

还原缺芯潮 产业链深度捆绑众生相

“虽然我们正在尽一切努力加大产能,但芯片短缺的问题可能会持续到明年。”这是全球第一大晶圆代工厂台积电对当前情况的最新判断。从2020年末“南北大众缺芯停产”传言四起,到如今全球车企沦陷,甚至蔓延至其他多个领域,芯片在这其中扮演了太过重要的位置。近一个月以来,北京商报记者接连采访国际国内芯片厂商、意外走红的二手芯片设备进口商以及关联物流企业……这场历时多月的缺芯大潮下,通过国际国内两条线索,勾勒出它们彼此牵连又相互“成全”的曲线,还原全球产业链条深度捆绑的众生相。

误判:汽车厂商自食其果

汽车厂商们依旧被芯片问题困得团团转。现代汽车4月21日发布公告称,随着汽车芯片供应恢复正常,其于4月19日-20日停产的牙山工厂当天起重新恢复生产。相比起来,通用汽车韩国公司就没那么幸运了,不久前该公司在一份声明中提到,其位于仁川的第一、第二工厂从4月19日-23日停产,缘由依旧是全球半导体供应不稳定。

从去年末开始,大众、丰田、本田、日产、福特等多家汽车公司先后宣布停产或减产计划,原因无一例外地指向缺芯这个大问题。面对已经深度全球化的汽车产业链,缺芯的风暴自然也就卷到了国内。今年3月,蔚来汽车宣布,受芯片短缺影响,江淮蔚来“合肥制造工厂”暂停汽车生产活动5个工作日。这使蔚来成为国内首家因缺芯被迫暂停生产的造车新势力。

2020年初,当汽车厂商在疫情的冲击之下被迫调整销售预测,向代工厂提出减产要求的时候,他们大概不会想到,半年之后自己将会“一失足成千古恨”。彼时汽车厂商忙着削减芯片订单,去年4月,麦肯锡还预计,2020年全球芯片市场的销售需求将下降5%-15%。

来自汽车厂商的订单锐减,但随着智能设备的走热,来自苹果、三星等智能手机制造商的芯片订单便越来越多,芯片供应商们如何选择,一目了然。而当疫情稍缓,汽车行业呈现复苏态势的时候,在芯片的争夺战中,汽车厂商早已追不回曾经的订单了。

通信专家项立刚分析称,当时疫情起来,对整个世界都有影响,以恩智浦、博通为代表的芯片企业认为,这疫情一定会影响消费,也会传导影响芯片的需求。所以去年二季度它

芯片制作周期情况

半导体晶圆
平均需要12周,采用更先进的工艺可能需14-20周

组装、测试、封装
平均6周

从客户下订单到最终交货
最多需要26周

们就开始砍单,减少了20%左右的订单。但是它们下游的渠道、生产企业认为,疫情会造成供应紧张,芯片不足影响生产,就会选择囤芯片。这市场上芯片供应商减少了产量,渠道、生产企业增加了需求量,囤积了芯片,有些没有囤积的企业就拿不到货,市场供应就不足了。

困境:急不来的产能

“一些客户下单太晚,导致我们没有及时向一些地区交付。”汽车厂商的误判让半导体供应商怨声载道,恩智浦半导体曾如此说道。这种说法也得到了拉索生物创始人、CEO李智的印证。李智对北京商报记者解释称,芯片是一个很复杂的产业,涉及全球产业链,而且每个行业都有每个行业的客观规律。如果一个产线一个月能生产1万片芯片,那么它就只能是1万片,即便需求增大,也不可能在一两个月之间将这一产线的产能扩大。

“目前很多厂商都在扩产能,但扩产能其实是按年单位的。另外,扩产能需要花钱,厂商对未来产能的规划一定是谨慎的,他们

需要判断需求的可持续性和真实性。所以最终看起来就是需求增长得很快,但实际产能供应不上。”李智称。

李智所在的拉索生物主营业务是自主研发的基因芯片平台,同时也是中国企业首次在高密度芯片领域实现自主知识产权和国产替代,打破了Illumina和Affymetrix两家国外公司在该领域长达20年的垄断,解决了基因芯片这一关键技术领域被外资“卡脖子”的问题。

