

# 直击2021汽车供应链大会:补短铸长构建新生态

证券时报记者 韩忠楠

持续的芯片短缺危机,牵动着全球汽车产业链从业者的神经。

如何保障汽车产业链、供应链的安全?如何抢抓智能网联汽车的发展先机?传统的零部件企业该如何在技术转型升级中脱颖而出?成为当前全球汽车产业面临的共性问题。

10月15日~16日,以“补短铸长、融合创新——构建中国汽车供应链新生态”为主题的2021中国汽车供应链大会在重庆召开。本届大会由工业和信息化部、中国机械工业联合会作为指导单位,由中国汽车工业协会、重庆两江新区管理委员会联合主办,聚集了来自政、产、学、研、企各界的代表,共话中国汽车产业链、供应链在“十四五”期间面临的机遇与挑战,并对新型的汽车供应生态进行了展望。

工信部装备工业一司汽车管理处处长吴锋表示,产业链、供应链是汽车产业核心竞争力的根本所在,也是保障产业健康稳定发展的关键基础。新冠肺炎疫情与芯片短缺危机,对全球汽车产业链是一次实战的压力测试,虽然我国汽车行业整体上保持着相对平稳的发展态势,但是也充分暴露出汽车产业链存在的一些短板。

多位与会嘉宾均表示,强化我国汽车产业链、供应链,首先需要打破壁垒、创新融合。这种融合既包括国内与国际、政府与产业、产业与企业、企业与高校的融合,也涵盖了跨学科、跨领域的多重融合。同时,对于国内的零部件企业而言,掌握核心技术,实现对其自主可控,也是提升我国供应链水平的关键。

## 芯片短缺 暴露供应链短板

今年以来,庞大的汽车产业被一颗小小的芯片“绊了一跤”。

根据咨询公司AlixPartners最新数据,受芯片短缺影响,预计全球车企今年将减产770万辆汽车,损失达到2100亿美元(约合1.36万亿元人民币)。

具体到中国,芯片短缺使得我国汽车产业在“后疫情时代”的快速复苏遭遇了阻碍。

根据中国汽车工业协会披露的数据,今年9月,国内汽车产销分别达到207.7万辆和206.7万辆,同比下降17.9%和19.6%。

中国机械工业联合会执行副会长陈斌在2021中国汽车供应链大会上表示,今年5月~9月,国内汽车产销量连续五个月同比下降。按此推测,芯片短缺有可能导致我国汽车产业全年减产约200万辆。

在此之前,中国汽车工业协会已发出预警,经过数月流通环节的资源争抢,目前很多汽车芯片在流通环节已经枯竭。下一步国产汽车品牌在芯片资源上的优势将会丧失,企业需要提前做好准备。

对此,长安汽车总裁王俊表示,受新冠肺炎疫情影响,汽车芯片的供应链进一步紧张,将汽车芯片产能的波动尽快拉回到正常的轨道上来,是当务之急,这也是构建未来新型汽车供应生态圈的基础和前提。

吴锋表示,新冠肺炎疫情和芯片短缺的冲击,对汽车产业链是一次实战的压力测试,虽然汽车行业整体上保持着相对平稳的发展态势,但是也充分暴露出汽车供应链存在的一些短板。

在吴锋看来,供应链是汽车产业核心竞争力的根本所在,也是保障产业健康稳定发展的关键基础。当前,产业变革持续加快,环境资源的约束更趋严峻,后续保持汽车产业稳定运行的压力依然很大,需尽快补齐短板,为产业的高质量发展奠定基础。

## 补齐短板不止于芯片

“一颗小小的芯片便可以影响到一年几百万辆的汽车产销,可见汽车供应链生态的脆弱。”陈斌表示,这种脆弱是我国制造业供应链生态脆弱的集中反映。令人担心的还有工业传感器、基础工业软件、特种原材料、精密仪器仪表等一系列供应链上严重依赖进口的产品,一旦出现天灾人祸,可能会造成更大的影响。

王俊也表示,尤其是在汽车“新四化”的趋势下,行业内“缺芯、少电”的情况还非常突出,“硬、缺、软”的特征非常明显,某些关键环节仍然存在断点、堵点和痛点。

日前,某车企高管就曾透露,当前



部分车企不仅面临着缺芯危机,还要担心电池供应问题。据相关调研机构预测,全球动力电池供应,到2023年缺口约为18%;而到了2025年,动力电池缺口将扩大至大约40%。

