

车市快讯

气囊存在问题
沃尔沃全球召回
超46万辆汽车

据外媒报道,沃尔沃汽车将在全球范围内召回460,769辆旧款车型,原因是车辆气囊存在问题,在发生车祸时可能致人死亡。

沃尔沃汽车对美国安全监管机构表示,该问题会在因为发生碰撞而启动安全气囊的时候出现。在某些情况下,安全气囊内的充气泵碎片可能会喷射出来,在最坏的情况下,碎片会击中车内人员,导致严重的伤害,甚至是死亡。

沃尔沃汽车提交给美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)的文件显示,该公司已经收到一起因该问题而导致死亡的报告。受影响的车型都为老旧车型,包括2001至2006款S80,以及2001至2009款S60,这些车辆都是2000年5月和2009年3月间生产的,其中一半以上的车辆(259,383辆)都是在美国销售的。

沃尔沃汽车表示,随着时间的推移,如果安全气囊充气机推进剂受到较高的湿度和温度影响,安全隐患就会出现。这些推进剂药片可能开始腐烂,并形成颗粒,从而增加压力和设备的“燃烧率”。这些因素可能导致充气泵破裂并向车内乘员喷射金属碎片。该公司表示:“在发生碰撞时,驾驶员安全气囊会被激活,在某些情况下,安全气囊内的充气泵碎片可能凸出,在最坏的情况下会击中车内人员,有可能导致严重的伤害或死亡。”

为了解决这个问题,沃尔沃汽车将免费为客户更换驾驶员安全气囊,该公司计划最快在下一个月通知受影响的车主。

新一代智能小卡——
长安凯程神骐 T30
石家庄上市

本报讯(燕赵融媒体记者王宏)近日,长安凯程神骐系列新成员,神骐T30小卡在石家庄上市。作为一款价格亲民、品质超值的新一代智能小卡,神骐T30是聚焦短途物流、城乡配送等市场而打造的高端城市物流小卡,为用户带来全新的驾乘体验。

据长安凯程营销中心北战区总经理王宁介绍:神骐T30单排售价5.59万—6.44万,双排售价5.89万—6.64万,神骐T30搭载长安DAM16KR 1.6L国六汽油发动机,最大功率达90千瓦,最大扭矩达158牛·米,对于石家庄的道路而言,动力更澎湃,过弯更简单,更省油。此外开启新车抢订“双重礼遇”,一是个贷礼,贷款三万购车免1年利息;二是换购礼,长安的老客户增换购免费赠送6次基础保养,再加上长安凯程提供的6年或20万公里的超长质保,相信神骐T30一定会成为卡友们致富路上的“神器”。

快狗打车石家庄经理尹从从表示:作为亚洲领先的短途货品运送及交易服务平台的快狗打车平台,将与长安凯程展开深度合作,秉持着共同的价值追求和品牌理想,双方强强联合,改善短途物流行业。



汽车闹“芯荒”,“芯事”如何解

近一段时间以来,汽车“缺芯”问题引发社会关注。因为芯片短缺,福特、丰田等国际车企,以及部分国内车企的一些工厂相继减产甚至停产。目前,汽车芯片价格暴涨,但依然供不应求。

为何汽车行业会闹“芯荒”?“缺芯”状况何时能得到改善?未来,我国应怎样实现汽车芯片自主可控?记者就此进行了采访。



全球车企大范围“缺芯”

中国汽车工业协会数据显示,今年8月,受国内和马来西亚新冠肺炎疫情、车用芯片供应短缺等因素影响,我国汽车产销同比继续下降,汽车产销分别完成172.5万辆和179.9万辆,同比分别下降18.7%和17.8%。

“最近芯片短缺,我们店里部分车型暂时缺货。”一家广汽丰田4S店的工作人员说。日前,丰田汽车表示,由于汽车芯片短缺,计划将大幅削减其全球产量。

10月1日,理想汽车公布了今年9月交付数据。9月,理想汽车交付7094辆理想ONE。而8月,理想汽车交付了9433辆理想ONE。“受到芯片供应持续短缺的影响,理想汽车9月交付量有所下降。我们正采取更多措施,确保零部件供应,希望尽可能地缩短用户提车等待周期。”理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠说。

此外,长城汽车、长安汽车等汽车品牌均出现了销售车辆现车少、订货周期延长等情况。

中国汽车工业协会副总工程师许海东在接受记者采访时表示,相较于新能源汽车,传统汽车“缺芯”问题更加突出。从产销量来看,1至8月,我国汽车产销分别完成1616.6万辆和1655.6万辆;新能源汽车产销分别完成181.3万辆和179.9万辆,新能源汽车市场渗透率接近11%。新能源汽车产销量比传统汽车小,其芯片采购量也相对较少,一些芯片厂商可能会优先保障新能源汽车芯片供应。

“我们调研发现,‘缺芯’是大范围的,基本上大部分汽车芯片都缺,比如车身稳定控制系统、自主电子控制单元(ECU)等芯片;特别是微控制单元(MCU)芯片最为紧缺,也最有代表性。”许海东说,不只是国产车“缺芯”,日系、美系、德系等汽车都“缺芯”。芯片供应是全球化的,“缺芯”也是一个全球性的问题。

2020年下半年以来,全球芯片制造产能持续紧张,汽车“缺芯”成为摆在全球汽车厂商面前的难题。

今年2月,通用汽车宣布,位于美国、加拿大、墨西哥的3家工厂停产,韩国一家工厂产量减半。今年1月以来,本田、日产等汽车公司宣布减产,其在本国国内的部分生产线一度陷入停顿。芯片短缺对欧洲汽车业影响也不断加剧。据德国媒体报道,大众、奥迪汽车均因芯片短缺出现不同程度停产。

