

“芯荒”仍在发酵

国内外多家新能源车企开始减配交付

■本报实习记者 杨梓

理想汽车日前发布了针对原计划10月、11月提车“理想ONE交付方案”:因毫米波雷达芯片的供应问题,用户可以自主选择提前交付暂时缺少2颗雷达的3雷达车型,或等到12月交付完整的5雷达车型。期间,3雷达车型的自动并线和前方横

穿车辆预警功能不开放,其他ADAS(高级驾驶辅助系统)功能均可正常使用。若用户选择3雷达车型,理想将给予这部分车主终身质保和10000分理想积分。据了解,这是理想汽车针对缺芯带来的交付困难提出的解决方案,引发各方关注。

暂时缓解车企交付压力

统计数据显示,9月,理想汽车共交付7094辆理想ONE,环比下降24.8%。理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠表示:“受芯片供应持续短缺的影响,理想汽车9月交付量有所下降。我们正采取更多措施,确保零部件供应,希望尽可能缩短用户提车等待周期。”据悉,目前理想ONE的交付周期约为8-10周。理想汽车预计,受缺芯影响,第三季度的汽车交付量将从约2.5万-2.6万辆下降到约2.45万辆。

随着汽车智能化转型提速,车辆对芯片的需求也越来越强。小鹏汽车CEO何小鹏曾透露,小鹏汽车单车芯片总量在1800颗左右。减配交付可以缩短车辆交付时间,而延迟交付将对品牌造成不利影响。

对于理想汽车此次的减配交付,消费者的态度两极分化:一部分消费者表示,新的交付方案对短期内的车辆使用无较大影响,还可以获得更多优惠,且对车企在缺芯困境下的无奈之举表示理解;另一部分消费者则对减配交付心存芥蒂,

毕竟到了交付时间却无法获得一辆“完整”的新车。

据了解,减配交付并非理想汽车首创,此前,国内外多家车企已采取类似方案:购买部分一汽大众奥迪新车的消费者只能得到一把电子钥匙,另一把则需芯片充足时予以补发;通用宣布旗下高端品牌凯迪拉克Escalade将削减超级巡航系统功能(Super Cruise)。同时,芯片短缺迫使凯迪拉克推迟在CT4和CT5车型上增加超级巡航系统;由于芯片匮乏,奔驰宣布在德国境内不再保证为全部新车提供全线配置。奔驰新闻发言人表示,受影响的消费者可以选择以折扣价获得低配汽车,也可以选择等待配件齐全的新车,或直接取消订单。此外,受缺芯影响,今年宝马3系已5次减配……

Susquehanna Financial Group的最新调研结果显示,今年9月,芯片交货期又拉长了5天,平均为21.7周,为该市场分析机构自2017年开始跟踪芯片交付数据以来最长的一次。



新车及配件价格上涨

AutoForecast Solutions的最新统计数据显示,截至10月10日,由于芯片短缺,全球汽车市场累计减产产量达934.5万辆,比前一周增加约25万辆,其中,中国市场减产1.3万辆,约占5.2%左右。中国汽车流通协会发布的统计数据显示,今年9月,汽车经销商库存预警指数为50.9%,同比下降3.1个百分点,环比下降0.8个百分点,库存预警指数逼近荣枯线,位于不景气区间。反映到市场中,则直接体现为部分

经销商无车可卖。

此前,车企为抢占更多市场份额,纷纷打起了价格战,而随着缺芯潮来袭,传统的金九银十在今年却并未显现,不少车企收紧优惠力度,甚至调高新车价格。如8月,特斯拉Model S长续航版国内售价由82.999万元调至85.999万元;9月,Model Y Performance高性能版售价由37.79万元调至38.79万元。

同时,新车价格波动蔓延到配件。10月3日,特斯拉客户发消息称,受芯片短

缺及成本波动影响,即日起特斯拉移动充电连接器(国标)价格将上调400元人民币,调整后售价为2950元人民币。

中国汽车流通协会分析称,9月汽车消费进入旺季,市场需求增加,但芯片短缺、原材料价格上涨,以及马来西亚疫情等影响仍在持续,致使汽车减产压力增大,新车供应不足。目前热销车型紧缺、车价上涨、交付周期延长,均导致消费者持币观望,影响终端市场销量。

或有更多车企减配交付

在多家车企内部人士看来,缺芯问题在短期内将无法解决。中国汽车流通协会表示,虽然目前汽车芯片缺口峰值已经过去,未来芯片供应将缓慢上升,但传导至汽车终端销售还需3-5个月。

据了解,目前交付车型减配多为减少部分智能化方面的配置,实际上对车辆整体性能及车主日常使用影响不大。尽管缺芯潮致使多家车企停产、减产,但目前来看,减产、停产也不足以缓解

