

聚焦汽车芯片供给

工信部：鼓励新能源车企业兼并重组 三举措提升汽车芯片供给

■本报记者 孟珂

9月13日,工业和信息化部部长肖亚庆在国务院新闻办公室举办的新闻发布会上表示,新能源汽车确实是全球汽车领域发展的非常重要的方向,也是我国汽车发展的战略选择。目前中国新能源汽车发展有“三个突破”:一是技术突破,建立了上下游贯通的完整产业体系,突破了电池、电机、电控等关键技术。其中,动力电池技术全球领先,与2012年相比,单体能量密度提高2.2倍,成本同时下降85%左右。二是产品突破,续航里程在原有基础上大幅提升,很多车达到

500公里以上。三是市场突破,连续六年产销量全球第一,截至8月底,累计推广超过700万辆。今年1月份-8月份,新能源汽车产销量分别达到181.3万辆、179.9万辆,同比分别增长近两倍。

面对当下新能源汽车企业数量太多,处于小而散的状况,肖亚庆表示,下一步,一是要充分发挥市场作用,鼓励企业兼并重组做大做强,进一步提高产业集中度。二是加强推广应用,加快充电桩基础设施建设,持续开展好新能源汽车下乡活动,抓好公共领域汽车全面电动化的城市试点,推动提高城市公交、出租以及物流配送等领域新

能源汽车的比例。三是促进跨界融合,推动电动化与智能网联技术的融合发展。四是提升产品质量,在质量安全、低温适用等方面形成质量间的错配;二是疫情持续反复,使一些国家和地区关停了部分芯片生产线,造成了产量下降,部分芯片出现断供。

“总的来看,芯片供应链紧张的问题要存在一段时间,当前这个问题还是比较严峻。”田玉龙如是说。

田玉龙表示,下一步,工信部将加强协调力度,加强供应链精准对接,使汽车芯片供给能力全面提升,促进汽车行业平稳健康发展。主要有三项措施:一是保障稳定运行。加强对汽车行业发展和芯片制造供

应能力的监测,积极扶持芯片制造企业提升供给能力,加快替代方案投入运行使用,优化整个产业链布局。二是加快转型升级。坚持电动化、网联化、智能化发展方向,特别是加快促进新能源汽车发展,推动汽车行业持续健康发展。三是继续深化开放合作。芯片是全球化的产业链,要想维护好供应链产业链畅通,就要加大国际合作,稳定国内供应渠道。特别是与国外加强在技术创新、国际贸易、标准法规上的开放合作,使芯片产业链供应链按照双循环的要求进一步稳定发展,通过建立长效机制,高质量地促进汽车工业的发展。

“总的来看,芯片供应链紧张的问题要存在一段时间,当前这个问题还是比较严峻。”田玉龙如是说。

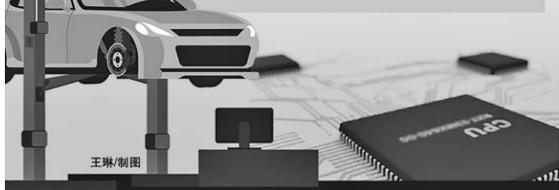
田玉龙表示,下一步,工信部将加强协调力度,加强供应链精准对接,使汽车芯片供给能力全面提升,促进汽车行业平稳健康发展。主要有三项措施:一是保障稳定运行。加强对汽车行业发展和芯片制造供

中国汽车工业协会数据显示

2021年8月份,我国汽车产销分别为172.5万辆和179.9万辆
环比下降7.4%和3.5%,同比下降18.7%和17.8%

据第三方数据机构AFS最新统计

截至目前,因芯片短缺已致全球汽车市场
累计减产644.2万辆
预计全年减产将攀升至765万辆以上



形成稳定供给 是解决“缺芯”问题之本

■择远

在9月13日举行的国新办新闻发布会上,工业和信息化部党组成员、总工程师田玉龙表示,下一步将加强协调力度,加强供应链精准对接,使汽车芯片供给能力全面提升,使汽车行业平稳健康发展。

