

构建汽车产业后市场服务新体系

——首届全球汽车新生态发展大会后市场论坛嘉宾发言摘登

23日上午,首届全球汽车新生态发展大会举行后市场论坛,10位嘉宾围绕“构建面向汽车产业现代化的后市场服务新体系”主题,探讨“立足数字化、网联化技术,推动传统维保服务体系向新能源汽车转型;电动化智能化时代下的新能源汽车物流服务模式创新”等议题。本报特将嘉宾的精彩发言内容进行摘登。

■文/记者 王琪 图/记者 张建波

推进“互联网+汽修”融合发展

中国汽车维修行业协会会长 张延华



汽车维修业是汽车产业后市场价值链的终端,也是重要的民生服务业。当前,数字化升级成为经济复苏新引擎,新能源转型也成为产业振兴新赛道,二者均是推动汽车维修业现代化发展的关键因素。随着5G、大数据等新一代信息技术在汽车维修领域的广泛应用,有力推动了汽车维修配件流通和维修经营模式的创新融合。

新能源时代机遇和挑战并存,电动车与燃油车相比,在结构、技术上发生根本性改变,给汽车维修保养市场带来巨变。在中国汽车维修行业协会“十四五”发展规划中,提出引导全行业准确把握战略机遇,着力在转变发展方式、提高质量效益、培育创新能力等方面下功夫,加快行业信息化建设,加快产业数字化进程,积极推进“互联网+汽车维修”融合发展,提升汽车维修业可持续发展和服务保障能力。

探索电池再利用价值最大化

中创新航电池技术研究院副院长 马瑞军



中创新航是一家动力电池企业,目前的动力电池装机量名列世界前茅。站在动力电池支撑社会可持续发展这个角度,中创新航不断思考如何在保证产品全生命周期安全性、可靠性的基础上,实现电池在一次使用(新车使用)、二次利用时的能量价值最大化?

在考虑电池流通或再利用时,除了关注产品本身性能外,还应结合整个环节的物资、资源流通进行考虑,目前中创新航已经在研究探索回收技术,许多同行也在回收产业化方面取得进步。还有一个关键环节,就是如何保证二次流通的电池实现集中处置,不会增加额外的风险和社会成本。建议电池健康度的评估环节,可以作为“流量入口”。电池健康度评估,首要的是保证产品不管是一次使用还是二次利用时足够安全可靠,不会带来新风险。

换电发展进入“快车道”

奥动新能源数字化副总裁 晏科文



“车、站、能、云”一体,离不开整体数字化。奥动的数字化投入很大,要求做到整个资产设备物联化、安全监控自动化、运营管理数字化及换电场景智能化,最后形成奥动的“能源云”。今年,奥动发布了“5.0换储充一体站”项目,标志着奥动的换电站不仅是一座换电站,还是一座储能站。

在推进“双碳”工作中,奥动拥有自己的想法。全国换电站规模化,加速电动化转型;延长电池使用寿命,提高电池的生命周期价值;产品范围延伸至整体的电池资源和储能场景;建设换电新型社会协作体系,推动新型电力系统实现。

“绿电”是无序,储能是有序,换电方式是可移动的有序。奥动致力于成为全球领先的智慧能源服务平台,希望行业合作伙伴加入进来,一起做大做强,践行国家的“双碳”政策。

打造电池全生命周期价值链

格林美股份有限公司全资子公司武汉动力电池再生技术有限公司总经理助理、回收与拆解事业部副总裁 李晓龙



格林美率先提出全生命周期价值闭环链,通过电池回收、原料再造、材料再造、电池包再造、梯次利用、梯次及再生利用,使其社会效益、经济效益、环境效益最大化,这一做法得到知名汽车公司的认可。目前,格林美主要以B2B的商业模式与产业链上下游伙伴共建生态圈,未来会往C端发展,去C端挖掘价值最大化。

