

“汽修经营许可”将取消

汽修企业乱象多 如何选择有讲究

买车之后,保养修车是重中之重。日前业内一项重要政策或将影响到汽修行业未来的经营环境,广州日报全媒体记者留意到,国务院8月3日发布《关于取消一批行政许可等事项决定》,其中第三项就是取消机动车维修经营许可。此次机动车维修经营许可的正式取消在业内引起了不小的骚动。而对于咱们普通消费者来说,摆在面前的就是:未来养护和修车时,该如何择定靠谱的汽修厂呢?

无证汽修店害车主多花钱

车主刘先生日前开车去东莞,路上,一个轮胎爆了,就在附近找了家汽修美容店更换轮胎和做了四轮定位。该汽修店一开始报价450元,等买单的时候又“涨价”到880元。刘先生发现该汽修店没有挂经营许可证等证件,但因为急着办事,匆匆交费走人。过了半个月,刘先生发现车辆容易跑偏,去4S店检查发现上次更换轮胎的作业并不合格,导致轮胎磨损严重,不得不重新更换轮胎和做四轮定位。

记者留意到,东莞当地交警部门连续多年对三类汽车维修企业质量信誉考核发现,逾2500家三类汽车维修企业中,不合格的企业就有240多家。广东省和广州市汽修行业协会对记者表示,随着汽车保有量猛增,这种无证、低信誉经营的汽修厂整个珠三角都存在。

事实上,无证经营、施工作业不标准、环保要求不达标,这在汽修行业是并不罕见的现象。记者采访时发现,以当前汽修行业的热门项目“钣喷”为例,随着车辆磕磕碰碰事故增多,各种钣喷汽修店遍地开花。然而有关这方面的投诉也在增加。中国汽修行业协会的一份投诉调查显示,修复后漆面颜色不一致、钣喷工艺不合格等钣喷环节成为消费者投诉的“重灾区”之一。

业内人士告诉记者,钣喷市场空间大、投资规模小、维修风险低,



而且毛利高达六七成,所以钣喷维修规模也逐步扩大。但中国汽修行业协会指出,钣喷对环保要求非常高,大多不合规的汽修厂其实并未达到排污许可证要求。记者采访时发现,如今汽修行业对环保整顿力度在加大,门槛越来越高。一家汽修厂在环保排污方面如果要合规,仅喷漆烤房改造、尾气排放治理、危废处理工作的成本费用至少也要10万元以上。为此,不少汽修店干脆对这些环保规定“避而不见”。

优秀企业市场将更加广阔

对于车主来说,怎么判断一家汽修厂是合格靠谱的呢?此前,看是否拥有“机动车维修经营许可”这样的合法经营牌照是一个基本条

件,以后可能不是了。先来看看此次国家拟取消汽修经营许可证意向如何,以后汽修行业该如何整顿监管?

中国汽车维修行业协会表示,此前国家和各地方对机动车维修经营许可条件的设置上,盲目将条件越设越多,标准越提越高,最终也导致了部分经营者发现自己无法合法地进入,于是干脆就开起了“黑汽修”。该协会秘书长严波表示,监管乏力、经营无序是当前汽车维修行业多年来的一个重要弊病。但他强调,此次许可取消不等于放任自流,国家只是将“审批制”改为“备案制”,这也是一种监管,也会对市场形成约束,最终走上正轨。随着环保政策和诚信体系完善以后,那些浑水摸鱼和恶性竞争的企业都会

受到严格监管。

在广东等地经营了多家大型汽修厂的林先生表示,汽车维修行业是一个开放且特殊的行业,它涉及民生,同时也与环保、安全息息相关,监管措施不容缺失,同时行业的自律也非常必要。此次机动车维修经营许可取消,制定服务标准和后期的监管更为重要。业内人士称,在细则出来之前的“真空期”,虽然短期内行业可能会呈现一种无序的复杂竞争状态,但从长远来看,汽车维修行业将呈现一种“良币驱逐劣币”的态势,对于那些注重自我约束、合法合规经营的企业而言,市场前景将更加广阔。

哪类汽修企业最可靠

记者留意到,当前我国汽车售

后服务市场主要分为三大阵营,综合省市汽修协会等专家意见,为大家保养修车提供以下参考意见。

第一种:以主机厂为主导的4S店。企业规模较大,维修服务项目全面,必须获得国家维修行业的资质认证和主机厂的授权。优点是单一品牌有深度的服务能力,有实时的技术更新和技术资料保障,配件品类完善且相对稳定。

第二种:连锁、综合性汽修厂。综合性汽修厂在国家相关法规中为特种行业,也需要获得维修资质,并通过环境保护、安全、消防、公安部门审批或报备,级别分别为一、二、三类综合维修企业。而且细分为专业做保险事故车维修大型喷漆钣金修理厂、车型专修的修理厂、区域型连锁维修、一站式服务、换油中心、轮胎店等。一般来说,连锁的品牌在人员资质和实力方面相对靠谱,但总体而言服务质量参差不齐、无序竞争。

第三种:洗车、美容店。记住,最好别在这类企业做维修项目,他们一般只在汽车装饰美容的服务项目上有服务标准和经验。这些企业一般不具备维修资质,也没有相关的专用维修工具的配备和维修人员的储备。

那么,如何正确选择维修服务场所?业内专家表示,首先,尽量就近选择。这是节省时间的唯一标准。其次,送修车辆时,留意服务人员是不是先检测后维修,对车辆的故障诊断是否说得清楚,报价是否明码标价。这是基本服务标准,也可以以此初步判断维修厂的服务规范性,是否能真正地对车辆负责,对客户负责。再次,要注意配件使用,保证尽可能使用有质量保证的主流品牌配件。最后,要看是否有主流品牌的授权。如轮胎店是否有米其林、普利司通等品牌授权,也是维修企业评审的标准之一,有主流品牌在一线指导,能保障服务的质量。(邓莉)

