

芯片打“喷嚏” 车市“重感冒”

部分车型现货紧张 展车也有人抢

● 本报记者 崔小粟



视觉中国图片 制图/韩景丰

扎堆抢芯片

“芯片供应紧张从去年就开始了，而近期海外疫情变化导致全球汽车公司忙于抢芯片，目前市面上没有多少现货可扫。”一汽丰田某销售总监金云成（化名）告诉中国证券报记者。

马来西亚是全球半导体产品第七大出口国，其中英特尔、英飞凌、意法半导体、恩智浦、德州仪器、安森美等国际半导体巨头在此设有生产基地。Statista数据显示，在全球半导体后端封装市场，马来西亚占据8%的份额。据报道，意法半导体位于马来西亚麻坡的一家封测厂部分产线一度关停。

“博世ESP/IPB、VCU、TCU等芯片受到影响，预计8月之后基本处于断供状态。”博世（中国）投资有限公司执行副总裁徐大全表示。

近日，长城汽车旗下坦克品牌称，由于芯片供应问题，ESP和四驱控制器等关键零部件短缺，已完成提升的工厂产能无法释放。订单等待周期受到不同因素影响，交付等待周期预估在4-5个月。

一家半导体领域私募股权公司高管向中国证券报记者表示，马来西亚是汽车芯片集中封测产地，7月初汽车排产已受到影响。意法半导体库存水平较低，博世ESP系统的核心芯片是L9369，基本来自意法半导体，而国内乘用车制造近70%-80%需要使用ESP。意法半导体芯片停产，会对装配ESP的汽车产量产生较大压力。

据AutoForecastSolutions统计，截至8月9日，全球范围因芯片短缺导致的汽车减产已达585万辆。预计2021年全球汽车减产或超过700万辆。

丰田、大众、福特、通用等多家车企近日宣布，在全球不同地区减少汽车产量。丰田汽车表示，由于汽车芯片短缺，计划9月将其全球产量削减40%，全球减产规模约36万辆。大众汽车表示，沃尔夫斯堡工厂8月23日-27

日只开设一个班次。这是该集团全球范围最大的工厂。

终端提货难

预订了保时捷卡宴的吴先生近日接到销售人员的紧急电话。“3月份订的车，原计划8月底提，销售突然说缺芯，可能要推迟到11月底才能提车，甚至更晚。”吴先生直向中国证券报记者摇头。

大众旗下的豪华品牌奥迪也不能幸免。“芯片短缺，车源紧张，奥迪全系车型产量下降30%，涉及A4L、A6L、Q5L等畅销车型。奥迪全系车型优惠幅度大幅减少，缺芯问题仍将延续。”在北京亦庄的一家一汽大众奥迪4S店，“芯片短缺，车源紧张”的告示赫然在目。

该店一名销售经理告诉中国证券报记者，现在车源更加紧张。8月份厂家突然告知，国产车型中A4L减产50%，Q5L、A6L减产60%。Q5L没有现车，如果预定，提车要到10月份之后。

除了进口车辆和合资品牌，多家头部自主品牌也面临缺货局面。8月18日，吉利汽车集团CEO淦家阅表示，受疫情影响，芯片供应较为紧张。目前，吉利旗下新能源品牌几何汽车订单超万辆，由于全球缺芯问题该车呈现“一车难求”的状况。有的消费者甚至要求经销商出售展车。

吉利汽车已经采取多重举措应对芯片紧张的问题。不过，对于芯片短缺何时能缓解，公司表示仍存在巨大的变数。

长城汽车工作人员向中国证券报记者证实了近期车辆销售缺货的情况：受零部件短缺的影响，目前长城汽车近10万辆订单交付缓慢，包括坦克300、欧拉好猫、摩卡、大狗等热销车型。

汽车销售旺季“金九银十”即将到来，而市场供应不足的情况短期难以扭转。多位汽车销售人员告诉中国证券报记者，在供应紧张的情况下，畅销车库存不足，今年9、10月不会有太大的优惠力度。有的畅销车型甚至比去年贵两三

万元。芯片短缺对汽车生产的影响还会持续，普遍“坚挺”的价格还将持续一段时间。

全力保供应

受到汽车芯片短缺等因素影响，中国汽车市场产销量连续三个月下滑。中国汽车工业协会根据11家汽车重点企业的旬报数据整理显示，8月上旬，11家重点企业汽车生产完成31.2万辆，同比下降34%。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华对中国证券报记者表示，芯片短缺或造成8月国内汽车市场减产50万辆至70万辆。三、四季度汽车销量同比负增长是大概率事件，但全年累计销量会高于去年。中汽协此前预测，2021年汽车总销量为2700万辆左右，同比增长6.7%。

