



芯查查®
XCC.COM
电子信息产业数据引擎

首发



芯闻路1号
1ST CHIP NEWS

出品

汽车 & 车 “芯” 报告

2021年5月

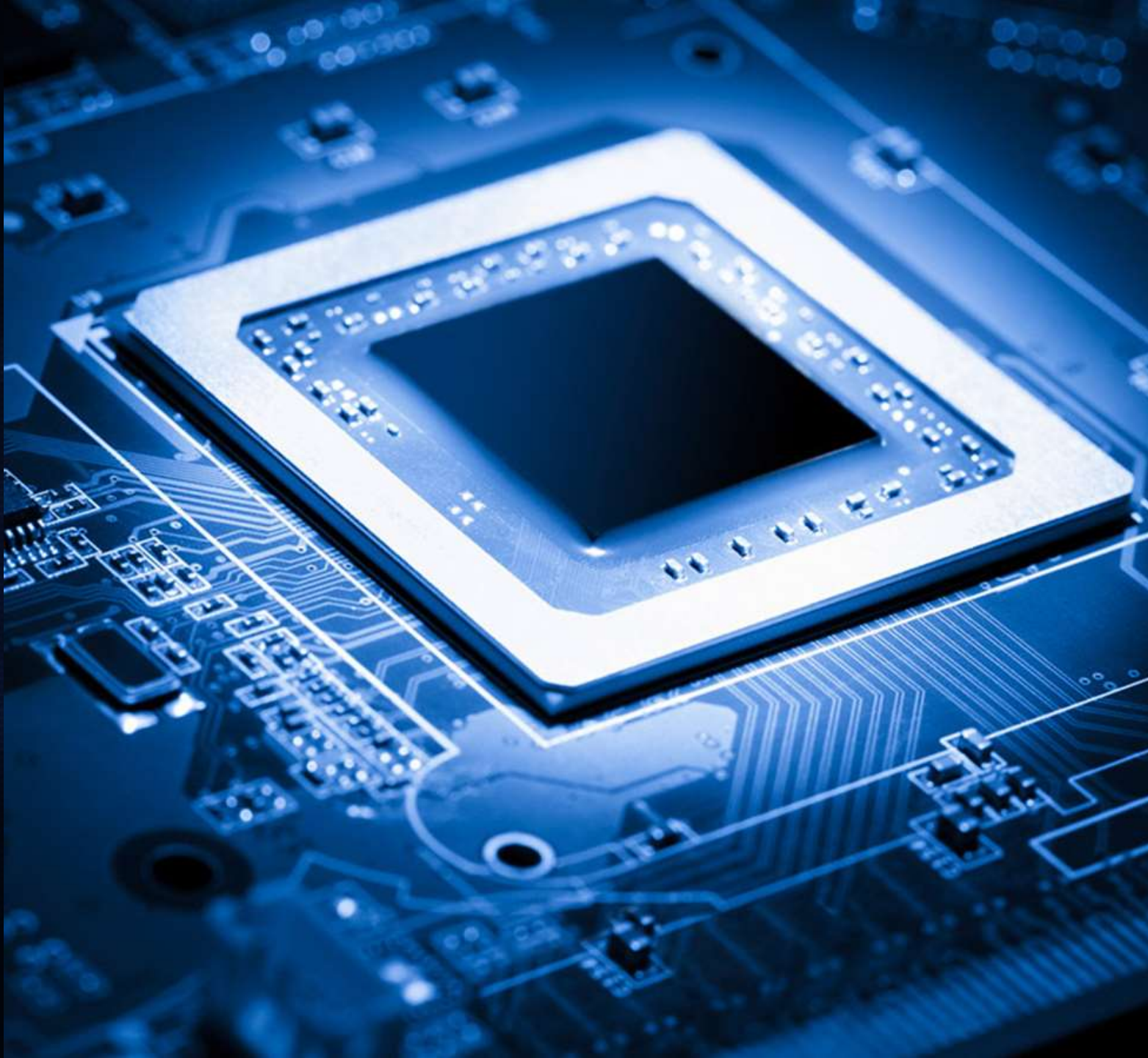


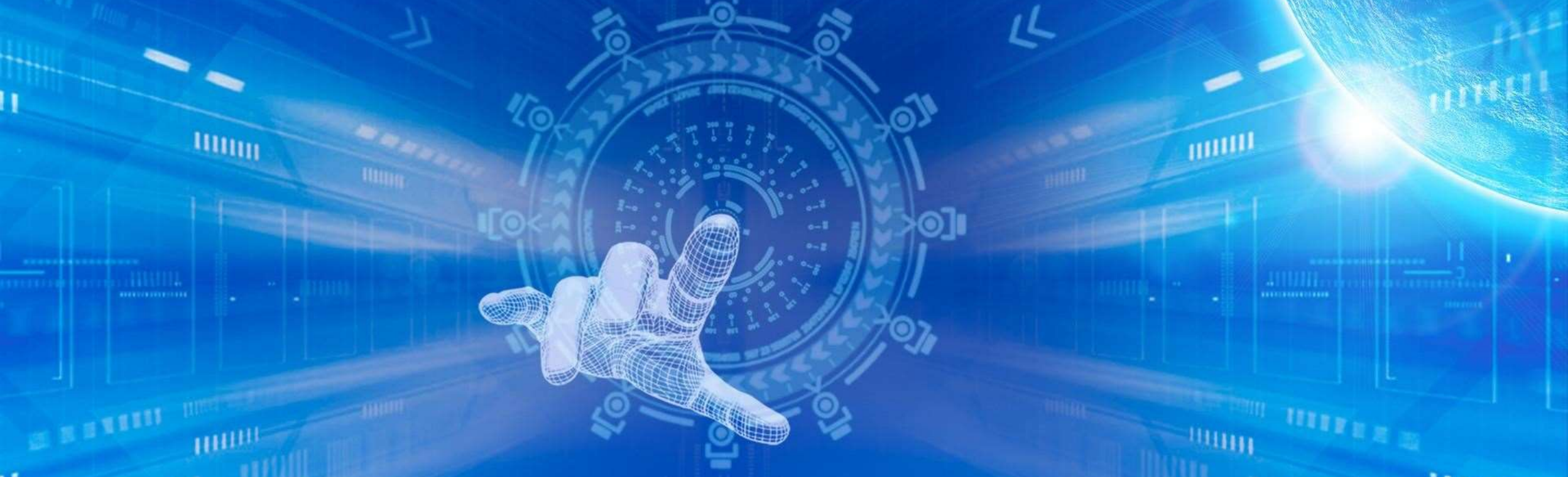
中国信息产业商会
电子元器件应用与供应链分会
Electronic Components Application and Supply Chain Branch of CIITA

目录

CONTENTS

- 01 行业数据
- 02 车企动态
- 03 上游&芯片追踪
- 04 新能源新车信息
- 05 全球视野
- 06 专题：跨界造车





01. 行业数据





行业数据——国内市场数据

据中国汽车工业协会统计分析，2021年5月，汽车产销为204.0万辆和212.8万辆，环比下降8.7%和5.5%，同比下降6.8%和3.1%。

汽车整体

5月销量212.8万辆，下降3.1%；1-5月累计销量1087.5万辆，增长36.6%。



5月销售情况

新能源汽车

5月销量21.7万辆，增长159.7%；1-5月累计销量95.0万辆，增长224.2%。



乘用车

5月销量164.6万辆，下降1.7%；1-5月累计销量843.7万辆，增长38.1%
商用车：5月销量48.2万辆，下降7.4%；1-5月累计销量243.8万辆，增长31.9%。

中国品牌乘用车

5月销量67.9万辆，增长18.6%；1-5月累计销量350.7万辆，增长54.7%。





◆ 情况分析：

今年1-5月，汽车消费**总体保持稳定**。

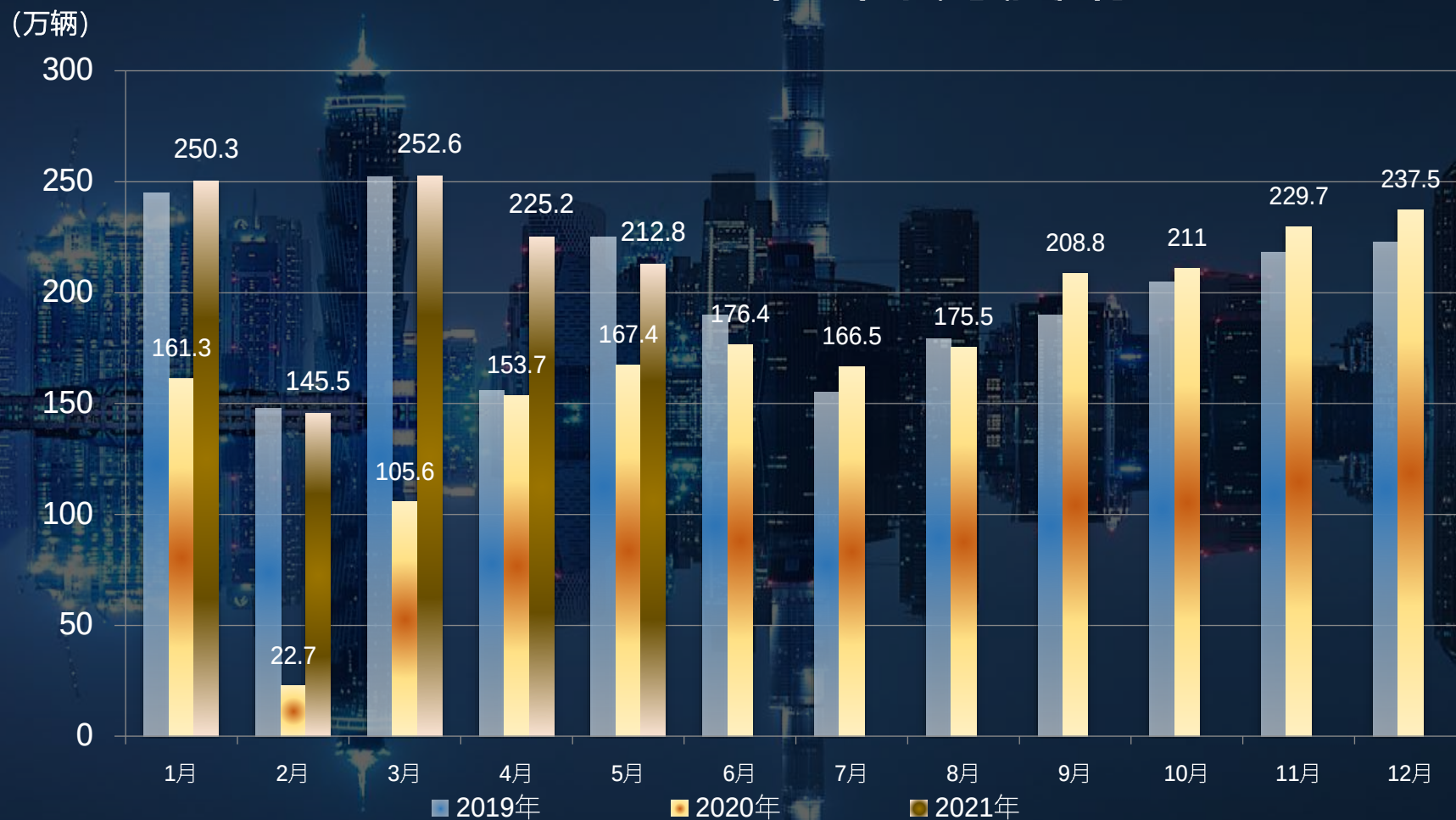
从市场情况来看，本月汽车产销同比下降。展望未来，我国经济运行稳中加固、稳中向好，这对汽车消费的稳定起到良好支撑作用。

