



---

# 中国汽车零部件产业发展报告

---

(2019)

中国汽研北京分院  
www.caeribeijing.com

中国汽车工业协会  
中国汽车工程研究院  
编著

# 《中国汽车零部件产业发展报告（2019）》

## 编委会

编委会主任：付炳锋

编委会副主任：李开国、罗军民

主 编：罗军民

副 主 编：周舟、李桂新

编 委：杜道锋、夏国强、邓小芝

主要执笔人：于海生、王科、侯天仪、史卫华、邵光保、刘小红、薛凯

参与编写人员：焦毅、韩战稳、孟庆江、张礼军、李朋林、左培、陈希、李刚、  
陈涛、夏芹、杨敏、李虹、张静、雷浩

参 编 单 位：中国汽车工业协会

中国汽车工程研究院

丰田纺织（中国）有限公司

上海保隆汽车科技股份有限公司

湖北三环锻造有限公司

安波福（中国）投资有限公司

科力远混合动力技术有限公司

重庆大学

# 序

伴随着“新四化”的发展趋势，全球汽车产业正在向着电动化、智能化、网联化、共享化的方向迈进，于此同时，对新产品需求的增加将迫使全球汽车零部件产业面临巨大变革。在此变革下，我国汽车零部件产业也迎来了转型升级的机遇。从技术改进到技术革新，从产品创新到企业转型，我国汽车零部件企业抓紧当前契机，正努力发展成为未来新兴领域全球化的汽车零部件企业。

2019年我国汽车产销量分别完成2572.1万辆和2576.9万辆，产销量同比分别下降7.5%和8.2%，产销量降幅比上年分别扩大3.3和5.4个百分点。在汽车行业如此低迷的情况下，2019年，汽车零部件制造业仍呈现稳定增长趋势。根据对13750家规模以上汽车零部件企业统计，全年累计主营业务收入3.6万亿元，同比增长0.35%。当前，我国汽车产业对外进一步放开、中美贸易摩擦、蓝天保卫战等计划的推行、国六排放标准实施、新能源汽车补贴退坡、双积分政策实施等因素在影响整车企业的同时，也给零部件企业带来了前所未有的挑战与考验。尤其进入2020年后受新冠肺炎病毒疫情的影响，全球零部件企业都经历了停产待工时期，产销量严重下滑，部分企业甚至面临破产风险。在如此严峻的市场环境下，我国汽车零部件企业需要更加重视产业机遇和创新发展，在变革中求生存，在变革中谋求发展，推出满足未来汽车所需求的零部件产品，增强企业竞争力，从而更好的应对当前环境的考验。

本书以“汽车零部件产业的机遇和创新发展”为主线，对我国汽车零部件产业所面临的产业变革、产业投资、产业机遇、产业技术创新等内容进行了深入研究，为我国汽车零部件产业应对当前行业转型升级献策，提出了切实可行的建议。报告选取了车身附件（座椅）、混合动力系统、汽车环境感知传感器、胎压监测系统等领域进行了重点研究，内容涵盖行业发展综述、市场发展现状、产品技术现状以及国内外技术差异，并总结出了各子行业发展面临的问题以及相关建议。

书中包含的重要数据及素材，能够为关注汽车零部件产业发展的社会各界人士提供丰富、有效的信息参考，同时为相关政府部门制定政策、企业管理部门制定决策提供参考依据。

在本书编撰过程中，中国汽车工业协会、中国汽车工程研究院、整车企业、零部件企业、各有关单位和机构的管理者、专家和相关学者给予了很大支持和帮助，付出了辛勤努力；社会科学文献出版社为本书出版做了大量工作，在此一并表示感谢。希望这一汇聚业内外人士心心血和智慧的成果能够对推动我国汽车零部件产业发展起到积极的推动作用。

中国汽研北京分院  
www.caeribeijing.com

## 摘要

《中国汽车零部件产业发展报告（2019-2020）》是关于中国汽车零部件产业发展的年度研究报告，2016年首次出版，本书为第五册。由中国汽车工业协会和中国汽车工程研究院组织编撰，集合了整车企业、零部件企业、中汽协会各零部件分支机构、大专院校和有关政府部门众多行业管理者、专家和学者的智慧，是一部较为全面论述中国汽车零部件产业发展的权威著作。

随着全球汽车市场需求减弱，世界经济整体下滑，中美贸易摩擦等多方面因素的影响，2019年全球汽车销售出现自金融危机以来的最大降幅，全球汽车零部件产业配套受到了严重的影响，全球汽车零部件产业链将迎来重构机遇。自2019年下半年开始，众多零部件企业积极寻找新的发展路径。受到国际和国内的整车产业影响，我国汽车零部件产业也遭受到严峻的考验。伴随着国家政策在新能源汽车、智能网联汽车等领域的大力推动，国内相关企业加快在相关领域的研发投入和市场布局，在规模化、模块化、集中化的趋势下，通过投资并购，提高企业综合市场竞争力。在此背景下，我国汽车零部件产业如何寻找发展机遇、如何坚持创新发展是将是未来行业重点关注的话题。

本年度报告以“汽车零部件产业的机遇和创新发展”为主线，通过产业投资研究、企业研究、细分行业研究和质量管理研究等方面的研究进行相应阐述，报告全文包括总报告篇、产业发展篇、企业篇、子行业篇、专题研究篇及附录。

总报告篇宏观描述了全球汽车零部件产业市场现状，企业经营情况、技术研发、投资活动以及在华布局战略等方面的发展动态，宏观分析了我国汽车零部件产业的政策体系、企业营收和进出口现状、战略布局、技术研发及再制造市场等方面的发展状况。

产业发展篇对我国汽车零部件产业的投资趋势进行了深入的研究，分析了产业投资环境、产业规模、企业经营状况、研发投入、企业在华投资布局等方面的内容，并对未来我国汽车零部件企业的投资趋势和投资机会进行了预测和分析。

企业发展篇选取了跨国零部件企业安波福，对其企业情况、在华业务布局、企业战略、产品布局及其典型转型升级事件等进行了分析和阐述，选取国内典型零部件企业湖北三环锻造，对其企业情况、企业发展战略、产品布局、创新发展经验和典型转型升级事件等内容进行了详细阐述。

子行业发展篇深入剖析了车身附件（座椅）、混合动力系统、汽车环境感知传感器、胎压监测系统四大子行业领域的发展现状及趋势、对产品技术及市场规模进行了深入研究，并提出了针对各子行业的问题及发展建议。

专题研究篇深入研究了汽车零部件产品的全过程质量管理，从 2019 年行业热点问题和召回事件为切入点，研究汽车零部件全过程质量管理的概念、现状及存在的问题，针对性的提出相应的管理措施，并对未来全过程质量管理的发展趋势进行了分析和预判。

纵观全书，有丰富的汽车零部件产业素材支撑，并具备相当的研究广度和深度，有助于广大读者全方位了解中国汽车零部件产业发展态势，对汽车产业管理部门、行业机构、地方政府、企业决策及战略研究具有重要的参考价值和借鉴意义。

