

汽车产业链终将走向多元化

2020年年初，新冠肺炎疫情刚爆发的时候，“将供应链撤出中国”曾经是一个热门话题。两年后，汽车供应链“去中国化”再次被提起。

先是在美国，上个月，拜登政府先后出台了《2022通胀削减法案》和《2022年芯片和科学法案》，主旨就是扶持美国本土的电动车产业和芯片产业，顺便打压中国。

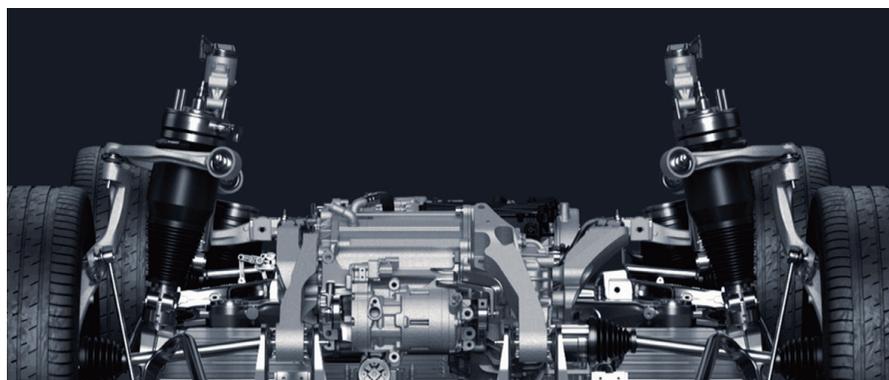
在日本，媒体报道称，本田汽车计划重组全球零件供应链，与中国脱钩。而后，马自达又向在华零部件供应商提出增加库存并将库存提前转移至日本本土的需求。

欧洲这边，德国经济部开始对德企在华投资采取限制措施，并点名了大众汽车，希望这些德国企业减少对中国的依赖。

供应链风险大

2020年，白宫经济顾问呼吁美国企业从中国迁回美国，还建议政府给予100%的报销。随后，日本政府出台了经济刺激计划，其中包含了2435亿日元拨款，用于帮助企业实现供应链多元化。

随着疫情影响退去，供应链迁出中国的现象并没有出现。不过，进入2022年，情况开始变得



复杂。俄乌冲突搅动世界地缘政治格局分化重组，国际经贸和全球治理体系也面临重大调整。尤其是上半年上海新冠肺炎疫情的爆发，再次让汽车供应链处于危机之中。

中国制造的零部件占据本田汽车全球生产车型的比例为10%-50%，而上一财年本田汽车全球产能中有40%来自中国。

接二连三的打击，让本田汽车不得不对供应链进行全面评估，采取相关的措施进行风险对冲也在情理之中。

事实上，不只是日本企业，全球汽车产业对中国的依赖程度都很深。

韩国汽车工业协会发布的数据显示，大约有170家韩国零部件企业在中国建有300家工厂。

转向多元化供应商

事实上，即便是企业想与中国脱钩，操作起

来，难度也非常大。

首先，汽车产业链的建立并非一朝一夕就能实现的。乘联会秘书长崔东树在此前谈到是否会出现国内汽车产业链向东南亚国家转移的情况时，就指出东南亚国家缺乏完善的汽车产业链，尤其是电动化方面，产业链的建立不是短时间内能够完成的。

成本是另一个重要因素。全球第三大集装箱运输公司CMA CGM首席执行官Rodolphe Saade就曾指出，供应链从中国迁移回欧洲的情况不太可能发生，因为包括中国在内的亚洲国家在制造业方面的低成本优势，是欧洲国家无法取代的。

法雷奥首席执行官Jacques Aschenbroich曾更直白地表示，“如果我们转移供应链，那么多出来的成本由谁负担？客户们显然不会承担这些成本，我们更不愿冒这个风险。”

对外经济贸易大学全球价值链研究院发布的《后疫情时代的全球供应链革命——迈向智能、韧性的转型之路》研究报告指出，从中国消费市场和制造业基础来看，全球供应链“去中国化”缺乏经济基础，不可能成为现实。