但全球疫情形势仍然复杂，世界经济恢复很不平衡，国内经济恢复基础尚不牢固，这也给汽车产业发展带来一定困难，因此对于未来汽车行业发展**我们继续保持审慎乐观**。



行业数据——汽车月度销量

2019-2021年汽车月度销量



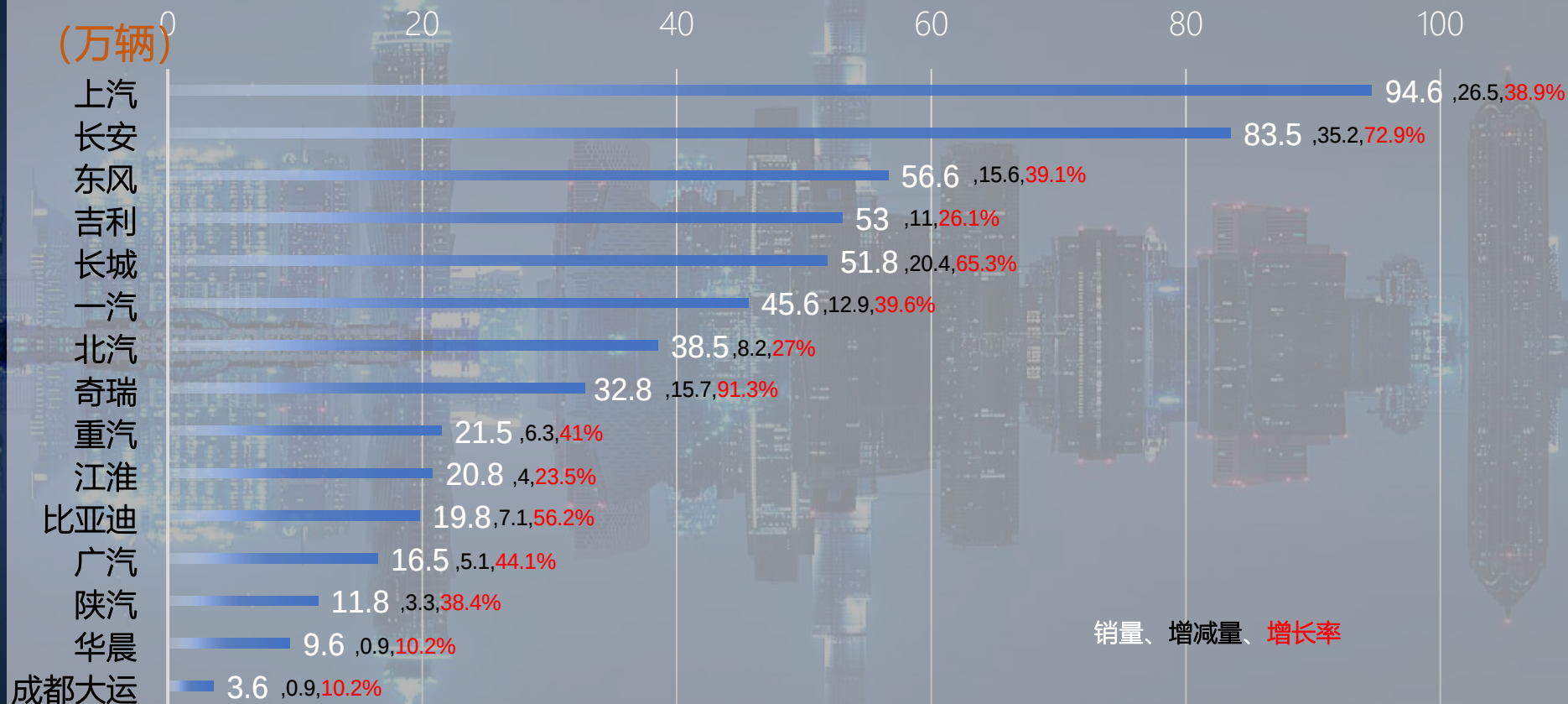
数据来源：汽车工业协会





行业数据——汽车月度销量

2021年1-5月中国品牌汽车销量前五名企业集团



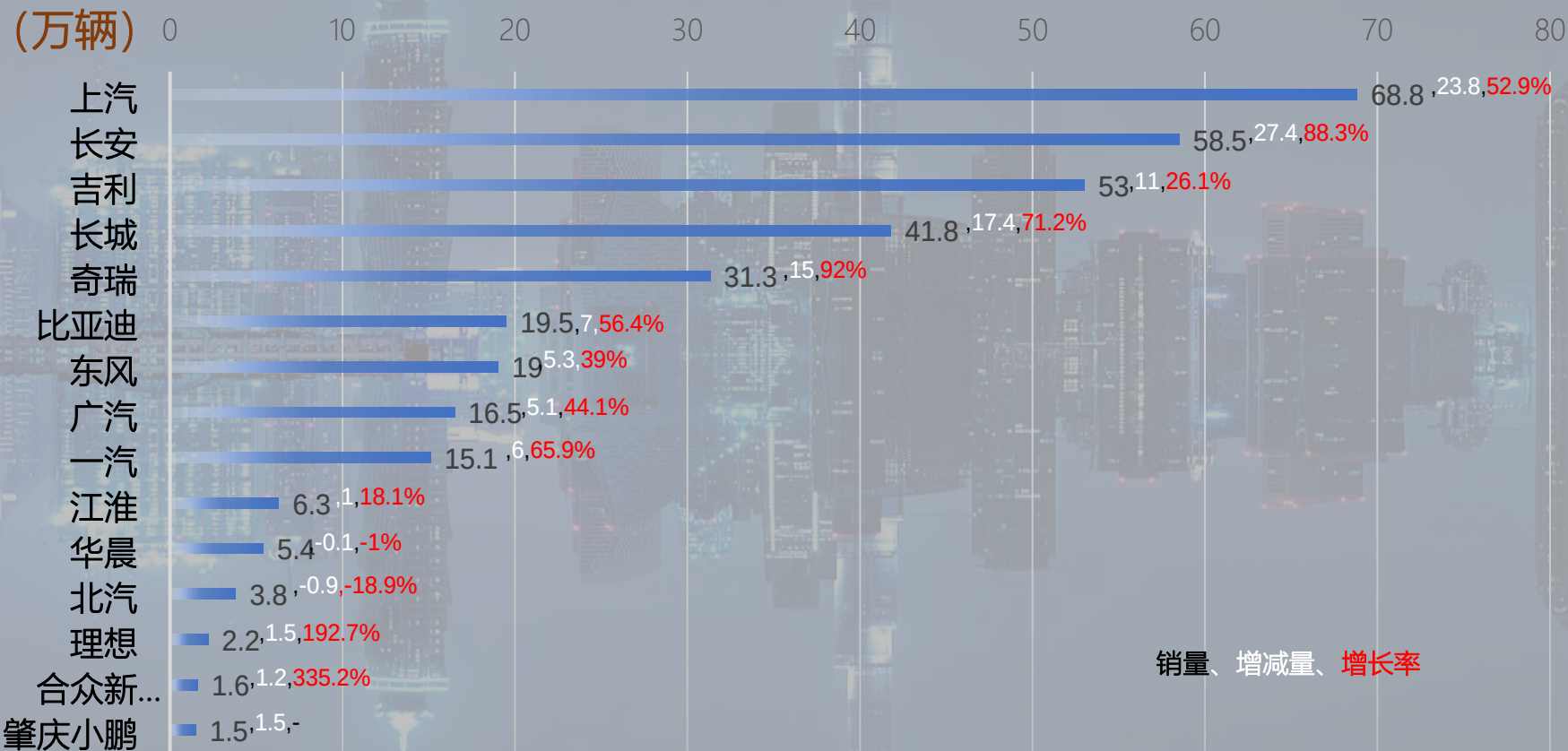
数据来源：汽车工业协会





行业数据——汽车月度销量

2021年1-5月中国品牌乘用车销量前五名企业集团



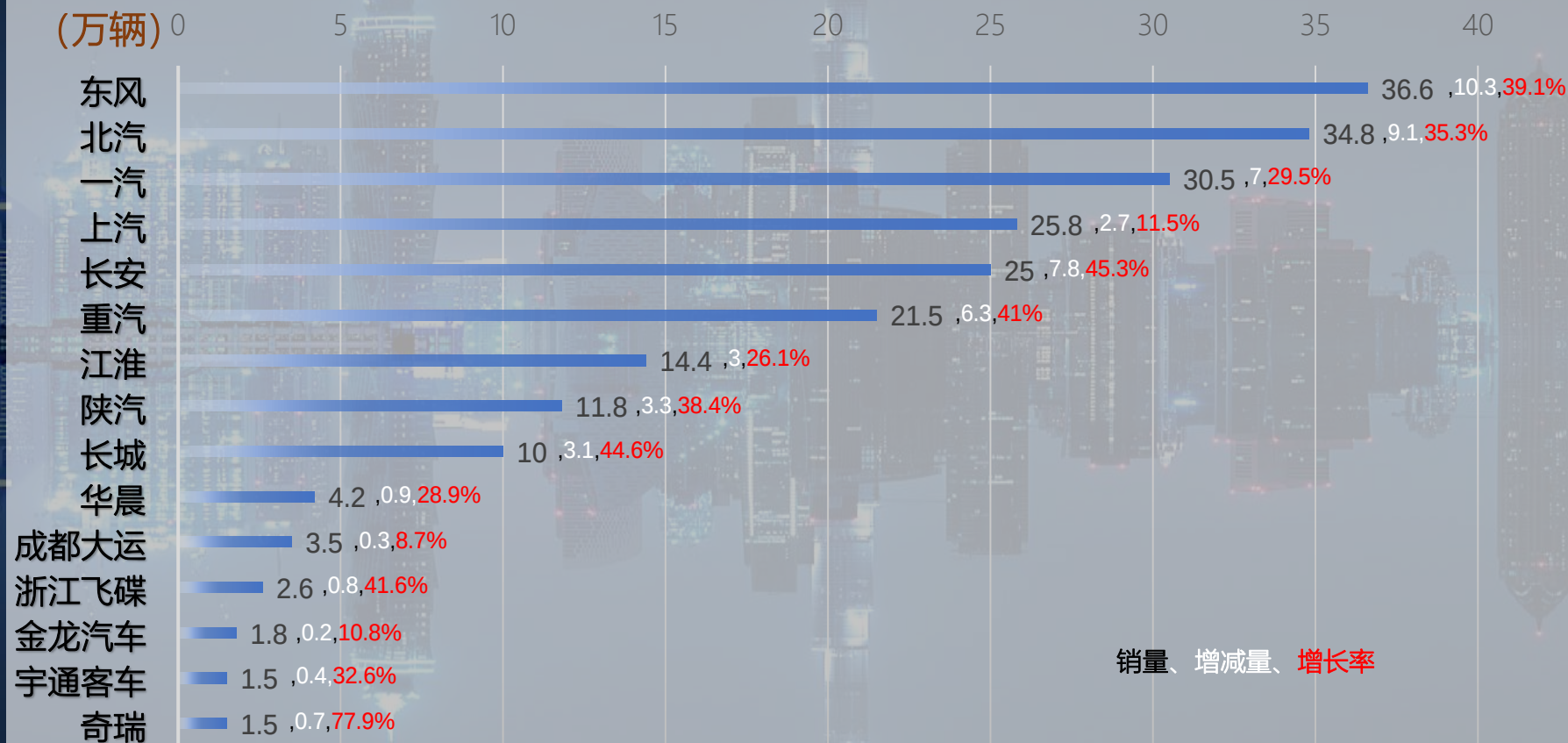
数据来源：汽车工业协会





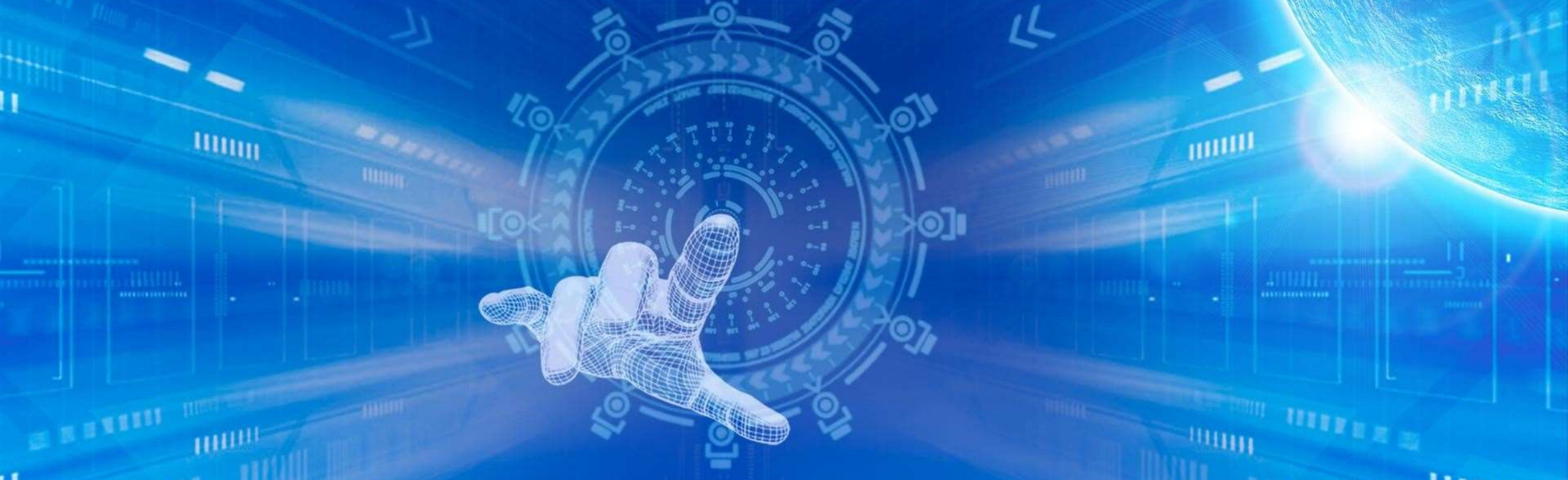
行业数据——汽车月度销量

2021年1-5月中国品牌商用车销量前五名企业集团



数据来源：汽车工业协会





02. 车企动态





车企动态——缺芯加持，车企被迫停产

车用芯片的短缺直接给车企们当头一棒，严重打乱了汽车市场的供需平衡，**数十家汽车企业因此而不得不调整生产计划，被迫减产或停产。**

序号	品牌	产地	受影响时间（2021年）
1	现代汽车	韩国	位于牙山的工厂 5月24日至5月26日停产
2	Stellantis	意大利	意大利梅尔菲工厂于 5月3日至10日停产
3	日产汽车	北美	墨西哥中部的工厂在 5月停产七天
4	通用汽车	北美	北美的两家工厂的 停产延长至5月10日
5	丰田	日本	加拿大的三家工厂 停产数日
6	铃木	日本	6月上旬将暂时停止 相良、湖西、磐田等三处汽车工厂的运转
7	大众汽车	北美	大众汽车墨西哥子公司预计将从 6月起对其三个生产部门进行调整
8	福特	北美	6月份暂停或者削减8家 北美工厂的生产
9	铃木	日本	铃木将于 6月上旬暂停 相良、湖西、磐田等三处汽车工厂的运转，各工厂的 停工时间最长可能达数日。
10	本田	中国	东风本田与广汽本田工厂将在 5月底、6月初进行员工休假调整
11	长城	中国	重庆永川、保定徐水两大生产基地 5-6月份面临停产



