# 轿车产业价值链发展模式探析

来源：网络 作者：红叶飘零 更新时间：2024-01-18

*内容 摘要:本文从轿车产业价值链入手, 分析 了我国轿车产业价值链中上下游产业所面临的优势与劣势,就各个环节以及整个产业链的 发展 战略提出了相关的对策建议,以期促进 中国 轿车产业整体附加值的快速提升。关键词:轿车产业 产业价值链 发展...*

内容 摘要:本文从轿车产业价值链入手, 分析 了我国轿车产业价值链中上下游产业所面临的优势与劣势,就各个环节以及整个产业链的 发展 战略提出了相关的对策建议,以期促进 中国 轿车产业整体附加值的快速提升。

关键词:轿车产业 产业价值链 发展模式

汽车国际市场的趋同,国内市场的需求高涨,对于我国汽车产业既有难得的发展机遇,也有更加严峻的挑战。我国轿车产业如能在现有基础上完善和延伸自身的产业链,发展成具有高度升级能力的产业集群,才能嵌入全球汽车产业链,提升整个产业应对外部挑战的能力。

我国轿车产业价值链现状

轿车产业价值链是将轿车产品从提出概念到设计、 研究 、开发,经过不同阶段的加工制成成品送到消费者手中,并不断提供服务的一个动态过程。

(一)轿车零部件产业

关键零部件生产是轿车产业价值链中极具价值的环节,已成为跨国整车制造 企业 产业链延伸的重要方向,一个实力深厚的汽车公司背后都有一个强大的汽车零部件集团做支撑,如通用与德尔福。我国的零部件产业是轿车产业价值链中比较薄弱的环节,表现为:零部件 工业 产业结构不合理。 目前 国内定点零部件生产厂家为202\_多家,而实际上进行生产的企业却超过了5000多家,企业数目多,规模小,极大地限制了我国汽车零部件产业规模效应的形成和释放。此外由于长期以来的地区条块分割使得大部分整车生产企业都有各自完整的配套体系,相互交叉的甚少,又进一步导致了零部件工业散、乱、低、差。技术水平相对落后。在我国销售额居前五位的汽车零部件产品的技术均停留在20世纪80年代的水平,相对较低,自主研发能力弱。由于缺乏核心技术和研发能力,因而缺少自主品牌,产品主要集中在低价值领域,所配套的车型也主要是中低档次商用车和 经济 型乘用车领域。

(二)轿车 电子 产业

轿车电子产业也是轿车产业链的重要环节。轿车电子产品基本可以分为两类:一类是车载电子产品,另一类是电子控制系统。其中车载电子产品与整车性能没有直接的关系,因而附加值较低;电子控制系统则是附加值和技术含量相当高的设备。我国轿车电子产业的现状是:产品低端,附加值小。现有的轿车电子设备制造商基本上都集中在车载电子产品市场,有限的生产规模和低附加值导致产品的同质化与激烈的价格战。技术缺失,竞争乏力。中国轿车电子企业长期得不到核心技术,研发规模又跟不上,同时还不得不面对国际品牌制定的准入式技术游戏规则,形成很难在同一个技术平台上与国际品牌抗衡的局面。

(三)轿车 金融 业

轿车金融可以说是轿车产业链条中极为关键的一节,以轿车金融为主的轿车服务业所创造的利润在轿车业中所占比例在50%以上,是国外轿车厂商的主要利润来源。福特公司20%的利润来自汽车金融服务公司,通用汽车金融服务公司的贡献更是达到了36%。我国轿车产业价值链缺少严格意义的“汽车金融”子环节,即不存在由“专业汽车金融机构”提供的相关增值服务。尽管自1998年以来相关部门颁发了一系列条例,但迄今为止,只有4家机构获得批准成立汽车金融公司,而其中除通用汽车金融公司与上汽财务公司合资成立汽车金融公司外,其他3家均为外国独资公司。国内企业真正把汽车金融纳入自己的产业价值链还有很长的路要走。