# 目 录

## I 总报告

B1 2019 年全球汽车零部件产业发展综述 .....	9
一、全球市场受多因素影响，产业链迎来重构机遇 .....	9
二、企业营收整体下降，创新提升品牌价值 .....	11
三、核心技术持续发展，推动新四化产业转型 .....	14
四、加快投资并购进程，高值并购活动频繁 .....	17
五、加大新兴产业投入，重视在华市场布局 .....	20
B2 2019 年中国汽车零部件产业发展综述 .....	25
一、产业政策持续完善，加速零部件行业发展 .....	25
二、营业收入略有增长，进出口额均呈现下滑 .....	28
三、新兴领域投资加速，扩大核心技术战略布局 .....	30
四、聚焦新四化产品研发，多方机构合作成为趋势 .....	33
五、激发再制造市场活力，新蓝海产业或将形成 .....	36

## II 产业发展篇

B3 中国汽车零部件产业投资趋势研究 .....	薛凯 42
一、投资环境持续改善，大力推动产业发展 .....	42
二、产业规模稳步提升，企业经营面临转型 .....	48
三、研发投入逐年增长，在华投资受到重视 .....	53
四、智能化发展趋势明显，新技术投资机会增加 .....	63

## III 子行业发展篇

B4 汽车车身附件（座椅）子行业发展分析.....	侯天仪、焦毅 68
一、产品及标准法规概述 .....	68
二、市场发展状况 .....	72
三、产品技术发展状况 .....	80

四、目前中国汽车市场还存在的问题及其政策建议 .....	91
B5 汽车混合动力系统子行业发展分析 .....	于海生 94
一、行业发展综述 .....	94
二、市场发展状况 .....	99
三、产品技术发展状况 .....	101
四、国内外技术差距分析 .....	111
五、行业问题和建议 .....	115
B6 汽车环境感知传感器子行业发展分析 . 王科、李刚、陈涛、夏芹、杨敏	118
一、行业发展概况 .....	118
二、市场发展现状 .....	120
三、技术发展现状 .....	135
四、国内外技术差距分析 .....	163
五、行业问题与建议 .....	165
B7 汽车胎压监测系统子行业发展分析 . 史卫华、韩战稳、孟庆江、张礼军	167
一、行业发展综述 .....	167
二、汽车胎压监测系统市场发展状况 .....	180
三、汽车胎压监测系统技术发展 .....	186
四、行业问题及建议 .....	191
<b>IV 企业发展篇</b>	
B8 典型跨国零部件公司发展案例 .....	刘小红 194
一、企业基本情况 .....	194
二、企业发展及产品布局 .....	196
三、企业典型事件分析：安波福如何成为全球最具创新力公司之一 .....	198
B9 国内典型零部件企业转型升级案例 .....	邵光保、左培、陈希 207
一、企业基本情况 .....	207
二、企业发展及产品布局 .....	208



三、企业创新发展经验总结 .....	210
四、企业典型事件分析 .....	215
<b>V 专题研究篇</b>	
B10 汽车零部件产品的全过程质量管理 .....	218
一、事件分析 .....	218
二、全过程质量管理概述 .....	220
三、全过程质量管理的措施分析 .....	229
四、汽车零部件全过程质量管理的未来趋势 .....	235
<b>VI 附录</b>	
附录一 汽车零部件产业相关统计数据 .....	239
附录二 2019 年度汽车零部件产业政策法规 .....	246
附录三 2019 年中国汽车零部件行业大事记 .....	251

## V 专题研究篇

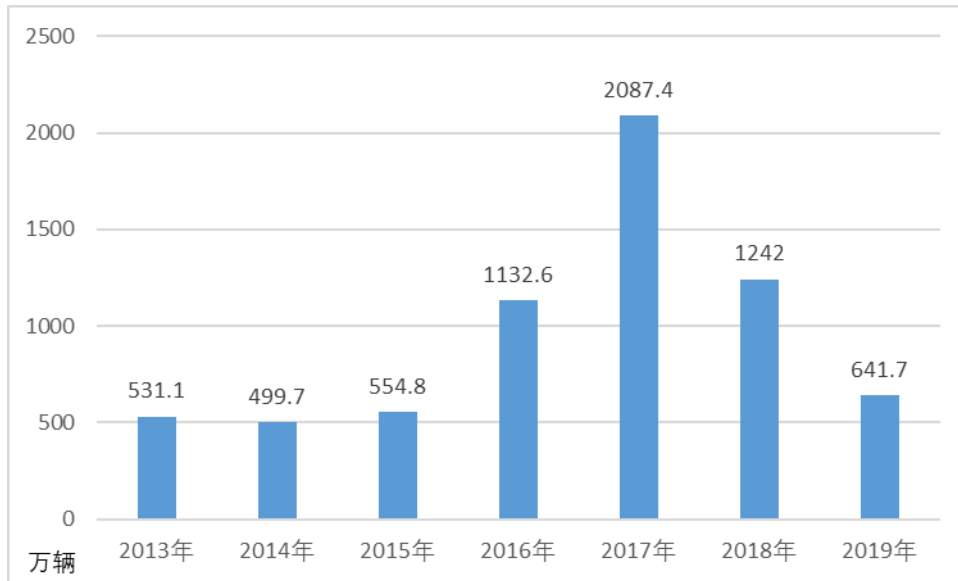
### B10 汽车零部件产品的全过程质量管理

**摘要：**随着汽车保有量的逐渐增多，汽车整体质量水平也越来越受到社会关注，尤其是汽车零部件的产品质量问题，经常成为社会热点话题。当前，对于汽车零部件产品的质量管理多为企业内部的质量管理，对零部件产品的全过程的质量管理并未得到重视，加强汽车零部件产品的全过程质量管理，对推动我国汽车产业发展，促进汽车消费需求增强有着重要的作用。本文通过对零部件产品质量主要问题分析，研究汽车零部件全过程质量管理的现状和管理措施，并对汽车零部件产品的全过程管理质量的未来趋势进行合理性预测。

**关键词：**汽车零部件、质量管理、发展趋势

#### 一、事件分析

中消协发布的《2019年全国消协组织受理投诉情况分析》报告中显示，汽车及零部件高居商品类投诉榜第一名，总量达到34335件，占比消费者总投诉的42%，同比2018年增长25.1%。汽车类投诉涉及汽车销售各个环节，除质量问题、购车合同争议、售后服务问题、检测举证维权难、二手车消费信息不实、捆绑销售车险和诱导消费者贷款等问题都是消费者热点投诉的问题。除投诉事件外，电动汽车自燃事件也成为消费者关心的话题，伴随着国家大力推动新能源汽车的发展，我国新能源汽车近几年产销量成为世界第一，新能源汽车保有量达到380万辆。在新能源汽车销量增长的同时，自燃事件在全国各地频发，动力电池产品质量问题也成为社会各界人士关注和讨论的话题。可以看出，汽车零部件质量问题越来越受到消费者的关注，而汽车零部件质量已经成为消费者选择车辆品牌的一个重要标准。



