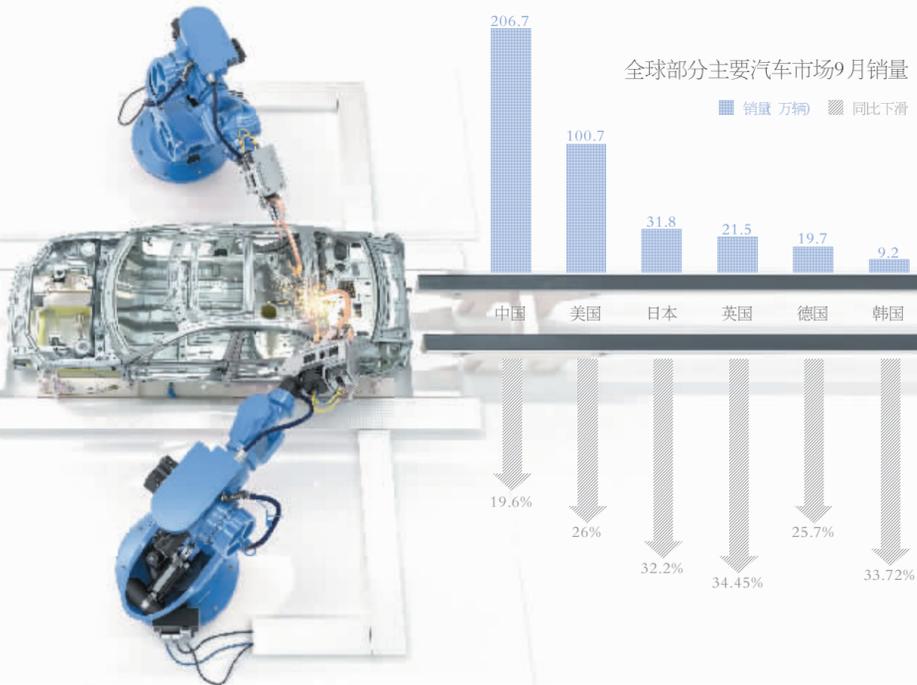


# 缺芯无解 全球汽车大减产

按照现下芯片短缺的趋势，全球车市的寒冬还将继续。在东南亚疫情余波的影响下，半导体芯片持续断供，车企减产的消息也此起彼伏，从欧洲到亚太，从现代到大众，严重程度似乎正在逐步超过此前的预期。1000万辆，这是数据统计机构对今年全球车市减产规模的普遍预计。



## 韩国锐减20%

即便是半导体芯片重要产出国，韩国自己也没逃过芯片短缺造成的冲击。当地时间10月17日，韩国汽车产业协会(KAMA)发布的数据显示，今年三季度韩国整车厂商共生产汽车761975辆，同比减少20.9%，创下近13年来新低。

具体到每家韩国车企，三季度，现代汽车产量为350209辆，同比减少15.8%；起亚产量为321734辆，同比减少6.5%。另外，通用韩国子公司的产量仅为45939辆，断崖式下跌；双龙汽车生产20499辆，同比减少21.7%。相比之下，雷诺三星受芯片荒影响较小，产量为33760辆，同比增加了7%。

三季度的产量暴跌是始料未及的，在此之前的一季度和二季度，韩国汽车市场的产量均实现了正增长，分别达到908848辆和905699辆。不过，受东南亚疫情扩散的影响，

汽车芯片短缺问题持续发酵，导致三季度的总产量不足80万辆。

不只是韩国市场，欧洲、北美等车市均出现了明显下滑态势。根据欧洲汽车制造商协会(ACEA)10月15日发布的数据，2021年9月，欧洲新车注册量下降了25%，至972723辆，创下了26年来同期最低纪录。

具体到不同车企，除了现代汽车增长了26.9%之外，9月，几乎所有车企在欧洲的销量都较去年同期大幅下降，其中，戴姆勒和福特的表现最差，交付量较去年同期减少了近一半，大众的销量减少了30%，雷诺和宝马则分别下滑约24%。