虽然短时间内，汽车产业链“去中国化”还无法实现，但是并不代表我们可以高枕无忧，因为没有任何一家产业链上的企业是不可替代的。

联合国贸易和发展会议经济学家尼西塔Ales-sandro Nicita表示，长远来看，车企们会转向更多元化的供应商。

过于依赖单一市场，对任何产业来说，都是有风险的。所以接下来，美国、日本和欧洲的做法恐怕还会更加激进。因此对于中国企业来说，必须要有很强的危机意识。

（摘编自《AUTO LAB》）

大陆集团推出模块化多传感器解决方案

大陆集团日前在IAA德国汉诺威交通运输展上展示用于商用车的创新传感器解决方案。多传感器系统，亦称为大陆集团传感器阵列，可以安装在车辆的挡风玻璃上方。由此，大陆集团为商用车众多的智能辅助和自动驾驶系统提供了一套紧凑型的集成解决方案。此外，L4及更高级别自动驾驶需要大量不同的

传感器，这些传感器可以智能地、快速地、安全地安装。

在整体解决方案中，所有用于自适应巡航控制、紧急制动、盲区辅助，以及自动驾驶功能的集成传感器（激光雷达、雷达、摄像头）都经过了预先校准和相互匹配。这显著简化了传感器的安装、与车辆架构的耦合及复杂的标定过程。（丽佳）

安波福推出全球首款整车中央计算平台

安波福公司日前宣布，已成功开发行业首款整车中央计算平台（CVC）并在中国市场率先应用。这款集成ADAS、车身功能、网关及VCU功能的整车中央计算平台是下一代智能汽车架构的核心系统之一，它的成功开发应用标志着行业向软件定义汽车迈出了重要的一步。

CVC是SVA（智能汽车架构）的核心系统之一。CVC可以是

电源和车身控制器、推进和底盘控制器、区域主控制器和数据存储中心，集多项功能于一身，也可以仅执行其中的一些功能。更为重要的是，它是将软件代码转换为物理操作的关键架构组件，实现从数字字节到移动出行的跨越。CVC可以事无巨细地处理与汽车中数百个组件的通信信号，然后将这些功能抽象为软件应用程序的服务。（祯祯）

芯片行业要衰退啦？

芯片投资者已经在为芯片行业的衰退做准备。今年以来，美国费城证券交易所半导体指数下跌了33%。

Susquehanna Financial Group最新的研究结果显示，8月全球芯片平均交付周期（芯片从订购到交付的时间）为26.8周，连续第三个月收窄。这表明全球芯片供应短缺正在进一步缓解，但许多类型的芯片仍然短缺。

Susquehanna分析师Chris Rolland表示，全球

芯片平均交付时间缩短反映了手机和个人电脑的芯片需求放缓。但是，部分市场仍然过热，订单的增长速度超过了芯片制造商的产能。他在一份研究报告中表示，“我们认为芯片囤积的趋势和库存的建立还没有在系统中发挥作用。”

戴尔科技公司首席财务官Tom Sweet在9月8日表示，个人电脑市场的供应链已基本恢复正常运营。随着供应的改善和需求的减弱，许多零部件

的成本越来越低。不过，戴尔正努力清理库存，以便能获得更有利的零部件价格。

芯片行业往往难以实现供需平衡，部分原因是零部件的生产需要几个月的时间。如今，半导体制造商正在为更大范围的经济服务。过去，投资者一直认为芯片交货期延长是该行业积压了太多库存的迹象，也是该行业衰退的前兆。但新冠肺炎疫情造成的供应链中断导致行业出现了前所未有的芯片供

应短缺。Rolland指出，全球芯片平均交付周期缩短到10到14周，才是行业“健康”的水平。

Rolland表示，一些电源管理、微控制器和光电子器件的平均交付时间仍在进一步延长。Microchip Technology和英飞凌等公司仍在争先恐后地填补这些产品的订单。不过，其他芯片制造商已经受到需求下降的影响，包括严重依赖个人电脑市场的英伟达和英特尔。

（刘欣）

挂失声明

上汽大通汽车有限公司不慎遗失上汽大通MI-FA9汽车合格证7份。

合格证纸张编号：NO.0693187，车架号：LSKG48C1XND050929；

合格证纸张编号：NO.0694748，车架号：LSKG48C17ND050930；

合格证纸张编号：NO.0693245，车架号：LSKG48C1XND050968；

合格证纸张编号：NO.0693429，车架号：LSKG48C1XND050971；

合格证纸张编号：NO.0695552，车架号：LSKG48C17ND050975；

合格证纸张编号：NO.0692359，车架号：LSKG48C19ND050976；

合格证纸张编号：NO.0693428，车架号：LSKG48C15ND050991。

以上7件合格证，特此声明作废。