通过全球化布局,目前格林美在国内共有16个基地,在国外拥有3个基地,提供废料换原料、回收一体化等服务。

格林美不断创新技术,通过智能化的人工拆解,如除胶工艺、3D视觉扫描、快速分选等技术,实现格林美的战略目标——“从绿色制造到制造绿色”。

数字化让新能源商用车更高效

G7易流副总裁 王琦



G7易流是垂直于物流行业的一家车联网公司,聚焦商用车被车队或物流公司购买之后全生命周期的管理。两年多前,“G7绿港”在内蒙古开始运营电动重卡,在包头市建设“新能源+散改集”项目,在城市外环建立“陆港”,其他城市来的车辆可以停在“陆港”,进入新能源补给站完成充电和各种操作。

G7是一家科技公司,最重要的就是实现车辆运营、货物和司机管理全部数字化。数字化管理将给汽车产业后市场带来大量机会,可以和保险公司、电池企业、轮胎企业等合作,帮助客户建立整体运营调度平台。未来,新能源商用车将采用运营管理体系,和购买乘用车不一样,怎么样让电动车24小时不停跑,波峰波谷电价整体调节,这些问题都需要数字化运营方案来解决。

汽车产业后市场将有序增长

京东零售汽车事业部副总裁、养车全渠道业务部总经理 陈海峰



随着中国汽车产业后市场的车龄和保有量持续增加,中短期内这个市场不会随着新能源时代的到来而萎缩,反而会有序增长。值得一提的是,新能源市场给中国汽车产业后市场,尤其是在洗美、钣喷、三电方面打开了新空间。

相信中国汽车产业后市场形势会继续向好,车龄和渠道带来的变革,对于独立售后连锁是巨大的利好,同时也是抢抓新能源发展的机遇。京东汽车提出三条战略曲线发展布局,以汽车后品供应链为基础,深化以京东养车为核心、以合作及认证店为覆盖的全国服务网络。京东汽车在专注主机厂、京东养车后市场能力建设的同时,也期待与合作伙伴一起推动行业能力共创。

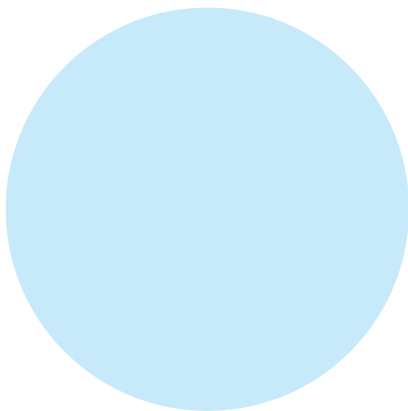
(下转 A5 版)

构建汽车产业后市场服务新体系

——首届全球汽车新生态发展大会高层论坛嘉宾发言摘录

健全动力电池循环利用体系

浙江华友循环科技有限公司
副总经理 陈雄辉

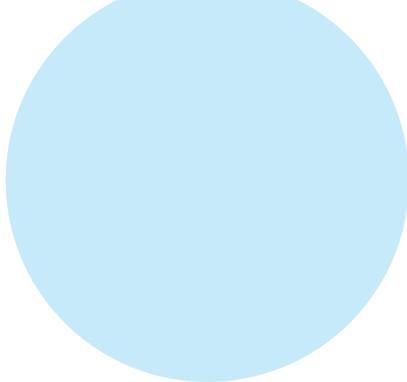


在工业生产中,产生“退役电池”和废料的环节较多,比如在材料制造过程中,就有小比例的废品产生。电池工厂生产过程中,有3%—5%的废品率。去年,一家全球知名咨询公司预测,2027年之前市场上大部分的二次料来源厂废。2027年以后,从社会端“退役”下来的电池对应的关键金属原料,可能会反超厂废,也就是说占比超过50%。在中国汽车产业后市场,怎样合规追溯动力电池并更好地回收利用,是需要企业遵循国家有关政策认真思考的。

华友重视集团的ESG(环境、社会和公司治理)发展,在清洁电力包括绿色电力使用等方面做出了相关规划。作为一家中国企业,华友“出海”希望在不同地区找到合适的合作伙伴,确保提供电池回收服务,把电池回收做得更安全,同时让“退役电池”返回流通体系,实现最大的社会效益和经济效益。

