

传统生意不好做,新生意又接不了—— 湖州传统汽修行业路在何方?

今年以来,湖州新能源车持续热销;2月14日,欧洲议会通过了2035年欧洲停售燃料发动机车辆议案;年初,国内研究机构发布消息,中国在不远的将来也可能会停售燃油车……

新能源车的兴起,带来的是对传统汽服行业的冲击。根据记者翻查到的58同城的统计数据表明,截至去年底,在全国的56个主要城市中,有超过7000家轮胎和汽修门店正在寻求转让或转行。

记者近日连续走访湖城的一些传统汽修服务企业,感受汽修行业的冷暖——



新能源车热销

文/图 记者 金宇叶

部分汽修店已感受到行业危机

张春是湖城一家汽服企业的维修主管,从事汽修行业已近10年。从当初的一名学徒,成为现在能够独当一面的师傅,张春却已经感受到了自己所从事这个行业的危机:传统生意每况愈下,新生意又接不了。

事情的起因是去年的时候,一个好朋友给老婆买了一辆“小鹏”代步。前两天,这个朋友打电话给张春,说车子

在使用过程发现中控大屏似乎有点问题,问能不能到张春的汽修店里帮看看?张春无奈地告诉他:“我这边既没有相关设备,也没有技术工,修不了新能源车。”

面对即将到来的传统汽服行业冲击,湖州嘉实多护车保养站的技术总监沈伟强说:“现在汽修受到的冲击虽然不是很明显,不过已经有那个味道了。”

他表示,在他们的养护站里,目前来做养护、保养的车子看着还是不少,不过大多是多年的老客户、老车子,“一两年里的新车子明显很少了。”据记者了解,近两年无论是4S店还是其他的汽修店,都或多或少面临着开工不足。

“我一个朋友的专业轮胎店,做了很多年了,但是这两年生意明显下降。去年只有2018年的一半不到。”沈伟强说,轮胎生意首当其冲。导致一些传统汽修店都在裁员。为了减轻用工成本,一些店的负责人平时业务少时都自己上手,如果活多了可能会选择临时工,原因就是“养不起”“请不起”。而汽修店也减少了学徒工的招收。“原来一家汽修店基本上都有好几个学徒工的,现在能不用基本不用了,毕竟学徒工也要给工钱的。”

数据显示,2021年,湖州市本级新增私家车2.1万多辆,比上一年增长了15%左右。而同期的新能源车保有量已经有28459辆,保有量同比增长17.96%,已经赶上了传统燃油车的增长幅度。车越来越多,为何汽修店的生意反而不如以前?沈伟强认为,三年疫情的影响,减少了车辆的出行,维修订单也跟着减少。另外,随着汽车生产技术的成熟,汽车的性能越来越好,导致维修减少;新能源车的市场占有率增加,也减少了维修频次。

采访中记者了解到,目前湖州职院有新能源工程与汽车学院,湖州交通技师学院有汽车工程部,都是培养新能源车技术人才的。那么,湖州的这些人才培养池能否解决我们本地的技术断档、人才断档难题呢?记者得到的答案是:杯水车薪,起码数年内人才断档问题无法得到缓解。

“我们学院是2018年成立的,到目前才毕业了一届,总共200名左右的毕业生,对于现在巨大的市场人才缺口来说,无疑是不够的。”湖州职院新能源工程与汽车学院院长盛强说。

据介绍,近几年,湖州市上下大力布局新能源汽车产业,无论是引进项目还是产业投入都是巨大的。不过,无论是吉利的新能源汽车项目还是天能的新能源车电池项目、恒大的新能源车电驱动系统项目等,要么是涉及新能源车整车,要么是涉及新能源车关键部件的,对于新能源车后市场服务领域的培育很少。“现在主要还是在新能源车产业链前端,汽修保养这块还很少。”盛强告诉记者,湖州目前整个新能源车产业链都存在着技术人才的断档缺口。“2022年,吉利湖州项目的负责人来我们学院考察,说他们需要起码5000名的技术工人,我们一届毕业生才200多人,完全满足不了市场需求啊。”

湖州交通技师学院汽车部部长朱汉楼告诉记者,目前,技术断档的问题可能还不是很显著,但是等三五年后,湖州的新能源车进入了维修养护高峰期,那么现在的传统汽服才会受到真正的大冲击。“我们学校2018年时也开设了专门的新能源车维修专业,但是首届学生也要等今年6月份才毕业,而且一共才几十名学生。”朱汉楼说,“只能说为几年后的市场需求做一点准备。”

