2021年3月28日
责任编辑 王伟 美编 荣烨 上海汽車報

恒大拼图上缺了芯片

本报记者 王伟

恒大自从两年前入驻新能源汽车行业以来，每一步动作都颇受关注。日前，其和腾讯成立合资公司，致力于车载智能系统开发。此消息一出，恒大汽车股价又一次大涨。

恒大初期规划了6款车型，从恒驰1到恒驰6，每款车型定位都不一样，涵盖了中型SUV、轿跑车、MPV等。其中，恒驰1定位为中大型豪华车，竞争对手是特斯拉Model S。6款车型还没有确切的量产信息，今年2月10日，恒大又发布了恒驰7、恒驰8、恒驰9三款新车型。值得关注的是，虽然还没有一辆量产车，但从产业链闭环的角度分析，恒大汽车在资金的加持下“攻城略地”，几乎涵盖了造车、卖车的所有领域。不过，芯片环节的缺失，是否会影响其100万辆的产销目标，尚不得而知。

3月19日凌晨，日本半导体巨头瑞萨电子那珂工厂发生火灾。不少业内人士表示，在全球“芯片荒”背景下，汽车产业很有可能因瑞萨火灾事件进一步减产。面对芯片短缺的大环境，汽车厂商与芯片厂商应建立更深度的合作关系，力争使芯片供应稳定。不知恒大拼图上是否会加紧布局。毕竟，恒大在提出这个产销目标前，汽车业还未曾遭遇过缺芯危机。

样样都具备，就缺了芯片

恒大每次公布消息，总会引起股价大涨，自2020年6月12日以来，虽然“一车未卖”，但恒大汽车的股价已累计上涨7倍。根据此前发布的财务数据，2020年上半年，公司整体业绩由健康业务支撑。恒大汽车整体营收为45.1亿元，同比增长70%。其中，汽车板块营收0.5亿元，仅为整体营收的0.1%。公司整体毛利润为12.6亿元，同比增长107%；净利润亏损24.6亿元，亏损同比扩大24.2%，其中，汽车业务净利润亏损12.7亿元。市值与实际经营状况的脱节，反映出投资者大多还是看好恒大在新能源汽车领域未来的发展前景。

资金实力雄厚的恒大汽车，出手就是大手笔，14款新车同步研发，拥有上海、广州两大生产基地，目前已启动试生产，预计今年下半年将陆续实现量产，所有车型全部按照工业4.0标准打造。

在造车之初，恒大就通过一系列的大手笔并购与合作，在3.0底盘架构、整车研发制造、动力总成等领域拥有了世界领先的核心技术。随后为保持技术先进性，还成立了全球研究总院狠抓新产品研发，并联手世界汽车工程技术龙头企业、顶级造型设计大师、汽车零部件龙头企业等。

尤其是在核心技术上，恒大汽车选择了自主制造电池，聘请了原韩国SK集团电池研究院院长李浚秀担任恒大电池研究院院长。据悉，恒大汽车自主研发的动力电池已达到世界领先技术水平，计划在今年下半年量产。这一次和腾讯合作，就是抓住操作系统这个“软件定义汽车”的核心。恒大选择与业内生态构建能力最强的腾讯合作，形成一个有竞争力的生态圈。

销售方面，恒大筹建展示体验、销售、维保修售后市场服务三大中心，再加上房车宝平台的2162万全民经纪人和3万个线下销售中心，线上、线下销售网络像毛细血管一样密集。

至少在理论上，恒大确实具备与特斯拉掰手腕儿的实力。但是，记者不太明白，喜欢大手笔“买买买”的恒大汽车在汽车收购布局版图上，为何独独缺少了芯片这个重要的一环。

100万辆的目标有挑战

在产销方面，按照恒大汽车的计划，2025年前规划总产能为每年100万辆，2035年前规划总产能为每年500万辆，力争成为世界上规模最大、实力最强的新能源汽车集团。

坦率地说，恒大这个规划目标有点高。要知道，2020年新能源汽车销量全球排名第一的特斯拉也仅取得了50万辆左右的成绩（其中，中国的销量超过14万辆）。在过去的2020年，我国新能源汽车产销量刚刚超过136万辆。而恒大新能源汽车的对手除了在行业深耕多年的传统汽车厂商，还有特斯拉、蔚来、小鹏汽车等一系列新能源汽车明星。

尤其是恒大宣布这个“宏大”的目标之前，汽车业面临的缺芯危机尚未完全暴露出来。自去年年底以来，全球制造业面临的最重要问题之一，就是“缺芯”。其中，叫苦最多的莫过于汽车制造业。