数据来源：市场监督管理总局

图1 2013-2019年国内汽车召回数量

2019年国家市场监督管理总局共发布汽车相关召回公告170个（包含工程车辆及轮胎召回），与2018年相比减少10个，其中，涉及65家车企的230余款车型，召回总量6,417,167辆，召回总量较去年下降48.3%。在经历2016年和2017年国内召回高增长的态势后，2018年到2019年汽车召回无论从品牌数量还是召回总量均呈现下降。



图2 2019年缺陷汽车召回原因分布（这个图重新画下，写明来源）

从2019年的汽车召回总体情况来看，汽车缺陷问题相对集中，并以发动机、气囊和安全带总成召回的次数最多。其中，涉及发动机相关问题的召回达到49次，占召回总数的21%；因气囊和安全带总成问题共召回47次，占召回总数的

20%。另有关传动系统、电气设备总成、车身总成这几部分的召回次数也占召回总次数的 35%。

此外，随着新能源汽车保有量的增加，新能源汽车安全问题也逐渐增多，新能源汽车的召回量增势显著，尤其是 2019 年上半年频繁的新能源汽车自燃，引发了全社会的广泛关注。2019 年，国家市场监督管理总局已要求召回 33281 辆新能源汽车，占召回总量的 0.5%。涉及企业有特斯拉、北汽新能源、蔚来汽车、宝马（中国）、奇瑞汽车、郑州宇通客车、南京金龙客车、哈尔滨通联客车等 9 家车企。其中，因动力电池问题而召回的新能源汽车数量有 6217 辆，占今年新能源汽车总召回量的 18.68%。

如今汽车已经成为大众重要的代步工具之一，汽车质量直接关乎消费者的人身安全等问题。消费者希望购买到质量好的汽车产品，经销商希望整车企业生产出的产品都是合格产品，整车企业又希望其零部件供应商提供的产品一致性好，零部件企业则希望通过与整车企业合作共同提高产品质量要求。因而，若想最大限度的提高汽车零部件的整体质量，就必须高度重视汽车零部件制造的全过程质量管理控制，从而为汽车领域的健康发展提供保障。

## 二、全过程质量管理概述

### （一）汽车零部件全过程质量管理的概念

对于企业而言，实施质量管理意义重大。质量管理能够帮助企业对产品实施全过程的控制，提高产品质量，增进顾客满意；质量管理能鼓励企业分析顾客要求，市场需求状况，以生产顾客能接受的产品；质量管理能为企业提供持续改进的框架，并在此框架之下运用各种质量管理的方法加强质量管理。

许多企业只局限于统计质量控制和片面的全面质量管理，强调的是对制造过程中的定期抽查和组织管理，测量实际的质量结果与标准对比，并对其差异采取相应的调节管理措施，使产品质量接近或达到标准水平。甚至还有一些企业还停留在“事先检查”的质量管理模式下，偏重于纠正和预防措施。然而产品质量是在市场调查、设计生产、检验、销售、服务等全方位的过程中逐渐形成的，关注于其中的某一阶段是远远不够的，尤其是在知识经济时代，在市场变化莫测、企业技术创新频繁的条件下，应更加注重进行全面的质量管理和创新。

汽车零部件的全过程质量管理是指从汽车零部件研发到生产直到报废再利用的全过程中对汽车零部件的质量进行监控管理。如图 3 所示，汽车零部件全过程大致分为了零部件产品研发、产品生产、整车企业零部件采购、总装整车下线、车辆出厂检验、经销商销售、消费者使用以及汽车报废零部件拆解再利用等过程。在这一系列过程中，产品研发和生产的零部件质量管理主体是零部件供应商；采购、总装、出厂检验的零部件质量管理主体是整车生产企业，销售和汽车使用中售后服务中零部件质量管理主体为汽车经销商；报废零部件拆解再利用过程的零部件质量管理主体是再制造生产企业。

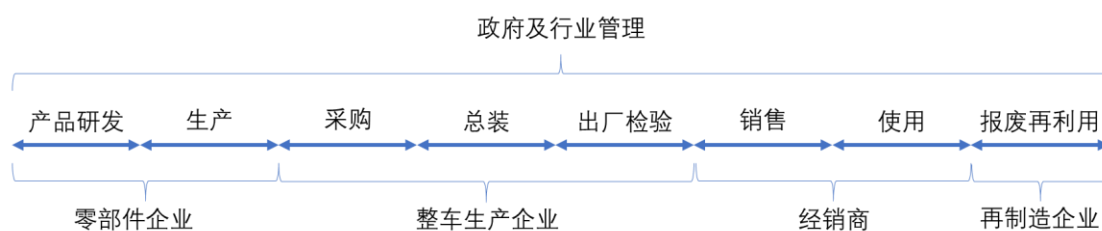


图 3 汽车零部件全过程质量管理

全过程质量管理的研究可以针对不同的质量管理主体所面临的现状及问题进行有效的分析，探讨不同主体在全过程质量管理过程中承担的责任和管理策略，通过制度、体制、科学管理等多种内容的相互促进，发挥各方所长，多方全面的协同发展，并且不断优化不断更新质量管理体系，全面提高质量管理的效果，共同推动汽车零部件质量的提高，对汽车零部件行业乃至整车行业的发展有着重要的意义。

## （二）汽车零部件全过程质量管理的现状及问题

我国的经济以制造业为主，虽然制造业的产量在世界水平的前列，但很多企业仅仅能够进行简单的模仿和组装，真正的核心技术仍然掌握在外国科技公司的手中。对于汽车零部件的生产也同样是如此，我国在汽车零件再生产方面缺少主观能动性和创新性，同时生产的产品在其质量上也有不足。因为汽车不同于其他的产品，其对于零件有着极高的精密性要求，一点小小的偏差可能就会使汽车整体的性能受到影响，因此对质量管理提出了更高的要求。

### 1 政府及行业机构质量管理现状及问题

我国政府及行业机构对汽车零部件质量管理目前主要从标准制定、标准认证

和监督检查等方面进行质量管理。通过对各类汽车零部件制定国标、地标、行标、团标等标准，要求企业在生产该产品时按照相应标准对产品生产、安全、质量等方面进行管理，保证产品的最低质量要求。同时在零部件供应生产出整车后，对整车质量进行认证和监督检查间接的对汽车零部件质量进行管理。

我国的汽车产品认证实行的是强制性型式认证制度，型式认证主管部门由国家发展和改革委员会（发改委）、国家工业和信息化部（工信部）、市场监督管理总局及国家认证认可监督管理委员会（认监委）和国家环境保护部（环保部）四大政府机构承担管理职能的局面，同时公安部、商务部、财政部、海关总署、交通和运输部等也涉及汽车行业相关环节的管理。其中发改委主要负责汽车产业相关的特大项目的审批，例如新申请汽车企业的审批等；工信部主要负责《车辆生产企业及产品公告》的管理；市场监督管理总局及下属机构认监委主要负责强制产品认证的相关工作；国家环保部及地方环保局负责汽车排放标准的制定及汽车环保信息的管理和发布；交通部主要负责燃料消耗量的申报和《道路营运证》的办理。