车企动态——缺芯形势持续，车企减配保出货量

面对缺芯局面，车企选择放弃一些高端配置和功能，试图通过减配方式来减少芯片的使用量，从而维持生产。

车企采取的措施之一是放弃部分车载高端功能或附加功能。从被迫减产到主动减配，是汽车企业在半导体持续紧缺形势下为自己谋得的生机，但从另一方面也体现了此次缺芯的严峻性让其不得不夹缝生存的无奈。



华晨宝马X3全系取消增强型驾驶辅助功能和主动巡航控制系统

华晨宝马X3全系取消增强型驾驶辅助功能和主动巡航控制系统，同时还不支持选装，作为顶配车型的xDrive30i的价格随之下降1.8万元人民币。其他配置方面，新车还取消了副驾驶席腰部支撑电动调节功能，最低配的xDrive25i车型则取消了前排座椅腰部支撑电动调节功能。



Stellantis寻找创造性的解决方案

“考虑到问题的复杂性，Stellantis的员工每天都在寻找创造性的解决方案，以将芯片短缺对我们的影响降至最低。”Stellantis发言人乔迪·特森表示。为了节省芯片，Stellantis对其旗下公羊1500皮卡进行了改装，用来监控盲点的数字后视镜此前是标配，而今改为升级选项；标致308掀背车也将采用老式的模拟车速表盘，而不是需要芯片的数字化版本。



雷诺、日产科技含量缩水

雷诺、日产等车企选择把芯片优先分配给利润更高、销量更好的车型。有知情人士称，日产向全球每个主要市场最畅销的2款车型优先供应芯片，甚至包机将芯片从印度空运至美国，以维持美国地区生产。





车企动态——BBA（奔驰、宝马、奥迪）

奔驰以线上的形式首发了EQT概念车

5月10日，奔驰以线上的形式首发了EQT概念车。新车定位纯电动家用MPV，是奔驰与雷诺、日产、三菱合作开发的产品，有望在年内量产，并在明年上市。尽管此次发布的概念车，但是已经十分接近量产，而量产版车型有望在年内推出。



宝马正式在丁格芬工厂投产

5月27日，宝马正式宣布在德国的丁格芬工厂正式投产eDrive动力单元，用实际行动面对这一场电气化的大变革。据了解，eDrive动力单元将会成为宝马未来电动车的主力，全新的宝马iX和i4都将使用eDrive，而宝马官方表示，到2030年宝马将实现一半的产品都实现电动化，eDrive会成为其中最为关键的因素。



奥迪因缺芯被迫减产

5月24日消息，奥迪因缺芯被迫减产由于全球芯片短缺危机加剧，奥迪被迫减产，约1万名工人将由轮班工作制改为计时工作制。





车企动态——现代&通用&大众

现代汽车牙山工厂5月24日起再度停产

由于芯片短缺，现代汽车位于韩国牙山的工厂，也将再度停产，从5月24日开始停产，一直到5月26日，持续3天。此前的报道中表示，由于芯片短缺，现代汽车位于牙山的工厂，在5月9日和10日也曾停产。24-26日停产，也就意味着现代汽车牙山工厂，在5月份就将因为芯片短缺而两次停产。



通用汽车宣布五家工厂恢复生产

5月27日，通用汽车发布公告表示，将从下周起重启早前因芯片短缺而关闭的工厂。这其中包括墨西哥的两家工厂，以及分别在美国、加拿大和韩国的一家工厂。其中加拿大工厂和墨西哥的一家工厂至关重要，因为它们生产GMC Terrain和雪佛兰Equinox小型SUV，这两种车型都是备受欢迎的家用汽车，并且也经常是租车公司的购买目标。



大众宣布自研芯片

5月29日，大众汽车集团首席执行官赫伯特·迪斯表示，大众计划自主设计和开发高性能芯片以及所需的软件。

“为了实现最佳性能，汽车的软件和硬件必须出自同一只手。”迪斯表示，大众集团没有计划自己生产芯片，但是希望自主研发并掌握专利。

在外界看来，此举正是大众对特斯拉自研芯片的回应。在促进大众加速转型电气化方面，迪斯认为大众的直接对标竞争对手就是特斯拉。“苹果和特斯拉在定义和定制芯片上有更高的竞争力。”迪斯在接受采访时表示。



短缺 大众汽车部分车型生产面临中断



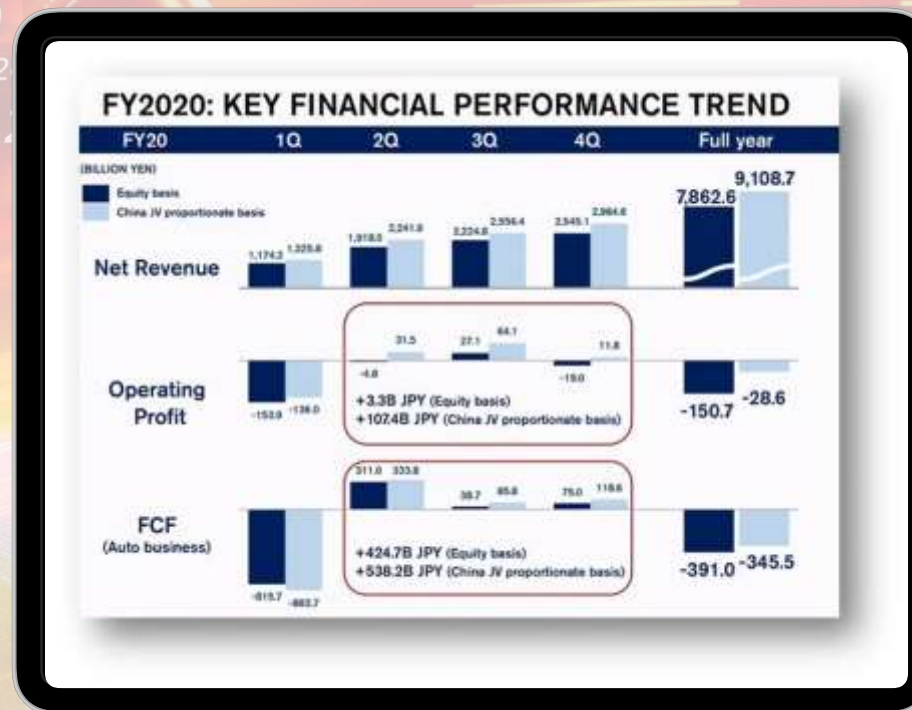


受新冠疫情和芯片短缺双重因素影响，日产上一财年的表现并不令人满意

5月12日，日产公布2020财年
(2020年4月至2021年3月) 业绩

具体来看，日产汽车2020财年全年经营收入78626亿日元，经营利润-1507亿日元，净收益-4487亿日元（约合人民币265亿元），尽管新车销量持续恢复趋势，但上半财年新冠疫情蔓延的负面影响拖累较大。其中，合并净营收下降到7.86万亿日元，导致运营亏损1507亿日元，超过前一年的400亿日元亏损；汽车业务的自由现金流为负3910亿日元。

日产汽车第四季度业绩表现有所改善，实现2.545万亿日元营收，同比有所增加。



数据来源：公开资料





车企动态——日系三强之丰田

中国市场是丰田汽车的增量“引擎”

由于疫情的影响，2020财年丰田汽车营业收入出现下滑

但是净利润增长的表现要优于其它车企。

(Amounts are rounded to the nearest million yen)

1. Consolidated Results for FY2021 (April 1, 2020 through March 31, 2021)

(1) Consolidated financial results (% of change from previous year)

	Sales revenues		Operating income		Income before income taxes		Net income		Net income attributable to Toyota Motor Corporation		Comprehensive income	
	Million yen	%	Million yen	%	Million yen	%	Million yen	%	Million yen	%	Million yen	%
FY2021	27,214,594	-8.9	2,197,748	-8.4	2,932,354	5.0	2,282,378	8.1	2,245,261	10.3	3,294,854	105.6
FY2020	29,866,547	—	2,399,232	—	2,762,942	—	2,111,125	—	2,036,140	—	1,602,480	—

	Earnings per share attributable to Toyota Motor Corporation – Basic		Earnings per share attributable to Toyota Motor Corporation – Diluted		Ratio of net income attributable to Toyota Motor Corporation to Toyota Motor Corporation shareholders' equity		Ratio of income before income taxes and equity in earnings of affiliated companies to total assets		Ratio of operating income to sales revenues	
	Yen	%	Yen	%	%	%	%	%	%	%
FY2021	803.23	—	794.67	—	10.2	—	5.0	—	8.1	—
FY2020	727.47	—	720.10	—	10.0	—	5.2	—	8.0	—

(Reference) Share of profit (loss) of investments accounted for using the equity method
FY2021 351,029 million yen, FY2020 310,247 million yen

(2) Consolidated financial position

	Total assets	Total shareholders' equity	Toyota Motor Corporation shareholders' equity	Ratio of Toyota Motor Corporation shareholders' equity	Toyota Motor Corporation shareholders' equity per share
	Million yen	Million yen	Million yen	%	Yen
FY2021	62,267,140	24,288,329	23,404,547	37.6	8,370.88
FY2020	53,972,363	21,339,012	20,618,888	38.2	7,454.00

(3) Consolidated cash flows

	From operating activities	From investing activities	From financing activities	Cash and cash equivalents at end of year
	Million yen	Million yen	Million yen	Million yen
FY2021	2,727,162	(4,684,175)	2,739,174	5,100,857
FY2020	2,398,496	(2,124,850)	362,805	4,098,450

2. Cash Dividends

	Annual cash dividends per common share					Total amount of cash dividends (annual)	Dividends payout ratio (consolidated)	Ratio of total amount of dividends to Toyota Motor Corporation shareholders' equity (consolidated)
	End of first quarter	End of second quarter	End of third quarter	Year-end	Total			
	Yen	Yen	Yen	Yen	Yen	Million yen	%	%
FY2020	—	100.00	—	130.00	230.00	610,847	30.2	3.0
FY2021	—	105.00	—	135.00	240.00	671,029	29.8	3.0
FY2022 (forecast)	—	—	—	—	—	—	—	—

(Note) Please refer to "Reference" Cash Dividends on Class Shares" for information regarding cash dividends on class shares, which are unlisted and have different rights from common stock.
Breakdown of Annual cash dividends per common share at end of second quarter: Special Dividends 5.00yen
Please refer to [Notice Concerning Distribution of Interim Dividends from Surplus] released on November 6th for further information.
Toyota Motor Corporation ("TMC")'s board of directors authorized a resolution on May 12th, 2021 to implement a common stock split in which each share of common stock held by shareholders as of the record date of September 30, 2021 will be split into five shares. The per share dividend for FY2020 and FY2021 is the dividend before stock split.

数据来源：丰田汽车官网财报公告

2020财年，丰田汽车集团销售额为27.2145 万亿日元（约合人民币16084 亿元），同比下滑 8.9%；营业利润为 2.1977 万亿日元（约合人民币1299 亿元），同比下滑 8.4%；净利润为 2.25 万亿日元（约合人民币 1349 亿元），同比增长 10.3%。

丰田汽车的净利润增长，首先离不开销量的增长。财报数据显示，2020财年，丰田全球销量为 992 万辆，同比下滑 5.1%。其中，日本地区销量 213 万辆，同比下降 5.1%；北美地区销量 231 万辆，同比下降 14.7%。中国地区是唯一实现增长的市场，2020 财年累计销量 200 万辆，同比增长 29.5%。





HONDA
The Power of Dreams

FY21 Financial Results (Consolidated)

Income Statements Yen (billion)	FY20 Results	FY21 Results	Change	
			amount	%
Sales revenue	14,931.0	13,170.5	- 1,760.4	- 11.8%
Operating profit	633.6	660.2	+ 26.5	+ 4.2%
Operating margin	4.2%	5.0%		+ 0.8pt
Share of profit of investments accounted for using the equity method	164.2	272.7	+ 108.5	+ 66.1%
Profit before income taxes	789.9	914.0	+ 124.1	+ 15.7%
Profit for the year attributable to owners of the parent	455.7	657.4	+ 201.6	+ 44.3%
Earnings per share attributable to owners of the parent (Yen)	260.13	380.75		+ 120.62
Market average rates (Yen)				
U.S. Dollar	109	106		- 3

◆本田在华创销量历史新高

在新冠疫情蔓延和芯片供应短缺的影响下，本田在2020财年共实现销售额13.17万亿日元，同比下滑11.8%。此外，本田的各线业务均呈现明显的下滑：汽车销量同比下滑5.1%至454.6万辆；摩托车销量同比下降21.8%至1513.2万辆；LifeCreation动力产品销量也同比微降1.4%至562.3万辆。

中国市场也是本田汽车上一财年的业绩亮点。2020财年，本田中国的汽车销量为179.5万辆，创下历史最高纪录。

尽管主要业务受到疫情不同程度的冲击，本田的营业利润依然实现同比增长4.2%，达到6602亿日元。本田2021财年的税前利润为9140亿日元，同比增长15.7%；归属母公司的净利润为6574亿日元，同比增长44.3%，大幅超出了本田此前给出的预期（4650亿日元）。