共建汽车产业后市场完整服务生态

深圳开思时代科技有限公司
创始人兼CEO 江永兴

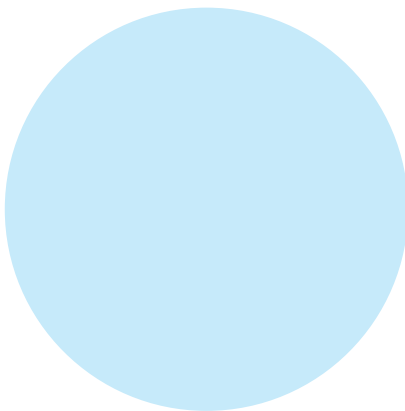


汽车作为全链条、长周期产业,后市场潜力巨大。它不仅品类丰富、车型众多,而且整个零部件供应链的链条很长,因此汽车产业应该实现生态化,主机厂、零部件和后市场应该是三位一体。市场监管等政府部门、汽车维修协会应参与进来,一起共建完整的服务生态,把汽车产业后市场的“基础设施”搭建起来。

汽车产业后市场的“基础设施”底层,就是数字化“底座”,推广统一使用数字标准及数据标准。可以构建一个数字化“底座”,实现汽车零部件从生产到使用全过程可追溯;交易过程也可以数字化,“基础设施”搭建好以后,在数字化平台完成购买。智能化、数字化的车辆如何更好地服务于车主,需要大家携手共建行业标准与信用体系,共同推进数字化质量保证体系,最终让所有车主都享受到更好的服务,让车生活更加美好。

用全球视角构建汽车新生态

北京国联拍科技股份有限公司
副总经理 沈荣

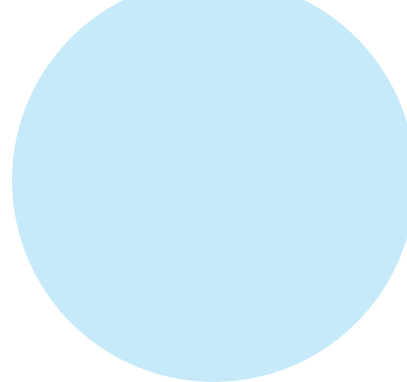


如今,中国汽车出口遍布五大洲,这样的市场渗透率在未来会带来一个新的、更大的推进浪潮。

中国汽车出口面临的来自全球大市场的干扰很多,需要思考很多不确定因素,并做好相应的准备工作。基于此,对中国汽车国际化、中国市场国际化和汽车产业发展全球视野,要有一种新的思考、新的模式。包括新生态的构建要用全球的视角去思考、去把握、去构建。从出口的模式上来说,中国汽车在遵循着国际通行的市场运行方式。从产品出口逐步过渡到产业的输出,在其它的领域,包括过往的平行进口,现在已经有更多的机构在呈现,用平行进口的模式反哺到出口做所谓的平行出口。不仅要有产品输出,还要有模式输出、体系输出,未来要从“走出去”向“引进来”过渡和发展。

构建新能源汽车产业后市场服务新体系

车百中汽科技(北京)有限公司
董事长 许书军



随着车辆信息数据不断生产以及相关技术融合应用,新的电动化的价值链在加速形成,智能化、网联化成为汽车供应链这个链条当中的新链条,汽车服务业成为汽车产业价值链高价值的延伸,并呈现出加速发展的态势,这为新能源汽车产业后市场服务体系在检测评估、维修、保险、回收等各个方面的数字化转型奠定坚实的基础。目前新能源汽车产业后市场服务体系明显滞后于前端市场,也滞后于行业发展。新能源汽车产业后市场从车辆售出到报废回收的上下游多个环节都存在问题,市场的新业态和新问题需要一些新的模式和新的技术来解决。

车百中汽公司为解决新能源汽车产业后市场服务体系滞后的问题搭建了行业沟通平台、数据平台。希望与行业同仁一道,以电动化、智能化、网联化、服务化为契机,发挥各自的优势,共同搭建新能源汽车产业后市场的服务新体系,推动后市场高质量发展。