缺芯带来的影响。业内人士预计,或有更多车企加入到减配行列中。此前,蔚来汽车、小鹏汽车等车企曾表示因缺芯面临交付困境。

不同于燃油车,芯片短缺对新能源汽车的影响多集中在选装配置上。中汽协副秘书长陈士华表示,在芯片短缺背景下,车企在全力保供、保产的同时,会优先考虑保障新能源汽车的生产和布局。这不仅出于市场需求,也有应对“双积分”考核

的压力。

目前,困在缺芯泥潭中的车企正愈发被动,短期内难以突围。同时,缺芯带来的一系列影响反映了汽车产业链的脆弱。统计数据显示,我国自主车用芯片的全球市场份额不足5%,且集中于低端、低附加值领域。为此,众多业内人士呼吁,亟需推动车规级芯片国产化。然而,由于芯片行业壁垒较高,需经历数年研发、认证等进程,实现大规模国产化仍然道阻且长。



我国新能源汽车快步迈入2.0时代

率先提出单车智能和网联赋能协同发展的创新方案,并加速推进产业化

■本报记者 卢奇秀

“在燃油车时代,大家更关注整车和生产规模,对研发和零部件的关注度和投入不够,造成汽车产业规模上去了,但留下了技术‘空心化’的心病,至今也没能翻身。”中国电动汽车百人会理事长陈清泰在近日召开的全球新能源与智能汽车供应链创新大会上坦言,发展新能源汽车是一个新开始,它正在改写历史,在没有国外成熟技术可供借鉴、成熟零部件可供选购的情况下,我国电动汽车企业对研发和零部件的重视程度前所未有。

同时,与会专家认为,我国新能源汽车正由初级阶段迈向中高级阶段,即以电动化的1.0时代进入以网联化、智能化为主要特征的2.0时代。

快速建立的供应链保障我国新能源汽车闯过孕育期

近年来,我国开启了从汽车大国向汽车强国的转变之路。统计数据显示,截至今年9月,我国新能源汽车保有量达678万辆,产销量连续6年位居全球第一。

“我国电动汽车10多年的发展历程表明,汽车强国的底层是零部件强国,如果国内没有很快建立起给力的供应链,我国的电动汽车产业绝不会有今天的成绩。”陈清泰指出,跨界力量和企业大举进入,与整车企业合作建起了新能源汽车产业链;电池、电机、充电桩等领域一批专业化公司快速成长。同时,供应链迅速建立和水平快速提升,特别是电池能量密度成倍提高、成本连年下降、安全性逐年上升,保障了我国新能源汽车持续突破,也使我国较为顺利地闯过了新能源汽车产业孕育期。

陈清泰指出,每一次汽车技术突破,都是整车和零部件企业密切合作的结果。一般来说,整车企业在技术集成上功不可没,但核心技术、关键部件却大多出自零部件公司,如汽油喷射、涡轮增压、防抱死刹车、安

气囊等。

不同于传统燃油车的产业链,随着汽车电子电气架构变化,新能源汽车供应体系呈现出新特征。全国政协经济委员会副主任苗圩指出,传统汽车的产业链结构基本上由整车厂掌握发动机、变速箱和底盘等核心技术,而在新能源汽车发展中,以电池、电机、电控为代表的动力系统产业链基本上由供应商来提供。

新型零部件仍有市场空间

新能源汽车快速发展给产业链带来了机遇和挑战。

在陈清泰看来,汽车产业的价值链正在迅速变化,软件将成为未来汽车的基础和核心竞争力。“目前新型零部件的技术壁垒尚未形成,存在很大的创新空间,这给我国零部件企业特别是科技型中小企业发展带来了历史性机遇。”他表示,新型产业链涉及的信息化、网联化、人工智能等板块,都是近年来我国发展良好的领域,要抓住时机,针对“卡脖子”环节下大工夫,力争一项项突破,打牢我国汽车产业的新型零部件基础。

值得注意的是,当前供应链存在安全隐患。以动力电池为例,欣旺达电动汽车电池公司总裁梁锐坦言,今年动力电池主要材料大幅涨价,三元材料比去年上涨58%,电解液上涨2倍多,铜、铝等材料也出现涨价,而全球锂资源主要集中在北美洲和南美洲,我国缺乏大规模的资源储备,这将给新能源汽车可持续发展带来巨大压力。

苗圩指出,缺芯少魂一直是我国的“制造之痛”,操作系统是汽车企业实现数字化转型的关键,也成为各个企业必争的战略要地。

“汽车涉及的软硬件系统,绝不是一个行业,更不是一个企业能全部覆盖的。”陈清泰认为,跨界融合、企业合作是成功的关键,建

立起稳定高效的供应链和产业生态才能固本强基。

智能网联是决胜2.0时代的关键

随着新能源汽车从电动化的1.0时代快步入以网联化、智能化为主要特征的2.0时代,产业链应如何发力?

