

2022年12月12日

星期一

第1763期/共1763期

【参考信息】

东航接收全球首架国产C919飞机.....p2

牧星发布业内具有颠覆性的全能型智能仓储解决方案.....p4

汽车芯片短缺结构性缓解 国内产业链加速布局.....p5

企业文化不是一层不变的，而是要随社会大环境变化和企业发展不断创新和变革。目前我国政治、经济和社会环境与过去相比，都发生了明显而深刻的变化，企业发展面临着诸多新机遇、新挑战和新任务，这都要求企业要高效开展企业文化创新和变革，保持企业文化先进性和引领性。

客观 冷静 中性 实证

上海企业竞争力研究中心

地址：上海浦东浦电路489号由由燕乔大厦409-411室

电话：021-51313680 4000092877

传真：021-51313688 邮编：200122

E-mail: info@shecs.org

【参考信息】

东航接收全球首架国产 C919 飞机



12月9日12时02分，中国东航接收的全球首架C919飞机，平稳飞抵上海虹桥机场。该架飞机穿过象征民航最高礼仪的“水门”，正式加入东航机队“大家庭”。

全球新机型、全球首架

当天举行了交付环节，中国商飞向中国东航交付“C919全球首架纪念钥匙”，颁发飞机销售证；中国民航局华东管理局向中国东航颁发国籍登记证、单机适航证（AC证）、电台执照，中国民航运输市场首次拥有中国自主研发的喷气式干线飞机。

首架机除了东航的标准化涂装，还在机身前部印有“全球首架”的“中国印”标识和对应的英文。飞机注册号选用B-919A，B代表中国民航飞机，919和型号名称契合，A则有首架之意，突显这一全球新机型、全球首架的非凡意义。东航选派了3名资深机长执飞“首秀”飞行。3位机长的总飞行时间超5万小时。

经济舱“中间座最宽”

东航为全球首架C919配备了双舱布局、164座，包括8个公务舱座位和156个经济舱座位，均选用完全自主研发的新一代国产客舱座椅。“乘坐舒适宽敞”将是C919今后服务旅客时鲜明的亮色，经济舱三联座的中间座位，比两边宽1.5cm，这种“中间座最宽”的人性化设计，让旅客多一分舒适。

C919客舱拥有2.25米的过道高度，能给旅客更大的顶部和前方视觉空间。东航C919客舱还选装了共20个12英寸吊装显示器，支持高清1080P电影放映，这也是东航单通道机队首次引入1080P的节目装载。

有望 2023 年春载客运营

C919 大型客机是我国按照国际通行适航标准研制、具有完全自主知识产权的全球新一代单通道干线客机，于 2007 年立项，2017 年首飞，2022 年 9 月 29 日取得中国民航局型号合格证（TC 证）；11 月 29 日，取得中国民航局生产许可证（PC 证）。

早在 2010 年 11 月，中国东航就与中国商飞签署了 C919 客户启动用户协议；2016 年 11 月，双方又进一步签署了 C919 客机首家用户框架协议；2021 年 3 月，中国东航与中国商飞正式签署首批 5 架 C919 购机合同，成为全球首家运营国产大飞机的航空公司。

东航已经专门组建 C919 飞行部，选拔经验丰富、技术精湛、作风优良的 24 名飞行员作为首批民航 C919 飞行员；首批乘务组、首批机务工程师也已做好准备。东航将投入最强的人员和资源力量，负责 C919 的运营保障。

由于 C919 是全球首发机型，在获得中国民航局初始批准的基础上，东航还要开展 100 小时以上的空机验证试飞，以对飞机的运行安全性、维修可靠性以及各项运行保障能力进行验证和确认。东航将向局方申请《运行规范》，以获得 C919 飞机投入商业运行的最终批准。

东航计划于近期开展 C919 验证飞行，东航首架 C919 有望最早于 2023 年春满足民航局规章要求，投入商业载客运营。

东航将围绕“四梁八柱”航线网络，将 C919 投入上海、北京、西安、昆明、广州、成都、深圳等地的优质精品航线，旅客可以在这些航线率先体验国产大飞机。

东航表示，将致力于高质量运营 C919，瞄准“飞出安全、飞出志气、飞出品牌、飞出效益”目标，把 C919 打造成为“明星机型”，为 C919 的大规模商业运营提供成功的实践样本，为国产大飞机事业持续贡献“东航力量”。

【参考信息】

牧星发布业内具有颠覆性的全能型智能仓储解决方案



苏州牧星智能科技有限公司是世界领先的物流机器人智能仓储系统专家，12月8日在上海发布了业内具有颠覆性的MIX全能型GTP货到人智能仓储解决方案。相较于传统方案，其存储密度提高400%、拣选效率提升4~5倍、硬件投资降低50%。

创新破界，谱写新篇

牧星MIX全能型GTP货到人智能仓储解决方案是行业内的一大突破。通俗而言，它能够同时满足大、中、小件，不同尺寸商品的存储与拣选，同时搭配牧星独特的热度整理2.0算法，可实现料箱与货架双重纬度的AI存储优化。

