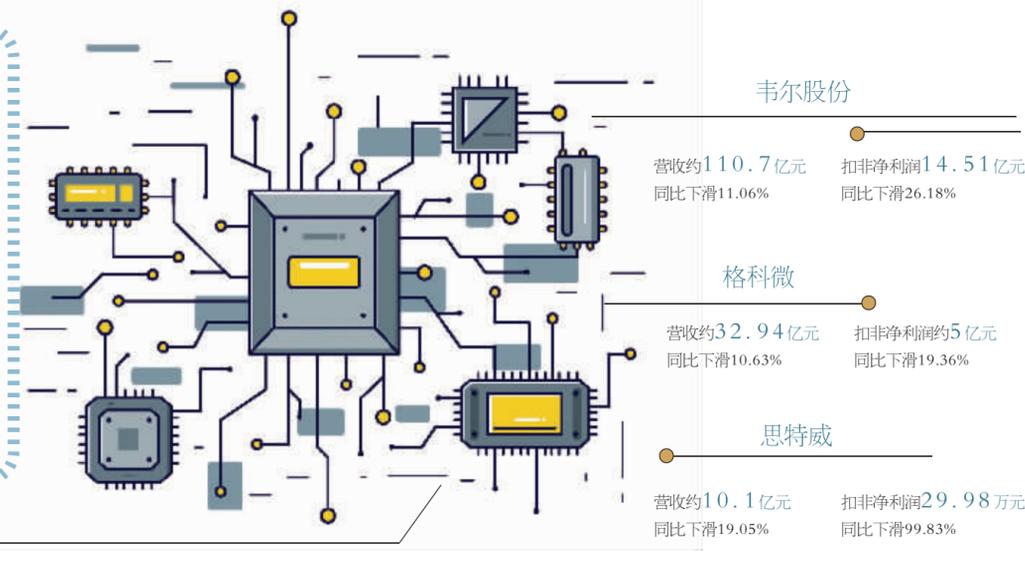


芯片企业“失之东隅”能否“收之桑榆”

A股半导体芯片企业中报近期纷纷出炉，可以明显看到，受到消费电子产品的拖累，作为上游的芯片厂商也不好过，营收和净利润均有所下滑，尤其是CMOS类芯片，作为先进的图像传感器，该类产品与手机摄像功能深深绑定，昔日3C产品是其大展拳脚的领域，如今却成了拖累利润的“泥潭”。另一方面，受益于新能源车产业崛起，其产业链上的芯片厂家在上半年也取得不俗的表现，市场关心的是，火热的汽车市场，未来能否惠及CMOS芯片？而长期瞄准手机的厂商又应如何转型？



3C产品拖累上游芯片

CMOS的中文学名为“互补金属氧化物半导体”，它是计算机系统内一种重要的芯片，保存了系统引导最基本的资料，CMOS经过加工也可以作为数码摄影中的图像传感器，并广泛应用于手机、平板的摄像头之中，在过去很长一段时间里，三星、索尼等公司把持着CMOS芯片市场，随着国内消费电子市场崛起，韦尔股份、格科微等CMOS企业被市场寄予厚望。

尽管近些年CMOS上市企业持续保持增长态势，但今年上半年，消费电子的不景气始终还是拖累了相关公司的业绩，其中韦尔股

份营收约110.7亿元，同比下滑11.06%，尽管归母净利润达到22.69亿元，同比增长1.14%，但扣非净利润仅14.51亿元，同比下滑26.18%。

无独有偶，同样以CMOS芯片为主的格科微、思特威上半年也遭遇了营收、利润双降的局面，其中，格科微营收达32.94亿元，同比下滑10.63%，扣非净利润约5亿元，同比下滑19.36%；思特威营收约10.1亿元，同比下滑19.05%，扣非净利润仅有2.98万元，同比下滑99.83%。

