

新能源车市场占有率越来越高,也改变了汽修行业市场格局

老客户纷纷“换新”

传统汽修店会不会“无车可修”

遍布大街小巷的汽修店,是中国步入汽车时代的缩影。但如今,高歌猛进的新能源车不仅日益挤压燃油车的空间,也悄然改变着汽修市场的格局。

12月9日,中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会发布的数据显示,11月全国新能源乘用车市场零售126.8万辆,同比大幅增长50.5%;今年1月至11月,累计零售959.4万辆,同比增长41.2%。

新能源车的技术特性、维修方式与燃油车大相径庭。油车和电车“打架”,难道会将街头的汽修店逼得“无车可修”?面对新能源车被越来越多消费者选择的当下,传统汽修行业面临着怎样的危与机?



视觉中国供图

老客户纷纷“换新”
汽修店的“寒冬”来了吗

在位于杭州市钱塘区的一家汽车维修养护中心,3个工位上停放着两辆新能源车、一辆燃油车。燃油车正在更换发动机氧传感器,新能源车则是在洗车。

修车师傅黄驰新对记者说,从2022年开始,到店的比亚迪、特斯拉等品牌的新能源车多了起来。新能源车因为质保期长,来店里主要是洗车美容,维修大多只是油漆、钣金、补胎。

国内一家汽车网站编辑“老炮”长期关注汽车售后市场。他介绍,一直以来,国内汽修行业的格局比较稳定,有自己的生态链。只要技术到位、性价比高,大大小小的修理店总能保持较稳定的生存能力,“有的汽修店规模不大,但多年来光靠维修某款变速箱就能活得不错。”

稳定的行业生态,在新能源汽车销量的爆发式增长后开始出现微妙变化。

汽车服务世界《2013-2023汽车后市场资本十年产业报告》显示,2023年,53%的汽服店进厂台次同比下滑,其中35%的门店“进厂台次下降,单车产值下降”。

去年从一家4S店离职的技师方强,在老家金华办了一家修理厂。采访中他告诉记者,车间里一共有6辆车,3辆是保养维修的燃油车,3辆新能源车在洗车美容。“洗车利润有限,主要是聚人气,收入主要还是靠维保。”方强表示,今年的维保生意略有下降,部分原因是老客户纷纷换了新能源车,这让他颇有些担忧。

在某同城网站上,杭州有关汽修店转让的信息有108条。新开的汽修店也变少了。企查查数据显示,2022年、2023年国内汽车维修相关企业的注册量,同比分别下降了20%、16%。

传统汽修店转型
为何困难重重

那么,传统汽修店为何没能快速转型新能源车修理业务?

事实并非想象中的容易。首先高昂的成本,就让不少小规模汽修店却步。

方强说,维修新能源车要采购检测电脑、示波器、电动压缩机等配套设备,成本不菲,光一个维修工位成本就是油车工位的好几倍。另外,电车有200至750伏的高压,技师进行操作必须配备电工证。

但高投入未必带来高回报。在汽车领域,人们习惯把重要部件统称为“三大件”。开了9年燃油SUV的葛先生,去年换了国产纯电轿车。他发现,随着机油机滤、汽油滤芯、变速箱油、火花塞等定期维保项目的消失,用车成本大为缩减,“燃油车一年下来保养费用至少1000元,而新能源车开一年只换个空调滤芯,200元。”

转型难的另一大原因,是技术门槛和壁垒。

一家新能源车企官方维修中心负责人向记者表示,新能源车维修的技术门槛主

要体现在两个方面:一方面是新能源车的动力系统本身比燃油车的发动机、变速箱更贵、更难修。比如坏了一个电芯,往往只能更换整个电池包,燃油车发动机则可以针对性地更换某一个零件。

另一方面是新能源车电子部件多,车企在电池、电机、电控设备中设计了非常高的系统权限,限制了第三方服务商的进入,导致新能源汽车的维修定价权被整车厂牢牢把控。

此外,与传统燃油车企的售后政策不同,新能源车企为了促进销售,质保期长达5年至8年,不少车企还对三电系统甚至整车终身质保,这进一步限制了汽修店的市场份额。

新能源车厂家对于质保条件的设置,也是车主不进汽修店的因素之一。“质保期内,如果不在厂家指定的售后中心维修保养,会被认定为‘脱保’,无法享受质保权益。”增程式SUV车主陈高峰说,虽然官方售后中心收费比汽修店高,但因害怕“脱保”,他只能选择前者。

新能源浪潮下
汽修行业前路如何

那么,新能源浪潮下,传统汽修店真的只能坐以待毙吗?

浙江大学研究员、动力机械及车辆工程研究所所长刘震涛认为,冲击并不意味着传统汽修行业的消亡,因为燃油车在商用车市场中份额还很大,新能源车中也有一部分是混动、增程式车型,有发动机、变速箱等结构。未来,燃油车也并不会退出市场,而是在销量上与新能源车达到一个平衡点。

《中国汽车后市场维保行业白皮书》显示,新能源汽车维修保养市场规模达3000亿元,这也是传统汽修店转型升级的空间。问题的关键,在于新能源车维修人才的培养储备是否足够充实。

据工信部《制造业人才发展规划指南》,到2025年,节能与新能源汽车业的人才缺口预计为103万人。中国汽车维修行业协会会长张延华表示,103万人才缺口,新能源汽车售后服务人才就占了80%,相当于82.4万人,而目前我国从事新能源汽车维修的技能人员不足10万人,仅有24.7%的技工能够从事电池检测及维护工作,不到5%的技工对辅助或自动驾驶有所了解,但不能完成相关维护工作。同时,现有维修工中仅有24.2%取得电工证书,具备新能源车维修上岗条件。

业内人士介绍,新能源汽修本质并不是机械维修,而是电气类技能,比如要有高压、低压电工操作证,还要掌握电子、机械、材料、计算机等知识,属于复合型人才。

浙江交通技师学院汽车工程学院院长方升告诉记者,为了适应市场需求,该学院从2016年开始涉足新能源汽修专业人才培养,并于次年开设了新能源汽车检测与维修专业,单独招生。“目前,每年有近100位新能源方向毕业生,整个学院也有将近50%的学生具备新能源汽车保养维修能力。”

方升介绍,学校与车企的合作也在加深。一类是校企合作,由整车企业来校择优挑选实习生,进入该品牌的售后服务中心实训。另一类是“订单班”合作,在普通班基础上,比亚迪、特斯拉、蔚来、小鹏等企业与企业一同面试学生,组建“订单班”,学习对应车企的售后专项课程,有的学生在学习中就通过了车企的技术认证,毕业后可直接入职。当然,培养的学生中,今后也可能充实到各大中小型新能源维修汽修企业中。

老一代汽修工也不甘心被时代淘汰。黄驰新和方强都表示,如果有机会,很愿意学习新能源汽车维修的相关技能,为今后转型做准备。

来源:钱江晚报