缺芯成为汽车行业之痛。比亚迪、长城汽车等自主品牌龙头企业纷纷表示，正在全力保障芯片供应。

上述长城汽车工作人员表示，针对芯片市场供应紧张的情况，公司主动采取多种措施积极应对，包括在全球范围采购芯片、加强供应链管理等方式，以缓解芯片供应紧张带来的影响。

比亚迪已在产业链方面着手布局。2021年5月，比亚迪发布公告称，拟将控股子公司比亚迪半导体分拆至深交所创业板上市。比亚迪表示，未来比亚迪半导体将以车规级半导体业务为核心，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。

中信证券指出，主机厂在保芯片供应的过程中，跨国公司大众、通用、奔驰等公司优先保障盈利能力更好的欧美市场，而自主品牌的芯片供应会率先好转。

对于如何解决芯片短缺问题，乘联会秘书长崔东树表示，需要产业链协同，合理控制芯片库存，远近结合、多措并举，加强供需对接，推动我国汽车产业平稳健康发展。

京津冀氢燃料电池汽车示范城市群获批

● 本报记者 崔小粟

由北京市牵头申报的京津冀氢燃料电池汽车示范城市群日前获批。业内人士预计，后续会有更多示范城市群名单公布，氢燃料电池汽车产业升温。

形成示范效应

在4年示范期间，五部委将对入围的城市群按照其目标完成情况，通过“以奖代补”的方式给予奖励。大兴区联合海淀区、昌平区等六个区，以及天津滨海新区、河北省保定市、唐山市、山东省滨州市、淄博市等12个城市（区）组成京津冀氢燃料电池汽车示范城市群。示范城市群聚焦优势企业，探索经济可行的整车示范推广模式，逐步形成规模效应。

加氢站建设和运营方面，财政资金对规模以上的加氢站建设予以一次性定额补贴。车辆购置补贴方面，北京市财政局正在研究燃料电池汽车推广应用财政补助政策，确定市级补助标准，重点鼓励引导氢燃料电池汽车在城建物流、长途运输、远郊客运等场景的应用和批量示范。

根据《北京市氢燃料电池汽车产业发展规划（2020-2025年）》，2023年前，培育3-5家具有国际影响力的氢燃料电池汽车产业链龙头企业，力争推广氢燃料电池汽车3000辆，氢燃料电池汽车全产业链累计产值突破85亿元；2025年前，培育5-10家具有国际影响力的氢燃料电池汽车产业链龙头企业，力争实现氢燃料电池汽车累计推广量突破1万辆，氢燃料电池汽车全产业链累计产值突破240亿元。

多地出台政策

2020年9月，财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委、国家能源局联合发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》，示范期间将采取“以奖代补”的方式，对入围示范的城市群按照其目标完成情况给予奖励，示范期暂定为四年。

申报的城市群需满足多项申报条件，包括具备明确的适合燃料电池汽车示范的应用场景、已推广不低于100辆燃料电池汽车、已建成并投入运营至少2座加氢站且单日加氢能力不低于500公斤等。

《中国氢能产业发展报告2020》显示，到2050年氢能占终端能源消费比例达10%，氢燃料电池汽车保有量3000万辆，氢气需求量6000万吨。

在此背景下，多地加快氢燃料电池产业布局。北京、上海、广州、天津、大连等地制订了氢能发展规划，开展加氢站建设及燃料电池汽车示范运营等。

捷氢科技总经理卢兵接受中国证券报记者采访时表示，与电动汽车相比，燃料电池汽车在推广上更具挑战的环节是建设加氢站。加氢站建设投入比充电桩大，同时对场地要求更高。氢气资源如何获取也是重要问题。各地资源禀赋不同，发展氢燃料电池产业要看自身的资源情况，而京津冀、长三角、珠三角目前具备一定的产业优势。

中信证券指出，示范城市群名单陆续揭晓，为行业发展注入了新的催化剂，技术进步推动产业链成本不断下降，氢能产业化加快，市场规模扩张在即。

长安汽车旗下阿维塔科技首款车型亮相

● 本报记者 崔小粟

在8月24日举行的2021长安汽车科技生态大会上，长安汽车控股子公司阿维塔科技展示了旗下代号为E11的首款产品，而长安汽车全新平台推出了首款纯电动车型C385。E11为阿维塔科技旗下首款高端智能电动中型SUV，正在进行整车调试，预计于今年年底上市。