去年下半年以来,全球集成电路的制造产能持续紧张,多个行业陆续出现了“缺芯”问题,汽车行业就是其中之一。有车企负责人坦言:“抢芯”已成为一种常态。

这已经对行业发展带来了不小的影响,根据中汽协发布的最新数据,8月份,我国汽车产销分别为172.5万辆和179.9万辆,同比分别下降18.7%和17.8%。截至8月底,我国汽车产销量已连续4个月同比下滑。

中汽协副秘书长李邵华日前更是在中汽协秋季媒体沟通会上无奈调侃——“现在是芯片生产多少,汽车就生产多少。”

芯片,被誉为“工业粮食”,是绝大多数电子设备的核心组成部分。不难发现,当下愈演愈烈的芯片短缺问题,正成为汽车行业面临的一次严峻考验。

要想解决这个问题,笔者认为,第一,要加强供给能力,以应对芯片的供需矛盾。比如,工信部就和有关部门组建了汽车半导体应对工作组,以专门协调机制来解决当前的供需矛盾突出问题,通过加强各方之间的对接,使供需进一步精准。

同时,要加快推动新产品应用。在A股市场上,就不乏这样的公司,他们通过多年的研发投入和技术积累,形成了一批自主核心技术,拥有多元化的产品品类。所以,如何推广这些产品并加速应用落地,也是当下相关企业需要思考的问题。

第二,芯片短缺现象在一定程度上暴露了我国在关键核心技术储备、供应链掌控等方面的不足。这就要求车企、零部件企业、科研院所等加大研发,可以采取各方携手共同研发的方式,以提升产业链创新链自主可控水平。同时,要推动重大科技成果转化,对一些重大项目要立项目予以支持,以加快其产业化进程。

第三,对于囤积居奇、漫天要价等行为,要严厉查处。对于这一问题,国家市场监督管理总局“该出手时就出手”,日前依法对上海镭特电子有限公司、上海诚胜实业有限公司等三家汽车芯片经销企业哄抬汽车芯片价格行为共处250万元罚款。

“前车之鉴,后事之师。”笔者认为,对于“炒芯”者而言,立即收手方是明智之举。国家市场监督管理总局已经表态,下一步将继续密切关注芯片领域价格秩序,强化价格监测,严厉打击囤积居奇、哄抬价格等违法行为,维护良好市场秩序。

总体来看,要解决好这一问题,仍需要各方协力,使芯片形成稳定供给,这才是解决问题的根本之道。

芯片商哄抬价格遭罚 国内车企“蹲点扫货”上演抢芯大战

■本报记者 龚梦泽

始于2020年底的汽车行业芯片短缺危机,不仅没有按照行业预期在今年三季度有所缓解,反而随着时间推移愈演愈烈。

有多家车企人士向《证券日报》记者透露:“7月份至今爆发的新一轮芯片短缺,影响面积和缺货程度已经超过去年年底和今年二季度。现在还拿货的都是不差钱的客户,也有些客户转而使用国产芯片。”从汽车生产端来看,包括大众、本田、日产等在内的多家车企已经连续3个月产量接近“腰斩”。

“现在是芯片生产多少,汽车就生产多少。未来几个月的汽车产销情况完全依赖于芯片的供应情况。”9月10日,中汽协副秘书长李绍华在接受《证券日报》记者采访时表示,当前汽车产业的芯片短缺问题已经超出预期。

与此同时,国内存在个别不法商贩,游资集团恶意抢购芯片,囤积居奇,哄抬价格,造成部分汽车芯片价格持续上涨。近日,国家市场监督管理总局(以下简称“市场监管总局”)官网发布消息称,依法对上海镭特电子有限公司(以下简称“上海镭特”)、上海诚胜实业有限公司(以下简称“上海诚胜”)、深圳市誉畅科技有限公司(以下简称“深圳誉畅”)三家汽车芯片经销企业哄抬汽车芯片价格行为共处250万元罚款。

三家企业被罚250万元

根据市场监管总局发布的处罚信息显示,国内有个别不法商贩、游资集团恶意抢购芯片,造成部分汽车芯片价格持续上涨,个别上涨达30倍-40倍,严重影响了我国汽车行业有序生产和健康发展。为此,依据《中华人民共和国价格法》,市场监管总局依法对三家经销企业哄抬汽车芯片价格行为作出行政处罚,共处罚款250万元。