值得注意的是，尽管CMOS芯片理论上用途广泛，但想与消费电子“解绑”另寻出路并不容易。根据Frost & Sullivan统计，2021年，全球智能手机及功能手机CMOS

图像传感器销售额占据了全球54.6%的市场份额，平板电脑、笔记本电脑等消费终端CMOS图像传感器销售额占据了全球6.6%的市场份额。至2025年，新兴领域应用将推动CMOS图像传感器持续增长，但随着智能手机多摄趋势的不断发展，手机用CMOS图像传感器仍将保持其关键的市场地位。

至于消费电子何时回归上升曲线，专家表示并不乐观。资深产业经济观察家梁振鹏认为，手机作为复杂的智能终端，牵涉产业十分广泛，其出货下滑的不利影响也有一个持续传导的过程，从近期传出的消息看，苹果、三星等知名厂商“砍单”严重，清理现有库存是更加现实的压力。

转型抢占汽车“红利”

与此同时，汽车产业链上的芯片厂商正迎来一波利好，在上半年的财务数据上也有所反映，其中，兆易创新营收达到47.81亿元，同比上涨31.32%，扣非净利润14.68亿元，同比上涨98.25%，近乎翻倍；力芯微上半年营收约4.72亿元，同比上涨27.66%，扣非净利润更是同比大涨112.59%，达到约1.2亿元。

实际上，这两家企业生产的芯片大不相同，兆易创新主打存储类芯片，包括闪存芯片、DRAM等，力芯微主攻电源管理类模拟芯片，不过相同的是其产品均迎合了高速发展

的汽车市场需求。

兆易创新在中报中称其公司旗下车规级Flash产品，已被国内外多家知名汽车企业批量采用，可为车载辅助驾驶系统、车载通讯系统、车载信息及娱乐系统、电池管理系统、DVR、智能驾舱、T-BOX等应用提供大容量、高可靠性、性能优异的产品及解决方案。

对于力芯微而言，其生产的模拟芯片本就具备下游用途分散、不易受单一行业影响的特点，而近年来新能源汽车发展迅速，驱动电源管理芯片市场需求持续上升，更是力芯微的“红利”，据国际市场调研机构TMR预测，到2026年全球电源管理芯片的市场规模将达到565亿美元，2018-2026年间复合增长率将达10.7%。

面对此种局面，深耕消费电子多年的CMOS芯片能否转型涉足汽车领域？专家认为其中蕴藏着很大机会。产业观察家洪仕斌认为，汽车图像传感器同样存在市场缺口，而技术层面的调整、转型并无明显难关。具体来说，随着汽车智能化程度提高，在行驶中进行行人、路牌、信号灯识别的需求不断攀升，这些都需要高帧率、高动态范围的传感器来实现。

实际上，主打CMOS芯片的企业也在一定程度上开启了转型，例如韦尔股份研发的HALE组合算法以及其Deep Well双转换增益技术可以显著减少运动伪影，此外，分离像素LFM技术配合四路捕捉，可在汽车整个温度范围内提供高性能。

“近年来汽车图像传感器市场经历了大幅增长，该趋势预计将在可预见的未来持续。”韦尔股份在中报内如是写到。

北京商报记者 金朝力 王柱力

迪斯时代谢幕 大众继续奔跑

“8月31日，是我担任大众汽车集团首席执行官的最后一天，我想借此机会再次感谢你们，这是我职业生涯中最有价值的7年。”赫伯特·迪斯在发布一封公开信后，于9月1日正式卸任大众集团管理委员会主席兼首席执行官。

作为在大众集团内部饱受争议和压力的改革派领导人，任职7年中，外界对迪斯的评价褒贬不一。1989年，迪斯入职德国博世公司开始职业生涯。在博世工作7年后，他加入宝马集团。加盟大众集团前，迪斯主要职业经历集中在博世集团和宝马汽车，也为其积累大量经验。2015年，迪斯加盟大众集团并出任大众汽车品牌CEO。