监督检查主要由国家市场监督管理总局实行统一的市场监管，是建立统一开放竞争有序的现代市场体系的关键环节。依据有关法律、法规、政策和质量标准对厂商进行监督、检查、检验、鉴定、评价，必要时采取紧急控制措施。对产品质量进行监督检查，一般采用抽查的手段并以抽查结果为依据做出的行政处理。通过市场监管制度规范企业质量行为、提高产品整体质量水平，完善市场监管的质量管理措施，主要包括国家监督抽查制度、社会监管以及治劣扶优的评选监管制度等。1985 年出台《产品质量监督试行办法》，1986 年国家经济委员会发布《国家监督抽查产品质量的若干规定》，1991 年国家技术监督局发布《产品质量监督抽查规定》，2002 年国家质检总局发布《产品质量国家监督抽查管理办法》，2011 年 2 月 1 日起施行《产品质量国家监督抽查管理办法》（国家质检总局令 133 号）；

目前，我国针对汽车产品缺陷有相应的召回要求，2002 年 10 月上海市通过《上海市消费者保护条例》，是我国产品召回制度的有益尝试；我国于 2004 年制订的《缺陷汽车产品召回管理规定》是我国首次发布并实施的产品召回制度；该工作由国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心承担，对不合格产品进行召回要

求。产品召回制度具有防患于未然的作用，企业可以在加强产品质量管理的同时，通过预先建立处理召回的规划，有效处理产品召回状况，并改进产品质量。

## 2 零部件供应商质量管理现状及问题

在汽车工业全球化发展背景下，零部件企业为了满足汽车制造企业的要求都对质量管理倾注了更大的关注。虽然我国汽车零部件行业质量管理历经了多年的发展，但是目前质量管理水平依然比较弱，主要表现在以下几个方面：

(1) 质量管理工作处于传统模式。目前，我国汽车零部件企业的质量管理模式大部分还处于质量检验阶段和统计质量控制阶段，质量管理工作模式比较传统。零部件企业质量管理的重点主要还是放在产品质量上，而对全面质量管理的其他方面比如客户、全员参与等方面关注较少。我国零部件企业多引入 ISO/TS16949、ISO9001 等质量准则，生产现场实施 6S 管理等措施，这些举措主要还是针对企业的产品质量，系统性不强，对全面质量的其他方面缺少控制。零部件企业的质量管理还处于传统模式，影响企业长远的发展。

(2) 全员参与质量管理不足。全面质量管理的核心就是全员参与，要求企业的所有员工，上至管理层下至一线操作人员都要积极的参与到企业的质量管理中，但是由于我国传统观念的影响，全员参与的管理模式在我国企业内部很难建立。大部分的企业员工还是趋于服从上级命令，缺乏参与质量管理的积极性，不能对质量问题提出意见和建议。同时，这样的企业往往管理层对不同层次的员工缺乏差异化的质量管理培训，管理层也缺乏解决质量问题相关技巧和质量控制方面的培训。

(3) 对消费者关注程度不够。零部件企业处于汽车供应链的中间环节，其质量管理是按照主机厂对产品提出的具体要求来实施的，而不能有效分析上下游顾客的需求，从满足上下游消费者的需要为出发点加强质量管理，从而易导致投诉、退货等现象的发生，使质量成本剧增。

(4) 质量管理意识和现代管理理念缺乏。全面质量管理不能很好地在企业中实行有一个很重要的原因就是企业人员质量管理意识淡薄，现代质量管理理念缺乏。企业的管理层和员工如果不能重视质量管理，意识到质量管理与企业的兴衰有重要关系，往往就不能够真正有效的实行质量管理。在我国的零部件企业中，一些管理人员甚至不能正确认识和理解全面管理理念，对于一些先进的质量管理

理念缺乏理解和认识。一些管理者的质量理念仍然停留在质量检验水平，统计技术应用薄弱。缺乏质量管理意识和现代管理理念，全面质量管理的推行就会受到严重阻碍，即使推行了也不能对其合理应用，不能适合于企业实际。

(5) 质量信息滞后。信息贯穿于整个质量管理的全过程，质量信息包括外部信息的收集与分析 and 内部质量信息的传递。外部信息是企业进行质量管理的主要依据，它可以帮助企业与外部环境及顾客建立起联系。内部产品信息则是企业进行生产、管理并在外部市场取得竞争力的关键。然而，我国大部分零部件企业对质量信息的分析和利用较少，信息工具比较落后。我国大部分零部件企业没有建立起合理有效的信息传递与反馈制度，导致质量信息之后，不能为企业的质量管理提供依据与支持。

(6) 质量管理过程不健全。全面质量管理包括企业的各个方面，人员、设施、信息资源、顾客、工作环境等等。但是由于我国的零部件企业规模往往很小，对质量的投入比较少，质量管理不成体系，各个部门协调不足、职责不清，人员参与度低下，就造成了我国零部件企业质量管理过程不健全。无论是在制度质量、标准质量、工作质量还是在产品质量和技术质量上，零部件企业质量管理不成体系，整个管理过程往往依赖于管理层人员的质量管理经验进行。

### 3 整车生产企业质量管理现状及问题

目前，中国各汽车公司之间的竞争越来越激烈。据统计，汽车所需备件的 80% 由供应商提供，20% 由 OEM 生产。随着经济全球化和消费者需求的个体化发展，质量管理已成为企业创造利润，赢得用户信心的关键策略之一。而整车企业质量管理主要有供应商的质量管理和自身生产过程中的质量管理两个重要组成部分。

#### (1) 对供应商的质量管理

随着《中国制造 2025》的实施、工业和工业 4.0 概念的逐步普及，我国汽车工业面临日益激烈的市场竞争和转型升级压力。在行业质量标准的提升，模块化和系统化采购的行业趋势越来越明确的当下，整车厂对于零部件供应商技术实力与生产管理能力的要求也越来越高。同时，整车企业的质量管理和供应商的质量管理联系在一起，它成为供应链的质量管理链。可以说，汽车零部件供应商的质量水平将直接影响整个汽车的质量和可靠性。管理汽车零部件供应商的质量是一个越来越受各种汽车制造商重点关注的问题，这将对整车生产企业的战略管理产



生重大影响。

**潜在供应商调查不够全面：**对于汽车企业来说，在确定汽车零部件产品的供货对象之前，首先必须进行全面系统的潜在供应商调查与市场评估，只有这样才能为企业寻找到较为可靠的合作伙伴。在潜在供应商调查阶段，客户向供应商提供企业零部件所需的技术资料，由供应商给出基础报价和预算，待样件完成后进行零部件产品质量的第一次验收。为了降低汽车制造企业相关商业秘密的扩散范围，企业往往会选择较少几家供应商进行业务洽谈，这也会使得潜在供应商的调查不够系统全面，尤其是样件质量的验收并不能完全代表供应商在量产之后的产品质量水平，为后期汽车零部件质量管理工作带来了较大负担。

