

缺芯倒逼新能源汽车供应链重塑

■本报实习记者 杨梓

多位消费者近日反映,自2月15日起,欧拉黑猫、白猫停止接单。对此,欧拉汽车方面回应:“由于芯片短缺、零配件供应无法保证生产等原因,导致黑猫、白猫车型订单积压较多、客户购车周期过长,影响了客户体验。为避免给信任欧拉

车型的车主带来更多的不良购车感受,厂家将协调内部资源以便更快完成现有订单排产计划,保证订车客户提车速度及购车利益。”

其实,不仅是欧拉,受缺芯影响,多家新能源汽车企日前纷纷宣布部分工厂

减产、停产。汽车行业数据预测公司AutoForecast Solutions预计,今年全球汽车市场累计减产产量将达130.36万辆。此外,多家新能源汽车企、芯片厂近期也纷纷表示,短期内芯片难以走出供需失衡的困境,今年缺芯仍将持续。

2023年或能实现供需平衡

有数据显示,一辆传统燃油车上使用的各类芯片达500个-600个,新能源汽车约1000个-2000个,而较为短缺的MCU(微控制单元)芯片在燃油车上需数十至数百个,新能源汽车对MCU的需求量更多。在缺芯影响下,部分新能源汽车价格上涨、延期交付,同时理想、小鹏、特斯拉等车企不同程度减产交付。此外,缺芯还导致部分车企优先生产利润更高或所需芯片更少的车型。

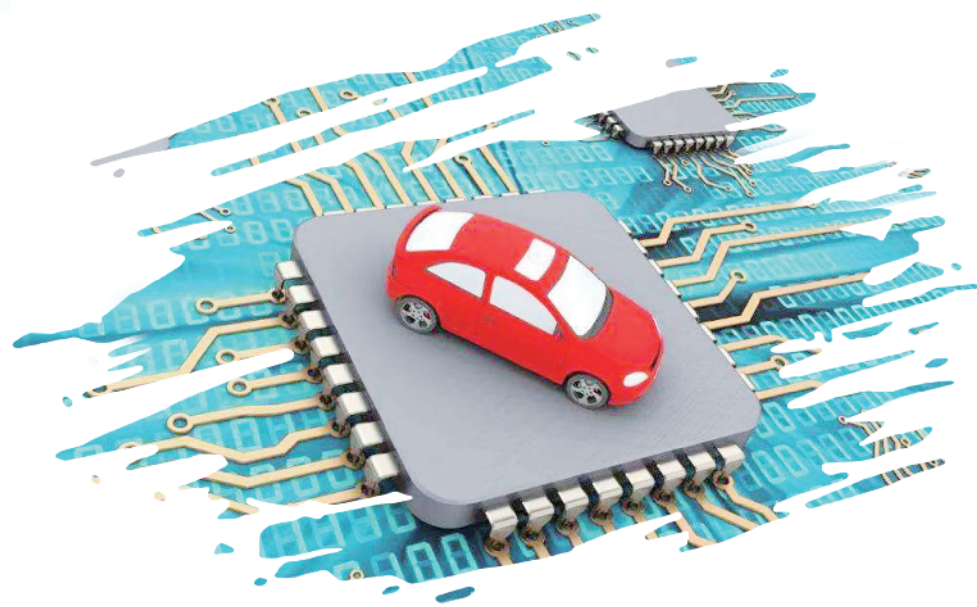
为尽可能保障供需平衡,车企纷纷对缺芯带来的影响进行预判。其中,特

斯拉方面表示,预计芯片短缺情况到明年才能缓解;大众汽车集团首席执行官迪斯表示,缺芯仍将在2022年困扰大众,下半年或有所缓解;Stellantis首席执行官唐唯实指出,今年汽车芯片供应仍难乐观,给汽车制造商和供应商带来了新矛盾和难题……

同时,芯片企业也预测产能无法快速追上需求。英特尔方面表示,芯片或将于2023年实现供需平衡;恩智浦方面指出,客户需求增长超过了供应能力,目前所有终端市场的库存非常少;英飞凌方面表示,当前的芯片需求超过

供应,预计在2022年底前都难以恢复正常,缺芯问题将在2023年得到解决;博世方面也表示,不仅是汽车相关零部件生产受缺芯影响,制造芯片的机器也需要芯片才能工作,芯片供应不足带来的影响超过预期。

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘表示:“2022年,随着各大芯片厂加快扩大产能,芯片供应紧缺压力将有一定程度缓解。但由于汽车智能化、网联化、电动化转型提速,芯片需求量与日俱增,扩大的产能存在跟不上需求的问题。”



新型供应关系正在形成

业内人士指出,目前的半导体智能芯片供应链已不能适应市场需求,许多车企都在探索新的半导体供应体系,新的芯片供应关系正在形成。

章弘表示:“车企直接寻求与芯片厂合作或自主研发芯片,对于消除芯片短缺的负面影响将起到一定效果。但由于芯片厂的生产压力并没有得到缓解,因此目前车企与芯片厂直接合作的效果尚未显现,且自主研发芯片实现量产也需时日。”