入职大众2个月后，迪斯就遇到大众集团“排放门”丑闻。丑闻曝出后，大众集团股价随即暴跌30%。面对销量的下滑与“排放门”可能出现的巨额罚款，大众集团高层提出高达50亿欧元的运营成本减支计划，而迪斯则成为该计划执行人。凭借在宝马和博世积累的经验，迪斯开始大刀阔斧关停辉腾生产线，随后尚酷、甲壳虫等不赚钱的个性化车型也相继停产。在迪斯的推动下，2017年大众集团利润率由上年同期的1.8%上升至4.1%，这也让迪斯在大众集团监事会收获声誉。迪斯一系列成本控制措施让身陷“排放门”元气大伤的大众集团得以“回血”，2018年其被提拔为大众集团CEO，同时仍兼任大众汽车品牌CEO。

执掌大众集团后，迪斯提出大众集团全面电动化转型战略，并推出高达730亿欧元（约合870亿美元）的电动汽车投资计划。目前，大众集团在中国市场已携手“南北”大众先后导入包括ID.3、ID.4、ID.6等多款车型。去年7月，大众集团在发布的“NEW AUTO”中提到，到2030年大众汽车集团（中国）旗下各品牌车型中新能源汽车占比有望超过40%。今年5月，迪斯表示：到2025年，大众集团将超过特斯拉成为全球最大的电动车公司。”

不过，迪斯的电动化愿景实现得并不顺利。ID系列电动车型并未肩负起拯救大众集团的重任。2021财年，大众集团全球纯电动汽车交付量为45.29万辆，同比增长几近翻倍，但并未完成内部设定的百万辆年销目标，完成率不足50%。

不仅全球销量，在中国市场ID系列车型销量也未达大众集团预期。去年，大众集团为ID系列在中国市场设定8万-10万辆的年销目标，但最终销量仅为7.7万辆，而同年其竞争对手特斯拉在华销量则超过40万辆。此外，大众集团燃油车板块销量也进入下行区间，去年大众集团全球销量同比下滑4.5%，其中在华销量同比下滑14%。

销量下滑、电动化受阻的同时，迪斯的管理风格也引发与工会的冲突。有消息称，迪斯任职大众汽车CEO期间，大众汽车宣布在全球范围内裁员3万人，此举将帮助大众汽车节省37亿欧元的开支，然而大规模裁员引发大众汽车工会的不满。有分析认为，迪斯的离职标志着其与大众集团强大的工会力量和一些重要股东之间矛盾的升级。

据了解，大众汽车工会的劳工领袖控制着大众集团监事会19个席位中的9个，这导致迪斯向监事会申请续约其工作合同至2025年时多次遭到拒绝，大众集团监事会更直接成立调解委员会讨论其去留问题。尽管最终迪斯保住大众集团CEO，但其管理权则被大幅削弱，不再担任大众汽车品牌负责人，而被指派负责大众集团的软件业务。同时，大众集团在中国的业务也由大众乘用车品牌CEO拉尔夫·布兰德斯塔特负责。

但最终，迪斯仍然“出走”。7月23日，大众集团宣布，迪斯将卸任首席执行官，保时捷CEO奥博穆将继任。虽然迪斯离任，但大众集团转型还在继续。迪斯在信中感谢过往，也致敬未来。他表示：汽车行业未来辉煌，但我们必须快速变革。大众集团已发生深刻变化，并处在变革中。”

事实上，迪斯的继任者奥博穆则是土生土长的“大众人”。资料显示，1994年奥博穆加入大众集团旗下奥迪品牌，此后相继在西雅特、大众和保时捷品牌担任职务，2018年起兼任大众集团管理委员会成员。大众集团相关人士表示：奥博穆于9月1日起接替迪斯担任集团CEO，其将继续兼任保时捷管理董事会主席，并在未来保时捷完成IPO后继续担任该职务。”