广东广州堪称国内缺芯企业的一线,在这里有因为缺芯或是芯片涨价而焦头烂额的下游厂商,也有忙着进口设备的中间商。“东莞有比较多这样的工厂,一般带有微电子抬头的公司都在进口半导体设备”,一位从事物流报关行业的工作人员如此说道。

我们也试图联系了处于“一线风暴”中的企业,诸如专注于芯片生产的粤芯半导体等,同时也联系了北京中关村内的相关企业,如北京君正、四维图新、地平线等,它们有的聚焦车用智能芯片,有的专攻微处理器芯片、智能视频芯片等,其中四维图新还曾出席过工信部召开的汽车芯片供应问题研讨会,但遭

市场上二手8英寸晶圆制造设备情况

出售情况 大约700台

需求 1000台以上

设备短缺限制了相关厂商短期的扩产进度

人工智能芯片市场规模

2019年 110亿美元

预计2025年 726亿美元

年均复合增长率将达37%

内一家二手半导体设备交易商的工作人员对北京商报记者透露,这段时间国内的一些二手半导体设备的价格确实是有些上涨的。比如日本DISCO的一些用于切割研磨的二手设备已经一机难求,整体价格也会较贵。而且该人员透露,二手设备如切割研磨这部分设备基本都是只租不卖的,相比起来收租金的话收益会比较高。

不过一位就职于物流供应链管理企业的工作人员则向北京商报记者透露,2018年国外二手设备有很多人抢,但现在已经相对少很多了。在他看来,造成这种情况的原因有两方面,一是因为二手设备本身的价格一直在上涨,二是市场方面的紧缩,国外货源控制得比较紧。据了解,该工作人员所在的物流供应链管理公司经手的订单中,二手半导体设备大约占据50%左右。

自救:大佬亲自下场

缺芯已成定局,在寻求二手设备救场的同时,国内企业开始谋求破局——自主造芯才是根源所在。当下最紧迫的汽车芯片,自然成了车企争先恐后抢夺的新赛道。本月初,市场便有传言,造车新势力“三剑客”之一的小鹏汽车自研芯片项目已启动数月,而在这之前,蔚来也早已确认要自研芯片。

2021年以来,已经有太多巨头入局这一领域。仅3月,先是百度旗下昆仑芯片业务完成独立融资,投后估值达到了130亿元。不久后,互联网头部新秀字节跳动宣布进军芯片产业。3月末,小米又出大招,发布了新一代自研图像处理芯片澎湃C1,也是继2017年小米发布首款自研产品澎湃S1之后,再次出手自研芯片。

资本市场也对于企业下场造芯给出了回应。最明显的例子莫过于小米。在小米官宣自研芯片的当天,小米集团港股盘中便大涨近8%。芯片股也时不时迎来一波热潮,康强电子、中晶科技、士兰微等一度涨停,以芯片封测龙头晶方科技为例,其于3月26日晚间公布的年报显示,公司生产订单爆满,各季度封装业务量呈现快速增长态势,去年公司实现盈利3.82亿元,同比增长252.35%。北京商报记者 杨月涵

憾的是未能收到回复。

据了解,芯片由不同尺寸的晶圆切割而成,制作半导体晶圆的周期平均大约需要12周,采用更先进的工艺可能需要14-20周,在此基础上进行组装、测试、封装,整体而言,从客户下订单到最终的交货时间最多可能需要26周。

“奇招”:瞄准二手设备

如今这种缺芯的情况已经从汽车开始蔓延。今年2月,苹果公司就曾表示,由于缺少半导体,一些新型高端iPhone的销售受到了阻碍。三星电子也曾发出警告称,芯片短缺可能从汽车蔓延到智能手机。

但晶圆短缺也好,芯片短缺也罢,问题总要解决。于是,二手市场就成了救命稻草。不久前,日本经济新闻的一篇文章还提到,中国厂商正大量购买日本的二手半导体设备,一家二手半导体制造设备销售的大型租赁企业负责人表示,二手设备的价格正在逐年上升,仅最近一年平均价格便上涨了四成。