业内人士判断,这些供应链的断点,很可能成为制约我国汽车产业快速发展的障碍。

陈斌认为,当前我国制造业发展过程中暴露出的供应链上所有的断点、堵点、难点及短板,归根结底都是由行业间融合发展缺失、协同创新不够造成的。

据我了解,部分制造业人士认为,电子信息行业并不重视基础元器件的制造和基础工业软件的研究,而是将研发重点都放在消费类电子和信息产业的应用端上,致使汽车芯片等工业基础元器件要大量依赖进口;而来自电子信息行业的人士则认为,上述产品已是全球化产品,国内企业花费大量资金研发出来,很可能无人愿意采购,搞创新的投入产出比过低。对于行业间信息、认知的错配和割裂,陈斌举出了具体的事例。

陈斌表示,汽车供应链生态的脆弱,折射出我国制造业在构建供应链生态上最大的障碍是体制障碍。部门有界限,行业有壁垒,企业有围墙,这些问题是我国制造业构建供应链新生态、推动高质量发展的最大障碍。

因此,陈斌建议,国家有关部门在组织安排各类专项、各种实施方案、各个攻关项目时,要立足整体,运用系统思维去组织协调供应链生态的构建,实现不同产业和企业之间融合发展、协同创新。

实际上,针对当前产业所面临的问题,工信部已经联合有关部门积极采取措施,推动产业链上下游企业协同创新发展。据吴锋透露,下一步工信部将继续发挥统筹协调作用,加快补短板。

具体而言,会采取四项措施,分别是统筹研究系列政策措施,保持各环节支持政策的连续和稳定,有效衔接;从供需两侧持续发力,组织上下游企业联合攻关,加快关键领域的研发和产业化,促进产业共性技术通用平台

的开发;积极贯彻落实国家标准化发展纲要的要求,发挥关键技术标准在产业协同、技术协作中的纽带和驱动作用,坚持全球化发展共识,加强产业合作,融入全球产业链,共同维护汽车产业链稳定和畅通,积极开展技术创新、技术标准等领域的国际合作,以高水平的开放促进汽车行业高质量发展。

记者注意到,除了顶层设计层面的调整,此次芯片危机也加剧了不同产业之间的交融。从车企到一级零部件供应



韩忠楠/摄 韩忠楠/制表 CFP/供图 陈锦兴/制图

罗兰贝格全球合伙人、大中华区副总裁郑赞:

## 2030年辅助驾驶渗透率将达100% 场景化落地将成主流

证券时报记者 韩忠楠

近年来,随着自动驾驶技术的快速发展,越来越多的公司开始围绕着自动驾驶的落地场景进行探索。与此同时,在乘用车领域,各家车企企业围绕高阶自动驾驶展开的竞争开始日趋激烈。

然而,在自动驾驶产业不断扩规、迅猛成长的过程中,也面临着一些来自安全方面的挑战。如何在保障安全的情况下,推进自动驾驶的发展?在迈向高阶自动驾驶的过程中,企业还需要克服哪些障碍?自动驾驶技术还有哪些可以落地的场景值得探索?

近日,罗兰贝格全球高级合伙人、大中华区副总裁郑赞接受了证券时报记者专访,对上述问题进行逐一解析。郑赞判断,自动驾驶技术的商业化发展,需要有四个维度的协力,包括技术的发展、商业模式的成熟、政策法规和体系的完善、基础设施的落地。

郑赞预计,到2030年辅助驾驶功能在乘用车的渗透率将达到100%,场景和自动驾驶也会越来越完善。

## 场景化落地将成主流

2019年,战略管理咨询公司罗兰贝格曾经发布了《中国智能网联发展报告》,报告显示,未来智能网联相关领域市场将达到千亿级别,但在商业化落地的节奏上会呈现渐进式发展,在2030年后,智能网联汽车将进入发展的终极形态,能够实现全天候环境感知和完全自动化,并且自动驾驶车辆保有量占比有望达到30%以上。

彼时,郑赞在发布报告时强调,在自动驾驶与车联网发展路径的时间节点判断上,他是比较激进的。时隔三年,自动驾驶赛道上又涌现出了诸多新选手,华为、小米、滴滴、大疆等跨界者,均不约而同地选择了在自动驾驶的领域竞速。随着技术的

发展和产业规模的扩大,自动驾驶的发展节奏是否进一步提速,早于各大研究机构的预测?对此,郑赞向证券时报记者表示,目前我们所讨论的自动驾驶商业化一定是离不开场景化的。在他看来,自动驾驶的发展需要四个维度的支撑,包括技术、商业模式、政策法规和基础设施。除此以外,围绕着自动驾驶产业的相关生态也需要日益完善。

我们认为,到2030年,上述几大领域的发展均会达到比较稳定的状态。唯一不太确定的是政策法规的情况。”郑赞表示,即便是到2030年,我们讨论的自动驾驶更多的是场景化的自动驾驶,这需要整车企业和零部件企业在竞争时更凸显自己的差异化。