**涉及质量管理的多部门分工不细：**供应链质量管理工作涉及的部门和单位相对繁杂，如果各部门之间缺乏必要的沟通，就可能出现纰漏，影响产品质量验收工作的效率。在现阶段，一些企业在供应链质量管理方面并未完全明确各部门各自的职责，或者存在分工不细、责任不清的情况，导致全产业链质量监管方面出现输入和输出环节交接工作不顺畅，无法较好地完成供应链质量管理监督工作。而在有些企业中，则是存在分工过细、部门之间工作职责交叉重叠的问题，导致某一部门在质量管理工作开展过程中可能需要请示多部门领导的情况，不仅影响了正常的工作效率，还可能出现影响整个项目进度的情况，对汽车制造企业来说也是一种损害。

**产品质量和资源成本之间存在矛盾：**随着汽车制造业市场竞争的日趋激烈，如何利用较少成本换取更大的经济价值，是任何汽车制造企业都必须面临的问题。因此，在选择零部件供应商时，尽量选择更低成本、更高质量的供应商，是企业的一道生存法则。在当今时代汽车生产制造国际化竞争的市场环境下，一些地方本土化企业由于缺乏国际化背景支撑，往往能给出较低的市场报价，尽管短期内产品质量能够达到企业标准，但在量产后期产品规模的增加，长期质量能否得到有效保证，汽车生产企业在选择供应商时还需要把握好二者之间的关系。

## （2）整车企业自身的质量管理

由于中国汽车工业发展基础薄弱，技术研发能力不强，质量管理水平低下，因此导致自主品牌的竞争优势不明显，这给合资品牌提供了展现优势的舞台和抓住中国市场的先机，在质量管理系统中，各个合资品牌按照国外合资方的质量管

理模式和中国汽车工业的实际情况建立中国合资品牌汽车企业的质量管理系统，而自主品牌则按照最基本的国际质量管理标准建立质量管理体系，没有形成独特的、具有影响力的有效的质量管理模式。中国汽车工业近 10 年的发展结果表明，自主品牌通过合资合作渠道，按照世界先进车企的管理方法建立适合的质量管理体系，是提升品牌价值、提高市场占有率的有效途径之一。

我国自主品牌质量管理基础薄弱，质量意识落后。我国在建国初期开始发展汽车工业，真正走向快速发展的道路是在改革开放以后，通过不断地引进国外先进技术，逐步推动自主品牌通过学习不断提升自主研发能力和质量保证能力，但目前全员质量意识仍有待提高。其次，自主研发能力不足，不能保证设计质量。整车自主研发能力经过几十年的努力和探索已取得了长足的进步，但总体的研发水平仍有待提高，没有在设计阶段针对以往发生的问题进行分析和改进，通过设计防错避免或减少批量产品质量问题的发生。再有，自主品牌质量管理方法应用水平不高，没有形成质量持续改进的机制。对于科学的质量管理方法的掌握和应用还不够，不能以真实有效的数据和客观事实作为决策依据，质量改进没有形成良性的循环系统，没有认真进行经验教训总结，没有形成标准化、系列化的核心技术规范，没有通过流程制度形成长效的质量改进机制。

#### 4 汽车经销商质量管理现状及问题

通常一辆新车从进入到 4S 店的库房到交付到客户手中是要经历两次严格检测的，第一次就是新车入库，库管一般对车辆进行第一次检查，但是目前新车到店一般都是半夜，库管多是将车辆停好，并未进行认真检查。第二次就是客户买车提车时的 PDI 检查，即乘用车新车售前检查服务，是指经销商按照供应商的规定与标准，对消费者所购乘用车新车进行检查和校正的检测服务，包括对乘用车新车进行外观（内外饰）和随车工具静态检查以及对功能性零部件、机械构造进行动态检查，通过检查发现并处理一切不符合供应商规定和标准的项目，并向消费者提供售前检查服务的相关信息。比如灯光的确认、轮胎气压调整到正常状态、检查机油、防冻液、玻璃水、转向液等等。然而在实际销售中却经常出现如西安奔驰车未出 4S 店就发动机漏油的类似现象，PDI 检查很多时候只停留在表面检查。此外，在售后维修过程中，也经常存在着质量管理的问题，主要以下几点：

#### （1）质量管理意识不强

检查人员的质量管理意识并未渗透到具体的服务工作中去，缺少巧极性与主动性的质量管理意识，没有尽心尽责，目标也不明确，当作一种工作程序和流程对待，工作浮于表面，没有始终把客户的利益放在心上，忽视质量问题对消费者安全产生的影响。

#### （2）PDI 检查流程管理存在缺陷

良好的流程管理是规范员工和为员工的服务行为树立标准，并引导顾客的有效手段，对 PDI 检查流程管理存在缺陷问题分析也需要从基本服务流程环节出发，通过调查分析发现目前经销商 PDI 检查流程管理中存在的问题，部分阶段的环节有所忽视和遗漏，部分工作内容与执行人员不相匹配，部门间缺乏有效的沟通，没有良好的质量管理是不会产生良好的汽车产品质量服务，所在相关流程环节上面还有些提升和改进的空间。

#### （3）没有统一的新车售前检查行业标准

由于汽车行业没有统一的乘用车新车售前检查行业标准，涉及汽车销售前 PDI 检查不到的案件日益增多，一套规范的售前检查服务指引不仅有助于提高经销商保护自身合法权益的能力，同时也让汽车消费者对于新车 PDI 的重要性有更清晰的认识，杜绝新车存在的隐患。

#### （4）维修质量无法得到保证

当前的汽车维修人员并没有及时的转变自身理念，缺少为人民服务的意识，没有真正实现个性化定制服务，行业内信息反馈、调查机制没有及时完善，对于客户的服务没有真正落实到实处。很大一部分维修人员并没有迎合时代的发展提升自身的技术水平，相关的维修人员也没有及时更新维修知识，导致在遇到新问题时，不能够及时的解决，汽车维修质量无法得到保证；还有一些经销商为了能够获得更多的经济利益，使用质量不符合标准的配件，使得经销商的信用度不断降低，阻碍其长期发展。

### 5 再制造企业质量管理现状及问题

装备再制造产业自从问世以来，因其节省生产原料、减少工业排放、延长产品生命周期的循环经济属性，一直受到社会的广泛关注。随着中国汽车市场的发展，每年的汽车报废数量、可回收再利用零部件的数量也在快速增长，2019 年全

国回收报废车辆 229.5 万辆，同比增长 15.3%。中国的再制造产品已经超过 10 万件，市场价值超过 11 亿。我国汽车零部件再制造起步较晚，与欧美等发达国家 OES 市场 80%的再制造零件占比，我国汽车零部件的回收再利用率并不高，报废汽车数量和再制造零件规模都有很大的增长空间。

汽车主机厂是再制造产品重要的供给方之一，由于大部分主机厂拥有汽车驱动系统的自主知识产权，掌握产品的设计参数和性能认证要求，可以自主进行再制造。主要零部件有发动机、变速箱。其他非动力总成系统的零部件或共有知识产权的零部件，如导航、多媒体模块、其他子系统零部件等，主机厂会根据经济性原则，与零部件供应商合作开展再制造。

