

热点暗藏痛点 “芯病”尚待“芯药”

汽车缺芯反思：提升可靠性 打通产业链堵点

汽车缺芯问题近期广受关注。在2021世界半导体大会“首届国际汽车半导体创新协作论坛”上,中汽协副秘书长杨中平认为,汽车缺芯是暂时的,产业界不必恐慌。他同时表示,单车平均半导体应用价值近几年或达到600美元。

与会专家表示,当前国产汽车芯片产业链仍存不少堵点、难点亟需打通,同时行业标准的制定迫在眉睫。令人欣慰的是,6月11日,国内首例汽车芯片保险保障机制已经落地,成为金融支持国产芯片产业化发展的创新例证。

● 本报记者 杨洁

“芯荒”是暂时的

国家新能源汽车技术创新中心副总经理邹广才认为,从去年四季度以来,全球汽车芯片出现供应相对短缺的情况,原因有诸多方面。“一方面,包括汽车行业在内,很多行业都下调自己的产销预期,但去年第四季度汽车产销开始反弹,并且反弹速度非常快,所以汽车行业上游来不及生产。另一方面,全球汽车用半导体产能供给长期是非常稳定的,需求慢慢上来了,就一定会存在供需缺口。另外,国际贸易争端等非市场行为造成了很多企业囤货推芯片的情况,也加剧了供应短缺。”

邹广才介绍,从去年年底到今年2月,在工信部电子信息司、装备工业一司指导下,国家新能源汽车技术创新中心开展了我国汽车半导体产业供需情况调研,向国内85家企业征集供给和需求信息,收录了国内59家半导体企业568款产品,覆盖10大类产品,共涉及53个小类。在产品需求方面,收录国内26家汽车及零部件企业的一千条产品需求信息,其发现控制芯片、驱动芯片、功率芯片这类芯片在目前需求是最大的。他认为,供应紧张是全球性的,至少需要1年时间才能缓解。

中国汽车工业协会副秘书长杨中平表示,缺芯仍然是暂时性的,不必过度解读加剧恐慌。很多汽车半导体厂商也在加速产能提升。例如大会期间,博世汽车电子中国区总裁Georges Andary介绍,博世半导体在全球六个地区有所布局,还有一个地区在明年年底竣工,博世也会不断增加产能,苏州工厂到今年年底会扩大50%的产能。

英飞凌在汽车半导体领域全球市场占有率达13.4%,排名全球第一。英飞凌大中华区汽车电子事业部高级总监仲小龙对未来汽车半导体市场需求非常看好,同时对于供应商也是比较大的挑战。“2025年中国新能源汽车目标要达到20%的市场渗透率。从我们和整车厂的沟通来看,他们对2025年的目标规划更加鼓舞人心,整个加起来市场渗透率远远超过20%。这对于汽车半导体供应也确实是比较大的挑战。”

面对汽车缺芯问题,杨中平建议应该“两条腿走路”,一方面推动国内芯片发展,另一方面也要加强引进国外半导体企业的投资。他表示,当前我国车规级的芯片产业还很薄弱,特别是控制类芯片在国内成熟较晚,水平相对较低,产业应当基于现有条件打通应用的断点,突破协同的难点,逐步加大加强国产芯片的推广应用密度,形成竞争力。