车企动态——特斯拉&小鹏

◆ 应对全球“缺芯”，特斯拉或考虑收购芯片厂

5月27日，特斯拉采取措施应对全球芯片供应短缺的问题，包括预付资金确保芯片供应，**以及考虑收购一家芯片工厂。**

来自半导体行业供应商、芯片厂商和咨询公司的消息人士表示，特斯拉正在与中国台湾地区、韩国和美国的行业公司讨论方案，确保芯片供应。**他们表示，关于特斯拉直接收购一家芯片工厂，相关的讨论还处于初期阶段。**而考虑到收购所需的高昂成本，这样的收购并不容易。

目前，特斯拉需要最新一代量产芯片，这些芯片主要是由中国台湾地区和韩国制造的。大部分观察人士认为收购芯片厂并不是一个良方。对特斯拉这样的汽车厂商来说，收购并运营一家芯片工厂可能走得太远了。



◆ 小鹏汽车自研芯片今年底或者明年初有望面世

5月28日消息称，芯片市场又入新人，**小鹏汽车已经着手自动驾驶的芯片领域。**有知情人士透露，小鹏汽车的自主研究不是一时之气而已经进行了数月之久，不止在中国，同时在美国也在同步研究，**主要研发自动驾驶专用芯片如果进展顺利，有望在今年底或者明年初流片。**

虽然小鹏汽车的研发团队主体仅有十人构成，但是小鹏汽车的高层表示在接下来公司会加大研发投入，通过多方面、多角度、多层面的合作，包括但不限于与自动驾驶紧密相关的硬件，期望在不久的将来我们都能用上自主研发的芯片，将自强、独立进行到底。





车企动态——特斯拉&小鹏

◆ 小鹏汽车公布2021 年第一季度财报

5月16日，小鹏汽车公布了 2021 年第一季度财报。财报显示，小鹏汽车营收达到 29.5 亿元，较 2020 年同期的 4.12 亿元增长 616.1%。其中，汽车销售收入达到 28.10 亿元，较 2020 年同期的 3.72 亿元增长 655.2%。其毛利率也在 2020 财年首次转正后达到 11.2%，据悉 2020 财年小鹏汽车整体毛利率及 Q4 季度毛利率分别为 4.6%、7.4%。

尽管营收及毛利均有所增加，可小鹏仍旧没能扭亏为盈。

2021 年 Q1，小鹏汽车净亏损达到 7.86 亿元，2020 年同期亏损 6.44 亿元。从此前财务数据来看，2019 年、2020 年其净亏损分别为 36.92 亿元、27.32 亿元，虽有所收窄，但相比同期的理想汽车在 2020 财年达到整体盈利，小鹏也亟需找到自己的盈亏平衡点。

	2020年3月31日 (未经审核) 人民币	2020年12月31日 (未经审核) 人民币	2021年3月31日 (未经审核) 人民币	2021年3月31日 (未经审核) 美元
营业额				
-汽车销售	372,151	2,735,444	2,810,347	428,943
-服务和其他	39,918	115,908	140,579	21,457
总收入	412,069	2,851,352	2,950,926	450,400
销售成本				
-汽车销售	(391,736)	(2,550,587)	(2,525,808)	(385,514)
-服务和其他	(40,206)	(90,201)	(95,277)	(14,542)
总销售成本	(431,942)	(2,640,788)	(2,621,085)	(400,056)
毛(亏损)/利润	(19,873)	210,564	329,841	50,344
营业费用				
研究开发费用	(310,782)	(459,955)	(535,114)	(81,674)
销售，一般和行政				
花费	(321,825)	(917,883)	(720,821)	(110,019)
营业总费用	(632,607)	(1,377,838)	(1,255,935)	(191,693)
其他的收入	3,197	46,097	22,161	3,382
经营亏损	(649,283)	(1,121,177)	(903,933)	(137,967)
利息收入	10,658	88,867	135,102	20,621
利息花费	(8,278)	(2,571)	(1,142)	(174)
公允价值(亏损)/衍生工具收益				
负债	(4,968)	123,374	(1,808)	(276)
其他营业外收入/(亏损)，				
网	2,110	125,303	(14,780)	(2,256)
所得税前亏损	(649,761)	(786,204)	(786,561)	(120,052)
所得税费用	--	(1,217)	--	--
净亏损	(649,761)	(787,421)	(786,561)	(120,052)
优先股增值至				
赎回价值	(285,293)	--	--	--

数据来源：公开资料





车企动态——理想&蔚来&比亚迪

李斌：蔚来平均售价43万，已初步建成高端品牌

第四届全国青年企业家峰会于2021年5月30日在南京举行。蔚来汽车创始人、董事长、CEO李斌出席并演讲。蔚来汽车创始人、董事长、CEO李斌出席并演讲。李斌透露，截止4月底，在过去将近三年的时间里，蔚来已经交付了102803台车，平均售价是43.47万人民币。比宝马、奥迪的平均售价都高，比特斯拉中国的平均售价贵十几万，已经初步建立起了一个高端品牌。

比亚迪北欧再获大单：赢得瑞典 79 台纯电动巴士订单

5月27日，比亚迪宣布赢得瑞典公交运营商 Bergkvarabuss 公司 79 台纯电动巴士订单。车辆预计于今年年底开始分批交付，投入瑞典南部省份斯科纳（Skåne）多个城市运营。



理想或接手北京现代一工厂

5月29日，据有关消息人士称，理想汽车最新的全球旗舰工厂将落户北京顺义区，项目计划2023年投产，争取在2024年其工业产值达到300亿元。理想旗舰工厂将依托原北京现代一工厂厂房和土地资源，打造数字化、柔性化的智能制造工厂，研发政策、核心零部件、自动驾驶等关键技术。

随着新能源汽车热潮的来临，北京现代在华的销量却在走滑铁卢。

据爆料，一工厂的员工表示，工厂的生产设备已经基本老化，预计年底就会拆卸交接。由此预计，即便不是理想接手，现代也会将这一过时而多余的工厂转手卖出。





◆ 长安发力高端新能源领域：市场没有真正的后进者

5月20日，长安汽车发布公告称，控股子公司长安蔚来新能源汽车科技有限公司已更名为阿维塔科技有限公司，其独立上市的计划也在推进过程中。

同时长安方面表示，阿维塔科技将完全市场化运作，独立经营、独立发展，与长安汽车、华为、宁德时代携手共创自主可控的智能电动网联汽车平台（CHN）。

由此可见，在华为、宁德时代的加持下，**阿维塔将成为长安汽车征战新能源赛道的关键筹码。**

而事实上早在2020年下半年，长安汽车就因为搭上了华为这块“金字招牌”而备受资本市场的关注。

再加上彼时新能源领域的种种红利，长安汽车借着这股东风，股价一路高歌猛进，一度从7元跃升至最高时期的28元，成为了资本市场的宠儿。

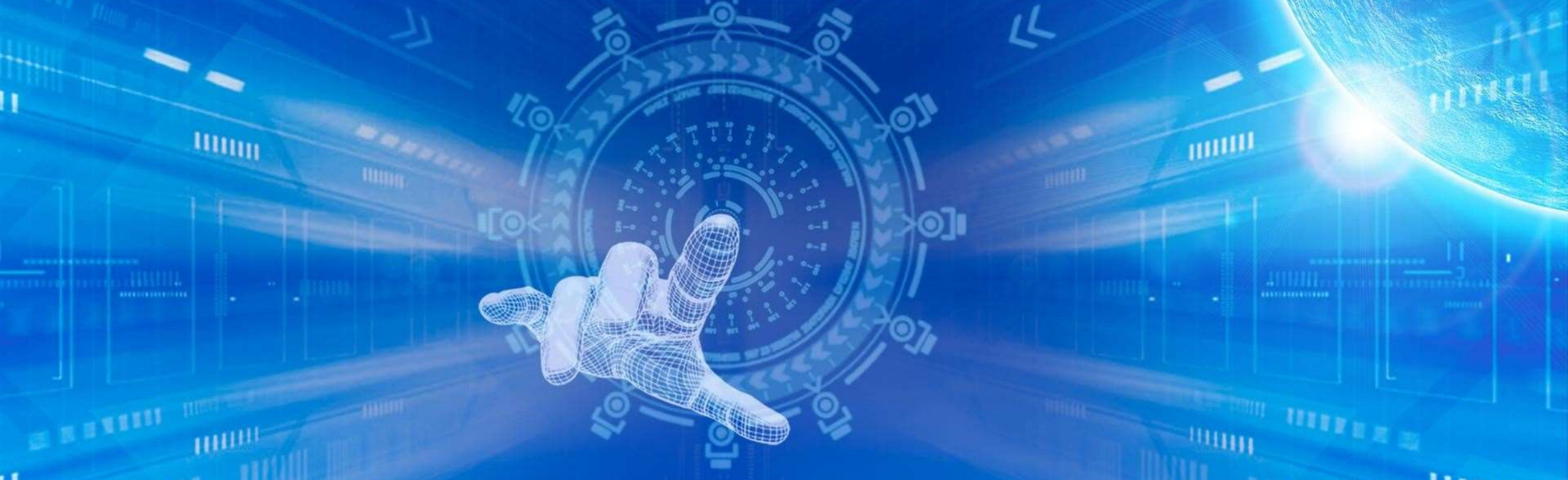
◆ 长城汽车成立研发新公司，注册资本1亿元

5月17日，张家港长城汽车研发有限公司成立，法定代表人为穆峰，注册资本1亿元人民币，经营范围包含：工程和技术研究和试验发展；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；新材料技术研发；汽车零部件研发等。芯查查股东信息显示，该公司由长城汽车（601633）100%控股。



图片来源：芯查查APP截图





03 .上游&芯片追踪

更多行业报告前往芯查查**APP**获取查看...



• 更多行业资讯请扫码下载芯查查APP



上游&芯片追踪——Tier1供应商

博世：汽车半导体供应紧张趋势将持续到2022年

5月17日，博世（Bosch）指出，汽车半导体供应紧张的趋势可能会持续到2022年。

该公司首席执行官Volkmar Denner在接受《法兰克福汇报》（Frankfurter Allgemeine Zeitung）采访时表示，汽车芯片紧缺问题无法在短期内解决。“我们还将面临数月的艰难时期，这种状况可能会持续到2022年。”

博世，壳牌和大众共同开发“再生汽油”

5月5日，博世，壳牌和大众共同开发了可再生汽油。这种称为“蓝色汽油”的可再生汽油由基于生物质的石脑油或乙醇组成。其中，包括妥尔油，其可以在将针叶树加工成纸的过程中作为副产物获得。通过将其总计增加33%，可以减少碳排放，并且可以预期将每英里的排放量至少减少20%。目前，三家公司计划先通过博世公司内的加油站将“蓝色汽油”用于公司车辆和内部运输车辆中，然后再出售给公众。

丰田汽车选择采埃孚开发ADAS

5月20日，丰田汽车公司选择了采埃孚（ZF）和英特尔旗下自动驾驶公司Mobileye为其开发高级驾驶辅助系统（ADAS），并在未来几年内用于多个车辆平台。根据合作协议，全球最大的搭载Mobileye技术的车用摄像头生产商之一的采埃孚还将提供Gen21中距雷达，并将向丰田提供摄像头和雷达的整合方案。





上游&芯片追踪——Tier1供应商



01

佛吉亚完成对CLD的收购：IV型氢气罐获批，加速中国氢能交通的部署

佛吉亚成功完成了对中国领先的氢气罐制造商之一CLD的收购。CLD总部位于沈阳，拥有近200名员工，在辽宁有2家工厂，年产量为3万个储气罐。

佛吉亚完成了对CLD的收购：批准IV型氢气罐，以加速在中国部署氢气交通。

CLD在中国市场具有巨大的增长潜力，最近还被认证为国内领先的第四类氢气罐批准生产商。与III型氢气罐不同，IV型氢气罐使用铝衬里而不是塑料衬里，重量更轻，因此更适合于移动应用。通过收购CLD和获得IV型储气罐的批准，佛吉亚打算加强其在中国氢气流动领域的发展。

02 法雷奥2021年年度股东大会召开

5月26日，法雷奥2021年年度股东大会召开，批准了Christophe Périllat为法雷奥的董事任命，任期四年。在股东大会之后举行的董事会会议上，他还被任命为法雷奥的副首席执行官。这些任命符合2020年10月27日的新闻稿和法雷奥2020年通用注册文件中所详述的雅克-阿申布罗伊希的继任计划。该继任计划规定，董事会主席和首席执行官的角色将于2022年1月分离，Jacques Aschenbroich将继续担任董事会主席，直到他目前的董事任期结束（即到2023年5月），并从2022年1月起由Christophe Périllat接任首席执行官一职。





上游&芯片追踪——Tier1供应商

李尔公布2021 年第一季度业绩

- 5月7日李尔公司（座椅和座椅领域的全球汽车技术领导者）公布2021 年第一季度的业绩。
- 销售额较去年同期（2020年第一季度为45亿美元）增长20%，达到54亿美元，两个部门的销售增长继续超过市场平均值；电子系统销售额超出10个百分点，座椅销售额超出9个百分点
- **净收入为2.04亿美元，调整后的净收入为2.26亿美元，而2020年第一季度分别为7600万美元和1.24亿美元**
- 核心运营收益增长64%，达到3.36亿美元，而2020年第一季度为2.05亿美元
- 每股收益为3.36美元，调整后的每股收益为3.73美元，而2020年第一季度的收益分别为1.26美元和2.05美元
- 运营活动提供的净现金为2.48亿美元，自由现金流为1.35亿美元，而2020年第一季度分别为2.22亿美元和1.13亿美元
- 季度末的现金和现金等价物为14亿美元，可用流动资金总额为31亿美元

