

2019年秋季全国汽配会-西安全国汽配会

产品名称	2019年秋季全国汽配会-西安全国汽配会
公司名称	上海首美展览有限公司
价格	.00/个
规格参数	
公司地址	上海市宝山区红林路2号
联系电话	15800673986

产品详情

2019年西安全国汽配会-2019年秋季西安全国汽配会

展会时间：2019年10月26日-28日

展会地点：西安丝路国际会展中心

主办单位：中华全国工商业联合会汽车摩托车用品业商会

易通全联（北京）国际展览有限公司

由易通全联（北京）国际展览有限公司承办的，2019年秋季的"全国汽车配件交易会暨全国汽车配件采购交易会"定于10月26-28日在北京国际展览中心新馆举行。

参加西安全国汽配会的企业超过2500家，标准展位突破3000个，展览面积达到50000平方米。在此，对参加以往各届展会的参展商以及多年来一直关注我们发展并给予支持的老老朋友表示衷心的感谢。

1. [零部件产业](#)发展概况

近

年来，中国汽车工业发

展取得较大进步，生产制造能力基本达到国际

先进水平，[自主品牌](#)

整体实力大有提升，包括零部件产业在内，整体产业在体量和质量两方面均取得显著成就。但在产业链完整度和关键环节，如上游零部件产业、基础装备等方面仍受制于人，更不可忽视关键核心技术缺乏、上下游支撑不足、产业内外跨界协同欠缺、企业软实力待提升等发展掣肘。民族汽车工业在完整、自主、安全、可控的核心目标下仍有较大提升空间，由“汽车大国”迈向“汽车强国”，更加亟需高度重视零部件产业的发展和进步提升。

1.1产业整体发展增速较快，体量规模仍有较大增长空间

目前，国内各类型汽车零部件企业数量约为10万家，规模以上企业约为万家。国内汽车零部件产业总体规模（工业生产总产值）约为3.7万亿~4万亿元，近年年均增幅达到10%~15%，发展速度远高于整体[汽车产业](#)

7%的增速。国内零部件产业体量规模快速提升，对国民经济和工业制造业发展均做出重要贡献。目前，国内整体汽车工业总产值规模约为7.9万亿元，零部件产业规模占比约为50%，整零规模比例约为1:1。但相对国际汽车工业发达国家1:1.7的整零比例，国内汽车零部件产业仍有巨大的提升空间。

1.2国内本地化配套与供应能力较为健全，基本满足产业发展需求

得益于国内汽车工业的快速发展和可观预期，以及各地方政府发展区域经济决心压力和优惠政

策，本土自主企业抓住机遇快速发展，并加强合资合作和引进借鉴，跨国零部件企业则不断深化在华发展战略，提升本地就近配套能力。整体而言，目前中国境内本土化汽车零部件生产制造门类较为齐全，体系化配套能力能够基本满足下游整车产业的发展需求。单纯从零部件本身产品种类来看，80%以上已经实现中国境内本土化生产。随着新能

源汽车的快速发展，相关[零部件行业](#)

进步显著，其中动力电池领域涌现出比亚迪、宁德时代和沃特玛等企业，驱动电机和电控系统的集成度进一步提升，产品技术指标保持国际先进。

1.3 产业市场化竞争不断加剧，行业集中度呈现两极分化

目前，本土自主零部件企业谋求品牌和产品向上突围和配套市场继续提升，国外知名汽车零部件企业加强在华布局、扩大产能、深化战略，国内汽车零部件行业市场竞争不断加剧。但目前国内汽车零部件行业存在严重的两极分化现象。绝大部分高附加值产品技术领域，例如电子电器、主动安全部件、自动[变速器](#)和[发动机](#)

传感器等，大多被外资零部件企业垄断，行业集中度极高。而自主零部件企业多集中于市场化充分竞争、附加值较低的产品领域，例如铸造件、冲压件和钣金件等，且存在较为严重的产能过剩，同质化竞争严重。