作为全球最大的汽车市场，中国的9月新车销量减少20%，降至206万辆，连续5个月下滑。紧随其后的美国，表现同样低迷，9月销量减少了27%，降至101万辆；通用和丰田分别下滑53%和24%。另外，日本市场减少了32%至318371辆，创下了53年以来的9月最低水平。

## 停产限产

虽然全线大跌的情况有些意外，但也在情理之中。上半年，业内原本以为芯片短缺问题在三季度会出现好转，但没想到的是，东南亚疫情的肆虐，反而让芯片行业雪上加霜，缺芯问题愈演愈烈。

作为全球半导体芯片制造重地，7月以来，马来西亚、越南等东南亚国家遭遇了前所未有的疫情暴发。虽然当地政府采取了一系列措施，但在变异病毒德尔塔的高传染性下，仍然无法阻止疫情的蔓延。

以马来西亚为例，根据当地的政策，如果有超过3名工人感染病毒，则相关工厂必须彻底关闭两周时间进行卫生消毒。而马来西亚是芯片测试和封装的重要中心，英飞凌、恩智浦、意法半导体等企业都在该国设立了工厂。根据马来西亚贸易和工业部的数据，电子和电气产品占该国总出口的39%。

在马来西亚的疫情防控政策下，一旦工厂发现病例，便面临着停工的命运。金融数据机构IHS Markit分析师Mark Fulthorpe和Phil Amsrud指出，封装和测试业务特别容易受到病毒的影响，因为与芯片制造相比，它们需要更多的人员，而芯片制造是一个高度自动化的过程；由于这比晶圆制造过程更为劳动密集，因此活动更容易受到劳动力不足的影响。

7月底，意法半导体首席执行官Jean-Marc Chery曾表示，由于疫情，公司最近暂停了位于麻坡的工厂，并在11天后恢复了运营。而这次暂停使得该公司三季度的销售和毛利率都受到了影响。

除了芯片工厂之外，东南亚也是重要的汽车零部件生产中心。8月初，越南一家大型工厂因员工感染新冠肺炎不得不中断运营，而这家工厂负责为丰田汽车生产线束，停工导致丰田的零部件库存逐渐减少。

从芯片到零部件，汽车供应链的中断使得车企不得不屡次叫停生产。9月底，斯柯达宣布捷克工厂将停产1周；西雅特表示其西班牙工厂的停产时间将延长至2022年；10月初，福特决定暂停其密歇根州平岩工厂和堪萨斯城相关工厂的生产；大众则在10月6日-15日暂停了一家墨西哥工厂的生产。

供需两端的鸿沟也在逐步拉大。以美国为例，汽车销售店的新车库存9月底低于100万辆，降至只够销售24天的量，与1月时相比减少了65%，比通常水平的一半还低。

## 继续承压

“我预计，未来6-12个月，供应链的总体紧张状况将持续下去。”对于短期的未来，业内的态度不太乐观。最近，宝马汽车首席执行官奥利弗·齐普泽就表示，预计供应链紧张的情形将持续至2022年。

事实上，不只是齐普泽，一些市场观察者认为，从2023年开始，芯片制造商才能增加产能，届时情况才会有明显的改善。

在不乐观的预测下，车企对于全年的销量预测再次下调了。比如，丰田汽车最近表示，将在11月在其最新的产量计划基础上，再将全球汽车产量削减15%，即削减15万辆左右。

同样加大了减产数据的还有斯柯达。大众集团旗下斯柯达(Skoda)今年的汽车产量将比原计划减少25万辆，是该公司上月估计的10万辆的两倍多。该公司高管称，由于亚洲疫情给生产带来了压力，芯片短缺可能会持续到2022年下半年，之后才会再次稳定下来。

放眼全球，机构对产量缺口的预测也在不断上涨。今年2月，德国市场研究机构伯恩斯坦预计，缺芯将令全球汽车产业在2021年减产200万-450万辆，相当于全年产量的2%-5%。到了今年5月，美国咨询公司艾睿铂预计，2021年全球汽车因缺芯减产预期将达390万辆，汽车行业收入损失也从610亿美元上调至1100亿美元。

到了最近，减产预期已经达到近1000万辆。波士顿咨询公司(BCG)近日预测，芯片短缺将导致今年全球汽车产量减少700万-900万辆；若减产达1000万辆，全球汽车产量会回到7400万辆，接近2020年车企受疫情冲击最严重时的水平。

