还包括消费电子提前囤货抢占产能、全球8英寸晶圆产能紧张,以及日本地震、美国暴风雪等影响部分晶圆厂短暂停工。

中信证券预计,芯片缺货将持续至2021年四季度。其中,2021年的前两个季度为供需最紧张阶段。

乘联会:今年新能源乘用车预测销量调高至240万辆

● 本报记者 崔小粟

6月8日,全国乘用车市场信息联席会(简称“乘联会”)发布了2021年5月全国乘用车市场数据。5月,新能源乘用车批发销量达19.6万辆,同比增长174.2%,环比增长6.7%,呈现强势增长的良好态势。乘联会表示,由于国内各细分市场全面走强,今年新能源乘用车预测销量调高至240万辆。

新势力车企销量表现优秀

乘联会数据显示,5月,全国乘用车零售达到162.3万辆,环比4月增长1.0%,同比增长1.0%,相较2019年同期增长3%。今年1-5月,全国乘用车零售累计达到836.4万辆,同比增长38.1%。

乘联会分析指出,1-5月乘用车零售超强增长的原因有两方面,一方面是2020年1-5月全国乘用车市场累计零售下滑26%的低基数效应;二是新能源汽车的增长贡献度不断加大。

新能源车销量继续高速增长。5月,新能源乘用车批发销量达19.6万辆,同比增长174.2%,环比增长6.7%。5月,新能源乘用车零售销量达18.5万辆,同比增长177.2%,环比增长17.4%。

企业方面,5月,新能源乘用车市场多元化发力。大集团市场表现分化,上汽集团、广汽集团销量表现可观。蔚来、小鹏、合众、理想、零跑等新势力车企销量表现优秀;大众品牌在主流合资品牌新能源汽车市场中占据48%的市场份额。

5月,新能源汽车批发销量突破万辆的企业分别是特斯拉中国、比亚迪、上汽通用五菱、上汽乘用车,批发量分别为33463辆、32131辆、27757辆、11049辆。5月,新能源汽车零售销量突破万辆的企业共有4家,分别是上汽通用五菱、比亚迪、特斯拉中国、广汽埃安,零售量分别为33175辆、31908辆、21936辆、10395辆。BBA豪华车企的纯电动车全面量产,但产品接受度仍待大幅提升。

从渗透率来看,5月新能源车国内零售渗透率为11.4%,1-5月渗透率为9.4%,较2020年5.8%的渗透率提升明显。其中,自主品牌中的新能源车渗透率为24.7%;豪华车中的新能源车渗透率为10.8%;而主流合资品牌中的新能源车渗透率仅有1.7%。

值得关注的是,5月新能源车出口呈现爆发式增长,特斯拉中国出口11527辆,上汽乘用车的新能源出口2430辆,江淮汽车出口549辆,比亚迪出口223辆,爱驰汽车出口143辆,其他车企新能源车出口蓄势待发。

特斯拉销量迎来反弹

特斯拉在4月销量有所下降后迎来强势反弹。5月,特斯拉批发销量为33463辆,同比增长202%,环比增长近30%。Model Y以12728辆创下新高。1-5月,特斯拉国内累计销量达到128588辆。

此外,特斯拉出口持续增长。其上海超级工厂生产的国产Model 3车型出口量再次过万,达到11527辆。

乘联会秘书长崔东树指出,特斯拉中国5月批发、零售都超过4月,这是正常的季节性走势,与外部因素相关性不大,特斯拉销量也不会受到短期负面因素的影响。此外,由于中国市场SUV购买力强的因素,特斯拉model Y的销量预期要高于Model 3。预计6月国内市场的零售销量高于5月。

崔东树分析指出,今年5月新能源车走势较强的原因是高、低端市场持续走强的结果。一方面是入门级新能源车市场总体走势平稳,没有出现超越正常走势的剧烈下滑局面,这也是市场化购买力的影响。另一方面,高端新能源车的走势持续走强,体现出换购群体换购高端电动车的势头相对较强。广汽埃安和比亚迪、上汽乘用车等自主主流新能源车的5月的零售持续走强,预示主力市场的逐步崛起。

崔东树指出,虽然受到缺芯等问题影响,但新能源车基本上没有明显销量损失。自主品牌芯片供应稳定性好于合资品牌,这也是新能源车虽然芯片用量多,但增长反而更强的原因。



新华社图片

上调全年新能源车销量预期

鉴于前5个月的强势表现,乘联会上调了全年新能源车销量预期。今年2月,乘联会预测新能源车批发销量200万辆,4月调高到220万辆。而此次乘联会再次调高预估数据,预测今年全年销量将达240万辆。

崔东树表示,此次预测的240万辆是国内各细分市场全面走强加出口增量的综合结果。尤其是近期传统车企的新能源车新品表现很好,例如广汽埃安、上汽乘用车等走势较强,逐步展现出新能源市场持续增长的内生动力。今年外资和自主主力车企的出口表现强势增长,新势力出口也在蓄势待发,因此今年料新增10万辆新能源车出口预期增量。

