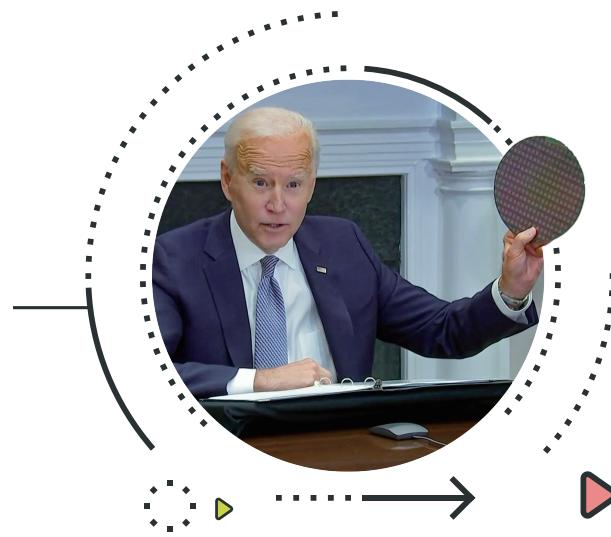


# 美国召开峰会讨论“缺芯”问题

本报记者 林安东 综合外媒

受多重因素影响，全球芯片供应短缺已成为一个不争的事实，众多与半导体芯片有关的企业生产线和供应链受到了严重影响。例如，近日再度宣布减产的通用汽车和福特汽车。据美联社报道，美国当地时间4月12日，美国白宫召开了企业芯片峰会重要会议，相关产业巨头均受邀参加。据悉，包括谷歌母公司Alphabet、AT&T、通用汽车、三星、戴尔、英特尔和台积电在内的大约20家公司高层参加了此次峰会。



## 车企喊话政府

自去年9月美国实施芯片限令后，全球芯片供应链受到扰乱，美国芯片行业发展也遭到了严重的反噬。

近日，美国福特汽车和通用汽车分别宣布减产。通用汽车表示，因为芯片供应短缺，将削减北美地区数家工厂的产量。通用汽车预计，本次减产将对本年度的营业收入造成15亿~20亿美元损失。

福特方面表示，计划大幅削减北美地区六家工厂的产能，并延长多家美国工厂的停工时间。

此外，福特在今年2月曾表示，由于芯片供应短缺，计划削减F-150皮卡的产量。F-150是该公司最赚钱的车型。该公司当时还表示，第一和第二季度芯片短缺造成的全球生产损失，可能使其今年的税前利润减少10亿至25亿美元。

美国汽车行业组织汽车创新联盟也于上周敦促美国政府提供帮助，并警告称，全球半导体短缺可能导致今年汽车产量减少128万辆，并将在未来6个月

内中断生产。汽车创新联盟表示，美国商务部应在扩大美国半导体生产的提案中拨出一部分资金，满足汽车行业的需求。

面对来自多家汽车巨头和行业组织的压力，美国总统乔·拜登曾在今年2月计划通过立法拨款370亿美元，用以加强美国的芯片产业发展。而拜登在近期表示，希望至少有1000亿美元用于促进美国的半导体产量。

美国的芯片峰会结束后，作为拜登政府的最佳“拥护者”，英特尔率先表示，公司将在未来6到9个月内建立汽车半导体生产线并投入生产，以缓解汽车企业的“缺芯”现状；另外，今年3月，该公司已宣布将投资200亿美元在亚利桑那州建立新的半导体工厂，并表示，希望这是一家与台积电相似的、只做代工业务的工厂。英特尔首席执行官盖尔辛格还表示，未来美国有望在本土生产占据1/3市场份额的芯片，即33%左右。

## 美国希望夺回制造份额

近年来，美国半导体制造业的市场份额急剧下降。峰会上，美国生

产的半导体占世界总产量的37%，如今只有12%。此次峰会是一次绝佳的机会。”

