

缺芯持续, 半导体行业开启并购潮

本报记者 林安东 综合外媒

据《汽车新闻》报道, 由于芯片供应短缺的持续影响, 全球汽车累计减产数量已接近300万辆, 波及到了大众、通用汽车、现代等众多汽车厂商。而汽车芯片供应短缺现象目前仍在持续, 不断有厂商受到影响。

不仅停产, 还减配

近日, 此前一直没有受到芯片供应短缺太大影响的丰田和雷诺三星也相继宣布停产。根据最新消息, 丰田日前表示, 受半导体紧缺影响, 日本高冈工厂的第一生产线将停产5天。据悉, 该工厂第一生产线将从8月2日起至6日停产。该生产线生产的“卡罗拉”和“卡罗拉 Touring”将受到影响, 预计将减产约9000辆, 大约占当月销量的4%。雷诺三星汽车则在7月19日和20日暂停了釜山工厂的运作, 这是雷诺三星汽车首次因芯片供应短缺而停产。

面对这场缺芯浪潮, 车企停产、新车涨价等现象已经是家常便饭。而在近日, 通用汽车表示, 7月12日以后生产的部分2021款雪佛兰Tahoe和Suburban, 以及2021款GMC Yukon将不再配备手机无线充电板, 购买受影响车型的消费者将获得75美元的优惠。此外, 8月2日以后生产的部分2022款别克Encloves、雪佛兰Traverses, 以及凯迪拉克

克XT5和XT6也将受到影响。这并不是通用汽车第一次减配。此前, 通用汽车已经在部分车型中取消了高清收音机、自动启停和燃油管理模块等配置。

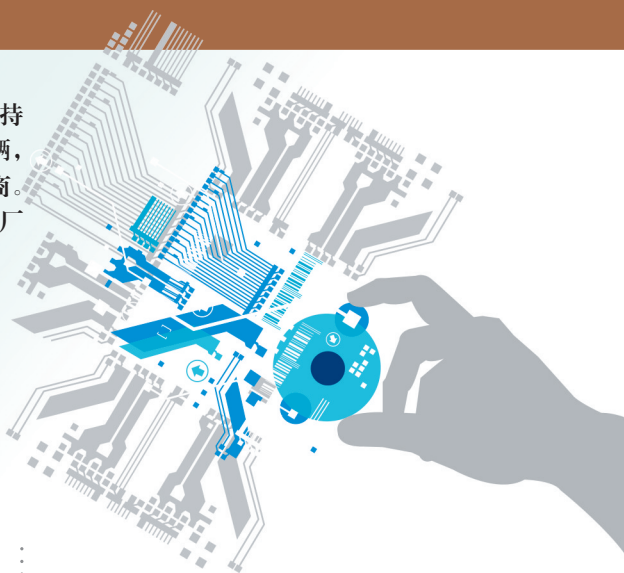
据《汽车新闻》报道, 其他部分车企也采取了类似的措施。标致将在308掀背式轿车上采用老式的模拟车速表, 而不是需要芯片的数字版本车速表; 日产将预装导航系统的车辆生产数量削减约三分之一; Stellantis对Ram 1500皮卡进行了改进, 将标配的数字后视镜改为选配, 同时减少了基本款车型的供货数量, 以提高高级版车型的生产量。

通用汽车在一份电子邮件声明中表示, “全球半导体短缺问题依然复杂且非常不稳定, 但通用汽车的全球采购和供应链、工程和制造团队将继续寻找创造性解决方案, 并与(芯片)供应商合作, 以最大限度地减少对我们需求最高且产能受限车辆的影响, 其中包括为客户提供全尺寸卡车和SUV。”

行业并购潮

作为世界上最大的芯片代工厂, 台积电虽然给出了“车企芯片问题或将在第三季度得到缓解”的预

测, 但是芯片危机的“大火”, 似乎完全没有停下的意思。缺芯的持续影响也开始加速行业洗牌。据不完



全统计, 自去年下半年以来, 全球范围内的大型芯片并购额已经超过1200亿美元。其中, 有一半的交易与汽车行业紧密相关。

据《华尔街日报》报道, 近日, 半导体龙头闻泰科技宣布, 全资收购英国最大的芯片厂商Newport Wafer Fab。市场传闻, 此次收购价为6300万英镑。NWF是英国目前为数不多的半导体芯片制造商之一, 其核心业务主要是为汽车行业生产电源应用的硅芯片。早在2019年, 安世半导体就通过投资母公司Neptune 6 Limited, 成为其第二大股东, 后来在业务上与NWF产生了密切联系。