具备再制造能力的非 OEM 供应商是另外一个重要的市场主体。这类供应商有该产品的自主知识产权和高标准的质量管理体系，其产品在市场上有一定的认可度和占有率。他们进行再制造的动机来源于自身能力积累的成本优势和零部件的规模经济预期；制约其开展再制造的主要原因有两个方面，一是知识产权问题，二是配套能力问题。知识产权的约束来自于与主机厂的知识产权排他性协议，必须共同合作才能进行产品的制造和销售。配套能力的约束来自于旧件的回收和物流能力，零部件供应商具有优秀的工程设计能力和生产质量管理能力，但是不掌握旧件回收物流体系，旧件回收依赖主机厂的经销商管理体系和市场逆向物流体系，前者需要主机厂的合作，后者受逆向物流供应商成本的制约。

还有一类独立再制造厂商，他们不受知识产权约束，在没有知识产权的情况下无法获得产品的设计参数和性能要求，对产品的质量管控是不到位的，产品性能一般仅能满足国标的的基本要求；旧件回收方面无法使用主机厂的服务体系，只能通过市场化的逆向物流体系获取旧件，成本较高，厂商往往以牺牲质量来换取低价格，如果市场没有良好的监督机制，会造成逆向选择问题，损害消费者福利。

再制造零部件产品的质量与再制造企业能力有着直接的联系，汽车主机厂对再制造零部件的质量管理可以与其新车零部件质量管理体系进行共用，而市场中许多独立再制造生产者的生产设备和质量管理流程与先进制造体系有巨大的差距，产品质量难以保证；在旧件原料的回收储存方面，存在着包装不规范、旧件易受到二次损坏的风险，无形中增加原材料成本；大多数情况下，由于旧件数量不足导致生产者无法进行自动化大批量生产，只能使用半自动化或手工生产，导

致产品质量一致性差，价格没有竞争力。落后的制造体系无法提高产品品质，从而无法提高市场认可度。

### 三、全过程质量管理的措施分析

#### （一）政府及行业机构质量管理措施

当前，我国政府及行业机构在汽车零部件产品质量管理问题上还存在着一些不足之处，需要增加或改进措施，提升汽车零部件整体行业的质量管理水平。

##### 1. 加强质量管理意识宣传

针对消费者，政府部门积极培养消费者产品质量意识，提升消费者对产品质量的重视，通过消费者对产品质量的监督作用和反馈，推动汽车零部件产品质量提升。针对零部件企业，政府部门应当针对企业管理层及员工，加强质量管理意识的培训和宣传，使零部件企业对质量管理有更深刻的认识，并积极改进企业质量管理体系。

##### 2. 加大质量违规事件的处罚力度

加大对汽车零部件企业及产品质量不合格问题的处罚力度，可根据情节严重程度及违规次数进行倍数递增式的处罚，通过对质量违规事件的重罚，使有关企业真正的重视汽车产品质量，积极改善企业内部质量管理体系，降低产品质量违规事件的发生率。

##### 3. 积极发挥行业机构的协同管理

积极发挥行业机构如汽车工业协会、汽车工程学会、汽车流通协会等行业机构的作用，与政府部门协同管理，建立具有数字化、平台化的协同监管平台，利用大数据、区块链技术手段实现信息互通共享、风险预警等功能，并在此基础上建立全产业链的产品质量追溯平台，共同监督管理汽车及汽车零部件行业的产品质量问题。

##### 4. 建立更加完善的召回体系

目前，我国实行的汽车产品召回制度存在着立法等级较低、内容不够完善、缺乏独立的缺陷检测机构等问题，因此需要建立更加完善的产品召回制度体系，

如制定符合我国国情的《缺陷汽车产品召回法》等。同时，需要加强缺陷车辆的信息获取渠道，提高车辆信息获取能力。

## （二）零部件供应商质量管理措施

新零部件生产企业和零部件再制造企业统称为零部件供应商，这两类企业在实施质量管理措施的过程中有着很多相同之处。

### 1. 建立健全的质量管理体系

一个完整的质量体系可以确保从材料选定、采购、加工以及到最终销售时每个环节的质量稳定。引入并应用 IATF16949 质量管理体系。为推进质量管理行为和促进零部件生产的顺利开展，应完善汽车零部件管理的流程和制度，保证零部件生产工作的可操作性。在制度的制定时应以完成工作量的质量为主要原则，并确保制度的可行性。在对工作人员的工作内容进行约定时，必须要求员工端正态度，规范及时地完成各自工作。此外，制度中应明确责任主体，对各岗位员工的职责进行明确划分，避免责任与权力的重叠，并且要将责任从部门到个人一一落实。为避免制度流于形式化，发挥制度和体系的积极功能，应从上至下、全面系统地逐层推进制度的执行。

### 2. 提高零部件设计质量要求

汽车零部件的设计质量会直接影响到后续的生产制造，所以，提高汽车零部件的设计质量是保障汽车零部件生产质量的重要基础。国际标准对设计的定义为：设计和开发是将要求转化为产品、过程或体系规定的特性或规范的一组过程。在产品的质量控制在，设计质量是一切产品质量的源泉，对设计过程的质量控制是高效的控制手段。优质的设计可以节省产品的生产成本，并能够保证零部件的科学性能和质量要求。

### 3. 明确零部件制造的过程目标

过程控制对汽车零部件制造质量的影响汽车零部件的制造过程，就是指从原材料的采购，生产到出厂的所有步骤和环节。为了提高零部件质量，现代的生产工艺也越来越多样化。但主要常用到的工艺有以下几种，分别是铸造、冲压、焊接、锻造、电镀、铆接等，选用不同的工艺制造，对制造零部件的参数和质量影响都不一样，例如在铸造过程中的浇筑金属温度和速度，这些会直接影响零部件

的成形效果，温度过高过低会导致浇筑不充分，速度过快或慢不利于零部件成型。解决汽车零部件的制造质量控制，要设立明确的目标以及实现目标的进度表，这个目标不能是模糊不清，必须是可确定，可检查的。目标确定之后，就可以层层落实，责任到人。

#### **4. 加强零部件产品的质量检验**

汽车零部件生产过程中投资、采购、生产、销售及售后服务等各个环节都会影响其整体质量。而对实物产品的检测工作则是保证汽车零部件产品质量的关键点。汽车零部件生产需要耗费大量的人力、物力，质量管理人员更是需要十分的耐心和精力。如果在质量管理中稍有不慎，会给汽车零件生产造成不必要的损失，如果实物质量不能满足客户的要求，那么原有的质量体系和质量标准也将失去意义。所以在实际的汽车零部件生产质量管理中，应以实物质量控制为重点。从强化产品检验的角度出发，根据生产企业产品的实际生产情况，对产品实施全工序检验，保证检验范畴不留死角。在产品生产完成后要对产品进行系统的质量检测。

#### **5. 强化员工的质量管理意识**

员工是汽车零部件制造的重要参与者，员工的专业水平很大程度决定了汽车零部件生产的效率和质量。所以，企业做好员工专业素质的管理和培训是保证汽车零部件质量的根本。针对企业中所有员工，根据不同岗位和工作内容，分别进行员工专业知识的培训以及操作技能训练是必不可少的。首先保证一线员工熟悉和掌握自己所操作汽车零部件的性能以及操作关键和流程，使员工具备一定的理论基础，并使其操作规范科学。对于质量管理人员，应进行汽车零部件专业知识包括汽车零部件性能、质量、材料性能以及生产流程和制度的课程培训及考核，不断丰富其知识储备，同时采取理论加实践的实训方式实现培训多样化，进而提高管理人员的管理水平。

