

50 万辆目标倒逼 新能源汽车急寻外援

50 万辆

数字

2012 年公布的《节能与新能源汽车产业发展规划 (2012-2020)》中指出, 到 2015 年, 纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到 50 万辆。2013 年中国新能源汽车销量为 17642 辆。如要实现 50 万辆目标, 则需要在未来两年中销售 48 万余辆新能源汽车。为完成这个任务, 进入 2014 年各地关于新能源汽车的推广规划将竞相出台。

中瑞自贸协定 7 月生效 汽车零部件将降税

7 月

数字

《中国—瑞士自由贸易协定》的内部审批程序已完成, 该协定将于 7 月 1 日生效。该协定生效后, 瑞方将对中方 99.7% 的出口立即实施零关税, 中方将对瑞方 84.2% 的出口最终实施零关税, 如果加上部分降税的产品, 瑞士参与降税的产品比例是 99.99%, 中方是 96.5%。

汽车电子需求旺盛 市场规模将破 61 亿美元

61 亿

数字

目前汽车电子产业在向智能化、网络化、集成化发展。2013 年国内汽车电子芯片市场份额为 41 亿美元, 超过 2012 年的 38 亿美元, 预计到 2017 年, 中国汽车电子芯片市场规模将突破 61 亿美元。我国未来将以新能源、电动汽车作为行业发展重点, 汽车电子需求逐渐旺盛。

展会 EIHIBITIONS

CIE 2014

中国 (昆山) 品牌产品进口交易会

展会时间: 2014 年 5 月 14 ~ 17 日

展出地点: 昆山国际会展中心

主办单位: 中国国际贸易促进委员会



CeMAT 2014

德国汉诺威国际物流技术展览会

展会时间: 2014 年 5 月 19 ~ 23 日

展出地点: 德国汉诺威展览中心

主办单位: 德国汉诺威展览公司



打造卓越的售后备件 物流网络

伴随着国内汽车销量的逐年增加, 售后备件市场也呈现出高速发展态势。到 2020 年, 中国汽车售后备件销售额将达到万亿元人民币, 接近同年美国市场规模。然而, 市场高速增长的同时也必然伴随许多新的变化和挑战。为了应对以上同备件供应链相关的变化, 国内各主机厂积极采取各种举措, 提升自身的备件供应链能力。

备件市场发展及供应链挑战

各主机厂的备件供应链网络日趋复杂, 主要体现在新生产基地的投入、备件品种数量的增长和经销商网络的扩张。以一汽大众、上海通用、东风日产和一汽丰田为代表的合资主机厂都拥有多个生产基地, 且分布分散。如一汽大众目前拥有长春和成都两个生产基地, 同时佛山工厂也在建; 上海通用拥有上海、沈阳和烟台三个生产基地, 并在建武汉工厂。由于大部分备件供应商也是整车零件供应商, 所以一般而言整车生产基地附近均设有备件中心仓库。生产基地的增加, 势必将导入新的备件供应入口, 从而需要规划与之相配套的配送路线。

随着国内汽车行业的增长以及汽车保有量的增加, 新车型的引入和原

有车型的改款加速了备件品种数量的增长。品种数量的增加对整个备件供应链的库存水平、订单管理和物流管理的能力和效率都提出了更高要求。而经销商数量的增加和经销商网络的扩张, 要求备件供应链需要能够服务更多的经销商并覆盖更广泛的区域。2012 年全国乘用车销量前三的主机厂平均每家拥有超过 1000 家经销商, 这无疑对备件供应链能力是一个严峻考验。同时, 经销商对备件服务的要求也在提升。售后备件业务已成为经销商总体利润的主要组成部分, 而售后服务水平对整车销售有直接或间接的影响。因此, 经销商期望能得到更好的备件服务, 在提升自身利润的同时带动整车销量的增长。经销商对备件服务的要求主要体现在备件的可获得性、到货及时性以及到货质量等同备件供应链体系直接相关的各个方面。

优化备件供应链成主要措施

这些举措主要集中在网络布局的优化和运营效率的提升两个方面, 其中网络布局优化部分所占的比例尤为突出。目前国内主要主机厂均在进一步增加备件中转库数量。行业内平均每个中转库服务的经销商数量为 93