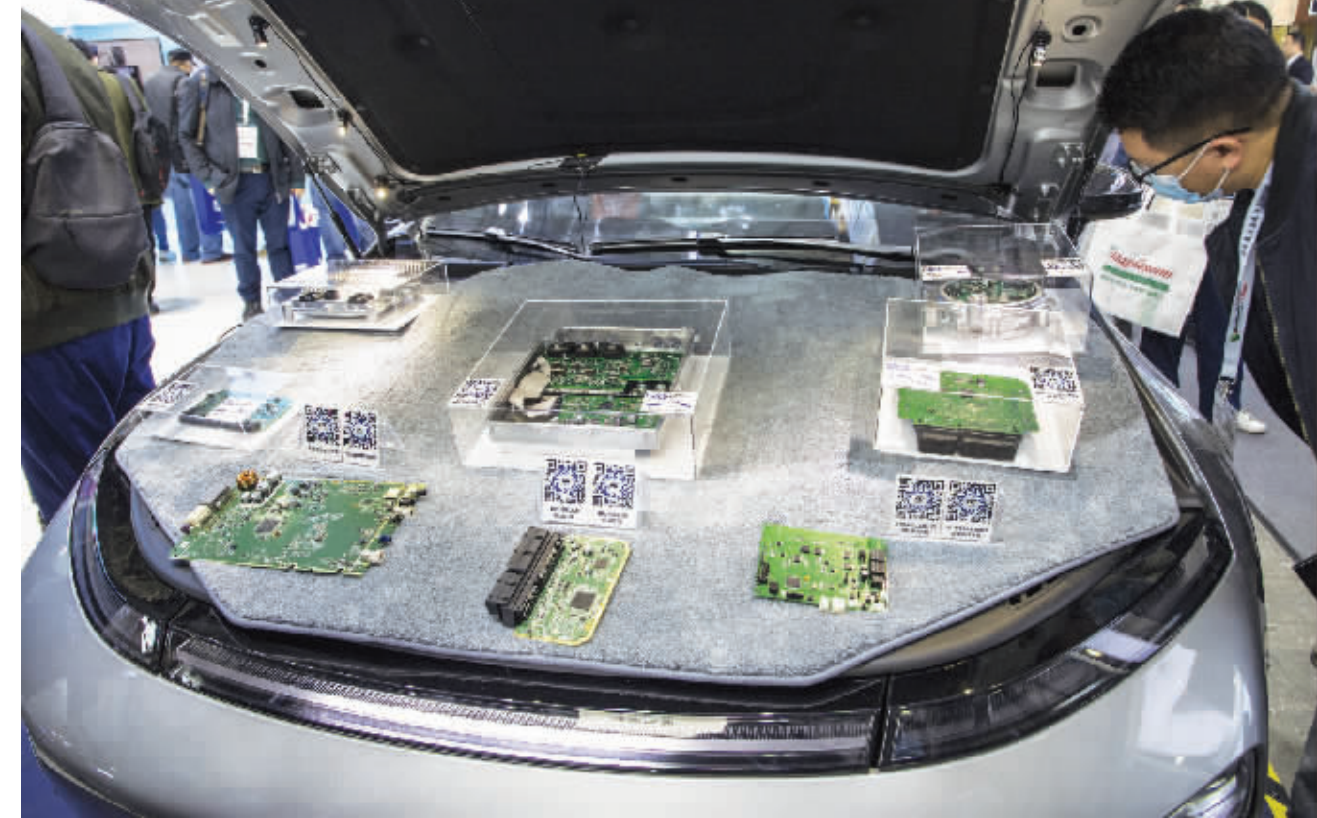
国产车规级芯片可靠性待提升

邹广才介绍,一款车规级芯片要经过2-3年严苛的评价测试才能进入产业,门槛非常高。国际上整车厂商和汽车电子厂商都建立了非常稳定的合作格局,国产汽车芯片想要打入整车客户供应体系非常不易。

他表示:“当前的现状是国产汽车芯片大部分企业还处在第一轮和第二轮研发过程中,对于可靠性究竟怎么做也还在摸索。此外,关键产品也缺乏应用。国产汽车芯片做起来,如果下游汽车企业不用的话,那就只是一块石头。除了设计外,在制造层面,中国大陆能满足车规芯片的工艺制造产能也是缺乏的。国产汽车芯片产业链仍存在不少堵点、难点。”

“我们不仅是缺‘芯’,更缺标准。”工信部电子工业标准化所研究员陈大为强调,目前国产汽车芯片产业链有四大痛点:一是没有国产汽车芯片准入的基本要求标准;二是产业链对于AEC-Q100(美国汽车电子委员会所制订的车用可靠性测试标准)等相关标准的理解还不够;三是芯片可靠性设计能力不足;四是符合车规要求的工艺线存在问题。

当前,一部分国产汽车芯片企业,例如MCU,已经依靠消费级市场



视觉中国图片

国内首次汽车芯片保险保障机制上线

● 本报记者 吴科任

6月11日,由工信部电子信息司、装备工业一司支持,北京市经济和信息化局指导,中国汽车芯片产业创新战略联盟(简称“汽车芯片联盟”)主办的汽车芯片保险签约仪式发布活动在京举行。

汽车芯片保险保障机制是创新汽车芯片生态的重要环节,活动旨在推动芯片企业、零部件企业和保险公司,开展汽车芯片保险和保费补贴试点工作,通过“市场化为主+政府有限支持”方式破解汽车芯片应用难题,以金融保险手段分担产业链上下游风险和疏通瓶颈,对促进汽车芯片快速形成市场应用规模具有重要意义。

签约仪式上,天津瑞发科半导体技术有限公司、北京兆易创新科技股份有限公司、北京中电华大电子设计有限责任公司、北京君正集成电路股份有限公司分别与中国平安财产保险股份有限公司北京市分公司、中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司按批次签署汽车芯片产品保险协议。

中国证券报记者从现场获悉,本次签约四家公司均来自芯片设计领域,根

据每家企业的需求,保险公司推出个性化的保险方案,企业可选择一年期或五年期。赔偿限额、免赔费率等承保条件也由双方共同协商决定。

有保险公司计划将来以产业链为主体,结合汽车芯片联盟正在推进的汽车芯片标准体系,统一设计标准的覆盖产业链上下游责任风险的保险方案,从而解决各环节责任界限不清导致的判责难、理赔难的问题,从根本上提升市场对国产芯片应用的信任度。