#### **6. 制定统一质量规范及标准**

随着我国汽车行业的快速发展，汽车零部件生产企业的数量也逐步增加，为了确保汽车零部件制造质量，就需要加强对汽车零部件制造企业的规划化管理，制定统一的质量规范和标准，促进汽车零部件制造企业向产业化、规模化方向发展。加强对制造企业的质量管理培训，确保零部件使用的材料和生产工艺都能严

格按照规范标准中的要求执行，全面落实对制造企业的质量管理意识，提升全体人员的质量管理意识。定期或者不定期对制造企业进行检查，尤其是对于再制造零部件产品的质量检测，严禁将不合格产品投入使用。只要制定统一的质量规范和标准，才能对制造企业形成约束，并且为其生产提供科学的参考依据。

此外，在汽车零部件的质量控制中，对生产过程的控制为重中之重，而加强汽车零部件的整体质量控制，首先应认识到质量管理与产品安全性、使用寿命的紧密关系。在此基础上，明确质量控制要求和标准，对汽车零部件制造的成本、创新、优化等具有清晰的规划，预防质量问题的发生。在生产中设置汽车零部件关键控制点十分必要，即在汽车零部件制造的质量管理中，对一些关键部件和重点工序着重检测和监控，使每一个零部件以及各个生产环节均达到质量标准，提高产品的合格率。在制造完成后，根据设计标准进行产品检验，对不合格产品进行科学处理。

### **（三）整车企业质量管理措施**

#### **1. 建立零部件供应商评价体系**

供应商评价体系是要对现有供应商在过去合作过程中的表现或对新开发的供应商作全面的资格认定，一般着重于对他们的技术、质量、交货、服务、成本结构和管理水平等方面的能力进行综合评定。供应商评价体系首先应建立评价准则，供应商评价的内容是针对多方面进行的，需要全面衡量各种因素并且评价标准随着许多因素而变化。

零部件供应商的选择直接关系到汽车企业生产经营的合作是否融洽，建立良好的零部件供应商评价体系，可以帮助整车企业选择信誉较高、质量上乘的零部件供应商，对于汽车企业来说不仅可以有效避免产品质量不达标造成的投诉事件，还能及时规避风险，保证零部件的按时到货，为汽车企业生产销售活动提供保障。

#### **2. 通过市场化采购提高零部件质量**

在采购过程中，整车生产企业建立零部件采购制度，通过采用市场化的运作方式来及时调节零部件生产的质量。汽车生产企业根据自身需求以及市场情况来选购质量符合要求，性价比高的零部件。此环节中，零部件质量与市场的关系息息相关，不同质量的零部件对汽车质量调节也会造成影响，不同的设计要求采购



不同质量的零部件，由此完成它们的设计定位以及成本控制。同时，在采购过程中，以满足汽车配件需求为基本原则，生产中的每一个零部件的质量都必须和配件整体进行匹配，以此来确保汽车配件的整体配合，避免因为一个小部件的不合格，导致汽车整体功能的不足。让每个零部件都发挥出自身最大的优势和功能，从而保证汽车在整体上的质量，满足顾客的需求。

采购件的质量管理应着重供应商的技术能力和质量管理体系，由质量部门联合研发、采购等部门工程师对供应商定期进行审核。供应商必须符合质量管理要求才能进行供货。在生产过程中，一旦发现供应商的产品质量问题必须做到严格考核，优胜劣汰。

### **3. 加强生产质量的管理控制**

对生产质量管理的控制是为保证产品的生产过程和出厂质量达到质量标准而采取的一系列作业技术检查和有关活动，是质量保证的基础。质量控制是将测量的实际质量结果与标准进行对比，并对其差异采取措施的调节管理过程。质量控制更应该对活动过程加以控制。

其次，从控制时间着手，可对整车生产企业的生产质量管理战略进行事前控制、事中控制以及事后控制。事前控制是指战略实施之前要设计正确有效的战略计划，并得到公司高层的批准。事中控制是指对公司关键性的业务流程进行实时控制，随时采取纠偏措施。事后控制是指把战略活动的结果与控制标准相比较，由公司领导决定是否有必要采取纠偏措施。

### **4. 提升员工质量管理技能**

开展特色质量管理培训，提高员工技能，通过多层次的培训提升全员的质量意识，尤其是质量标准和缺陷处理流程的培训，使自检、互检、终检发挥应有的作用，开展质量管理技能比武，提升人员工作热情。完善质量管理相关的人员绩效考核机制。针对工作具体内容和特点，对于各考核项目进行细化，考核内容数据化，形成员工质量管理绩效考核体系，提高员工质量检车的积极性。对于质量管理相关人员，应进行汽车零部件专业知识包括汽车零部件性能、质量、材料性能以及生产流程和制度的课程培训及考核，不断丰富其知识储备，同时采取理论加实践的实训方式实现培训多样化，进而提高管理人员的管理水平。

## 5. 持续开展质量改进

作为质量管理极为重要的一个环节，质量改进主要在于消除现有的系统性问题。使质量水平在现有的可以控制的基础上得以提高。汽车行业竞争越来越严峻，尤其是近几年来新的技术、材料以及新的工艺等研发与在汽车上广泛使用。不仅要对原有的技术提出改进要求，也对质量控制的有了更严苛的控制方法。在这种情况下，持续不断的质量改进已经成为整车企业在激烈的竞争中生存和发展的关键。因此必须将质量改进确立为长期的、持续的过程。由于全新的汽车产品不可能每年都能产生，而为了研究汽车产品的寿命周期，在现有基本上采用对现有产品的质量改进。

### （四）经销商质量管理措施

#### 1. 提升员工质量管理水平

质量管理制度必须要保证存在销售前、销售后的各环节，要将定置、工艺等方面按照相关的要求融入到日常工作中，只有这样才能够很好的提升经销商质量管理，顾客也能够在这过程中体验到良好的服务。经销商应该提升检测和维修人员自身的专业水平，定期对检测和维修人员进行培训，制定更加完善的人员管理制度。经销商应该不断更新自身的检测和维修技术，提高质量管理水平，以此来适应当前汽车行业的不断发展。建立更加完善的阶段质量检验标准，制定人员考核机制，激励相关人员，提升整体的质量管理水平。

#### 2. 建立完善的质量管理制

应该充分经销商发挥自身管理体系，建立更加完善的质量管理制度。加强基础管理，完善每个经销商的相关信息，要求汽车工作人员要对所检测、维修的汽车进行记录，完善后期维护、修理等相关信息。加强维修质量监管，做好对新车售前检测、时候修理的质量检验中，保证汽车质量。

相关部门也需要制定统一的乘用车新车售前检查行业标准，应当建立一套规范的售前检查服务指引不仅有助于提高经销商保护自身合法权益的能力，同时也让汽车消费者对于新车 PDI 的重要性有更清晰的认识，杜绝新车存在的隐患。并制定相应的政策来解决当前零配件市场秩序问题，协调各部分别出台零配件管理制度，减少质量不合格的零配件出现。