	2021	2020
Reported		
Sales	\$5,354.4	\$4,457.7
Net income	\$203.7	\$76.4
Earnings per share	\$3.36	\$1.26
(1) Adjusted		
Core operating earnings	\$336.2	\$204.9
Adjusted net income	\$225.9	\$124.1
Adjusted earnings per share	\$3.73	\$2.05





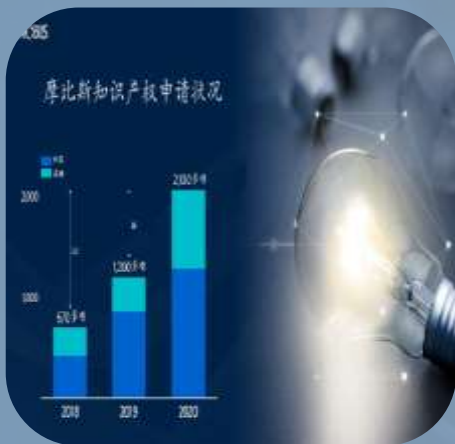
上游&芯片追踪——Tier1供应商



◆ 电装在日本进行二氧化碳循环设施的验证测试

5月18日,为了实现工厂二氧化碳零排放,日本电装总部在安城制作所电动开发中心内建设了回收二氧化碳并进行循环利用的验证装置“二氧化碳循环设施*1”,且正式启动验证测试。

电装自去年开始围绕环境和安心两大领域制定并执行了企业成长战略,其中,环境领域在加速实施既定各项措施的同时,也公布了截止到2035年实现整体的二氧化碳零排放(即实现碳中和)的目标。为了这一目标的实现,电装将在造物、移动出行、能源利用三个领域共同开展碳中和行动。



◆ 现代摩比斯将在2025年前将其全球专利组合增加两倍

现代摩比斯5月9日宣布,它最近与延世大学的产学合作小组签署了一份关于信息和通信技术合作的谅解备忘录。

该协议的主要内容是建立一个中长期的研发合作体系,包括购买自动驾驶、电气化和连接等未来关键移动技术的专利。

现代摩比斯最近分析了韩国著名大学和研究机构的专利技术。根据分析,它正在推动从延世大学购买有前途的技术,包括通信标准、人工智能和电池控制技术。

现代摩比斯计划到2025年获得约12,000项专利,比目前的水平大三倍左右。在过去三年中,该公司的专利申请年均增长了约50%。

随着专利原创技术在未来汽车行业的重要性不断增加,现代摩比斯不仅将鼓励其员工进行发明创造,还将通过从产学合作机构购买技术来扩大其专利组合。





上游&芯片追踪——Tier1供应商



◆ 台积电将赴美建3nm芯片厂

台积电将赴美建3nm芯片厂，2nm工厂的建设计划也提上了日程，台积电打算在未来十年内，将3nm工厂进行扩建，并且要建设2nm甚至更先进工艺的制程芯片，台积电方面却是很低调，称下一步计划仅仅是评估生产效率和客户需求，并以此来制定发展规划，值得一提的是，由于芯片工厂需要的建设成本、工艺要求都过高，美国为此提供了大笔的财政补贴，美国总统拜登此前呼吁，提供500亿美元支持芯片制造。

◆ 台积电：MCU产量较去年提升60%

美国商务部长雷蒙多（Gina Raimondo）在5月20日召开视讯会议，与美国汽车业领袖与其他半导体产业高层讨论芯片短缺议题。

晶圆代工龙头台积电再度受邀与会，并于会后发表声明表示，为支援全球汽车产业，已采取前所未有的行动，今年微控制器（MCU）产量较去年提升60%。

◆ 台积电南科3nm芯片厂预计6月底开工

台积电南科 3nm 新厂进度未受到影响，预计 6 月底开厂进机，第三季进入风险性试产。据了解，台积电 3nm 在风险性试产阶段(2021 年下半年)月产能约 1-2 万片，目标明年中拉升到约 5-6 万片 / 月，其中大客户苹果 2022 年初开始试量产，并将包下首波大部分产能。并将在 2023 年进一步扩大产量至 10.5 万片。3nm 工艺的产量比 5nm 工艺提升 30%，功耗和性能提升15%。





上游&芯片追踪——封测厂商



◆ 传日月光打线封装爆单，3季度价格再上涨5%至10%

◆ 日月光：中坜厂一名员工确诊，厂区营运未受影响

封测大厂日月光5月27日晚间证实中坜厂一名员工确诊，该名员工自16日起居家自主健康管理、未进厂区，中坜厂区各项风险已有效掌握与控制，公司营运一切正常不受影响。日月光投控表示，公司从防疫期间超前部署各项措施，确实做好厂区全面佩戴口罩、员工分舱分流、用餐实名制、居家办公制等防疫措施，员工配合每日系统化健康回报与疫调追踪，对于具风险员工要求暂不入厂。日月光投控先进封测产能集中在中国台湾地区高雄厂和中坜厂。

- 5月25日消息，由于打线封装订单爆增，原物料价格上涨，封测大厂日月光2021年第3季不仅会取消3%到5%价格折扣，还要再涨价5%至10%。受到目前的5G版iPhone手机芯片和通讯芯片、高效能运算（HPC）芯片、物联网和数据中心服务器芯片封装需求猛增的影响，日月光打线封装的产能已经满载，甚至供不应求。
- 第3季日月光已取消了每季与客户洽谈封装价格时约3%~5%的折扣优惠；第3季还会将打线封装价格再次调高，涨幅度约5%~10%，以应对原物料价格上涨和供不应求的情况。据悉，2020年12月日月光曾通知客户今年第1季调涨封测价格为5%~10%，部分高端封测服务涨幅高达30%。
- 日月光董事长张虔生表示，目前封测产能维持满载，尤其是打线封装需求相当强劲，产能缺口预计将持续今年一整年。日月光打线封装的需求远大于设备供应，打线封装设备吃紧状况将延续到今年底。





上游&芯片追踪——封测厂商

矽品扩建新厂



全球封测产能供不应求！矽品扩建新厂，预计2023年可进入量产

新冠肺炎疫情的爆发，导致全球芯片供应链断链，中国台湾地区封测业 5G 应用及宅经济等需求畅旺，全球半导体厂商疯抢晶圆代工、封测产能。矽品精密顺应时势扩建新厂，在全球经济复苏之际，抢占封测产业先机与布局。

矽品二林厂总投资额达185.12亿元人民币（约合28.7亿美元），开发面积14.5公顷，预计规模将为现有彰化厂3倍以上，第一期预计于2022 年完工，并在一年内正式进行量产。

矽品中科二林厂将成为未来 10 年高阶封测的核心基地。

天水华天科技股份有限公司对外投资设立控股子公司



2021年5月25日，天水华天科技股份有限公司（以下简称“公司”）与韶关新区实业集团有限公司（以下简称“韶实集团”）签署《股东出资协议》，双方拟合计认缴出资9.7亿元，在广东省韶关市设立由公司控股的广东韶华科技有限公司（暂定名，最终以工商登记机关核准的为准）。

其中，公司拟以现金和经评估的设备及知识产权等作价认缴出资5.82亿元，占拟设立公司注册资本的60%。根据《公司章程》及公司《投资经营决策制度》的有关规定，本次对外投资设立控股子公司事项属公司总经理办公会审批权限，无需董事会及股东大会批准。本次对外投资设立控股子公司事项不涉及关联交易，也不构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。

日月光投控董事长张虔生表示，自从日月光与矽品携手开创封测产业全新格局，日月光投控现为全球第一大半导体封测厂，集团旗下矽品精密选择二林中科园区做为未来战略性封测基地，将以领航者身分吸引更多优质厂商陆续进驻设。





上游&芯片追踪——封测厂商

◆ 力成：4月营收创历史新高

受惠存储业务回温、逻辑业务持续畅旺，封测厂力成2021年4月合并营收双升至15.43亿元人民币，较3月65.09亿元成长2.49%、较去年同期65.64亿元成长1.64%，刷新历史新高纪录。累计前4月合并营收251亿元，较去年同期253.75亿元小减1.08%，衰退幅度较首季2.04%持续收敛、续创同期次高。

力成对后市营运展望乐观看待，预期营收可望逐季成长，其中逻辑业务第二季贡献可望突破50%。力成先前法说时指出，存储业务需求已如预期自3月起回温，其中DRAM展望乐观，将配合客户需求再扩产4~5%，Flash订单能见度至少已达第三季。逻辑业务持续畅旺，旗下超丰产能短缺预期至年底均难解，整体逻辑业务营收贡献第二季将突破50%。



5月10日消息，京元电子首季合并营收17.65亿元人民币，季增10%，年增8.99%，创历史次高；毛利率29.07%，优于2020年第四季22.78%和去年同期29.03%，为近4年同期新高；归属母公司税后净利2.65亿元，创下单季历史新高，季增65.36%，年增28.18%，每股盈余(EPS)0.2175元。

京元电子董事长李金恭表示，半导体封测产业产能吃紧状况预期要到第四季才会知晓结果，今年公司营收、获利目标有望创下历史新高。

◆ 京元电子：Q1净利润创单季历史新高。逐步调整公司营运布局



因新冠疫情持续恶化，马来西亚总理毛希丁·亚辛于5月10日宣布，实施全国封城直至6月7日。在该国设有分支机构的通富微电子表示，公司下属子公司通富超威槟城，采取了严格科学的防疫措施，目前保持正常运行。通富微电5月14日在互动平台表示，公司下属子公司通富超威槟城，采取了严格科学的防疫措施，目前保持正常运行。

◆ 马来西亚疫情恶化封城，通富微电子公司目前正常运行





上游&芯片追踪——芯片

◆ 恩智浦

韩国芯片不足发文求助恩智浦

韩国车厂近期受全球车用芯片荒影响逐渐扩大，现代（Hyundai）、起亚（Kia）汽车等车厂旗下部分工厂多次短期停工，主力车款也减产，波及韩国车用零件商，迫使业界通过政府向外求援。

业界与官员证实，产业通商资源部4月30日以部长名义向恩智浦等4家三星以外的车用芯片制造商发公文，请求扩大车用芯片供给。

右表为厂商芯片市场行情（下同）

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
NXP	射频和无线	多协议/芯片解决方案	52	上升	上涨
		收发器/接受器	24	平缓	上涨
		RFID_元器件紧缺	52	上升	上涨
		大功率IC	26	上升	上涨
	高端器件	8位MCU	26-52	上升	上涨
		32位MCU	26-52	上升	平缓
		汽车	Allocation	上升	上涨
		32位MPU	24-52	上升	上涨
		网络处理器	18-52	上升	上涨
	模拟器件	传感器	16-52	上升	上涨
		接口	36-52	上升	上涨
		汽车模拟及电源	45-52	上升	上涨

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制





上游&芯片追踪——芯片

◆ 英飞凌

英飞凌与Reality AI共同开发了一种先进的传感解决方案

英飞凌（Infineon）与Reality AI共同开发了一种先进的传感解决方案，为车辆提供听觉能力。

该解决方案将英飞凌XENSIV MEMS麦克风添加到现有的汽车传感器系统中。它使汽车能够通过声音“看到”拐角处情况，并警告“隐藏在盲点中的移动物体”或“接近仍然看不见的紧急服务车辆”。

一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
模拟器件	传感器	18-38	上升	上涨
	开关稳压器	20-52+	上升	上涨
	汽车模拟和电源 (CAN/LIN/Smart FET)	45-52	上升	上涨
电机	继电器	18-22	平缓	平缓
存储器	SRAM (Cypress)	12-40	上升	上涨
	NOR闪存 (Cypress)	20-52	上升	上涨
	FRAM和NVSRAM (Cypress)	16-36	上升	上涨
高端器件	汽车	32-45	上升	平缓
	8位MCU (Cypress)	45	上升	平缓
	32位MCU (Cypress)	45	上升	平缓
	USB (Cypress)	20-34	上升	上涨
	汽车 (Cypress)	20-24	上升	上涨
射频和无线	蓝牙模块 (Cypress)	26-30	上升	上涨
分立器件	低压Mosfet	39-52	上升	上涨
	高压Mosfet	26-40	上升	上涨
	IGBT	39-50	上升	上涨
	宽带隙Mosfet	36-50	上升	上涨
	数字晶体管	12-52	上升	上涨
	通用晶体管	12-52	上升	上涨

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制





上游&芯片追踪——芯片

◆ 瑞萨电子

瑞萨电子：将通过新股发行筹集约19.9亿美元，以为收购Dialog Semiconductor的计划提供资金

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
瑞萨	分立器件	光耦合器	24-30	上升	上涨
	高端器件	8位MCU	26	上升	上涨
		32位MCU	29	上升	平缓
		汽车	30	平缓	平缓
		32位MPU	30	平缓	上涨
		32位MCU (Renesas synergy)	26	上升	据市场行情而定
	存储器	SRAM	20-22	上升	平缓
	模拟器件	信号链(放大器和数据转换器)	16-18	平缓	上涨
		定时	20	平缓	上涨
		接口	18-20	上升	平缓
		开关稳定器 (部分产品 长达26周)	18-24	上升	上涨