比如最后一公里的自动泊车,在高架桥、环路等拥堵路段触发一些自动驾驶功能等。”郑赞认为,围绕着自动驾驶可探索的场景还有很多,到2030年,预计会有部分驾驶场景将被

地线总裁陈黎明判断,随着“软件定义汽车”的深入,当前,中国已成为全球顶级汽车智能芯片的角斗场。记者注意到,除了新生的零部件企业快速崛起外,传统零部件企业也在跟随汽车“新四化”的步伐积极转型,据悉,以往的底盘零部件企业,目前已有部分转向了电控化、线控化升级,如电子油门、电动转向、线控制动、智能悬架等领域。

在本届汽车供应链大会上,主办方还特别发布了2021中国汽车供应链优秀创新成果,兆易创新、亚太股份、浙江世宝、德赛西威等多家汽车零部件上市公司的项目在列。

如何构建汽车供应链新生态?

## 如何构建汽车供应链新生态?

业内普遍认为,当前,软件定义汽车的概念已逐渐成为行业共识,传统的整车与零部件企业的关系正在发生转变;“双碳”目标的提出也给汽车产业带来了新的挑战,整个产业链面临着绿色发展的新课题;而眼前的芯片短缺危机也亟待解决,供应链的断点尚未补齐,这一系列的产业变化都在表明,汽车供应链有必要建立全新的生态模式。

王俊认为,未来的供应生态与传统供应链存在本质区别,中国汽车供应链将实现从“传统供应链”到“聚合产业链”再到“共赢生态圈”的发展历程。

具体来讲,传统的供应链是链式结构,按上下游之间不同的责任分工进行资源匹配;聚合产业链则是以整车企业为核心,辐射周围供应商伙伴;而新型共赢生态圈则打破了以上两种结构,以用户为中心,以价值提供为导向,呈现出立体式的网状结构。

王俊表示,汽车供应链的新生态应该具备以下几个特征:首先是行业内的各个参与主体角色发生变化,包括整车企业、零部件企业等在内的公司,大家的角色都是共生共赢;其次是整个产业创造的价值途径发生变化,从单纯的卖车转移到为用户创造个性化的服务;最后是行业资源配置逻辑的变化,打破环环相扣,以效率决定资源配置;同时,整个产业的数据流、信息流、现金流也将全面重构。

对此,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长、世界汽车组织(OICA)主席付炳锋也做出了相应的预判。他认为,未来,汽车产业将通过融合创新,在供应链新兴领域,将形成核心技术竞争力,逐步摆脱对外依赖。同时,在产业重构的大背景下,汽车供应链企业将重新审视和重塑业务形态,优化产品和业务结构,寻求共创合作和市场增量的机会,转变单一的供需关系。

此外,由于“双碳”目标的确立,如何实现绿色发展也成为了汽车产业链变革重构的又一重要因素。

根据麦肯锡发布的数据,预计到2025年电动汽车材料生产阶段碳排放将占到汽车全生命周期总排放量的45%,到2040年材料生产环节的碳排放占比将达到85%左右。由此可见,加快产业链、供应链的低碳转型已经成为新能源汽车时代“碳中和”的关键。

业内人士判断,只有通过产业链上下游联动,推动汽车全产业链条和产品的全生命周期降碳、脱碳,才能实现真正意义上的绿色转型。汽车供应链实现“碳中和”也是一种必然趋势。在供应链中,从汽车零部件的开发设计到研究试制,从批量生产到原材料选用,几乎各个环节都可以深入挖掘潜力,减少碳排放。

付炳锋预测,补短铸长、融合创新,构建新生态”将成为“十四五”乃至今后一段时期我国汽车供应链建设的新课题,在市场化的大背景下,新型供应链生态体系将为零部件企业开启更大发展空间。

从我们目前的法规角度来看,驾驶员对于驾驶行为是要负最终的法律责任的,即便车辆在辅助驾驶状态,驾驶员也需要对车辆的驾驶情况高度警惕。”郑赞认为,当前的自动驾驶和辅助驾驶与无人驾驶的概念有很大差别,需要全行业进一步加强对于自动驾驶功能的定义,帮助消费者理解到位。

同时,他也呼吁,在自动驾驶和智能汽车产品不断升级的背景下,消费者仍需对自己和行人以及社会的安全负责。郑赞表示,在未来相当长一段时间内,中国市场的自动驾驶一定是在特定场景下的自动驾驶。

对于完全的无人驾驶究竟何时实现商业化,郑赞并没有给出明确的预测。在他看来,在真正的无人驾驶实现后,会推翻现有的汽车产业链和价值链,人们的移动出行生活会发生巨大的变化,这其中涵盖了商业模式的演变,也涉及到很多政策和法规上的问题,并不是仅靠纯粹的技术和汽车产业的力量能完成的。