### 3. 规范汽车维修质量管理制

对于我国汽车维修行业来说，二、三类是行业的主流，但是这些汽车维修企业并没有制定相应的管理计划，没有及时规范质量管理，汽车维修质量水平并不高。还有就是，在一类维修企业中虽然有着非常严格的质量管理制度，但是有一些企业并没有及时的将其落实到实处，导致管理制度只是空想，缺少实践，久而久之，也就导致了维修的不规范。汽车维修企业缺少更加规范的质量管理制度，很多维修企业并没有相对应的部门来对已经维修完成的车辆进行最后的质检，对于在维修过程中所出现的问题也没有及时采取相应措施来进行解决。这样就导致很多的维修人员在维修过程中不认真，没有意识到维修质量的重要性。

大多数汽车维修企业并没有建立相应的汽车维修管理制度，更不了解用户的想法，只能为用户提供相对供应商的配件，无法满足用户的个性化需求，这样就导致维修更换配置价格过高，无法让用户接受。还有一些企业自身的维修基础标准较低，对于维修管理、工艺等方面都没有严格要求。维修技术依然停留在远处，没有迎合时代的发展进行更新。随着时代的不断发展，虽然我国汽车维修行业已经建立更加完善的相应的标准，但是管理内容不够全面，管理力度不够，也就无法保证汽车维修质量。

## 四、汽车零部件全过程质量管理的未来趋势

随着市场经济水平的不断提升，汽车零部件全过程质量控制将越来越受到行业的重视，同时其制造水平与市场化程度也将会得到进一步的提高与深化。这不仅能够促进汽车制造公司与其他类型公司之间的密切沟通，也能够将汽车制造的质量控制与汽车制造领域在市场中的准确定位紧密的联系在一起。同时，人工智能技术的发展使得汽车零部件的制造自动化和信息化程度不断提升，零部件制造的自动化质量控制水平与能力将会得到显著提升。总体来说，汽车零部件全过程质量管理的未来趋势主要体现在以下几方面：

### （一） 自动化和信息化将成为未来主要的质量管理手段

近几年以来，工业机器人的存在愈发普遍，这就使得汽车零部件的制造愈发的趋近于自动化和信息化，所以在制造过程中所需要的质量控制人员会逐渐减少，

而零部件制造的自动化质量控制水平与能力将会得到显著提升。对质量管理的单一检验方法将发展为各种管理技术和方法的一起应用。在质量管理活动中，将引入更多的计算机辅助设计和制造及机器人的应用。在自动化生产中，对产品的设计、生产过程采用一系列在线检测技术，取代传统的事后成品检验方法。未来汽车在零部件制造及其质量控制方面的自动化趋势是不可避免的。

随着信息化发展的愈发迅速，我国汽车零部件制造在质量评价方面的发展也愈发的趋近于信息化和网络化。比如，针对汽车零部件制造的质量控制所产生的大众化评价体系等。由于汽车制造企业正在不断增加，大众所面临的汽车零部件供应商将会愈发繁杂，所以客户很难选择到能够满足自己实际需求的相关产品。这时，此类评价体系的存在就可以发挥其实质性作用，使客户能够在信息化、网络化的市场中查询到每辆汽车结构中的零部件是否符合购买要求，从而帮助客户挑选到满足自己实际要求的汽车产品。

## （二） 全流程零部件质量管理追溯体系将被普遍应用

汽车质量是直接关乎人身安全的特殊消费品。但作为消费者，目前还无法了解到汽车零部件的质量、来源，甚至相关监管部门对于一款汽车零部件从哪里来、运输途中经历了什么、质量如何，也很难做到十分清楚。随着互联网以及云计算和物联网等技术的发展，全流程的追溯体系的建立将使得关乎人们安全的汽车零部件从生产制造到流通运输再到维修保养等，都变得透明起来。对于普通消费者而言，全流程的汽车零部件追溯体系，可以带来以下 3 点好处：

清楚产品源头。以往因为汽车零部件的流通过程不可控，不能追溯，导致在生产、流通等环节出现的诸多问题都无法察觉。汽车零部件的来源、真伪一向是消费者最想知道却又无法了解的，如今，随着追溯系统的建立，从追溯平台上可以查到每一个零部件的来龙去脉。

风险控制更有效。追溯系统的另一大好处是有了问题可以及时扫码向制造商、监管部门反映情况，避免更大的问题出现。有了追溯系统后，所有零部件的去向都会被采集、记录和共享，从而能够以最快的速度召回，将风险降到最低，使消费者免受伤害。

避免假冒伪劣产品。此前由于没有良好的源头追溯渠道，消费者无法分辨买到的是否是正品，假冒伪劣产品以次充好，有专项调查发现，近半数零部件销售

商使用假冒伪劣配件。汽车零部件追溯平台的建立，可以有效防治假冒伪劣，并在消费者买到假货或者打假的过程中，帮助消费者查到真正的责任人。

### （三）质量管理监督主体将不只是企业和相关质检部门

当前，我国质量管理监督的主体主要由制造企业及其供应商和相关监督管理部门负责，并且在产品全流程质量管理上各自建立自己的质量管理体系，没有形成相互的联系，无法和好的实现对零部件质量的全过程监督和控制。同时，作为最终用户的消费者，也没有得到对产品质量监督的权利，无法在购买或使用中对产品质量做出正确的评价和管理。

因此，随着科学技术的飞速发展以及网络和计算机等科技产品的普及，质量监督的主体、形式都将更加丰富。质量监督主体不仅限于在企业内部的所有参与制造或提供服务的所有部门的全员参与。而应该从涵盖制造商、监督部门（政府或商会）、消费者或用户所形成的三围立体的质量管理监督主体，拓展了原来只有制造商和监督部门参与的两维的质量管理体系。使得质量管理更加丰满充实，实现了真正意义的全员参与的全面质量管理。

### （四）质量管理将朝着国际化发展

当前，以信息技术和现代交通为纽带的世界一体化的潮流正在迅速的发展，各国经济的依存度日益加强。其中生产过程和资本流通的国际化，是企业组织形态的国际化的前提；技术法规、标准及合格评定程序等，是质量管理的基础性、实质性的内容，采用国际通用的标准和准则，传统的质量管理必然跨越企业和国家的范围而国际化。全球出现的 ISO9000 热以及种类繁多、内容广泛的质量认证制度得到市场的普遍认同，也从一个侧面展现了质量管理的国际化。

近两年，我国汽车企业及零部件企业国际化发展发展较快，产品出口贸易稳步增长，企业海外投资积极性，新兴领域的龙头企业表现优异，在全球范围内的影响力得以提升。但在企业向着国际化发展的过程中，不仅在品牌、技术等方面要全球化发展，其质量管理也需要向着全球化发展。目前，中外双方在管理理念和方式上存在差异，中外文化及价值观的不同导致企业在实现国内外资源的有效整合上存在难题，通过质量管理的国际化发展，可以统一国内外对产品质量的管理标准，减少企业国际化发展道路上的阻碍。