(四)轿车租赁业

轿车租赁业作为一种全新的消费形式,不仅可以有效的缓解轿车生产与销售之间的“瓶颈”,而且对轿车消费市场的拓展也具有不可低估的功效。资料显示,德国奔驰公司平均每4辆汽车就有一辆是用来租赁的;美国主要汽车生产企业的总产量中有30%以上的定单是来自租赁市场。我国轿车租赁业存在以下不足:发展时间短,抗风险能力弱。目前国内个人信用体制不完善,又缺乏专业性的权威中介信用评估机构,租赁车被诈骗、被典当的现象时有发生,加大了租赁风险。产业关联性差,自主扩张能力弱。由于汽车经销商与租赁公司之间没有建立起关联关系,租赁公司又大多以分期付款方式购车,经销商出于对风险控制的考虑,不愿以批量方式向租赁公司售车,无形之中限制了租赁公司的规模。无秩序竞争,恶性竞争。目前轿车租赁企业各自为战的现象仍比较普遍,与当前国际上轿车租赁跨地域、 网络 化、集团化的规模经营还有很大的差距。设置地区集中,区域发展不平衡。目前,我国只有较大的城市设有轿车租赁公司,这些租赁公司大多没有在 旅游 热点城市设置营业部,降低了轿车的使用效率和流动性,增加了经营成本。

(五)轿车保险业

近年来我国轿车保险业呈现出市场主体增多,竞争加剧,并伴随相关 法律 制度的出台保险公司经营行为从规模向效益转型等良好态势,但总体而言,我国的汽车保险业还很不成熟,主要 问题 表现在:险种少。现阶段的汽车保险由两部分组成即主险和附加险。其中主险包括车辆损失险和第三者责任险;附加险包括全车盗抢险等八个险种。实际上这些险种只有少数几个实行,其余形同虚设。操作不规范。最为典型的即为强行搭售险种。目前我国的车险种类中,只有“第三者责任险”是每位车主必须要买的,而其它险种都是可供选择的。但很多汽车交易市场是把责任险、防盗险和车损险捆绑起来作为基本险来销售的。理赔繁琐。这主要是因为我国轿车保险理赔服务模式是自主理赔模式。这种模式下,保险公司从展业到承保,从定损到核赔,每个环节都抓在手里,导致其内部管理和经营核算的经济效益差。

促进轿车产业价值链 发展 的战略对策

(一)强化轿车零部件产业

我国轿车零部件产业应向通用化、模块化、产品 电子 化、产品环保化、轻量化等方向发展,包括:转变竞争策略,形成比较优势。依托有潜力的轿车零部件产品,通过资本运作的方式,优势互补、强强联合,尽快组成一批具有系统开发、生产、配套能力,面向两个市场的轿车零部件 企业 集团,早日形成具有国际竞争力的一流零部件供应商。区分不同情况,选择合适策略。对已经具备竞争力的产品要扩大生产规模,以形成规模 经济 ;对缺乏竞争力的零部件,要加大技术开发的资金投入力度,努力实现与整车同步开发。转变组织形式,进行模式重新。从改变轿车行业纵向一体化高的局面入手,打破整车企业之间垂直一体化的生产组织形式,促进零部件企业与整车企业之间相互独立与剥离,实现零部件企业模块供应。

(二)加快发展轿车电子产业

为进一步推进我国 现代 轿车产业链的建立和发展,应加快发展轿车电子产业,包括:强化战略联盟,促进产业整合。轿车电子企业应该积极从产业整合的高度与轿车制造商形成稳定和合理的技术分享机制,建立战略合作关系。与此同时,轿车制造商也应该利用其更加强大的技术与资本能力建立自己的轿车电子技术研发平台。加快轿车电子产业技术平台建设。在技术上与高校及科研院所紧密合作,进行联合创新,实现跨越式发展,加快轿车电子产品的产业化。

(三)积极发展轿车 金融 业

积极发展轿车金融业,推进我国汽车产业链的发展完善,包括:将轿车金融业务与传统银行业务分离。这样既可以促进轿车金融服务的专业化,将这个产业做大,也符合银行正在进行的集团化改造方向。加强银行与专业轿车金融机构和保险公司之间的合作,实现优势互补。银行有资金,有支付结算,有信用卡,有网点,但是专业化明显不足;专业机构有营销经验,有和制造商利益关联紧密的优势,但缺乏资金;两者的优势相结合,各取所需,实现共赢。