中国汽车信息产业发展研究院规划所新兴产业研究室研究员王舒磊认为,汽车“缺芯”问题有很多因素,可以从供需两方面来认识这个问题。所谓“缺芯”,其本质是“供小于求”,需求方争先恐后储备芯片的“剧场效应”愈演愈烈,以及在新冠肺炎疫情全球蔓延等情形下,汽车“缺芯”问题更加凸显。

疫情让供应“雪上加霜”

预测 市场研究机构测算,因芯片短缺,今年一季度全球减产了100万台汽车。2021年,全球汽车产业销售额将减少600亿美元。此外,随着5G、人工智能等技术在汽车领域逐步应用,汽车行业芯片应用将呈现成倍增长趋势。

汽车“缺芯”,原因何在?

许海东认为,当前,汽车上所用的芯片越来越多,加上消费类电子产品销量不断增长,芯片消费处于一种较快增长状态。同时,近一段时间,国外疫情特别是马来西亚疫情,以及美国半导体重地得克萨斯州遭遇暴风雪、日本瑞萨芯片厂着火等因素,让本就紧张的芯片供应“雪上加霜”。

“‘缺芯’状况明年恐怕还会持续,可能要到2023年才会真正有所缓解,因为芯片需要三年左右时间才能形成产能。”许海东说,芯片短缺会影响汽车产销量。即使有需求,没有芯片也生产不出汽车。未来一两年,汽车产销量的增速大约会维持去年的水平,不会有大的增加。

王舒磊分析称,从供给端来看,汽车芯片生产企业数量有限,由于受疫情影响,汽车芯片原材料出口国大幅缩减出口量,中间制造环节受到严重冲击,导致供给端严重滞后。比如,马来西亚占全球半导体贸易的7%,占全球半导体测试和封装产能的13%。受疫情影响,芯片供应受到巨大打击。从需求端来看,全球汽车市场,尤其是新能源汽车市场需求强劲,供需结构不匹配问题更加突出。

立足国内实现自主可控

案例 比亚迪股份有限公司品牌及公关事业部总经理李云飞表示,比亚迪在汽车芯片方面早有布局研发,经过10多年发展,已拥有包含芯片设计、晶圆制造、封装测试和下游应用在内的一体化经营全产业链。

汽车“缺芯”,如何破解?

在王舒磊看来,破解“缺芯”问题,不能一蹴而就。要分阶段实现国产化自主替代,建立产业联盟,加大研发投入,开展联合基础攻关等。

“近期,我们注意到,美国商务部要求汽车行业公司自愿提供芯片供应相关信息。”王舒磊说,在汽车“缺芯”环境下,建立汽车产业链供需动态数据库很重要,有助于提高供应链环节的信息透明度,便于政府及时作出相关政策调整,便于企业及时调整生产、采购、营销策略,避免出现订单大量堆积、原材料严重匮乏等影响正常经营生产,以及产业链上下游无法有效运转等问题。

芯片作为数字经济的基石,任何国家和地区都很难忽视其在未来经济社会发展中的重要作用。许海东认为,破解“缺芯”问题,要立足于国内,逐步实现国产化。汽车企业和芯片生产企业要联合起来,共同开发、应用。政府要通过政策、资金等进行引导,比如,鼓励相关企业使用国产芯片,提供资金等支持或补助,减少汽车主机厂对使用国产芯片的担心。同

“我国作为全球最大的汽车市场,汽车‘缺芯’的根源同样是供需结构不平衡的问题。”王舒磊说,基于疫情防控稳定优势,我国在全球率先实现正常复工复产,经济恢复增长,国内市场需求不断提升,为国内汽车产业发展奠定了良好的基础条件。与此同时,国外深受疫情困扰,一些汽车芯片原材料、封装制造环节受影响,无法及时有效满足国内汽车产业生产。疫情成为当前最大的不可控因素。

工业和信息化部党组成员、总工程师、新闻发言人田玉龙表示,针对目前汽车芯片供需矛盾紧张的突出问题,工信部和有关部门组建了汽车半导体推广应用工作组,加强供需对接和工作协同,推动提升汽车芯片供给能力。特别是针对当前一些特定的芯片生产供应极度短缺问题,组织行业协会和企业加强联系,推动一些企业复工复产,尽可能地保障一些特定芯片的供应。同时,简化审批程序,使替代芯片尽快推广应用。

“总的来看,芯片供应链紧张问题还存在一段时间,当前这个问题还是比较严峻。”田玉龙说。

时,也可鼓励国外芯片企业到中国投产。

“只要产能一上来,芯片短缺问题就会缓解,但是要想真正解决‘缺芯’危机,就必须实现芯片自主可控。我国相关企业应共同努力,特别是在提升生产规模、产品质量性能等方面做大量工作。”许海东说。

田玉龙表示,工信部将加强对汽车行业发展和芯片制造供应能力的监测、分析研判,有针对性地解决现在汽车企业存在的短缺问题,积极扶持芯片制造企业加快提升供给能力,加快替代方案投入运行使用,优化整个产业链布局,使芯片供给能力在未来形成稳定供给,从根本上解决问题。

“要加快转型升级,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。”田玉龙说,要继续深化国际合作。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,稳定国内外供应渠道,特别是与各国加强在技术创新、国际贸易、标准法规等领域的开放合作,使我国芯片产业链供应链进一步稳定发展,从而促进汽车工业高质量发展。(刘坤)