美国半导体产业协会发布的最新统计数据,2021年汽车级芯片在所有芯片中的需求增幅最大,销售额比上年增长34%,达264亿美元。记者梳理发现,2021年恩智浦、瑞萨、安森美等汽车芯片业务均实现不同程度增长,

均将在2022年继续加大对汽车芯片的投资,扩大产能。如英特尔近日宣布,英特尔代工服务部门新成立专门的汽车部门,专注于为车企提供完整的汽车芯片解决方案。博世也计划在2022年投资超过4亿欧元扩大产能。

事实上,在汽车电气化、智能化发展趋势下,除稳定芯片供应外,在新型供应关系的作用下,芯片企业也可以更快地根据车企需求进行调整。“芯片短缺让车企看到了传统供应链的问题,因此寻求重建新的供应链,保障芯片供应更加安全、稳妥。”章弘认为,车企自主研发或绕开一级供应商直接与芯片企业合作,是趋势也是常态,芯片供应商和供应链都将面临变革冲击下的挑战。

车企多举措“稳芯”

在缺芯影响下,车企并没有被动等待,而是主动出击。2021年12月,Stellantis宣布与鸿海科技集团达成一项非约束性协议,设计4种汽车所需的新型芯片。唐唯实表示,通过避开传统零部件供应商,直接与芯片制造商打交道,该协议将覆盖公司80%以上的需求。Stellantis方面表示:“协议要求上述芯片在2024年用于汽车生产,这将有助于稳定供应链。”由于旗下纯电动汽车品牌畅销车型的交货时间被

推迟1年以上,现代制定了加强芯片稳定供应的中长期战略,将从恩智浦、意法半导体、瑞萨等公司购买芯片,实现供应网络多样化,并预订全年订单。特斯拉、比亚迪等车企则开始自主研发芯片。

新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平介绍:“目前车企为应对缺芯影响,一般单独或交叉采取以下措施:自研芯片;调整供应渠道或直接从源头另找芯片供应商,且尽可能提高芯片备货数

量;调整产品结构或产品配置,降低对特殊芯片品类的依赖;改变车辆产品的电子电路硬件及软件设计,或构建某一产品功能的多技术方案,增强芯片供应的适应性。”

此外,车企正积极寻找芯片的替代品。迪斯近日表示,大众引入了芯片预警系统,大众工程师已确定约150种技术方案,替代短缺的半导体;现代正考虑采用家用电器IC(微型电子器件)来替代汽车芯片,将其应用在配件领域。



车市透视

众车企反向跨界卖车险

■本报实习记者 林水静



跨界造车不再新鲜,现在的潮流是跨界卖保险。近日,蔚来汽车成立蔚来保险经纪有限公司,注册资本5000万元,经营范围包括保险经纪、保险代理、保险兼业代理、保险公估等业务。据了解,这是新能源汽车企加快进军保险市场的一个缩影。那么,新能源汽车险能否成为继新能源汽车后的又一个蓝海?

政策陆续完善 保险需求陡增

2021年12月14日,中国保险行业协会发布了《新能源汽车商业保险专属条款(试行)》,在保险责任上,为“三电”系统提供保障,并全面涵盖新能源汽车行驶、停放、充电及作业的使用场景。同日,中国精算师协会也发布了《新能源汽车商业保险基准纯风险保费表(试行)》,确定了新能源汽车保险产品开发和定价基础。当月底,上海保险交易所上线新能源汽车险交易平台,并首批挂牌人保财险、平安财险、太保产险等12家财险公司的新能源汽车专属保险产品,为新能源汽车专属保险产品落地提供支撑。至此,新能源汽车险正式进入大众视野。

近日,挂牌财险公司陆续发布了1月

保费收入公告,多家证券机构对此表示,新能源车险增速表现亮眼。申万宏源保险行业分析师葛玉翔表示:“新能源车险有极大的潜力和增长空间,是亟待开发的蓝海。”目前新能源汽车得益于碳中和目标驱动和国家政策扶持,销量呈爆发式增长,相应的保险需求也随之增加。但新能源车险仍处于探索期,风险需求与保险条款、费率与行业风险保费等错配问题仍然存在。正因如此,新能源车险才吸引了诸多车企直接或间接入场。

车企和保险公司各具优势

跨界一词早已融入新能源汽车的血液中,不仅体现在“跨进来”造车,也体现在“跨出去”卖保险。

其实,早在2018年,小鹏汽车就成立了广州小鹏汽车保险代理有限公司,获准开展汽车保险代理业务。2020年8月,特斯拉在中国注册成立了特斯拉保险经纪公司。值得一提的是,特斯拉CEO马斯克在该公司2020年第三季度财报说明会上曾表示,保险将成为特斯拉的主要产品之一,保险业务将占整车业务的30%-40%。“在新能源车险市场,车企比保险公