车市“微增长”背后的新考量

2018年已进入后半程,中国车市持续了预期的微增长。今年前7个月乘用车产销仅同比增长2.6%和3.4%,7月更是出现同比和环比双降。车市“微增长”背后发生了诸多错综复杂的变化,带来一系列连锁反应,考量中国汽车产业。

问题集中爆发

首先,车市的增长目前已处于低位。从市场消费需求来看,刚性需求转弱,车市增长由增量转入存量,消费市场已进入理性消费阶段,消费需求更加偏于实用消费。其次,今年以来,以SUV驱动市场高速增长时代已成过去,SUV车型销量增速放缓,从两位数回落到个位数,增长红利逐渐消失。

从行业角度来看,一系列深层次的问题正爆发出来。一是近几年“造车新势力”崛起,以新能源和智能出行生态刮起了颠覆整个汽车产业的飓风,传统汽车业转型求变已刻不容缓。而造车新势力也并非高枕无忧,除了资质的门槛阻挡,如何跨越生产制造能力的鸿沟,成为造车新势力企业的难题。

其次,尽管目前我国是全球最大汽车市场,但品牌溢价不高。相比跨国车企,中国车企的单车利润还有待提升,亟须补齐这块短板。

再次,新能源汽车发展遭遇瓶颈。首先是电动汽车的电池回收难题;其次是对电动汽车的安全性关注再度升温;再次是充电桩建设拖了电动汽车发展的后腿。

各有各的难处

微增长的压力,几乎在每个企业身上都有表现。“三年河东,三年河西”是现今中国车市的真实写照。法系东风雪铁龙和东风标致曾有辉煌过昨天,但如今却陷入了下跌之中,双品牌2017年销量仅为38.1万辆,下跌37%,今年以来产销依然低迷不振,如果还不能找到改革的正确路径,在中国市场将失去翻身的机会。韩系北京现代和东风悦达起亚在去年经历了发展的谷底,今年上半年销量虽有所回暖,但7月又出现严重下滑。两家企业都是通过降价,以价换量来争夺市场,未来,这两个品牌将继续面临渠道风险,以及在品牌层面维持和向

上突破的难题。

二线豪华车阵营的弱势品牌今年日子也不好过。林肯、英菲尼迪、讴歌举步维艰,已处边缘化窘境,其面临的共同问题是,车型少、国产化晚、品牌宣传及认知度不足。如再不能及时扭转颓势,未来将面临被淘汰的风险。

在国企中,东风汽车大自主计划在实行多年之后,研发和市场的协调性仍有待提升。

今年以来,中国自主品牌销量裹足不前,除吉利汽车表现突出以外,其他车企表现乏力,低于乘用车市场的增长幅度,原中国品牌“一哥”长安汽车上半年销量同比更是下滑了108%。中国自主品牌整体压力在逐步加大,在“双积分”、合资价格下探等因素影响下,中国自主品牌面临严峻挑战。

竞争格局趋于分化

近两年自主品牌市场排位变动不小,其中吉利汽车一跃超过长安汽车和长城汽车,成为新晋的自主一哥,广汽乘用车和上汽乘用车则延续增长势头,但更多的三四线自主品牌则普遍进入下

降通道。当整体乘用车市场步入微增长的时代,品牌之间的竞争将会进入明显的结构性分化的阶段,在“强者恒强,弱者愈弱”的马太效应作用下,品牌的现有竞争格局将更趋两极分化。

合资阵营中“阴云不散”的企业能否在接下来的时间里迎来回天之时?自主阵营中当SUV红利减弱后,还能否找到新的增长支撑点?市场上的一些边缘品牌能否继续留存于市场?这些问题都成为下半年中国车市值得关注的趋势。

就法、韩系车而言,业内普遍认为要想在短时间里实现翻身难度还较大,这主要是因为自身品牌含金量降低、产品匮乏、同质化竞争严重。

此外,近年车市有一些并不引人注目但曾经创造过辉煌的的实力品牌,极有可能带来剧情反转。这些品牌以合资阵营的福特汽车、北京奔驰,自主阵营的奇瑞汽车和比亚迪最具代表性。这几大品牌经过几年调整,将迎来新一轮的产品大年,有较大概率迎来新的增长周期,从而为后半程市场竞争增添意想不到的变数。(工报)

看好中国车市前景 日本三大车企竞相在华扩大产能

本报讯 据日本媒体报道,近期,丰田、本田和日产等日本三大汽车企业相继决定在中国启动增产投资,扩大产能,希望在中国市场能多分一杯羹。媒体预计,2018年日系车在华销量将首次超过日本国内。

对日本大型车企来说,此前最为重要的美国市场不确定性在提高。对于中国市场,日本车企认为,在中国的业绩将直接关系到企业在中国市场的前景,因此,日本汽车企业纷纷选择将重心转向中国。

丰田汽车进军中国市场的利器是新的生产和设计方式——丰田新全球架构(TNGA)。丰田计划2020年将有7成汽车采用TNGA方式,从而在根本上变革生产和设计手法。

日产汽车将在中国建设新工厂,同时将增强现有两个基地的产能,在2020年之前将乘用车的年产能提高3成,总投资额预计达到约1000亿元人民币。

本田汽车早已率先扩产,计划2019年将在华产能提高两成,在华总产能将从108万辆提升至132万辆。(经参)