这种情况也得到了多家厂商的确认。国

X 西街观察 Xijie observation

从罗永浩怒砸西门子到特斯拉“车顶维权”

汤艺甜

前一天还是“90%的用户都愿意再次选择特斯拉”,后一天就成了“尽全力满足车主诉求”,“铁骨铮铮”特斯拉没撑太久。

振臂高呼的女车主,像极了十年前一锤成名的罗永浩,而冷淡回应、拒不妥协、最终致歉的特斯拉,也与“嘴巴很严”的西门子相差无几。略有不同的估计就是特斯拉打脸的速度了。毕竟,从罗永浩在微博上抱怨算起,西门子挺了两个多月才正式道歉。

一个是家大业大的百年老店,一个是高歌猛进的车界新贵,在消费者的艰难维权路上,洋品牌们的傲慢态度类似,公关套路如出一辙,但同时也越来越不被买账。

十年前的北京寒风中,罗永浩一锤一锤砸碎的不仅是冰箱,还有洋品牌长期以来的滤镜。在制造业薄弱的时代,洋品牌带着先进生产力涌入国内,靠新奇的产品体验俘获了闻所未闻的消费者,并立下了高质量、高标准的人设。

从汽车到家电,从日用品到快餐,洋货滤镜日积月累,有物离乡贵的偏见,也有文化殖民带来的神秘感,这一点在叱咤全球的巨头企业身上更显著。丰田花了70年,才将销量和市值做到全球第一,特斯拉诞生17年后,就把丰田从冠军宝座拉了下来,数据堆叠起了特斯拉骄傲的底气。

水能载舟亦能覆舟。一方面,在打开国门的过程中,中国消费者不再被一块肥皂轻易唬住,14亿人撑起了举足轻重的全球消费市场。在特斯拉的销量榜单里,中国市场占1/3;在耐克财报里,只有大中华区营收飘红,高达51%的增速将其总营收拉向正值。地位带

来话语权,这是经济硬实力下的消费自信。

另一方面,百年单路蓝缕,中国制造业从无到有,从有到优。伴随着华米Ov的进阶,三星败走,苹果压力山大。TikTok风靡全球,国外模仿者众却难出其右。消费者不再感受到了made in China,也越来越接受created in China,信任的“失地”开始被收复。这是知识软实力下的创新自信。

洋货祛魅,国货崛起,盲目追捧不再。瑜不掩瑕,当“洋”的光环掩盖不了隐秘的角落,生产与消费便逐渐回归平等的轨道。伴随着新消费主义浪潮迭起,全球商品百花齐放,消费者对产品的追逐也从单纯的品牌效应转变为实打实的品质。英雄不问出处,这是个黑马频出的时代,也是个走下神坛最快的时代。

买卖是一个愿打一个愿挨,但更是信息对称下的公平交易。“按图索骥”是对消费者权益最大的侮辱。

在全民社交时代里,话语权被下放,不满和抱怨也有了发声的渠道,这意味着任何一个忽视、任何一分傲慢,都可能被无限放大,演变成代价惨重的信任危机。特斯拉们可以是鲶鱼,但不能是鲨鱼,消费者早就练就了雪亮的眼睛。从售前营销,到产品质量,再到售后服务,甚至于危机应对,消费各环节都被置于阳光下反复检视。品牌力需要数年积累,崩塌可能就在旦夕间。

当然,打铁还需自身硬。生产品质不可能一蹴而就,国货仍有可提升的空间,多年经验积淀下,洋品牌也有值得借鉴的亮点。无处不在的监督加上本土制造的自信,才能营造良性的市场氛围,将“拒不妥协”的傲慢扼杀于摇篮中。

一季度全国财政收入实现恢复性增长

北京商报讯(记者 陶凤 吕银玲)4月21日,财政部召开2021年一季度财政收支情况网上新闻发布会。财政部介绍,一季度全国一般公共预算收入57115亿元,同比增长24.2%,与2019年同期相比增长6.4%,两年平均增长3.2%,实现恢复性增长,符合预期,主要是经济持续稳定恢复加上PPI涨幅有所扩大。其中,税收收入与2019年同期相比增长4.3%。