声音 VOICE

力推新能源车 探索商业推广新模式

中国将坚持发展新能源汽车的国家战略不变, 以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向不变, 节能与新能源汽车产业发展规划确定的发展目标不变, 政府扶持的政策取向不变。中国政府将进一步加大支持力度, 加强技术创新, 深化国际合作, 深入推进节能与新能源汽车产业的发展。当今汽车产业的发展已处在一个相互依存的时代, 加快突破动力电池等核心技术, 探索建立新能源汽车商业推广新模式, 促进汽车技术与网络信息技术融合是全球汽车行业所面临的共同课题, 全球汽车行业紧密合作是实现互利共赢的前提条件。

——工业和信息化部副部长苗圩表示

家,随着中转库数量的增加,主机厂力求其平均每个中转库所服务的经销商数量接近或低于行业平均值。在进行备件供应链网络优化时,主机厂通常面临以下几方面挑战。

首先,由于网络布局优化是提升备件供应链运营能力和效率的基础,且网络的改变通常需要较大的前期投入,因此主机厂在优化备件供应链网络时通常需要具备一定的前瞻性,以保证优化后的网络结构能在相当的时间内仍具备较大优势。同时,考虑到备件业务较快的发展速度和竞争环境的变化速度,企业通常希望能尽量缩短规划和前期投入时间,以便迅速建立起一套行之有效的备件供应链网络。其次,在网络节点选定后,如何规划各节点的职能定位和所对应的库存策略。由于需要兼顾网络同备件入口和同经销商之间的距离,同时又希望能够尽量减少转运次数、控制物流成本,备件供应链网络通常均采用二级网络结构,以及中心库加中转库模式。对于一个二级网络结构,中心库模式的选定尤为重要,目前全品种单一中心库、全品种多中心库和部分品种多中心库是较为常见的三种中心库模式。一般而言,随着节点数量的增加,物流线路也随之成比例增长,并由此引发车辆计划、货量匹配、人员安排及承运商管理等一系列问题。实践证明通过系统的方法进行通盘考虑,可有效将新增配送线路同已有线路进行有机整合,实现线路优化。

备件供应链网络优化实践

备件供应链网络优化方法供包含定性分析、模型计算、情景分析和方案验证四个步骤。定性分析的主要目的是快速筛选出可能的网络节点位置。例如,考虑到周边可辐射到的经销商密度和数量,新建中转库的选址通常会在保有量相对高

的一二线城市或其周边。同时,备选名单中通常不包括那些现有中转库所在地。除此之外,还要考虑到备选城市的物流状况,如仓库设施、高速公路的便捷性、城市交通情况、道路限行、第三方物流资源等。通过这样的定性分析,通常可将中转库备选城市由几百个缩减至20~30个。

成本模型主要围绕库存费用、仓储费用、干线移库成本和支线配送成本四个方面。其中库存费用为受库存水平影响的资金占用成本,而仓储费用是包括仓库租赁费用在内的仓库运作成本。为能够更准确地计算出网络的库存及仓储费用,需要首先对备件进行分类,然后按照分类后的结果分别计算其所需的安全库存水平。以部分品种的多中心库网络结构为例,如果某个备件为中转库建储件,意味着无中心库库存,所以其安全库存水平将根据所销售区域的总体订单波动性进行计算。对于中心库建储或中心库建储为主的备件品种,其网络总体安全库存需放至中心库,而中转库仅暂存补货周期内的周转库存量。配合较为频繁的补货策略,这样既可有效控制库存水平,又可提供可靠的服务,由于中心库可对全部中转库进行补货,还最大限度地避免了同一备件品种在不同中转库同时存在断货和高库存现象。最终的供应链成本需要同时考虑库存和运输成本。在完成了对库存策略的梳理之后,需进一步对补货策略进行优化。通过对不同的策略进行组合并对比其成本计算结果可很快找到最佳的运输策略,以达到降低成本的目的。

对于备件入口而言,如果未来车型规划发生变化,或者相应的备件供应商能够做到就近或分库送货,在备件入库的假设将发生变化,因而对库存和运输费用将产生一系列影响。**MM**



**精心组织 精确设计
精益制造 精诚服务**



北京博途物流设备有限公司

全国销售热线: 010-61556047/48/49

传真: 010-61552161

公司地址: 北京市通州经济开发区东区杜柳棵289号

网址: <http://www.botoracks.com>

▲反馈服务编码M3908