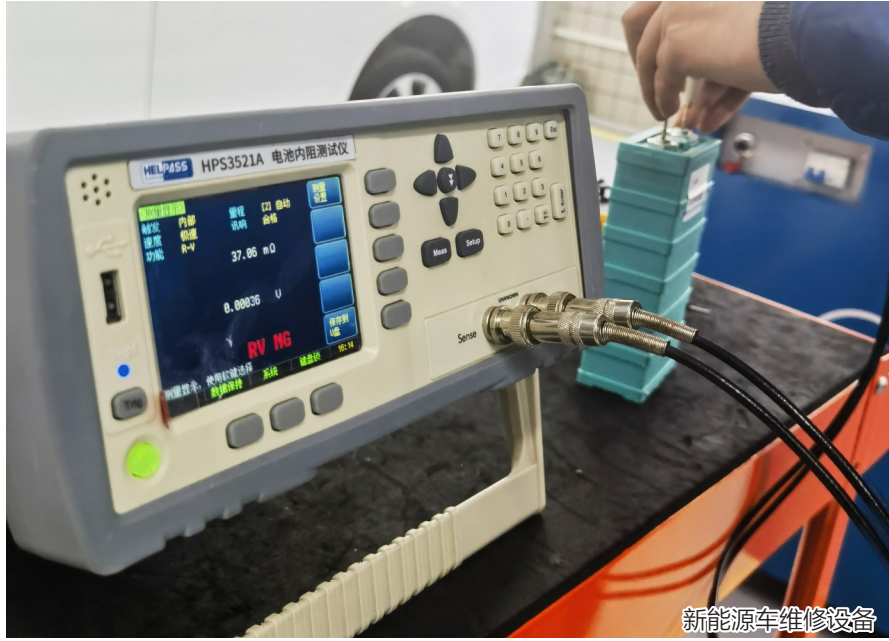
不过,朱汉楼介绍,湖州的传统汽修从业人员也已经开始了自己的自救,以应对冲击。2022年7月份,湖州交通技师学院开设了一个为期三个月的技师培训班,培训的内容就是传统汽修工升级到新能源车的维修。“当时招了80名学员,开设了两个班。要么是企业负责人专门送来的,要么是自费来的传统汽修工。”朱汉楼说,“这说明他们已经感受到了冲击,开始做准备了。”

汽修行业,可以算得上是湖州最大的市场服务行业之一。根据市交通运输局的最新统计数据,目前,我市共有机动车检测站27家、维修企业1811家,覆盖全市三县两区,相关从业人员近3万名。在全市范围内,去年全年维修企业维修总量达857406辆次,维修车辆数698790辆,超标排放维护量3657次。

“这1800多家都是燃油车汽修,没有新能源车。”市交通运输局公路与运输管理中心机动车服务科科长周新军介绍,目前湖州的公交公司、长运公司两家企业的汽修部门解决了新能源车的断档困境,这也是主管部门提前布局助力的结果。但是这两家涉及的只是大型公共交通新能源车型,对于湖州如今日益庞大的新能源车小轿车,还没有一家传统汽修企业解决了技术断层难题和有能力进行维修。

采访中记者了解到,为了助力汽修企业尽快走出人才断层困境,升级新能源车维修项目,湖州主管部门也开始在进行各种准备。周新军介绍,作为主管部门,现在一方面在沟通新能源车厂家,进行技术、特别是后市场服务技术的解密引入工作;另一方面是做好与湖州职院、交通技师学院等院校的协调工作,以便到时候能够第一时间通过培训班的形式对现有传统汽修工人进行培训升级,可以暂时性地解决一部分人才断层的问题。

周新军告诉记者,真正的冲击到来可能还有三年多时间,“因为现在还没进入新能源车大规模维修的高峰期”。对于湖州的传统汽修企业来说,还有时间通过这几年的自我升级来应对危机。



新能源车维修设备

技术断档成最大难题

不过,采访中记者了解到,对于传统汽服行业来说,最大的难题还不是市场的原因,而是遭遇了技术断档。

“燃油车与新能源车,除了底盘跟车身,完全就是两种车,不是一个技术概念的东西了。”说到两者间的不同,沈伟强一脸无奈地表示,传统的汽修服务想要顺利过渡到新能源车服务领域,技术断档是最大的问题:传统汽修企业既没有必须的设备,也没有必须的专业人员。

据介绍,对新能源车的养护保养需要全新的专业设备,而那些设备,小到测试电池的欧姆表,大到读取新能源车车内数据的专用平台都价格不菲。在湖州交通技师学院,记者就看到,单单一个电池专用的欧姆表市场售价就在数千元,而普通的欧姆表市场售价只有几十元;一套绝缘功能的扳子、螺母刀工具也需要几百元;更别说价格在数万、乃至十多万的数据平台、高压电操作平台等设备了。“十多万都够我们开一个新的汽修车间了!”沈伟强说。

记者了解到,现在汽修企业遇上的技术断档难题,主要的就是技术人员断档。传统汽修工人主要就是解决燃油车

的机械问题,对于燃油车的发动机、传动系统等处的故障进行维修。因此,一些老师傅甚至能仅凭发动机的声响就可以找出故障点。但是新能源车维修养护的是电池、电控系统、电机等方面,需要的是通过读取数据进行检测查找,两者的要求根本不同。

新能源车的后市场养护维修人员也有较高的门槛,一名能合格上岗的新能源车维修人员最起码需要两张证,一张是电工特种作业证,一张是汽车维修工证,因为新能源车内有660V的高压电设备,进行维修时必须要求维修人员具

备带电维修资格。这就给传统汽修工人升级带来了难度,要么工人利用空闲时间,自己花钱进行自我提升,要么负责人出钱培养工人提升。

但是在现在的行情中,重新培训一个合格的工人要花费的不仅是金钱,培训期间的门店服务规模和水平也会有所折扣。对于汽修企业投资者来说,这不划算,还不如重新招募一名新能源车维修方面的毕业生来得便宜。



新能源车人才培养基地



汽修工维修车辆中



本地人才培养供不应求

自我升级应对危机