据市场监管总局相关负责人介绍,经查,上海镭特、上海诚胜、

深圳誉畅三家经销企业大幅加价销售部分汽车芯片,如进价不到10元的芯片以400多元的高价销售,涨幅达40倍。而在供需平衡交易条件下,汽车芯片贸易商的加价率一般为7%-10%。

市场监管总局表示,三家经销企业利用我国汽车芯片供需失衡,存在将自主定价等同于随意定价的错误观念,不仅不能增加产品供应、缓解供需矛盾,反而制造紧张情绪,致使零配件制造商、车企等各环节恐慌性备货,加剧供需失衡,扰乱了市场价格秩序。

“此前AKM(日本旭化成微电子株式会社)芯片厂起火,影响到芯片价格,大家发现产品价格炒高数倍后还能卖出去,所以炒卖芯片的范围逐渐铺开,覆盖绝大部分汽车芯片,包括德州仪器、恩智浦、博通等产品都变成了高价的抢手货。”有不愿具名的芯片行业从业者告诉记者,为了囤货赚取暴利,有的经销商甚至抵押了自己的房产。

“抢芯”大战愈演愈烈

今年年初,美国德州暴雪、日本福岛核事故等自然灾害导致多家芯片厂商减产或者停产,汽车行业整体“缺芯”加剧。时至今年7月份,马来西亚局部疫情加剧,引发全球芯片生产危机。

“南北大众就是在年初阶段被披露因ESP、转向机芯片短缺出现大面积减产。”新浪财经专栏作家林表示,马来西亚是全球车规级芯片生产、封装、测试的最主要产地,7月份疫情爆发,使得多家半导体厂商在此设立的工厂停产,影响了大批量ESP芯片的生产。

此后,芯片危机迅速蔓延。包括沃尔沃、通用、上汽、现代起亚、福特、蔚来、奔驰、日产、本田、保时捷等在内的数十家车企被迫阶段性停产或减产,这给整车制造商带来的打击无疑是巨大的。

中国汽车工业协会数据显示,2021年8月份,我国汽车产销

分别为172.5万辆和179.9万辆,环比下降7.4%和3.5%,同比下降18.7%和17.8%。另据第三方数据机构AFS最新统计,截至目前,因芯片短缺已致全球汽车市场累计减产644.2万辆,预计全年减产将攀升至765万辆以上。

“缺芯”对谁影响更大?李邵华认为,合资公司在全球采购体系中采用的是稳定的、长期的采购协议,所以在芯片供应紧张的情况下,基本上外资车企就只能停产了;而自主品牌企业千方百计的去找芯片,保证自己的生产,在这个过程中,自主品牌的优势就体现出来了。

不过他同时表示,通过前8个月的争抢,现在很多芯片资源在流通环节已经枯竭了,而上游供给恢复的能力还没有形成,芯片短缺也出现从前期的MCU芯片短缺,向其他类型芯片蔓延的情况。“所以下一步自主品牌在芯片资源上的优势,也就不再明显了,需要做好应对。”

事实上,车企们很早就开始了“抢芯”大战。早在今年6月初,大众、戴姆勒、丰田等车企率先采取抢芯措施,除了增加芯片库存外,还主动与经销商签订长约协议,用来获取稳定的供货。其中,大众更是率先改变准时制生产方式,使供应链保有比以前更多的库存,降低因意外情况带来的暂时性零部件不足的影响。

“如果不是因为芯片供应不足,我们的一款小型新能源车的月销量都有可能翻倍。”有自主品牌汽车厂商内部人士告诉记者,公司领导早就在全球范围扫货了,他们会带领团队去芯片供应商、制造商亲自蹲守,就是为了能买到尽可能多的芯片。

“受疫情等因素影响出现的短期芯片短缺问题,暴露出了我国在关键核心技术储备、供应链掌控等方面的不足。”中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基表示,“这些问题和难点需要整车和零部件企业,包括各有关科研院所和大专院校共同携手应对。”

首单精选层转板上市 有望年内落地

■本报记者 昌校宇

自8月11日观典防务率先披露新三板精选层转板上市意向以来,目前已有观典防务、翰博高新、泰祥股份、龙竹科技、新安洁等5家企业启动转板上市工作。从各公司公告披露日期推算,截至9月13日收盘,上述5家拟转板企业股价累计涨幅分别为75.29%、4.07%、60.22%、2.86%、43.80%。