日本瑞萨电子5月28日表示，将通过新股发行筹集2185亿日圆（约19.9亿美元），以为60亿美元收购Dialog Semiconductor的计划提供资金。自去年8月份以来，**两家公司一直在汽车计算平台方面进行合作**。瑞萨电子在一份声明中称，“新股的发行和收购将使瑞萨能够保持强大的财务基础，这将使瑞萨能够执行其未来的增长战略。”

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制





上游&芯片追踪——芯片

◆ 三星& SK 海力士

韩国三星、LG、SK 海力士、现代汽车发布对美投资计划

5月22日消息 据韩联社报道，三星电子和SK海力士等韩国四大企业集团在以韩美首脑会谈为契机举行的商务圆桌会议上发布对美投资计划，总规模达394亿美元。

三星电子决定将为晶圆代工厂新建项目投资170亿美元。在电池产业，LG能源解决方案和SK创新将投入约140亿美元在当地成立合资公司或单独进行投资。现代汽车计划在电动汽车生产和充电基建方面投资74亿美元。此外，SK海力士计划投入10亿美元在硅谷建立覆盖人工智能、内存解决方案的新兴产业研发中心。

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
SK海力士	存储器	SLC NAND闪存	18-20	上升	上涨
		eMMC	14-18	上升	上涨
三星	存储器	PC(商用)DRAM(紧缺，三星无报价，不接受任何订单)	52-54	上升	上涨
		存储器模块(紧缺，三星无报价，不接受任何订单)	53-54	上升	上涨
		eMMC(紧缺，三星无报价，不接受任何订单)	52	上升	上涨
	无源器件	固定电阻器	45	上升	上涨
		表面贴装通用陶瓷电容-低于1uf	24-26	上升	平缓
		表面贴装通用陶瓷电容-高于1uf，不包括1206+尺寸	24-26	上升	平缓

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制





上游&芯片追踪——芯片

◆ a m s

随着5G技术普及，许多AR应用正进入快车道，从应用端需求推动技术发展。在移动消费市场，关键解决方案的突破将有望增大AR应用前景。

近日，传感器解决方案设计和制造商艾迈斯半导体（ams）宣布推出新3D传感技术，并联合国产软件厂商虹软科技（ArcSoft）推出3D直接飞行时间（dToF）传感器解决方案。

艾迈斯半导体称，新传感器解决方案为业内首个安卓3D传感系统，该方案能够帮助厂商快速且简单的在移动设备中实现增强现实（AR）功能，可覆盖更大的距离范围，且功耗更低。艾迈斯半导体3D产品线高级市场经理Sarah Cheng表示，该系统将在2021年底之前开始投产。

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
ams	射频和无线	RFID	28-30	上升	平缓
		WiFi模块	24-26	上升	平缓
	模拟器件	传感器	8-30	平缓	上涨

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制





上游&芯片追踪——芯片

意法半导体突发调价函 6月起产品全线上涨

5月18日，意法半导体（ST）突然发出通知，告知客户6月1日起将对全线产品进行涨价，而这也是意法半导体在今年1月1日涨价后的第二次调涨。据ST的公告中得知，目前半导体短缺危机正在严重威胁到整个行业、经济、社会与环境，其中，原材料的供应成本增长是此轮涨价的主要原因。

此前在2020年12月份，ST受到全球疫情叠加半导体晶圆代工厂产能紧缺的影响，许多原材料供应紧张，让公司生产成本大幅增长，因此ST决定在2021年1月1日起，提高所有产品线的价格。此轮涨价是意法半导体在今年的第二轮调涨，除了持续受到原材料供应紧缺的影响外，也预示着对于近期半导体供应链的恢复并不看好。



中汽协联合半导体行业协会调研意法半导体

5月18日，中汽协副秘书长李邵华、杨中平带队，联合中国半导体行业协会（简称“中半协”）调研意法半导体。会上，中汽协和中半协分别介绍了两个协会的基本情况，对当前汽车芯片供应不足的形势表示关切。本次调研是中汽协汽车芯片系列调研活动之一。中汽协将继续沿产业链深入开展调研，积极作为，探索汽车芯片系统性解决方案，推动汽车和半导体两个行业融合发展。





上游&芯片追踪——芯片

◆ 意法半导体

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
ST	射频和无线	蓝牙模块	30-40	上升	上涨
		收发器/接受器	52	上升	上涨
		RFID	16-18	上升	上涨
	高端器件	8位MCU	Allocation	上升	上涨
		汽车	Allocation	上升	上涨
		32位MCU	20-26	上升	上涨
		32位MCU (STM32F0)	Allocation	平缓	上涨
		32位MCU (STM32F1)	Allocation	平缓	上涨
		32位MCU (STM32L)	Allocation	上升	上涨
		32位MCU (Balance of 32 bit MCU))	Allocation	上升	上涨
	分立器件	低压Mosfet	42-52	上升	上涨
		高压Mosfet	26-36	上升	平缓
		IGBT	36-42	上升	上涨
		ESD	20-40	上升	上涨
		宽带隙Mosfet	42-52	上升	上涨
		晶闸管/Triac	42-52	上升	上涨
		TVS二极管	30-40	上升	上涨
		整流器	38-40	上升	上涨
		双极晶体管	20-40	上升	上涨
	存储器	EEPROM	26-36	上升	上涨





上游&芯片追踪——芯片

◆ 微芯科技

5月7日消息，**微芯科技（Microchip）**于美国股市6日盘后公布2021会计年度第四财季（截至2021年3月31日为止）财报：营收年增10.6 %（季增8.5%）至14.67亿美元、创历史新高，非依照美国一般公认会计原则（non-GAAP）每股稀释盈余年增26.7%至1.85美元、创历史新高。

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
Microchip	射频和无线	蓝牙模块	24-26	上升	上涨
		收发器/接受器	18-20	上升	上涨
		蓝牙模块	26-30	平缓	上涨
	模拟器件	信号链（放大器和数据转换器）	26-30	上升	上涨
		定时	20	上升	上涨
		开关稳压器	16-52	上升	上涨
	高端器件	8位MCU	30-55	上升	上涨
		32位MCU	40-55	上升	上涨
		PHY/以太网	30-52	上升	上涨
		USB	30-52	上升	上涨
		32位MPU	30-52	上升	上涨
	存储器	NOR内存	12-24	上升	上涨
		EEPROM	12-52	上升	上涨
		EPROM	12-20	上升	上涨





上游&芯片追踪——芯片

◆ 安世半导体

安世半导体先进封装项目签约落户广东东莞
计划投资18亿元

从安世半导体获悉，5月21日，广东东莞市举行战略性新兴产业招商大会。涉及新一代信息技术、高端装备、智能制造、新材料、新能源、数字经济领域的多个项目在此次大会上签约。

安世半导体（中国）有限公司计划投资18亿元的先进封装项目，是此次招商大会的重要项目之一。安世半导体（中国）有限公司先进封装项目，位于广东省东莞市黄江镇田美社区安世（中国）厂区内，主要用于产业升级，升级后导入高功率MOSFET和LFPACK先进封装产线、原标准器件产品。通过改造增产提效、半导体封测智能工厂自动化及基础设施建设子项等领域，标准器件新增产能约78亿件/年。

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
Nexperia	分立器件	低压Mosfet	42-52	上升	上涨
		ESD	16-50	上升	上涨
		肖特基二极管	16-52	上升	上涨
		开关二极管	16-52	上升	上涨
		小信号Mosfet	16-52	上升	上涨
		齐纳二极管	16-52	上升	上涨
		双极晶体管	16-52	上升	上涨
		数字晶体管	16-52	上升	上涨
		通用晶体管	16-52	上升	上涨
		逻辑器件	40-50	上升	上涨

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制





上游&芯片追踪——芯片

◆ 旺宏 (Macronix)

为保障芯片供应，传特斯拉将收购旺宏6英寸晶圆厂

5月27日英国《金融时报》爆料称，**特斯拉正考虑买下一座晶圆厂以解决芯片供应问题的消息之后，业界最新的消息显示，特斯拉已与中国台湾地区旺宏电子联系，洽谈收购旺宏电子旗下6英寸厂事宜。**

车用芯片自去年下半年起开始大缺货，使得美、德、日、韩等国的汽车大厂由于缺芯，不得不对部分工厂和车型宣布减产、甚至暂停生产。特别是对于需要半导体器件更多的电动汽车来说，缺芯的威胁将会更大。因此，作为电动汽车龙头的特斯拉也。高度重视芯片供应，不仅自研了关键的自动驾驶芯片，现在甚至是希望拥有自己的晶圆厂。

品牌名	一级分类	二级分类	货期	货期趋势	价格趋势
Macronix	存储器	NOR闪存	28-32	上升	上涨
		SLC NAND闪存	28-32	上升	上涨
		eMMC	52-54	上升	上涨

数据来源：公开资料，芯闻路1号整理绘制



上游&芯片追踪——芯片

比亚迪半导体拆分上市

本次分拆完成后，比亚迪股份股权结构不会因本次分拆而发生变化，且仍将维持对比亚迪半导体的控制权。比亚迪股份仍为比亚迪半导体控股股东，比亚迪半导体的财务状况和盈利能力仍将反映在比亚迪股份的合并报表中。

据报道，比亚迪IGBT芯片晶圆的产能已经达到5万片/月，预计2021年可达到10万片/月，一年可供应120万辆新能源车。比亚迪直接持有比亚迪半导体72.30%股权，为公司控股股东。王传福为实际控制人。深圳市红杉瀚辰股权投资合伙企业（有限合伙）、先进制造产业投资基金（有限合伙）分别为比亚迪半导体第二、三大股东，分别持股2.94%、2.45%。

2004年10月

公开资料显示，比亚迪半导体股份有限公司成立于2004年10月。2005年开始，比亚迪半导体就开始涉足IGBT。2008年，比亚迪收购了宁波中纬半导体晶圆厂，开始自主研发车规级IGBT芯片。

2009年

比亚迪半导体自研的IGBT1.0芯片成功通过中国电器工业协会电力电子分会组织的科技成果鉴定。

2012年

IGBT 2.0芯片问世，基于这款芯片，比亚迪打造出了车规级IGBT模块。

2018年

比亚迪半导体成功研发出全新的车规级产品IGBT 4.0芯片。

2021年5月

比亚迪（002594.SZ）发布公告称，拟将控股子公司比亚迪半导体分拆至深交所创业板上市。

未来

比亚迪半导体将以车规级半导体为核心，同步推动工业、家电、新能源、消费电子等领域的半导体业务发展。





◆ 德州仪器发布2021年第一季度财务业绩

净收益
17.5亿
美元

收入环比
上涨
5%

德州仪器公司5月10日公布其第一季度财务报告，营业收入42.9亿美元，净收益17.5亿美元，每股收益1.87美元。其中，每股收益包含未涵盖在公司原始计划中的2美分优惠。

关于公司业绩及股东回报，TI董事长、总裁兼首席执行官Rich Templeton作如下说明：**由于汽车市场、个人电子产品和工业市场需求的强劲增长，收入环比上涨5%，较去年同期增长29%。**在德州仪器的核心业务中，模拟产品营收增长5%；嵌入式处理器营收增长7%。与去年同期相比，前者增长33%，后者增长17%。过去12个月中，经营现金流达71亿美元，再次体现了公司商业模式的优势。

盈利摘要

单位为百万美元, 每股收益除外。

	<u>Q1 2021</u>	<u>Q1 2020</u>	<u>变化</u>
营业收入	\$ 4,289	\$ 3,329	29%
营业利润	\$ 1,939	\$ 1,244	56%
净收入	\$ 1,753	\$ 1,174	49%
每股收益	\$ 1.87	\$ 1.24	51%

现金流量

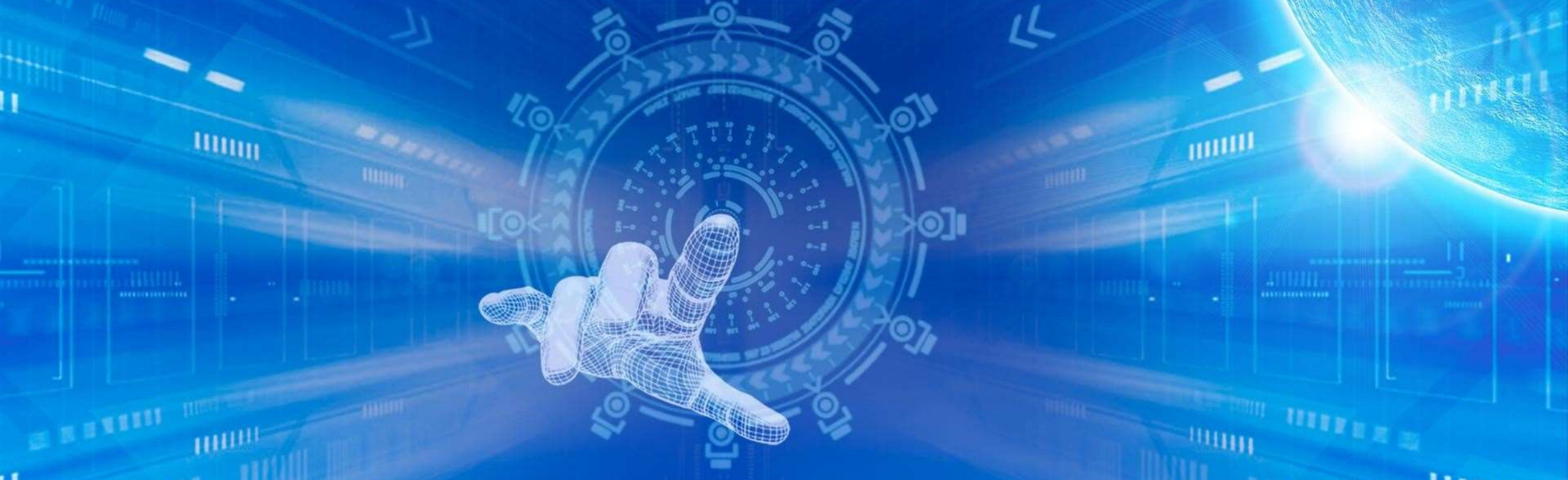
单位为百万美元。

	最近连续12个月			
	Q1 2021	Q1 2021	Q1 2020	变化
经营现金流	\$ 1,850	\$ 7,138	\$ 6,393	12%
资本支出	\$ 308	\$ 796	\$ 757	5%
自由现金流	\$ 1,542	\$ 6,342	\$ 5,636	13%
自由现金流占营业收入百分比		41.1%	39.9%	

图片来源：德州仪器官网盈利摘要截图







04 . 新能源新车信息

更多行业报告前往芯查查**APP**获取查看...