添翼数字经济智库高级研究员吴婉莹在接受北京商报记者采访时表示,一季度,全国一般公共预算收入同比增长24.2%,主要源于去年疫情影响以及为企业复工复产减负而出台了大量税费减免政策,导致同期基数异常偏低;计算相对于2019年同期的复合年增长率仅为3.2%,低于2019年同期水平,这跟去年出台的很多税费减免政策延续到今年有关。然而考虑到今年财政预算税收增长8.1%的目标,增速回落也较为合理。

具体而言,一季度全国一般公共预算收入57115亿元,同比增长24.2%。其中,中央一般公共预算收入26902亿元,同比增长27.2%;地方一般公共预算本级收入30213亿元,同比增长21.7%。全国税收收入48723亿元,同比增长24.8%;非税收入8392亿元,同比增长20.7%。

值得注意的是,前3月印花税1301亿元,同比增长69.3%。其中,证券交易印花税880亿元,同比增长94.2%。证券交易印花税大涨主要受股市上涨和成交量上升的影响,一定程度上体现了证券交易市场的活跃对政府税收起到了支撑作用。股市是经济晴雨表,印花税的增长一方面直接反映股市交易活

24.2%

一季度全国一般公共预算收入57115亿元,同比增长24.2%,与2019年同期相比增长6.4%,两年平均增长3.2%。

跃,另一面也间接体现了经济复苏情况。”吴婉莹表示。

支出方面,一季度全国一般公共预算支出58703亿元,同比增长6.2%。其中,中央一般公共预算支出6676亿元,同比下降6.9%;地方一般公共预算支出52027亿元,同比增长8.1%。财政部介绍,“三保”等重点支出增长较快,其中,教育、卫生健康、社会保障和就业支出分别增长13.8%、8.3%、6.1%。

财政部负责人介绍,分中央和地方看,中央一般公共预算本级支出同比下降6.9%,扣除去年同期铁路运输支出不可比因素后下降2.6%,体现了政府过紧日子的要求;地方一般公共预算支出同比增长8.1%,主要是受去年疫情影响,前几个月部分项目支出进度放缓,基数较低。

在地方债方面,该负责人强调,2021年预算安排新增地方政府债务限额44700亿元,其中一般债务限额8200亿元、专项债务限额36500亿元。尽管2021年新增限额与2020年相比减少了2600亿元,但仍高于2019年水平。这样安排,保持了2021年宏观政策的连续性、稳定性,

保持了积极的财政政策力度不减。

“2021年一季度,全国各地新增地方政府专项债券发行进度较前两年有所放缓,主要是2020年发行的专项债券规模较大,政策效应在今年仍会持续释放。”该负责人称。

据介绍,下一步,财政部将继续做好专项债券发行使用相关工作。指导和督促地方做好项目前期准备,履行各项审批程序,确保专项债券发行一批、使用一批,尽快形成实物工作量,避免造成资金闲置。同时,按照“资金跟着项目走”原则,要求各地将专项债券重点用于党中央、国务院确定的重点领域和重大区域发展战略,充分发挥专项债券扩大有效投资、促进宏观经济平稳运行等积极作用。

近年来,我国持续推进减税降费,“十三五”时期累计减税降费超过7.6万亿元。大规模减税降费对减轻企业负担、激发创新活力、优化经济结构、促进居民消费、扩大就业等发挥了重要作用,使数千万家企业和数亿人民群众享受到了政策红利。但财政部也指出,当前我国经济呈现稳定恢复增长态势,但基础还不牢固。

财政部表示,也将会同有关部门进一步落实落细减税降费政策。加强部门协同配合,推进减税降费信息共享,跟踪做好效果监测和分析研判,及时研究解决企业反映的突出问题。强化政策宣传解读,提高政策知晓度,帮助企业用足用好政策。加强对地方指导和督促力度,严肃组织收入工作纪律,坚决不收过头税费,坚决防止搞集中清欠,把各项减税降费措施落实到位。