统计数据显示，美国芯片企业的销量占全球芯片销量的47%，但全球芯片制造业中，只有12%是在美国完成的。而全球芯片产能主要集中在日本、中国台湾等亚洲地区。

为了解决缺芯困扰，美国国会此前多次讨论了相关话题。去年6月底，多位美国两议员共同提出《2020美国晶圆代工法案(AFA)》。《法案》中提

到，美国政府向各州芯片制造业、国防芯片制造业投入共计250亿美元资金；对于半导体工厂和研究设施等，联邦政府最多可提供每年30亿美元的补贴。此外，联邦政府还有可能建立150亿美元规模的基金，用10年时间开展投资。

《日本经济新闻》分析认为，美国政府希望通过国内半导体产业的巨额补贴，推动半导体供应链回流美国，英特尔、AMD等企业将借此进一步提升技术水平，以帮助推动美国半导体产业发展。

## 外界并不看好

韩国《每日经济》于4月11日报道，美国在表面上是借峰会“听取如何解决全球半导体供应不足问题的意见”，但更深层次的目的是加快美国半导体产业崛起和压制中国半导体产业。

美国的市场份额获得提升，相对应的，亚洲的市场份额就会下降。《福布斯》指出，美国想要掌握全球半导体供应链的主导权，这一目标实现的可能性不大。半导体作为一个高度全球化的产业，单个计算机芯片的生产可能涉及1000多个步骤、70个独立的跨国跨地区合作和一系列专业零部件公司，美国想要轻易地占据主导并非易事。

美国安森美半导体的掌门人指出，试图在一个特定的地方建设一条完整的芯片供应链是不太可能成功的，就算成功了，也将付出昂贵的代价。

台积电日前表态称，从经济效益来看，美国当前试图扩大半导体工厂的产能来满足自身需求是不切实际的做法。尤其是如果将整个半导体供应链转移到美国，那将产生大量的“非盈利产能”。

美国共和党参议员托德·杨表示，旨在推动美国半导体产业发展的法案很有可能会被推迟实施。托德·杨说：“许多同僚正在接触我，暗示我们需要放慢脚步。”

## 欧盟或提前停售PHEV，加速向纯电动汽车过渡

据报道，欧盟有可能通过新的监管法规，提前淘汰插电式混合动力汽车(PHEV)。对于那些希望通过PHEV向纯电动汽车时代过渡的汽车制造商来说，欧盟的新法规可能会对其造成重大打击。

报道称，拟议中的法规将从2026年开始施行，不再允许车企给PHEV车型贴上“可持续投资”的标签。目前，混合动力汽车与纯电动汽车享受相同的待遇，而欧盟希望加速向纯电动汽车过渡。

此外，欧盟的一些大型环保组织也不再支持PHEV的环保资质。“国际清洁交通委员会于去年9月



进行的一项研究表明，由于人们的充电频率不够高，导致PHEV车辆的实际油耗和二氧化碳排放量最高达到了批准标准的四倍。”

如果新规得以通过，那些希望将PHEV作为过渡产品的汽车制造商肯定会受到打击。但是对于他们来说，与其为了PHEV与欧盟斗争，不如加速纯电动汽车的普及，更重要的是推动更好的充电基础设施尽快建成。

## 特斯拉柏林工厂再获临时许可

近日，特斯拉柏林超级工厂再次获得了环境部的临时许可，允许该工厂铺设供水和排污管道，以及输电线。这已是该厂获得的第12份临时许可证，并仍需等待最终的建设批准。

根据勃兰登堡州环境部门发布的临时许可，工厂管道必须由有资质的专业公司铺设，特斯拉必须与一家致力于在施工过程中保护水资源的独立公司合作。

同时，特斯拉需要密切关注在这片饮用水保护区所使用材料的设计和性能。在施工过程中须达到水资源保护区的技术规定，并满足噪声防护要求。

勃兰登堡州环境



部发言人表示，现在特斯拉继续自担风险进行建设，尤其是正式的允许建设申请仍在接受最终审核。

最近，特斯拉CEO马斯克谴责了德国冗长的工业项目审批程序。特斯拉在柏林-勃兰登堡行政法院审理德国环境援助(DUH)诉讼过程中表达了对当地审批程序的看法：“特斯拉勃兰登堡公司发现，德国许可法带来的障碍正减缓必要的工业转型速度。”