3月19日凌晨，日本半导体巨头瑞萨电子那珂工厂发生火灾。目前，那珂工厂300毫米晶圆生产线因火灾原因停产，控制汽车行驶的重要半导体——微控制器供给受到很大影响。藤忠综合研究所首席研究员深尾三四郎认为，高端半导体对无尘要求极高，很难在短期内迅速采购设备、恢复工作环境。汽车产业半导体采购困难的局面有可能维持半年左右。

最近，丰田、本田等日企，以及大众汽车、福特和通用汽车等汽车制造商都已宣布减产。

对于芯片短缺问题，蔚来创始人李斌在财报电话会议中强调，芯片对供应链的影响非常大，对蔚来Q2确实也有一些影响。彭博分析师认为，电池和芯片短缺可能会阻碍蔚来汽车的产量提升和工厂利用率，使其利润率增长面临风险。小鹏汽车总裁顾宏地表示，小鹏汽车会密切关注芯片产业。其他大型OEM可能面临的问题比较严重，但小鹏汽车的产量相对较小，所以解决芯片短缺问题的办法也更为灵活。

可见，芯片短缺严重制约了车企的“上产量”，并且会影响工厂的利用率。所以，从这个角度出发，恒大的产量目标有挑战，并且对于其潜在的工厂利用率都会带来影响。

面对芯片短缺的大环境，汽车厂商与芯片厂商只有建立更深度的合作关系，参与到芯片设计研发的流程之中，通过下游整车企业对上游汽车半导体企业持股、投资等模式打造产业共生体系，才能确保芯片供应稳定。

所以，恒大拼图上缺了芯片，只待快速布局了。

ID.4 CROZZ正式上市

3月20日，一汽-大众ID.4 CROZZ于深圳正式上市。新车共有4款常规配置版车型和1款首发特别版车型，续航里程为400km-550km，综合补贴后售价区间为19.99万至27.99万元。

ID.4 CROZZ外观最大的亮点在于灯组的设计。配置方面，ID.4 CROZZ搭载了ACC 3.0自适应巡航、车道保持等L2+级别自动驾驶辅助技术，并装配了AR-HUD增强现实抬头显示功能，该功能除了显示常规的车辆信息外，还能够将导航指引以及驾驶辅助系统信息显示在现实路面上。值得一提的是，这也是该技术在国内量产车上的首次应用。

ID.4 CROZZ基于大众全新纯电动模块化MEB平台打造，该平台的平板式电池组布置可让车辆拥有更长的轴距和更短的前后悬，提升了车内的乘坐空间。

动力方面，ID.4 CROZZ将提供三种续航版本。同时，新车还提供三种动力输出，标准续航版最大功率为125kW，最大扭矩310Nm；长续航版最大功率为150kW，最大扭矩310Nm；高性能版最大功率为225kW，最大扭矩460Nm；同时，高性能版车型还配备了双电机四驱系统。

一汽-大众联合开迈斯（CAMS）在全国布局专属超级充电桩，用户通过一汽-大众超级APP，可享受预约充电、即插即充、无感支付等专属充电服务。一汽-大众方面表示，今年年底将完成500个超充站、3000个超充桩的建设。（刘欣）

奥迪2020年财报出炉

据奥迪财报透露，奥迪去年的全球销量为169.28万辆；销售收入约为500亿欧元；经营销售利润与经营销售利润率分别为27亿欧元和5.5%。财报显示，奥迪品牌2020年的客户交付量达到169.28万辆（2019年为184.56万辆）。奔驰和宝马此前均已发布2020年财报。其中，奔驰乘用车销量为208.72万辆，宝马销量为202.88万辆。奥迪预计，到2025年，全球范围向客户交付的汽车中，将有大约三分之一是纯电动或混动车型。具体车型方面，2020年，奥迪高端车型和SUV车型的表现尤为出色。

在奥迪电动化战略的落实过程中，中国市场将起到决定性的作用。从2024年起，全新奥迪一汽新能源汽车公司将在长春投产基于奥迪与保时捷合作开发的PPE平台的奥迪纯电动车型。到2021年年底，奥迪将通过合资企业一汽-大众实现12款新能源车型的国产化。

奥迪计划2021年实现7%-9%的经营销售利润率。在总计350亿欧元的投资计划中，大约有一半资金将投向未来技术方向。

据奥迪财报透露，2021年将见证奥迪实现电动化的全新篇章。历史上首次出现超过一半数量的奥迪新车型将拥有电动化版本。首当其冲的是在2月全球首发的奥迪e-tron GT车型，这也是首款德国制造的奥迪纯电动车型。（蓝田）