司更具优势。”葛玉翔认为,目前保险公司缺少新能源汽车定损人才,在事故发生后无法进行现场定损,需要新能源车企介入检测才可定损理赔。相比之下,新能源车企可利用自身的技术优势简化理赔流程,提高车险理赔效率。同时,新能源车企通过共享承保车辆的出行大数据、智能驾驶信息,能够设计出风险和理赔更匹配的创新性车险产品。此外,新能源车企对新能源汽车销售的场景垄断,使其能够更多接触购买人群,进而获得车主信息。

即便如此,业内人士仍认为,新能源车企入场不会对车险保费产生较大影响,因为保险公司拥有事故原因和事故类型等相关数据,决定车主最终的赔付金额,并掌握着新能源车险的定价权。

多方合作是趋势

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树不久前公开发文表示,车企要建立自己的保险品种,行业要有更精准的保险测算,国家也要支持保险费用的合理补贴。这意味着新能源车险发展需多方共同努力,车企入场与其说是“分一杯羹”,不如说是“添一员猛将”。

葛玉翔坦言:“虽然车企入场对保险公司是挑战,但同时也是保险公司加速新能源车险改革的机遇。”线下线上车险业务系统搭建所需的成本高昂,使得大多新能源车企仍会选择和保险公司合作。因此,保险公司可以通过与新能源车企及电池厂商、出行平台等多方合作,协定定损标准,培养定损人才,探讨更多新问题。

“如宁德时代与人保财险达成合作,就是一次双向选择。一方面,宁德时代有先进的电池制造技术和巨大的市场份额;另一方面,人保财险在车险市场有较高的市场占有率。”葛玉翔表示,“可以预见的是,车企和险企的合作,是未来新能源车险市场发展的方向。”



企业

小米持续扩充新能源汽车投资矩阵

本报讯 实习记者姚美娟报道:小米集团日前领投新能源汽车高压电气和配电管理供应商苏州智绿环保科技有限公司,标志着该公司的造车业务已触及新能源汽车电气系统领域。

据了解,早在宣布造车前,小米就已经在布局新能源汽车产业链上下游。2019年11月,小米参投小鹏C轮融资;2020年4月,小米投资车联网服务商博泰车联网;2020年6月,小米参与比亚迪半导体A+轮融资,触及车规级半导体领域;2020年7月,小米参与了商用车能源供应商链集团的D轮融资。

同时,小米积极投资动力电池企业。去年7月,赣锋锂业披露的公告显示,拟对控股子公司赣锋锂电增资20亿元,其中小米产投等投资机构拟对赣锋锂电增资9.71亿元;同月,蜂巢能源完成B轮102.8亿元融资,投资方包括小米。业内人士表示:“就投资动力电池企业而言,一方面,小米瞄准了潜力赛道,旨在通过投资成长型企业获得长期收益;另一方面,小米瞄准了动力电池在内的核心零部件是构建造车完备生态链的重要环节。”此外,去年由小米发起设立的长江小米产业基金还投资了电动车辆控制系统开发商嘉晨电子、无锡圆厂半导体研发商云途等多家新能源汽车产业链企业。

至此,小米的新能源汽车产业链已覆盖从汽车零部件到动力电池、电气系统、汽车芯片及汽车销售的各个环节。

同时,为快速推进造车业务,小米大规模吸纳各方面人才,并收购相关公司。去年7月,该公司董事长雷

军在微博发布了小米汽车自动驾驶部门招聘广告,诚邀自动驾驶技术精英加盟。

小米2021年第三季度业绩公告显示,目前智能电动汽车业务顺利推进,团队成员超过500人,并再度重申了2024年上半年量产新车的承诺。此外,今年1月,小米高级副总裁、手机部总裁曾学忠透露,雷军要求手机部成为小米集团层面的技术中台,孵化和驱动一部分创新业务,并向汽车业务输送人才。

“小米是造车队伍的后入场者,与传统车企及先进入的造车企业相比,暂时没有传统的造车基础,也没有新造车企业的量产经验,但毕竟拥有产品开发、管理和运营经验及资源支撑。”新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平指出,“目前小米正处于资源整合阶段,对内整合产品链管理人才,外部嫁接较多的汽车专业人才,并在供应链上进行多轮投资。在资源整合过程中,小米吸取了新造车企业的经验,大力投资核心技术,在电动化和智能化方面的投资矩阵越来越丰富,为后来居上打下了良好的基础。此外,小米具体的产品规划及项目开发也在逐渐成型。”

业内人士指出,与蔚来等新能源车企相比,小米通过手机等智能硬件设备的销售推广,获得了数亿用户,潜在买家要多于其他新造车企业,有综合优势。曹广平表示:“目前智能化和电动化的多种技术方案已基本完成验证,部分产品逻辑成熟,如果再辅以小米独特的创新,可能恰逢其时,关键在于小米要保证良好的决策能力,继续整合优质技术和人才。”