• 更多行业资讯请扫码下载芯查查APP



表 3.1-3 EK 整车主要参数表

内容		要求
项目代号		EKEA/EKEB/EKEC
驱动形式		后驱/四驱
动力配置	变速器幸好	/
	电机型号	/
	点击最大功率(kW)	150/180/200+160
外形尺寸	长(mm)	4770
	宽(mm)	1860
	高(mm)	1460
前/后轮距(mm)		1610
轴距(mm)		2900
前悬(mm)		825-840
后悬(mm)		970-990
最高车速(km/h)		>180
0-100km/h加速时间(mm)		≤6.7S/≤5.6S/≤3.4≤
整备质量(kg)		1700/1850(后驱);1950(四驱)
最小转弯直径(m)		≤11
最小离地间隙(mm)		120
行李箱容积(L)		450

全新纯电动轿车的参数公布。

◆ 比亚迪全新电动轿车（EKE）2022年上市

此前有消息称比亚迪正在研发一款全新的电动轿车，内部代号叫EKEA！全新纯电动轿车的参数公布。

- ✓ 新车提供三种动力版本，代号分别是EKEA、EKEB以及EKEC。
- ✓ 这三种动力版本分别搭载了最大功率150kW的单电机、最大功率180kW的单电机以及前200kW+后160kW的前后双电机，对应的百公里加速时间分别是6.7秒、5.6秒以及3.4秒。
- ✓ 尺寸方面，新车的长宽高分别是4770/1860/1460mm，轴距为2900mm。作为对比，现款秦PLUS EV的长宽高分别是4765/1837/1515mm，轴距为2718mm；现款汉EV的长宽高分别是4980/1910/1495mm，轴距为2900mm。可以断定，新车基于汉EV同样的平台打造。
- ✓ 鉴于汉EV的定价是22.98万起，而秦Plus EV是12.98万起，所以新车定位肯定基于秦Plus EV和汉EV之间，价格大约是17万到24万之间。



上汽智己第三款车型已经在研发中

智己第三款车型也已经在研发中,车长超过5米,内饰装配39英寸一体式连屏,动力提供单双电机版,续航里程为874km

对标特斯拉
Model S.



上海车展期间,上汽智己正式发布了两款全新车型,分别命名为L7和LS7,都定位于纯电动豪华B级车。其中,L7还公布了预售价格,40.88万元。

生命周期5年,目标年销量大约2万台。车长大约4米8左右,价格估计超过30万,目标竞品车型为蔚来ES6。三电系统基于上汽全新E架构开发,将在上汽乘用车临港基地改造完毕后的生产线下线。动力方面,可以参考L7,全系标配93kWh电池,高配115kWh电池,续航里程为874km。动力采用普通双驱和智慧动态四驱系统,后轴为主驱动,最大功率可达400kW,峰值扭矩700N·m。



上汽通用已开始研发下一代探界者 (Equinox)



全新一代探界者的内部代号为D2UC2，大约将在6月份正式发包，计划量产时间为2023年11月份。

生命周期或将6年，目标年销量大约6万台。

从项目代号看，下一代探界者还是将基于现款的Delta平台打造，暂时还没有新能源的版本。

所以动力方面，大概率是延续现有车型的方案。低配是1.5T&6AT版本，其中

型号为LFV的1.5T发动机已经多年没有升级，动力参数最大功率124kw,最大扭矩250N·m，性能确实非常一般。

高配四驱版本，应该是2.0T LSY版本发动机，最大功率为174kw，最大扭矩350N·m。

重点是该款发动机耗油量相当低，因为这台机器有智能变缸和进气门半开的技术；初级节油模式可以缩小进气门的开度，通过限制进入气缸的空气量来减少喷油量，极限模式可以关闭2/3气缸以双缸运行。所以，平均油耗低至9.5L/100km左右。



比亚迪全新一代的唐DM已经确定

新车内部代号SK2H，量产时间为2022年初，生命周期大约5年，目标年销量大约10万台，将由比亚迪西安基地生产。



新车仪表盘内饰

新车的仪表盘内饰已披露。从概念图上看，比亚迪希望展现一种东方美学理念。中控布局简洁富有科技感，三块显示屏位于中控台的两侧和中间，有别于当下流行的连屏设计。



新车车尾灯造型

动力方面，新车参考现款唐DM双擎四驱的驱动系统，由一台2.0T涡轮增压发动机与后轴上的电机构成，它的最大功率达到321kW，最大扭矩为也是700牛·米。

当然，也可能有符合家用的低配版本，参考唐DM-i，匹配骁云-插混专用涡轮增压1.5Ti高效发动机，并配置最大功率为160kW，最大扭矩为325N·m的一台交流永磁同步电机。

同时曝光的车尾也富有造型，类似于中式的连环节



神龙汽车：下一代标致5008（P74）2025年量产

由PSA（菲亚特克莱斯勒集团）和FCA合并而成的Stellantis继续在未来的全新平台上面投入大量的研发资源。其中一个全球的大型项目代号为CDPO，代表了未来标致雪铁龙两个品牌的主力SUV车型

PSA也在研发下一代标致5008，并且最终会引进国内，由神龙汽车量产。

新车内部代号为P74，定位是中型SUV，量产时间为2025年中旬，生命周期为7年，目标年产量由最初的4万台逐年降低至2万台左右。另外，新车将由神龙的成都工厂生产。

新车将有5座和7座两种座椅配置，车身长度肯定会有所区分。有情报表明，新车的5座版将替代4008，而7座版将替代5008。

最后，动力方面，与下一代天逸C5 Aircross类似，应该会有混动和电动的版本可供选择。





内饰



About The Seller



vo4hire

Fortune 500 VO With Years of Experience

★★★★★ 5 (1677)

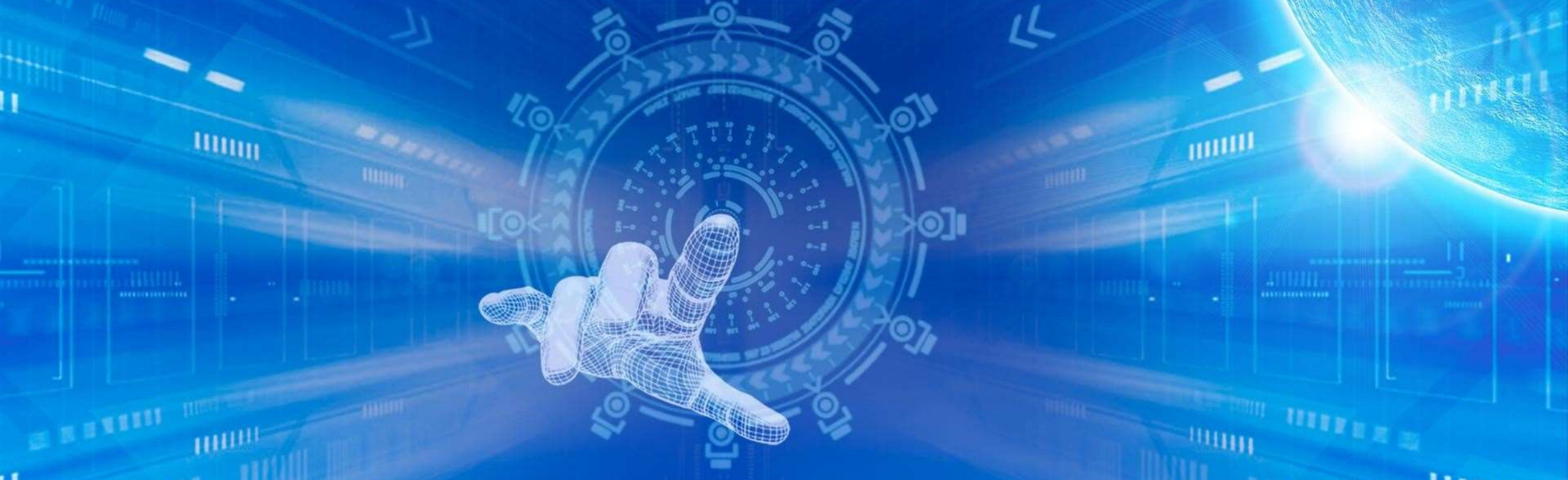
Contact Me

国外好评如潮，吉利星越LHEV混动车型

来自国外汽车测评平台的专业用户Vo4hire评价**吉利星越L**是中国的华丽设计，融合了中国古代工艺的青铜器设计。

内饰方面豪华材料贯穿始终，包括仪表板上巨大的一米触摸屏。缝线采用精致的珍珠缝线。展现出类似古代城门的装饰细节。此款车型在国外好评如潮。





05 .全球视野

更多行业报告前往芯查查**APP**获取查看...

• 更多行业资讯请扫码下载芯查查APP



未来8年，美国政府投资1740亿美元赢回电动汽车市场

美国政府提出，未来8年，美国政府投资1740亿美元赢回电动汽车市场。美国发展汽车工业是顺应行业重大趋势转变，我们乐见美国取得更大发展进步。

上一届特朗普政府推动石油革命，打破石油资源枯竭论，但同时带来电动车发展的先机丧失，美国的本届政府政策转型新能源车是必然的趋势。



美国“半导体激励计划”

5年投资520亿美元

5月11日，美国、欧洲、日本、韩国、中国台湾地区等地的64家企业共同宣布成立美国半导体联盟

(Semiconductors in America Coalition, SIAC)，该组织成立后的首件事情是敦促美国国会通过520亿美元的“半导体激励计划”。两天后，美国参议院公布了修改后的两党提案，正式批准了“半导体激励计划”，目标是在五年内大幅提升美国的芯片生产、研发能力。

具体来看，520亿美元的资金包括了——390亿美元的生产和研发资金、105亿美元的项目实施资金以及15亿美元的紧急融资，主要用于美国国家半导体技术中心、美国国家先进封装制造项目和其他研发项目。



5月13日，韩国政府发布了“K-半导体战略”——政府和企业将在京畿道和忠清道规划半导体产业集群，集半导体设计、原材料、生产、零部件、尖端设备等为一体，旨在主导全球半导体供应链。因建设区域规划和字母K相近，故称之为“K-半导体产业带”。

在投资金额方面，到2030年，韩国将向半导体领域投资510万亿韩元（约合4490.55亿美元），其中大部分资金来自私营企业，总计有153家企业加入。

“K-半导体战略”涉及税收、金融、放宽限制、人才培养和立法。

具体展开主要有以下几点：第一，扩大税收补贴。减免半导体企业40%-50%的研发投资税金和10%-20%的设施投资税金。2021年下半年至2024年期间，把从事“关键战略技术”大型企业的资本支出税收优惠从最高3%提升到6%；

第二，增加金融援助。将新设1万亿韩元（约合57.07亿人民币）以上的“半导体设备投资特别资金”，为企业设备投资提供以低息长期贷款。

第三，放宽化学物质限制。政府将降低化学物质、高压气体、温室气体传播应用设备等半导体设施相关规定的门槛。第四，人才培养。到2031年，培养3.6万名半导体人才，新设相关学科。

韩国“K-半导体战略”， 10年投资510万亿韩元



韩国产业通商资源部通过视频与荷兰经济与气候政策部举行了“第二届韩荷创新联合委员会”。韩荷双方表示，将扩大在半导体、电池、氢等有前景的产业领域的技术合作。

“建交60年”韩荷扩大半导体和氢能源领域技术合作

根据2016年签署的韩荷技术创新合作协议，为促进产业政策交流、联合研究和研究机构之间的合作，双方同意每年至少举办两次两国相关领域的技术交流会（B2B配套支持）。





“2030数字罗盘”计划，生产全球20%高端半导体 &助力电动汽车发展

新冠疫情的爆发让欧盟意识到，自己的关键性技术已经过多依赖于中美两国的企业。在今年2月，欧盟19国共同推出了“芯片战略”，准备为欧洲芯片产业投资约500亿欧元（3860亿人民币），来打造欧洲自己的完整半导体生态系统。同时，为减少对非欧洲技术的依赖，欧盟推出了“2030数字罗盘”计划，希望到21世纪20年代末，能生产全球20%的半导体尖端半导体（2010年这一比例为10%）。

欧盟在“2030数字罗盘”计划中提到，半导体的全球性短缺是导致各地汽车制造厂关闭的原因。欧盟对要实现的数字能力目标进行了具体化，涵盖数字化教育于人才建设、数字基础设施、企业数字化和公共服务数字化等四个方面。这些远景达成的时间节点主要集中在2030年。