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示，迪斯推动大众集团开启电动化转型，助力大众集团在今后发展中打下基础，并制定发展目标。虽然迪斯卸任，但在全球汽车市场转型背景下，大众集团未来发展方向应该不会较大调整。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦

引领市场走向 丰田用实力诠释“C位混动”



2022年国内外油价持续上升，让使用成本更低的新能源汽车备受追捧。不过，近期川渝地区高温限电导致当地汽车产业链生产受限，许多电动车企业充电服务暂停，而充电设施的布局尚不完全，续航焦虑等问题依旧影响着纯电车市场的发展。

为此，在燃油车向纯电动车过渡阶段，不依赖基础充电设施、没有续航焦虑的混合动力汽车更受消费者青睐。中国汽车工程学会发布的《节能与新能源汽车技术路线图2.0》提出，到2035年中国节能汽车与新能源汽车年销量将各占一半。其中，混动将作为最重要的节能技术在汽车领域推广，传统能源动力的乘用车将全部替换为混动车型。

而在混动技术领域，汽车行业流传着一种说法：市场上的两种混动为丰田混动和其他。”作为新能源技术开发早、普及广泛的车企，基于“环保车只有普及才能为环境做贡献”理念，1997年丰田推出全球首款量产HEV（混合动力）车型——PRIUS普锐斯，自此丰田汽车便开始全球混动布局。以普锐斯为起点，丰田混动技术历经25年、四代进化，具备非常完善的电动化技术和三电系统优势，以HEV为代表的电动化车型全球累计销量突破2000万辆。

值得一提的是，丰田汽车还成为首家将HEV技术引入中国市场的车企，将PRIUS普锐斯率先投放中国市场，自此国内混动化进程开启新篇章。上市初期，HEV动力的消费认知度并不高，2001-2010年，HEV车型累计销量仅超万辆，到2014年累计销量约10万辆。丰田汽车方面表示：正是由于一批消费者对这款未知的车型寄予厚望并作出坚定的选择，才使得HEV能够成为全球普及的车型”。首批产品得到市场检验后，消费者更加了解HEV产品，也更加倾向于选择丰田HEV产品。

经过初期产品投放后，2014年负责生产混合动力

驱动桥等动力总成的丰田汽车（常熟）零部件有限公司正式运营；2015年搭载国产HEV动力总成的卡罗拉双擎及雷凌双擎开始上市销售，丰田也成为首家将HEV动力总成国产化的车企。至此，HEV销量开始一路攀升，仅2016年便突破10万辆年销大关。随后，丰田HEV产品线不断扩容，目前，HEV在中国的累计销量超过180万辆。

如今，丰田HEV用户遍布全球超过90个国家和地区，他们普遍认为丰田混动“技术先进”“成熟可靠”“节能环保”。同时，他们不仅是丰田混动的受益者，更是丰田混动的代言人，口碑相传让用户口碑持续提升。

目前，丰田双擎家族已向市场推出多款明星车型，覆盖范围广，既有满足日常家用及商务出行需求的轿车，也有满足用户多路况出行需求的SUV，还有兼顾灵活空间与豪华舒适的MPV，全面覆盖各细分市场，充分满足消费者多元化和个性化的用车需求。

大规模布局的自信，来自于丰田混动技术的积累，丰田HEV除满足省油、动力等用户要求外，还有加速快、平顺性好、静谧性好及非常耐用的电池，而且高速行驶、日常驾驶、拥堵路况任何工况下都能满足用户需求。

此外，北京2022年冬奥会和冬残奥会期间，丰田向北京冬奥组委提供11款、共计1590辆混合动力车型。在车辆服务期间，丰田实现混合动力电池和混合动力系统的“0故障”，展现出成熟可靠的混动技术。

丰田混动以先进技术和优秀口碑广泛分布于汽车市场，是行业引领者，也是当之无愧的“C位混动”。