“设立北交所”并未改变相关企业的转板计划。《证券日报》记者从接近监管人士处获悉,上述5家企业的转板上市意愿未发生变化,正在积极准备相关材料。

9月13日,新安洁发布公告称,公司及各方正积极推进转板相关事宜,相关中介机构正在有序开展后续工作。后续,公司将在完成内部决策程序和各项准备工作后向深交所申报。

此前,泰祥股份、观典防务、龙竹科技、翰博高新已先后发布推进转板上市事宜的进展公告,且4家精选层企业拟转板上市事宜均已获公司股东大会审议通过。此外,泰祥股份还于9月10日公布了向创业板转板上市后三年内稳定股价预案及约束措施,向创业板转板上市后三年股东分红回报规划,公司将召开股东大会审议这两份议案。

北京利物投资管理有限公司联合创始人常春林对《证券日报》记者表示,从上述5家拟转板企业披露的公告来看,相关各方正积极推进转板相关事宜,泰祥股份公布的稳定股价预案及股东分红回报规划是一大亮点,此举对于企业转板上市后股价的稳定有一定作用。

证监会此前明确,北交所将总体平移新三板精选层上市、交易、转板、退市等基础制度。

常春林认为,未来,企业无论是在精选层还是在北交所,符合转板条件都可根据自身发展需要,自主选择变更到沪深交易所上市。上述制度安排有助于丰富挂牌企业上市路径,为成长壮大的中小企业自主选择上市提供渠道,降低转换成本,加强多层次资本市场有机联系。

“转板上市制度作为我国多层次资本市场上下互联互通的桥梁,也将跟随精选层一起平移至北交所。”北京南山投资创始人周运南对《证券日报》记者表示,考虑到企业申请资料的准备周期,特别是北交所上市筹备工作的加速推进,上述5家精选层企业大概率会等到北交所上市后,先跟随精选层“大部队”整体转变至北交所上市公司,再按照北交所的相关规定正式申请转板上市。

常春林预计,“首家转板上市企业或将于今年四季度初通过审核,并于年内在沪深交易所上市交易。”

专家预计9月份MLF 等额或缩量续作

操作利率大概率维持不变

■本报记者 刘琪

9月份以来,中国人民银行(以下简称“央行”)持续低量滚动开展7天逆回购,操作利率维持2.2%不变。据《证券日报》记者整理,截至9月13日,央行在月内9个工作日内每日均开展100亿元逆回购,累计投放900亿元,同期逆回购到期资金量2900亿元,故实现净回笼2000亿元。

就本周公开市场到期资金而言,除了500亿元的逆回购到期外,9月15日还将有6000亿元中期借贷便利(MLF)到期。从近期MLF操作情况来看,央行在7月份、8月份均采取了缩量续作。同时,截至8月份,MLF操作利率已经连续17个月维持在2.95%。

对于本月MLF的操作量,苏宁金融研究院宏观经济研究中心副主任陶金在接受《证券日报》记者采访时表示,央行可能继续进行缩量续作。

“当前银行体系流动性处于合理充裕状态,但9月份在政府债券发行加速、信用重回扩张的情况下,银行体系的中长期流动性存在趋紧的因素。”陶金表示,考虑到前期降准资金规模较大,流动性持续充裕,同业存单利率也维持较低水平,短期内继续放量释放中长期流动性的必要性不大,因此9月份MLF续作的规模不会很大,继续缩量续作的可能性较大。

中国银行研究院研究员梁斯则则认为,9月份MLF大概率进行等额续作,主要有两方面因素对流动性需求带来压力:一是9月15日的6000亿元MLF到期将形成“抽水”效应。二是专项债发行提速会带动流动性需求,也可能对流动性总量带来一定扰动。但从专项债已披露发行计划看,9月份净融资量并不大,预计对流动性总量影响有限。整体看,9月份市场流动性压力不大,预计央行将继续运用公开市场操作等方式投放流动性,预计MLF大概率将进行等额续作,以保持流动性总量平稳。