据了解,今年年初,工信部指导汽车芯片联盟等机构编撰《汽车半导体供需对接手册》并发布,引导和支持汽车半导体产业发展。4月,汽车芯片联盟成立汽车芯片保险专项工作组,围绕汽车芯片保险方案,针对三家保险公司的保险产品方案思路,进行了多轮探讨并结合主要芯片企业和整车企业、汽车电子厂商的需求进行了更新,最终形成了“汽车芯片保险方案”,并在北京市经信局支持下开展汽车芯片保险试点。

作为北京首发汽车芯片保险保障机制,未来将起到辐射带动作用,汽车芯片联盟将向全国推广“汽车芯片保险方案”,形成示范效应和加速汽车芯片应用,推动我国汽车芯片产业实现全面、快速、健康、高质量发展。



新华社图片

上市公司频推员工持股计划 控制成本能力引关注

● 本报记者 董添

近期,多家上市公司对外披露员工持股计划,推出数量持续增加。亿纬锂能等部分上市公司员工持股计划已经推到第八期。有的上市公司员工持股授予价和股价相差不大,为了鼓励员工积极参与,公司实控人给予保本保障。

中国证券报记者了解到,回购价格、员工持股计划的授予价格都会影响员工持股成本以及上市公司净利润。上市公司推行员工持股计划择时能力较为重要。

给予保本保障

6月11日晚,上海天洋、顾家家居等多家上市公司对外披露员工持股计划。

值得注意的是,有的上市公司员工持股授予价和股价相差不大,为了鼓励员工积极参与,公司实控人给予保本保障。

以上海天洋为例,公司6月11日晚间披露的《第一期员工持股计划》显示,为提高员工参与本员工持股计划的积极性,公司控股股东、实际控制人李哲龙为本次参与员工持股计划的员工提供保本保障。在本次员工持股计划清算时,所有股票变现扣除存续期内发生的全部费用后,可分配给员工的最终金额若低于员工参与本次员工持股计划的本金,公司实际控制人承担差额补足义务。本次员工持股计划购买回购股票的价格为23元/股,截至6月11日收盘,公司股价收报28.5元/股。

根据上海天洋公告,参加本次持股计划的总人数初步拟定为106人,其中董事(不含独立董事)、高级管理人员为4人。本次员工持股计划涉及的标的股票规模不超过197.95万股,占当前公司股本总额的1.17%。员工持股计划的资金来源为员工合法薪酬、自筹资金以及法律法规允许的其他方式,不存在公司以任何方式向持有人提供垫资、担保、借贷等财务资助情形。本次员工持股计划的参与对象包括公司(含分公司、全资子公司、控股子公司、参股子公司等)的董事(不包括独立董事)、高级管理人员、监事及核心技术(业务)人员。

留住核心人才

武汉科技大学金融证券研究所所长董登新接受中国证券报记者采访时指出,员工持股计划可以将职工转化为股东,这是留住和吸引优秀人才的一个不错手段。对于上市公司而言,推出员工持股计划要符合战略需求安排。研发、知识密集型企

业,员工持股和股权激励比较重要。而非科技类公司的大部分员工具有可替代性,员工流动性比较大,这类激励效果相对有限。

允泰资本创始合伙人、首席经济学家付立春对中国证券报记者表示,员工持股计划属于内部人持股计划,员工持股计划的推行表明公司内部员工对公司价值的承认和认可,同时也向市场传达出自身股价被低估的信号。

付立春认为,员工持股计划推行后,内部员工将成为上市公司重要的中小股东组成部分,上市公司整体股权结构会发生一定的变化,中小股东的话语权有望增加。

针对员工持股计划的壁垒,付立春指出,员工持股计划推行的壁垒是广泛存在的。如果员工数量不够多,员工的收入不可观,员工对公司的忠诚度不够高,或者对公司的认知和管理层及原有大股东不一致,就会出现比较大的问题,可能很难成功的推行员工持股计划。现在很多公司扎堆推行员工持股计划,有相当一部分公司是因为股价下跌,对于员工来说吸引力变大,容易推行下去。

回购择时能力差距大

在员工持股计划的会计处理方面,根据上市公司公告,按照《企业会计准则第11号-股份支付》的规定,完成等待期内的服务或达到规定业绩条件才可行权的换取职工服务的以权益结算的股份支付,在等待期内的每个资产负债表日,应当以对可行权权益工具数量的最佳估计为基础,按照权益工具授予日的公允价值,将当期取得的服务计入相关成本或费用和资本公积。