(四)努力规范轿车租赁服务业

走规模化经营的道路,形成高效率,跨地区的服务 网络 集群,尽快改变我国轿车租赁服务业无序化发展现状,包括:异地还车,网络经营。异地还车使租赁公司跳出小市场的争夺,做大业务,也降低消费者支出费用。统一标准,规范管理。通过建立行业协会或联合会,统一行业标准,改善市场环境,规范竞争行为,减少 社会 资源浪费。注重与 旅游 产业的融合。随着旅游业的兴盛,假日租车一族日益庞大,这无疑给轿车租赁公司提供了广阔的发展空间。

(五)完善汽车保险业

汽车保险业的健康发展,是建立完善轿车产业链的重要条件。为此,建立“车险风险信息系统”,实现保险、交管两部门对车辆信息、事故信息及保险理赔信息等数据的共享,既可以消除信息不对称的风险,也可以有效的控制经营风险。尽快制定并实施“汽车保险基金制度”,在轿车保险业引进竞争机制,实施费率自由化,让我国的轿车保险业真正成长壮大。

我国轿车产业价值链发展模式 分析

除了通过强化和完善全国轿车产业价值链各个相关环节,促进我国轿车产业价值链发展外,还应该在我国轿车产业总体发展上,采取独特的发展战略与发展模式。

(一)积极构建我国轿车产业生态价值链

形成我国轿车产业特有的价值链体系,拉动产业和企业的互动,促进轿车产业的发展。具体包括:内向延伸。运用增值技术,加强现有的服务方式,提高竞争能力。纵向延伸。即轿车销售后的服务价值链的延伸。据专家 计算 ,到202\_年我国轿车保有量在6650-8431万辆之间,轿车产业的强势增长,给轿车后市场带来了巨大的发展空间。交叉延伸。把轿车服务和其他服务进行系统整合、打包,提供给客户一个完整的服务包,进而增强综合消费的功能。波及延伸。从轿车的背后实际上是一种生活方式以及一种文化出发,强化相关服务领域的开拓与开发。

(二)加强产业链上相关企业的战略联盟

轿车产业与其相关产业间存在着资源的相互依赖,产品与服务的相互依赖,这势必为轿车企业战略联盟创造了有利的条件。这种战略联盟追求的是竞争中的合作,联合各方不是收购或是兼并的关系,而是优势互补的合作方式,既可以建立技术研发战略联盟,也可以建立采购战略联盟,还可以与跨国公司结成战略联盟,形成“双赢”“多赢”的利益共同体,实现轿车产业结构整体上的升级,大幅度的提升产业链上各个企业的竞争力。

(三)建设具有国际竞争优势的产业集群

在国际上,轿车产业集群基本上都是围绕一个或多个汽车总装厂进行零部件与其他相关企业的聚集而逐步形成。这种集群能够产生并释放出集群效应,获得外部经济的优势,有助于提升整个产业的竞争优势。但我国 目前 还没有严格意义上的轿车产业集群,只是一些生产上的地域集中。鉴于此,可采取以下三种方式加快促成我国汽车产业集群形成和发展,包括:通过轿车企业的地域集中,不断提高聚集效应;促进轿车企业及相关单位之间的合作,强化联合行动效应;加强必要的制度建设,形成与释放制度效应。

(四)加快融入国际轿车产业价值链

改变以往轿车产业价值链配置局限于一个地区或国内的“自助型”思路和 方法 ,分阶段地逐步融入轿车产业的全球采购、制造、销售、研发体系,合理利用国内国际两个市场、两种资源。包括:提高合作层次。彻底改变以往的“以市场换技术”的战略策略,逐渐改进我国轿车企业与国外跨国公司之间的低层次和低水平的合作。加快产业升级。分阶段向产业增值链高端过渡,逐步实现价值链升级的阶段性发展战略,近期以着重提高生产效率,建立高效规模生产为目标,尽早实现规模经济;中长期以提高产品开发能力,提高技术竞争力为目标。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！