此外, 前不久, 传闻英特尔也曾宣布出价300亿美元收购格罗方德。一石激起千层浪, 英特尔也在考虑扩张兼并的事宜给整个行业带来一丝恐慌。

《汽车新闻》指出, 格罗方德原本是属于另外一家半导体公司AMD旗下的工厂, 后来因为企业战略因素而被拆分出去。此外, 格罗方德近些年来已经出售了好几座晶圆厂, 先进制程的芯片也只开发到12nm, 退出了头部竞争。不过, 尽管如

此, 格罗方德仍然是全球排名前四的晶圆代工厂。

今年年初, 阔别英特尔十年的帕特·基辛格高调回归, 成为英特尔新任首席执行官。

为了帮助公司挽回“错失的十年”, 基辛格打算为公司寻找新的方向, 其中一项决策就是重启晶圆代工业务, 这就解释了“为什么英特尔会找上格罗方德”。不过, 最新的消息显示, 格罗方德CEO汤姆·考尔菲尔德否认了有关成为英特尔收购目标的传闻, 并且表示, 该公司将坚持明年公开上市的计划。

当然, 基辛格除了发展代工厂的计划外, 还有其他部署。基辛格在今年表示: “不需要三四年的时间建厂, 可能只需要6个月时间, 英特尔的汽车芯片新产品就可以在我们现有的工艺上得到认证。我们已经开始接触一些关键零部件供应商。”英特尔在今年年初宣布, 计划在美国和欧洲建立新工厂, 扩大芯片制造规模。

如今, 在多重因素的影响下, 芯片行业的变革和格局的变化速度正在加快, 而正在发生的这场并购潮远没有结束。

欧盟提出2035年新车零排放政策遭反对

近日, 欧盟委员会在气候改善方案中提出, 到2035年, 欧盟销售的新车二氧化碳排放量将降低至零, 这一计划将显著抑制汽油车和柴油车的生产及销售。同时, 欧盟委员会还提出, 到2030年, 汽车二氧化碳排放量相比2021年需减少55%; 而此前, 这一目标为降低37.5%。

汽车尾气排放是碳排放的“重中之重”。目前, 乘用车碳排放量约占欧盟碳排放总量的12%, 因此控制汽车尾气排放已成为关键。对此, 环保人士大多表示赞同。

同时, 一些汽车制造商已纷纷宣布将在欧洲转向纯电动化发展。欧宝首席执行官迈克



尔·洛希勒日前表示, 伴随Stellantis的电气化战略升级, 欧宝预计于2028年前在欧洲市场转型成为纯电动车品牌; 福特表示, 到2030年, 在欧洲只销售纯电动汽车; 大众则计划, 到2035年停止在欧洲销售传统内燃机汽车。

欧洲汽车工业协会指出, “一刀切”禁止一项技术的发展是不理性的; 在产业变革过渡阶段, 传统内燃机应该发挥重要的作用。

欧洲上半年汽车销量同比增长27%

今年6月份, 欧洲车市持续复苏, 销量继续从去年的低水平中回升, 连续第四个月实现增长。根据欧洲汽车制造商协会的数据, 6月份, 欧洲乘用车市场销量同比增长13%, 达到128万辆。

就欧洲各国的销量表现来看, 绝大多数汽车市场均实现了销量增长, 法国是欧洲五大主流车市中唯一出现销量下降的市场。就品牌表现来看, 当月的赢家包括现代和捷豹等, 前者的销量同比增长了75%, 后者的销量增幅达55%。

此外, 起亚和马自达也分别实现了47%的销量增长; 雷诺和福特品牌则处于输家的行列, 两者的销量分别下跌了24%和20%。



今年上半年, 欧洲市场累计汽车销量达649万辆, 同比攀升27%, 但仍远低于新冠肺炎疫情大流行前的水平。与两年前相比, 上半年欧洲车市销量减少了近200万辆。

分析师指出, 随着欧洲的疫情封锁措施进一步放松, 以及经济背景改善的后续支持, 今年下半年的汽车销售应该会有所上升。下行风险在于, 半导体供应短缺可能会破坏封锁措施彻底解除后, 汽车消费需求的反弹。