牧星新发布的智能仓储解决方案，还具有高吞吐力，每小时取/放料箱数量最高达650个；高承载力，单个料箱最大可承受重量30公斤，单个货架最大载重1.6吨；高空间利用率，10层货架高度仅3.7米，空间利用率更高；高存储密度，货架精密排列，可实现4组货架高密度存储，存储密度提高400%；高命中率，拣选命中率达99.99%；高效，可节约70%人力，并显著降低劳动强度，提升拣选效率4-5倍；高投资收益，机器人投资成本降低50%，独特的整体性设计带来大幅降低的施工和维护成本。

牧星的创始人及CEO刘明表示，“牧星为自己，也为智能仓储行业的发展，揭开了新的篇章。牧星MIX全能型GTP货到人解决方案，兼采众长，广泛适合于所有采用货架到人AMR的场景、料箱到人的料箱场景，可广泛地应用于制造业线边库、电商仓库、配送中心、零件仓库等应用场景，为客户带来全方位的提升。”

全球出击，加速布局

牧星创立于 2016 年，已成长为世界领先的物流机器人智能系统专家，业务遍及 20 多个发达国家和地区，海外市场份额占比 50%。

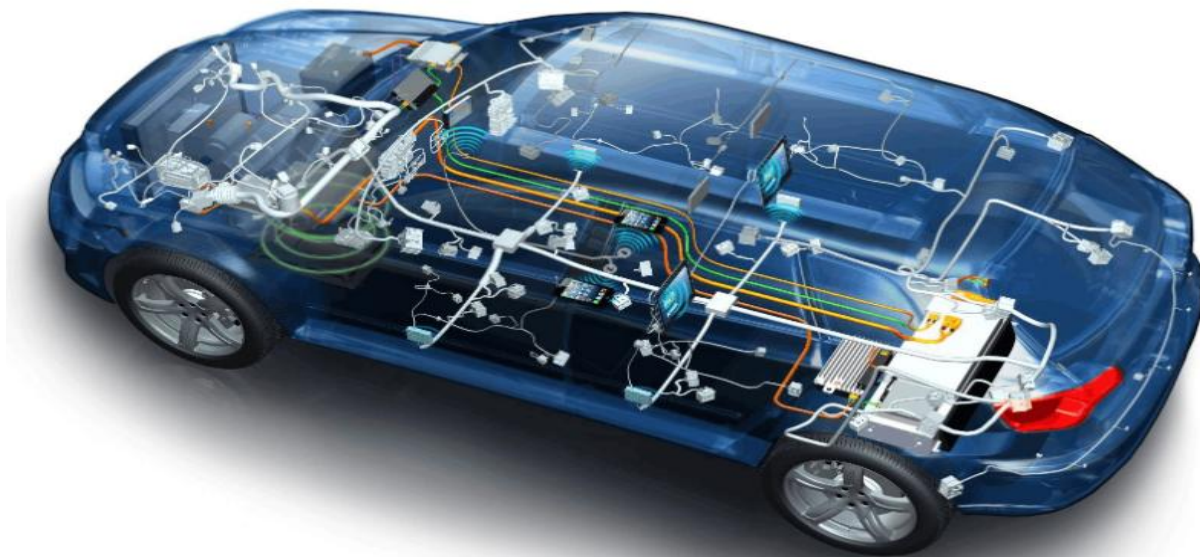
在牧星的全球业务规划中，欧洲是最为重要的战略市场之一。牧星宣布设立欧洲总部，位于德国的斯图尔市（Stuhr），紧邻德国经济和物流重镇不莱梅，其成立标志着牧星在海外市场开拓方面迈上新的台阶。

牧星将依托欧洲总部，为该地区的合作伙伴和客户，提供更为专业的物流机器人软硬件产品和智能仓储解决方案，全面优化在欧洲市场的响应速度、本地化程度、服务质量和交付能力。将与牧星位于苏州、南京、南通、韩国、澳大利亚、美国的六大能力中心，形成网格化研发矩阵，进一步完善牧星的全球服务能力，通过模块化、平台化、完全开放兼容的软硬件产品，赋能世界各地的合作伙伴和终端客户，落实牧星在行业内率先提出的开放、合作、共赢的商业模式。

欧洲总部成立，是牧星推进全球化布局、贴近客户、增强本地化服务的新里程碑。牧星将继续通过科研上的进取和业务布局上的强化，帮助各行各业的客户持续降本增效，建立强大的智能物流仓储体系。

【参考信息】

汽车芯片短缺结构性缓解 国内产业链加速布局



在历经极端短缺、涨价后，汽车芯片的供需状况来到了新调整期。近期，车用半导体缺货与否的辩论成为热议话题，当前业界的共识是，部分芯片已经不再短缺，但是结构性紧缺仍存在。