在研究报告中，艾睿铂指出，不仅芯片短缺给汽车业带来重大冲击，再加上多种原材料涨价、劳动力短缺等不利因素，今年全年汽车供应链面临雪上加霜的局面。

不过，也有人持不同观点，现代汽车全球首席运营官穆诺兹认为，行业芯片短缺最糟糕时期已经过去，并补充称，8月和9月是最艰难的几个月”。丰田也看好今年年底之后的增产，并维持本财年的业绩预期不变。

在全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树看来，从影响来看，四季度应该不会像三季度受到的冲击那么大，三季度主要是马来西亚那边芯片供给暂时短缺造成的。现在已经处于逐步缓解的态势中，其实供给已经相对正常化了，可能需求端的流通秩序还存在一些问题。整体而言，之后问题不会那么严重，到明年就可以完全缓解了。

无论如何，减产的预期下，车企的收入或许也不会太好，艾睿铂估算，受减产的影响，汽车大型企业的2021年营业收入合计将最多减少2100亿美元。虽然在供不应求的情况下，新车价格有所提高，但能挽回的仅为900亿-1000亿美元，减产必将成为大型车企的盈利阻力。北京商报记者 汤艺甜

# 燃煤不足 印度电力告急

能源危机不只在欧洲蔓延，现在又吹向了印度。在经历第二波新冠疫情之后，该国经济逐步复苏，电力需求也跟着大幅增长，无奈水涨船高的煤炭价格，让这个国内70%电力都依赖燃煤的经济体横遭“燃煤之急”，闹起了“电荒”。

据印度印亚新闻社当地时间10月17日报道，印度中央电力局(CEA)提供的数据显示，印度的火力发电厂煤炭库存量平均可使用4天，这比两个月前的平均天数少了8天，远低于印度官方建议的14天。而在135座主要燃煤发电厂中，超过半数电厂的煤炭库存可使用不到2天。

早在10月9日，印度首都新德里首席部长凯杰里瓦尔(Kejriwal)就在推特警告称，新德里正面临电力危机。然而，就在第二天，也就是10月10日，印度煤炭部发表声明，否认煤炭紧缺。印度煤炭部承认，季风降雨影响了发电厂的煤炭供应，全球能源价格走高减少了公共事业公司的发电量。但声明称，印度有充足的煤炭库存来满足电力部门的需求。

同天，印度联邦电力部长辛格说，新德里没有电力短缺，并保证将继续保持煤炭供应。辛格说，煤炭短缺是“不必要的恐慌”。

但这并没有缓解印度国内对煤炭短缺的担忧。路透社报道称，印度10月前7天的电力缺口是去年同期缺口的21倍多，是2019年的4倍多。煤炭短缺导致印度部分邦电力供应短缺，有居民每天停电长达14个小时。

对于“电荒”，印度煤炭部的解释是，今年不巧遇到了频繁的降雨天气，严重影响煤炭开采和运输工作，加上国际煤炭价格居高不下，该国进口量骤然大减。数据显示，截至

9月，印度进口煤炭主要来自澳大利亚纽卡斯尔港的煤炭价格，同比大涨了2倍以上。

不过，CNBC报道指出，今年印度的降雨量和往年相当，造成印度煤炭短缺局面的主要原因是进口煤炭量的大幅减少。印度中央电力局(CEA)的数据显示，8月份，印度煤炭公司进口了190万吨煤炭，比2020年8月下降了42%。这表明，在价格飞涨的情况下，印度公共事业公司不愿进口煤炭，而且国内供应不足，许多公司别无选择，只能缩减产量。

今年7-8月，印度进口煤炭量同比下降了45%，其中7月，该国仅进口了210万吨煤炭，创2015年8月以来最低纪录。俄罗斯能源部近日也表示，每年印度都会向其进口4000万吨炼焦煤，但现在这个数字降到800万吨。

由于进口原煤价格暴涨，印度塔塔电力公司位于古吉拉特邦的蒙德拉进口燃煤电厂已经停止了对古吉拉特邦1850兆瓦、旁遮普邦475兆瓦、拉贾斯坦邦380兆瓦、马哈拉施特拉邦760兆瓦、哈里亚纳邦380兆瓦的电力供应。北方邦多达14座累计提供4520兆瓦电力的发电厂因缺煤暂时关闭。