操作利率方面,专家均预计本月大概率不会发生变化。

鉴于当前企业贷款利率维持下降态势,综合融资成本持续下降,梁斯认为,降息的作用是引导资金成本下行,但当前资金成本已经处于下降通道,所以短期内降息必要性不大,预计本月MLF调整的概率较小。

“本月MLF操作利率大概率不会变化。”陶金表示,MLF和逆回购等政策利率是我国货币政策取向的中枢,根据近期央行多次强调实施稳健货币政策的表述,政策利率调降的可能性很小。

休刊启事

根据国家有关2021年节假日安排的通知和沪深交易所2021年“中秋节”休市的规定,本报9月20日至9月21日休刊,9月22日起恢复正常出版。

本报编辑部

本版主编 沈明 责编 陈炜 制作 同亮
E-mail: zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

三大国际航运巨头表态“不再涨价” “圣诞老人”有望按时抵达

(上接A1版)

记者在一个500人的国际物流微信群看到,不少货代每天都在群中发布仓位信息。9月13日,有青岛货代连续发布了2个仓位信息,并表示“仓位有限,需要尽快联系”。还有不少货代提前发布了本月下旬的一些仓位信息,并附注“先到先得”。

“即使当前运价上涨,但平摊到一个集装箱里的数万件圣诞商品上,平均每件商品上涨的价格也并不多,还是有客户愿意承担。”来自一家德国商会的李先生向《证券日报》记者介绍,一方面,特殊时期需要生产商、经销商和消费者来共担损失;另一方面,客户需要稳住货源,小微企业也需要稳住客户,哪怕企业利润少些,也更愿意先把客户

留住。

李先生的观点得到了部分外贸从业者的印证。目前在泰国一家外贸公司工作的冯先生告诉《证券日报》记者,受全球疫情和运价上涨等多重因素影响,之前有很多货物都未发出,目前公司正在处理这些订单。谈及运费支付问题,他说:“运费由我们公司支付,客户都想早点拿到产品,公司在亏损不严重的前提下,会以客户意愿为主。冻结运价对公司而言是利好,缓解运价进一步上涨带来的巨大压力。”

后期运价走势存不确定因素
外贸企业风险管理是关键

后续航运价格走势和外贸情

况仍是市场各方关注的焦点。“后期运价走势存在两方面不确定因素,即疫情‘走势’及供应链能否保持畅通,近两年大概率会维持当前情况,运价可能还在高位。”前述接近监管人士强调,并非航运业出现了问题而导致运价上涨,而是疫情影响导致波动较大,希望各方不要有误解。

在明明看来,理想状态下,运价短期继续上升的动能可能被削弱,成本端得到了控制,在一定程度上有利于我国外贸企业。当前我国外贸高景气的根本原因在于与其他国家在经济修复方面存在“时差”,相较于东南亚、印度等在国际贸易中具有重要作用的国家,我国产能修复情况更好,疫情防控

取得积极成效,使得商品供应能力得到保证。

从海关总署最新公布的进出口数据也能看出,8月份我国进出口均超预期增长。明明对此分析称,“就出口来看,随着年底欧美等国传统节日临近,多数海外零售商会选择在9月份提前囤积节日用品,但考虑到当前航运效率仍在恢复以及集装箱紧缺等情况,囤货时间点因此提前至8月份,玩具、家电等产品出口强劲也印证了这一现象。预计我国出口仍能保持韧性,对经济维持正向拉动作用。”

柏文喜认为,接下来,外贸出口受航运价格不断上涨的负面影响的预期将发生改变,有利于外贸行业顺利履约和业务成长,外贸企业可

抓住机遇加快发展。

前述接近监管人士表示,航运市场是高度开放的市场,面对的竞争是全球化的竞争,而非某一个国家的问题。从政府角度来看,能做的事情就是摸准市场“堵”点,并“对症下药”,还要尽量对中小企业进行服务倾斜。当然,解决这些问题都还需要时间。

“在当前背景下,风险管理的重要性可见一斑。无论是来自航运价格的风险,还是汇率波动、散点疫情暴发等其他风险,都对外贸企业的风险管理能力提出了更高要求。”明明建议,外贸企业一方面需要注意汇率波动风险,另一方面也需积极加强与航运企业沟通,实现信息的快速流通。