从汽车数据看，缺芯导致的供应链停滞已经有所缓解。12月8日，根据群智咨询（Sigmaintell）统计的最新数据，2022年全球汽车销量预计为8080万左右，同比下滑约0.2%，但下半年增长明显，同比增速达到10.7%。同时，过去一段时间因缺芯造成的汽车减产情况正逐步缓解，预计2023年全球汽车销量将达到8270万台，同比增长约2.4%。

车用半导体总体来说已经缓解，但是一些细分领域仍供应紧张，比如碳化硅、MOSFET等，其投产时间比较慢。目前中低阶功率半导体和MCU、以及存储芯片相对不缺，但新的功能性产品及高阶MCU、IGBT、ADAS、AI、感测器、车用DDI相关芯片则相对短缺。

随着新能源车时代的到来，汽车的IC含量直接从3%上升到30%，需求面还在大幅增长。企业们必然不会错过新机遇，今年展会中，国内半导体上下游企业必提的高频词汇就是“车用”，有的企业甚至采取“All in”策略押注新能源赛道。但车规级赛场门槛并不低，乘着新能源冲破原有供应链的同时，国内企业们也在技术研发上发力精进。

结构性短缺

消费电子持续低迷的情况下，车用半导体成为众多厂商的必选项。然而，随着企业蜂拥而至，业内也担心泡沫泛滥，眼下的汽车蓝海市场，是否也会经历消费电子行业般的起伏？从今年市场来看，消费电子芯片销量急剧跌落、需求萎靡，上下游产业链景气下滑。虽然汽车芯片供不应求的状况在缓解，但是远不及消费电子供应充足，市场格局仍有分化，结构性短缺贯穿始终。

进入到四季度，随着晶圆厂一部分产能向车规完成转移，叠加全球经济下行带来的终端需求放缓等因素，群智咨询预测，2022年第四季度车用MCU价格涨幅相比三季度将有所减少，根据不同型号缺料程度不同，涨幅介于2%-5%之间。

进入到2023年后车用MCU紧缺现象将得到很大缓解，全年供需将恢复到比较良性的状态，价格相对平稳。新能源汽车将持续发力，预计2023年全年整车销量同比将有约35%增长空间，这将带动车用MCU的需求量大幅上升，但车用MCU价格短期仍难以下行，到2024年将有所回落。

同时，半导体厂商也已经感受到缓解的趋势。消费类（芯片）现在不仅不缺货，而且有很多库存的堆积，不排除在将来，比如明年有可能车规也会发生类似的事情。车规行业的缺货状况正在缓解，未来6个月，最多不超过10个月，会完全恢复正常。荣湃今年汽车类的收入会占到全年营收的45%，我们希望在未来能够占据60%到65%的。

但是，新能源汽车依然在打开新增量。在新能源汽车增长迅猛的情况下，偏重大功率的产品非常紧张，比如MOSFET、IGBT，还有碳化硅的功率器件都很紧缺。美系、日系、欧系的半导体企业和汽车下游产业链联系非常紧密，但是国内目前汽车半导体供应链非常薄弱，包括生产体系到设计公司等等。所以未来紧缺可能会经常发生，这会是一个常态。

新能源、智能化需求猛增

在11月的比亚迪新能源汽车核心供应商大会上，比亚迪抛出的目标是2023年销售500万辆汽车。根据乘联会数据，2022年1-10月国内广义新能源汽车销量超过440万台，此前中汽协预计2022年国内新能源汽车销量约550万辆。按照比亚迪的计划，明年单单比亚迪一家就几乎要达到今年全国的销量。如此生猛的增长规划，也吸引着更多上下游供应商投入其中。不可否认的是，新能源汽车加上智能化趋势，确实为国内汽车芯片企业打开新空间。

从整车的芯片数量来看，传统车型是 850 个到 1050 个，新能源车型是 920 个到 1180 个。在典型的新能源汽车中功率、控制、电源、通信、驱动和模拟芯片用量比较多，随着智能网联的发展，计算、安全、无线通信、存储芯片和传感器的数量也会增加。

面对巨大的新兴市场，一方面国内在政策端正迅速补齐车规级芯片的相关标准，另一方面，国内企业积极布局车规级芯片市场。国内目前大概有 110 家到 130 家企业开发和生产汽车芯片，其中 50% 实现了量产应用。与此同时，汽车芯片市场仍面临着半导体市场整体需求回落的隐忧。部分头部厂商对今年四季度开始后的工控及车用芯片市场需求做出了更加保守的预测，整体来看，半导体市场需求下行将至少持续到 2023 年上半年。

由于终端需求减退，下游厂商在 2022 年下半年开始执行去库存策略，四季度开始晶圆厂成熟制程产能利用率进一步下滑，代工价格将继续走低。而车规产品目前仍大部分采用成熟制程工艺，在接下来的一段时间内价格松动趋势在所难免，车用芯片市场也将因此进入一段稳定周期。

想要了解更多资讯，请关注上海企业竞争力研究中心公众微信：