联手华为和宁德时代

据了解，E11搭载华为HI（HuaweiInside）全栈智能汽车解决方案和宁德时代最新的电动化技术。同时，长安汽车联合华为、宁德时代共同打造了CHN平台，未来三年将开发轿跑、SUV、MPV等车型，共11款全新产品。

阿维塔科技前身为长安汽车与蔚来汽车合资成立的长安蔚来，今年5月20日更名为阿维塔科技。同时蔚来汽车持股稀释至4.62%，长安汽车持股95.37%。据了解，阿维塔科技将独立经营，独立发展，公司计划未来上市。

在此次大会上，长安汽车公布了新的电动车战略车型C385。C385搭载APA7.0远程无人代客泊车系统、电驱高频脉冲加热技术等。

实施“香格里拉计划”

8月21日，长安汽车公告，阿维塔科技拟以公开挂牌方式增资扩股引入2-5家投资者，旨在加速实施“香格里拉计划”，将引入优质社会资本，建立符合市场需求的法人治理机制、经营管理体制和运营机制，增强阿维塔科技核心竞争力。

根据香格里拉计划，长安汽车将在新能源汽车领域投资1000亿元，2025年前将研发三大新能源专用平台，推出33款新能源产品。其中，纯电动产品21款，插电式混动产品12款。

长安汽车表示，2025年长安品牌销量将达到300万辆，新能源车占比达到35%；2030年打造成为世界级品牌，销量将达到450万辆，新能源车占比达到60%，海外销量占比达到30%。为实现上述目标，长安汽车未来五年预计全产业链累计投入1500亿元，打造科技公司技术生态，加快构建软件和智能化能力。到2025年，智能化软件人才占比达到50%。

工信部将适时开展钠离子电池标准制定工作

● 本报记者 金一丹

工信部8月25日表示，将组织有关标准研究机构适时开展钠离子电池标准制定，引导产业健康有序发展。

宁德时代、山东章鼓等上市公司在钠离子电池领域已有布局，旨在缓解锂电池原料供应紧张问题。

商业化探索

工信部表示，近几年钠离子电池逐步进入规模化试验示范阶段。2021年6月，中科海钠发布世界首个1MWh钠离子电池储能系统。继铅蓄电池、锂离子电池等电化学储能体系后，钠离子电池开始在储能领域崭露头角，有望推动新能源产业进一步发展。

在资源丰富度、成本等方面，钠离子电池具有一定优势。工信部指出，钠元素储备更丰富，地理分布均匀，成本低廉；而锂资源在地壳中储量仅为0.002%，不到钠的千分之

一，且全球分布具有地域性。钠离子化合物可获取性强，价格稳定且低廉。在低电压下铝不会和钠合金化，因此钠离子电池负极可使用铝集流体，而不必像锂电池使用铜集流体，从而降低电池的成本和重量。钠元素和锂元素有相似的物理化学特性及储存机制，钠离子电池有相对稳定的电化学性能和安全性。

工信部指出，钠离子电池产业化目前尚存能量密度较低、循环寿命较短、配套供应链与产业链不完善等问题，仍处于商业化探索和持续改进中。随着产业投入的加大，技术走向成熟，产业链逐步完善，高性价比的钠离子电池有望成为锂离子电池的重要补充，尤其是在固定式储能领域将具有良好发展前景。

工信部表示，将做好顶层设计，健全产业政策，统筹引导钠离子电池产业高质量发展。科技部将在“十四五”期间实施“储能与智能电网技术”重点专项，并将钠离子电池技术列为子任务，进一步推动钠离子电池的规模化、低成本化，提升综合性能。

锂资源吃紧

目前，动力电池市场需求呈爆发式增长。起点锂电大数据显示，1-6月，我国动力电池装车量累计525GWh，同比上升200.3%。其中，三元电池装机量30.2GWh，占比57.5%，同比上升139.0%；磷酸铁锂电池装机量22.2GWh，占比42.3%，同比上升368.5%。

动力电池装机量提升，而原料价格不断上涨。中国证券报记者从多氟多相关工作人员处获悉，动力电池电解液的主要原料六氟磷酸锂价格持续飙升，电池生产成本提升。

安泰科高级分析师陈光辉告诉中国证券报记者，锂资源供应短期不会有变化，目前供需处于紧平衡状态。

上市公司布局

锂资源紧张、价格暴涨，使得各家公司积极寻求可替代产品。

8月23日，山东章鼓在互动平台表示，经