目前，本土自主零部件企业谋求品牌和产品向上突围和配套市场继续提升，国外知名汽车零部件企业加强在华布局、扩大产能、深化战略，国内汽车零部件行业市场竞争不断加剧。但目前国内汽车零部件行业存在严重的两极分化现象。绝大部分高附加值产品技术领域，例如电子电器、主动安全部件、自动变速器和发动机传感器等，大多被外资零部件企业垄断，行业集中度极高。而自主零部件企业多集中于市场化充分竞争、附加值较低的产品领域，例如铸造件、冲压件和钣金件等，且存在较为严重的

产能过剩，同质化竞争严重。

1.4自主与外资/合资零部件企业，盈利能力方面差距巨大

国内零部件产业，在表征体量类的经济指标方面，例如工业总产值、主营业务收入、固定资产合计和从业人数等方面，年平均增幅均高于整体汽车工业，所占份额也不断提高。在表征效益类的经济指标方面，例如资产负债率、流动资产周转率、净利润率和全员劳动生产率等方面，则大部分低于汽车工业整体增幅，凸显零部件行业市场竞争激烈带来的行业经济运行隐忧，尤其自主和外资/合资零部件企业在盈利能力的对比方面，差距较大。目前，国内零部件产业平均净利润率为6%~8%（包含所有经济类型企业），其中主流的大规模自主企业利润率约处于6%的平均水平，绝大部分中小规模自主企业利润率仅为2%~3%，甚至低于2%。而与之相比，外资/合资零部件企业利润率高达10%~15%。整体而言，自主零部件企业由于产品技术水平、生产制造质量水平和规模化水平较低，市场议价能力薄弱，依靠价格战抢夺市场仍是主要竞争手段，生存状态不容乐观。

1.5国内零部件行业本土化研发投入低，创新能力不足

国内零部件行业研发投入平均水平为2%（研发费用占营业收入比例），而欧美、日韩等汽车工业发达国家零部件企业研发投入约为3%~5%，国内外研发投入仍有一定差距。整体而言，外资零部件企业绝大部分在华为生产制造基地，未进行研发性技术导入和对应本地化创新投入，在产值和营业收入等规模指标不断提高对比下，研发投入严重不足。而国内自主零部件企业研发创新意识仍然不足，产品开发以仿制与逆向开发为主，研发投入普遍偏低。同时，自主零部件企业受限于基础较差、盈利能力薄弱及中长期战略规划模糊，自主创新和正向研发严重不足，核心竞争力丧失，继续导致市场份额不足、盈利能力薄弱及研发投入偏低的恶性循环，长期处于被动追逐市场，技术受制于人的困难局面。

1.6自主企业人才吸引、人才培养与人才流失困境严重

国内零部件行业发展存在较为严重的人力资源问题。根据2006~2016汽车行业人才流向数据显示，包括应届毕业生和千人计划专家等高端汽车人才、多重复合型人才、专项人才中，流向零部件行业的比例较低。而在较小规模流向零部件行业的人才中，进入自主零部件企业的人数比例较小现象则更为严重（约63%流向合资企业，27%流向外资企业，仅有10%流向自主企业）。外资及合资零部件企业以相比更为良好的就业城市区域、成熟的职业培训体系、较高的薪酬福利体系和品牌影响力，吸引包括优秀毕业生和中高层次人才聚集。自主企业、相关科研机构受困于人力资源招聘困难和人才流失问题，已经成为企业创新发展和持续壮大的重要瓶颈。

1.7产业中低端产能结构性过剩现象仍较为严重

据不完全统计，国内中小微型零部件企业数量占比超过90%，但其产值规模占国内零部件产业总规模不足20%。其中，小微型企业绝大部分是自主零部件企业，散、乱、差现象较为严重。国内小型企业数量占比过高的产业结构性问题，中低端产能重复建设问题依然突出。在细分产品结构方面，传统底盘类企业仍占主流，高新技术、高附加值产品企业仍偏少。国内从事底盘系统和通用标准件等相关人力密集型、资源密集型、技术门槛较低的零部件企业，占比超过60%，依然偏高，而高附加值的电子电器系统企业数量偏少。