乘联会表示,作出全年新能源汽车销量240万辆的预测主要有三方面因素:首先,整个新能源汽车市场进入高位增长的稳定期,尤其是A00级车建立了一个稳固的市场,并不是过去租赁、共享带来的以补贴为核心的市场模式,发展潜力稳定巨大。今年三、四季度还会有巨大的增长空间。其次,中高端车型方面未来降成本空间巨大,将会带来一定的增长潜力。以特斯拉和新势力为代表的高端化市场逐步走强,高端市场有巨大的发展空间。最后,海外市场好于预期。特斯拉出口欧洲市场带来了10万台增量;上汽乘用车等新能源车出口,也有一定的增长空间。未来,中国的新能源车出口比传统燃油车有更广阔的天地。

千亿级市场迎来爆发前夜

无人配送有望率先成自动驾驶落地场景

● 本报记者 崔小粟

日前,北京市高级别自动驾驶示范区向京东、美团、新石器 etc 等头部企业颁发了无人配送车车辆编码,在国内首次实现对无人配送车辆赋予合法路权。分析人士指出,无人驾驶正在进入以场景落地为主的时期。未来三年,无人配送车成本将降至10万元以下,无人配送赛道将率先迎来爆发。

进入以场景落地为主时期

在日前举行的第八届国际智能网联汽车技术年会上,北京市高级别自动驾驶示范区向京东、美团、新石器 etc 等头部企业颁发了无人配送车车辆编码,在国内首次对无人配送车辆赋予合法路权。

城市配送“最后1公里”是物流配送业成本最高的地方,也是自动驾驶最具价值的落地场景。

据了解,在近期抗疫的过程中,广汽、滴滴、美团等数十家企业已纷纷加入自动驾驶装备大军。广州市工信局数据显示,截至6月6日,已有包括乘用车、无人小巴、小型物流配送车以及重卡在内的近30多台无人驾驶车辆,共运送物资近200趟,约31.7吨。

文远知行相关负责人表示对中国证券报记者表示,无人驾驶小巴可以实现全程自动驾驶,不需要司机,既节省了大量人力物力,又降低了人员交叉感染风险。目前,公司已投入两种自动驾驶车型,用于生活物

资与抗疫物资的配送工作。

分析人士指出,无人驾驶正在进入以场景落地为主的时期,而在无人配送赛道,需求就是最具体的场景。从目前来看,末端无人配送最主要的需求在于快递与即时配送,后者包含了外卖、生鲜、商超、零售等。

辰韬资本预测,未来三年无人配送车成本将降至10万元以下,无人配送赛道将率先迎来爆发。

市场规模将超3000亿元

6月3日,辰韬资本发布了《末端无人配送轨迹研究报告》。《报告》指出,无人配送最重要的终端场景是快递和即时配送,两者都蕴含着巨大的市场价值。快递方面,从业务总量来看,我国今年快递业务量将完成955亿件,末端配送市场规模将超过1100亿元;即时配送方面,今年年底将完成300亿单,即时配送市场规模将会达到2000亿元。两大市场的规模之和将超过3000亿元。

辰韬资本指出,无人配送车行业的蓬勃发展主要取决于上游关键零部件供应商的快速成长,具体体现在三方面:一是技术不断成熟,芯片算力、传感器性能、底盘稳定性都有了很大的提升,整车生产能力和产品质量也快速提升;二是价格不断下降,随着量产计划实施,大规模应用将进一步降低硬件成本;三是国产零部件供应占比逐步增加,线控底盘、芯片、计算平台、激光雷达等,越来越多的中国企业加入战局。

中国电动汽车百人会的研究报告指出,当前无人配送赛道上的玩家主要分为两类。第一类是以京东、美团、顺丰等为代表的自带物流配送业务的企业。它们通常会采用自研、合作双管齐下的方式进行产品研发,并充分利用自身的业务场景进行测试和技术优化,以期通过发展无人配送实现降本增效。

第二类则是以自动驾驶技术切入市场的初创公司,如新石器、智行者等。它们的目标通常是希望通过低速载物的应用场景,实现自动驾驶的快速商业化。

2016年9月1日京东发布首款无人配送车,到2018年经历多次技术升级后,首次将L4乘用车的自动驾驶技术用到无人配送车上。

在此前的财报电话会议上,美团CEO王兴曾明确表示,美团虽然是从软件起家,但其业务发展不仅需要软件,还需要硬件。这也是美团近年持续投资无人配送领域的原因。他认为,在包括机器人在内的各种先进技术的驱动下,生活服务领域在提高效率、降低成本方面还有巨大潜力。

日前,美团发布公告称,将通过发行可转债和配售股份筹集近100亿美元,以发展自动送货车、无人机送货等前沿技术项目。

地方政府积极扶持

目前,多地积极探索鼓励自动驾驶汽车商业化落地。