在苗圩看来,新能源汽车是竞争的上半场,我国表现得不错,今年1-8月,新能源汽车累计销量近180万辆,渗透率持续提升,行业进入快车道,但真正决定胜负的是以智能网联汽车为标志的下半场竞争。他介绍,在智能网联汽车领域,我国率先提出了单车智能和网联赋能协同发展的创新方案,以信息物理系统架构和计算技术平台、云控基础平台、高精地图基础平台、车载终端等为载体,加速推进产业化,同时,行业要保持战略定力,加快技术创新,继续在智能网联汽车下半场竞争中发挥优势。

有机构预判,在整车成本系统中,软件成本将从目前的15%上升到60%。“汽车的产业链没有固化,还在完善中。”在陈清泰看来,未来汽车零部件的概念和范畴将发生变化,70%以上的传统零部件体系将面临重构,从动力系统的储能电池、氢燃料电池、电机、电控、功率半导体,到网联化、智能驾驶、智能座舱涉及的芯片、计算平台、传感器、激光雷达、控制器,再到车载控制系统、高精地图、网联通讯、云控平台、语音识别等零部件和软件,都将成为产业链的重要组成部分。

国务院发展研究中心产业经济部部长王金照建议,行业要致力于提升全产业链的创新能力,基础材料研究不是单个企业能解决的,尤其是动力电池领域,需要国家重大科技计划支持。企业也要通过一些共性研发平台建设,与产业链合作突破。此外,在全球减排的大环境下,制造环境低碳化将是未来的竞争力,企业宜提前布局。

解决充电难一味建桩还不够

■王旭辉

在刚刚过去的国庆长假期间,“新能源汽车在高速公路服务区排队4小时充电”的新闻上了热搜,再次凸显了新能源汽车上路充电难的问题。

近年来,随着新能源汽车快速发展,配套的充电设施建设也大步提速:在城市核心区,从5公里充电圈、3公里充电圈发展到每公里充电圈;在高速公路,国家电网公司建设的充电网从布局七纵四横两网格发展到覆盖十纵十横两环网。在各方的共同努力下,我国新能源汽车充电网不断完善,覆盖面越来越广。

但需要明确的是,网络完善是解决充电难的必要条件,而非充分条件,毕竟充电行业经过多年发展已暴露出多方面问题:标准不统一、燃油车占位严重等原因导致充电桩利用率低;节假日充电时段冲突,导致充电难;由于前期投入大、使用率低、维护成本高、成本回收周期长,致使盈利难等问题长期困扰充电桩产业发展……这些问题并非是割裂的,而是有机统一的,且与新能源汽车产业健康发展紧密相关。因此,要解决新能源汽车充电难的问题,不能就充电而充电,而要站在匹配整个新能源汽车产业发展节奏的高度发力。

其实,《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》早已明确指出,汽车与能源、交通、信息、通讯等领域有关技术加速融合;要以纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车为“三纵”,布局整车技术创新链;要积极推广以智能有序充电为主、应急快充为辅的居民区充电服务模式,加快形成适度超前、快充为主、慢充为辅的高速公路和城乡公共充电网,鼓励开展换电模式应用,加强智能有序充电、大功率充电、无线充电等新型充电技术研发……由此可见,充电难题的有效解决离不开整个新能源汽车产业链的协同发展。例如,在大量充电设施涌现对电网可能产生较大扰动的情况下,发展具有平抑电网波动等多重功效的换电模式显得尤为必要。

据统计,我国新能源汽车市场渗透率已从年初的7.2%一路攀升至8月的17.8%,且有望提前实现“2025年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量20%”的中长期规划目标,这意味着整车发展呈现加速度。那么,在这种情况下,慢充、快充、换电等多种技术、应用场景也不能再按照此前的规划稳步发展,也要全面提速。当然,前提是理顺相关产业链、创新商业模式,让各方均“有利可图”。

尽管工作千头万绪,但关键还是创新,只有创新才能激发生产力,实现《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》的目标,新能源汽车市场渗透率持续攀升的“成绩”就是典型代表。同时,要实现加速发展,整车、电网、电池、充换电设施企业等各方需要以更开放的姿态加强合作,打通产业链,并通过新能源汽车市场渗透率攀升、充电网完善、动力电池技术革新等领域的新突破,带动上下游共同发展,这才是产业链协同的应有之义,也才能从根本上解决充电难的问题。