此外，随着电动汽车销量的飙升，欧洲已经开始逐步提高其在欧洲大陆生产电池的能力。

届时，欧盟各国80%以上的成年人具备基本的数字技能，拥有2000万信息技术领域的专业工作人员；所有家庭实现千兆网络连接，人口密集地区实现5G网络覆盖，并在此基础上发展6G；欧盟生产的尖端、可持续半导体产品的产量占全球总产值的20%以上；75%的欧盟企业使用云计算服务、大数据和人工智能，90%以上的中小企业达到基本的数字化水平；所有关键公共服务都应该提供在线服务。根据欧洲非政府组织“运输与环境”报告指出，欧洲现在有38个千兆工厂的项目，年产量合计为1000吉瓦时（GWh），估计成本为400亿欧元（480亿美元）。





全球视野——日本

日本计划将2000亿日圆（约合人民币118亿元）投入日本国内的半导体、电池的生产领域，以缓解核心产业的芯片短缺问题。根据日经报导，经过日本执政党自民党内部协商后，首相菅义伟最快于6月批准该成长战略。日本政府认为，半导体是科技创新的关键，是全球战略产品，所以想通过资助半导体制造技术的发展，邀请美国领先的半导体制造商来建厂，并藉由美日同盟下的供应链关系来确保经济安全。

根据日本的战略草案，在本世纪末前，运用在电动车和其他应用的下一代功率半导体应用上，日本必须维持40%的全球占比。日本在2025年前都会将重点放在资本支出上，也会思考半导体生产基地该设在何处，同时吸引拥有先进技术的外国企业，一同进行研发。

日本政府预期，随着可再生能源和电动车兴起，有机会扩大电池市场，这对2050年要实现零温室气体排放的目标也至关重要。另外，日本目标是到了2030年，必须生产用于电动车的高性能和高容量电池，在此之前也会对所需材料和设备进行大规模投资。在减碳方面，日本将加快设置电动车快速充电站，以及氢燃料电动车充电站，同时也记取新冠肺炎时的教训，促进疫苗和其他医疗产品的国内生产。

计划推出2000亿日圆补贴，支持日本半导体及电池制造

日本材料厂商正在韩国和中国台湾地区增产半导体材料。东京应化工业在韩国将用于形成电路的光刻胶（感光材料）的产能增加了一倍，大金工业将在韩国新建工厂来生产半导体制造工序使用的气体。虽然此前从日本出口的情况较多，但日本厂商打算在尖端半导体的聚集地提高产能，通过这种方式来分散供应链。

在中国台湾地区，信越化学工业的感光材料新工厂已经投产。与增强日本国内工厂产能的投资合计计算，设备投资额达到约300亿日元。还将生产此前只在日本国内生产的极紫外感光材料。

昭和电工的子公司昭和电工材料（原日立化成）也将在2023年之前投资200亿日元，在韩国和中国台湾地区增强硅晶圆研磨材料和布线底板材料的产能。

日本半导体材料厂商扩大在韩国等地布局





第三代半导体列为重点
发展方向，努力争取
2060年前实现碳中和

我国“2030计划”和“十四五”规划明确将第三代半导体列为重点发展方向。计划在2021-2025年期间，在教育、科研、开发、融资、应用等各方面，**大力支持发展第三代半导体产业发展，并承诺投入1.4万亿美元到无线网络、人工智能等技术领域。**

在制定相关战略计划的同时，近年来我国也有**积极鼓励发展集成电路产业**，并先后发布多个鼓励性、支持性政策。2020年9月，国家发改委等四部门联合印发的《关于扩大战略性新兴产业投资 培育壮大新增长点增长极的指导意见》，明确提出要“聚焦新能源装备制造卡脖子问题，加快IGBT等核心技术部件研发”。

2014年9月，**国家大基金一期成立**，注册资本987.20亿元，发行优先股400亿元，总规模1,387.2亿元。**后续资金流向主要在集成电路制造（67%）、设计（17%）、封测（10%）、装备材料类（6%）领域。**

2020年12月，国家鼓励的集成电路企业和软件企业的企业所得税减免政策，最高可免10年所得税。如此密集的支持政策的发布，可见国内对解决关键技术“卡脖子”问题的决心，其中车规级绝缘栅双极型晶体管（IGBT）就是一处重要的突破口。
此外，中国在第75届联合国大会期间提出，中国二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和。这一减排承诺引发世界瞩目和国际社会的热烈反响。

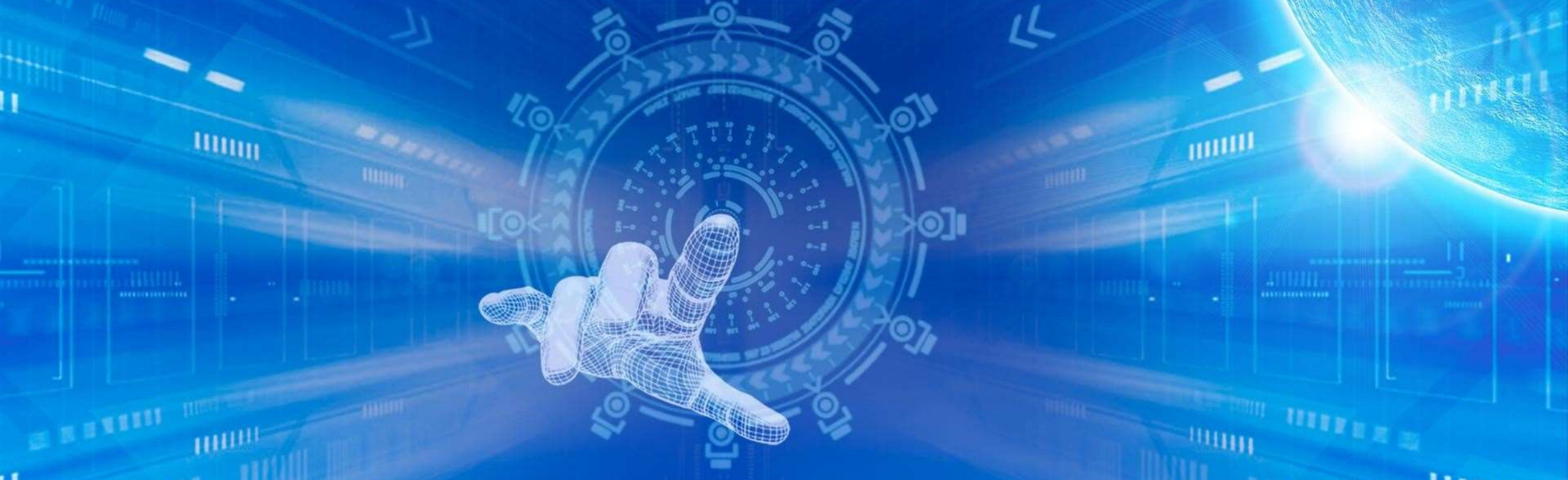


◆ 法拉利任命半导体领域行家贝内代托-维格纳为公司新任CEO

法拉利宣布，将任命贝内代托-维格纳为公司新任CEO，与此同时，保留约翰-埃尔坎作为法拉利主席的职位。**现年52岁的意大利人贝内代托-维格纳**此前领导着芯片制造商意法半导体公司旗下最大的部门——**模拟、微型机电系统和传感器部门。**

埃尔坎在声明中说：“相信贝内代托-维格纳能凭借其对芯片的深刻了解，创新能力，以及他的领导力和业务发展技能，促进法拉利公司未来的发展。”





06 . 专题： 跨界造车

更多行业报告前往芯查查**APP**获取查看...



• 更多行业资讯请扫码下载芯查查APP

◆ 哪吒汽车联手360造车



在本次的沟通会上，周鸿祎还官宣了一个全新身份：哪吒汽车的产品经理，他将与哪吒汽车CEO张勇联袂组成全新的哪吒汽车“产品经理CP”，共同打造由用户驱动和体验驱动的极致智能汽车。

5月11日，360集团创始人、董事长周鸿祎宣布，**360集团战略投资哪吒汽车，完成全部投资后，将成为哪吒汽车第二大股东，360将持续为哪吒汽车提供互联网赋能，开启共同造车之路。**

“与360合作，哪吒汽车将汲取互联网基因优势，与汽车DNA进行整合重组。同时在智能互联方面，360还会为哪吒汽车提供全方位赋能。”在被问及为何选择与360开展合作时，哪吒汽车联合创始人兼CEO张勇如是说。



◆ 美的押宝汽车零部件

5月18日，美的威灵汽车部件三大产品线投产暨产品发布会在合肥召开。辅助/自动驾驶、热管理和电机驱动三大系统的产线同日正式投产。

在发布会上，美的威灵汽车部件总经理陈金涛介绍了涵盖辅助/自动驾驶、热管理和电机驱动三大系统的5类产品，即驱动电机、电动压缩机、电子水泵、电子油泵、电子助力转向电机。

美的董事长伏拥军表示，目前产品已经获得客户的认可和定点，随着产线的建成投产，美的集团的汽车零部件业务正式进入商业化阶段。



◆ OPPO造车，已完成与蔚来合作开发的数字钥匙



ccc Digital Key

5月24日，OPPO官方宣布，已经和蔚来完成了基于CCC 2.0版本的数字车钥匙联合开发和测试工作，接下来将在OPPO手机和手表的钱包App内上线相关功能。

据悉，OPPO与蔚来合作的数字车钥匙是基于CCC 2.0标准打造，同时OPPO也是安卓阵营首家完成 CCC2.0 开发的手机厂商。

OPPO官方表示：在使用CCC 2.0版本的数字车匙后，OPPO用户出门不用携带实体车钥匙，通过OPPO手机或手表的钱包App调用NFC功能即可解锁及启动已获授权的爱车。同时，目前OPPO还正与多家车企及Tier1供应商进行着数字车钥匙领域的深度合作，未来会支持越来越多的汽车品牌。

不久前OPPO宣布造车后，这是其第一个在汽车领域的动作，未来OPPO势必在汽车领域还有更多动作。



◆ 海尔吉利联合造车



5月31日，海尔集团将步美的集团之后涉足汽车领域。据报道，海尔集团与吉利汽车目前正在接洽进行深度合作，后者推出的智能汽车新品牌极氪汽车旗下首款车型极氪001将出现在海尔的零售门店。据悉，双方还将有其他方面的合作。



海尔集团回应称，关于海尔集团与吉利集团的合作，按照战略合作协议，**双方将在车联网与智慧家庭互联、营销渠道与营销创新模式、金融及物联网支付等方面实现合作。**目前双方合作项目正有序推进中，关于双方合作最新动态会及时对外披露。



◆ 快手关联公司成功拿下汽车类商标

- 芯查查 App 显示，快手关联公司北京达佳互联信息技术有限公司曾于 2019 年 9 月申请注册快手汽车商标，业界认为这代表着快手早有布局，现更是快马加鞭、加速入场。
- “快手汽车”商标国际分类包含 9 类 科学仪器、45 类 社会法律、41 类 教育娱乐等，目前多条商标状态为已注册。
- 目前尚无更多消息，但考虑到快手早在 2019 年就已经开始准备，相信会在今年公布更多信息。
- 值得一提的是，快手小店今年年初还宣布与五菱汽车达成深度合作，推出五菱宏光 MINI EV 联名限定款小黄车。



企业详情

达佳互联 北京达佳互联信息技术有限公司

高新技术企业 专精特新企业 北京市企业技术中心

法定代表人: 杨远翔 注册资本: 400000万美元 成立日期: 2014-07-02

电话: 010-53952609 更多号码(2)

邮箱: nianbao@kuaishou.com

地址: 北京市海淀区上地西路6号1幢1层101D1-7

网站: www.kuai666gki3osg54rx7a.com

集团 达佳互联 集团成员: 12 集团高管: 9

图谱

企业图谱 企业受益人股东 股权结构

基本信息

图片来源：芯查查APP截图



◆ 华为公开“自动泊车交互方法”相关专利

5月21日，华为技术有限公司公开“自动泊车交互方法”，公开号CN112824183A，申请日期为2019年11月20日。专利摘要显示，**本申请实施例提供了一种自动泊车交互方法，属于自动泊车领域，该方法应用在智能汽车上，能够提高用户在泊车场景下的交互体验、便捷性。**

专利详情	
公开(公告)号	公开(公告)日
CN112824183A	2021-05-21
申请人	
华为技术有限公司	
发明人	
高常宇;沈玉杰;袁峻	
代理机构	
专利类型	分类号
发明公布	B60
分类	法律状态
一般车辆	公开
详细信息	
本申请实施例提供了一种自动泊车交互方法，属于自动泊车领域，包括：接收泊车指令并响应于泊车指令在显示屏中呈现泊车交互界面；检测泊车交互界面上的触控操作使得车辆图标在泊车交互界面中移动；获取车辆图标在泊车交互界面中移动后的位置；根据车辆图标移动后的位置将车辆图标吸附在目标虚拟停车位上，使得车辆图标与目标虚拟停车位相吻合；生成泊车响应指令，以使得自动泊车系统控制待泊车车辆驶入目标虚拟停车位所指示的实际可泊车停车位。本申请实施例提供的自动泊车交互方法应用在智能汽车上，能够提高用户在泊车场景下的交互体验、便捷性。	
摘要附图	



查芯片 查替代

查代理

THANKS

查展会 查网信

下载芯查查APP查看更多行业报告

查实体名单

查PDN/PCN 查价格

丝印反查 Pin to Pin

查管控物料 找方案

查课程 查企业

买芯片 看直播



看资讯