这也意味着印度煤炭供应紧张加剧，停电危机一时半会儿解决不了。报道指出，目前，印度正在遭遇2016年以来最严重的电力短缺危机，本月印度北部各邦每天停电的时间长达14个小时，仅是10月的前12天，印度电力供应缺口达到7.5亿千瓦时，也就是7.5亿度电。

此前，印度总理莫迪于12日与煤炭和电力部高级官员特别讨论了当前电煤供应形势。目前，印度新德里、旁遮普邦、拉贾斯坦邦、北方邦、比哈尔邦、贾坎德邦、喀拉拉邦、

泰米尔纳德邦和安得拉邦受煤炭短缺影响严重。一些地区已经采取限电方式以避免燃煤完全耗尽。

此外，还有人批评了印度政府的不作为”。印度最高阿卡利党(Shiromani Akali Dal)领导人苏赫比尔·辛格·巴达尔(Sukhbir Singh Badal)则抨击莫迪政府称，当前的危机完全是“人为的”，是“完全忽视和缺乏预先计划和准备”的直接后果。

印度能源经济与金融分析研究院经济学家Vibhuti Garg指出，印度正处于新冠肺炎疫情解封后的经济恢复阶段，近几个月来，印度电力需求快速上涨，发电企业理应预判到当前的场景，不应出现如此严重的电力不足”。目前印度电力短缺的局面下，很多利益相关方都应该受到指责。”

Vibhuti Garg还表示，在过去的数年里，印度可再生能源装机增速也有所放缓，如果印度政府能够花足够的力量推动光伏、风电或水电装机的增长，新增的可再生能源电力装机有望满足印度飙升的电力需求，这场危机本可以避免。

为此，印度煤炭公司承诺，增加煤炭供应，以满足国内需求。目前，印度煤炭公司已拿出4000万吨库存来填补需求。

但是形势依旧不容乐观。今日印度分析称，即使印度煤炭公司承诺增加供应，许多燃煤电厂仍只有几天的库存，除非进口煤炭，否则不太可能在短时间内实现。

“这是印度煤炭公司扩大产量的机会，但目前暂时无法做到。由于季风季节，印度煤炭公司正面临着物流问题。”印度咨询公司商业顾问潘卡吉·尼亚蒂(Pankaj Nyati)称。北京商综合报道

· 图片新闻 ·

## 美国10万人正在或计划罢工



15日，美国爱荷华州达文波特，美国机械设备生产商约翰迪尔公司员工举行罢工。CFP/图

由于在新冠疫情期间长时间工作后精疲力竭，并对企业利润分配感到不满，在美国各地，近10万护士、劳工和娱乐工作者正计划或正在举行罢工，向资方要求同工同酬以抵御疫情。

据法新社17日报道，好莱坞6万名国际戏剧舞台员工联盟成员表示，如果无法与制片方就新的集体谈判合同达成协议，他们于当地时间18日开展罢工。这将成为该工会创立128年来首次成员授权举行的全国性罢工。

另外，位于加利福尼亚州西部和俄勒冈州的凯撒医疗机构约3.1万名员工也准备很快就发起罢工。而自10月14日以来，约翰迪尔农机公司的1万名员工一直在罢工；10月5日，

家乐氏谷物公司的1400名工人罢工，纽约布法罗市慈善医院的2000多名员工则于10月1日开始罢工。

根据彭博社的一组统计数据，美国已有约10万名工会工人正在罢工或准备罢工；仅在最近两个月，全美就已有近40家工厂爆发了罢工事件，几乎是去年同期的两倍。

分析指出，罢工频发的背后原因之一，是美国严重的疫情下，经济一度停滞，导致多行业工作积压严重。在经济重启后，工作量猛增以及人手短缺导致工作人员压力巨大。美国有线电视新闻网援引罗格斯大学劳动教育研究人士托德·瓦尚的话报道说，罢工不只是形势动荡的衡量标准，也是人们普遍的挫败感的表达。北京商综合报道