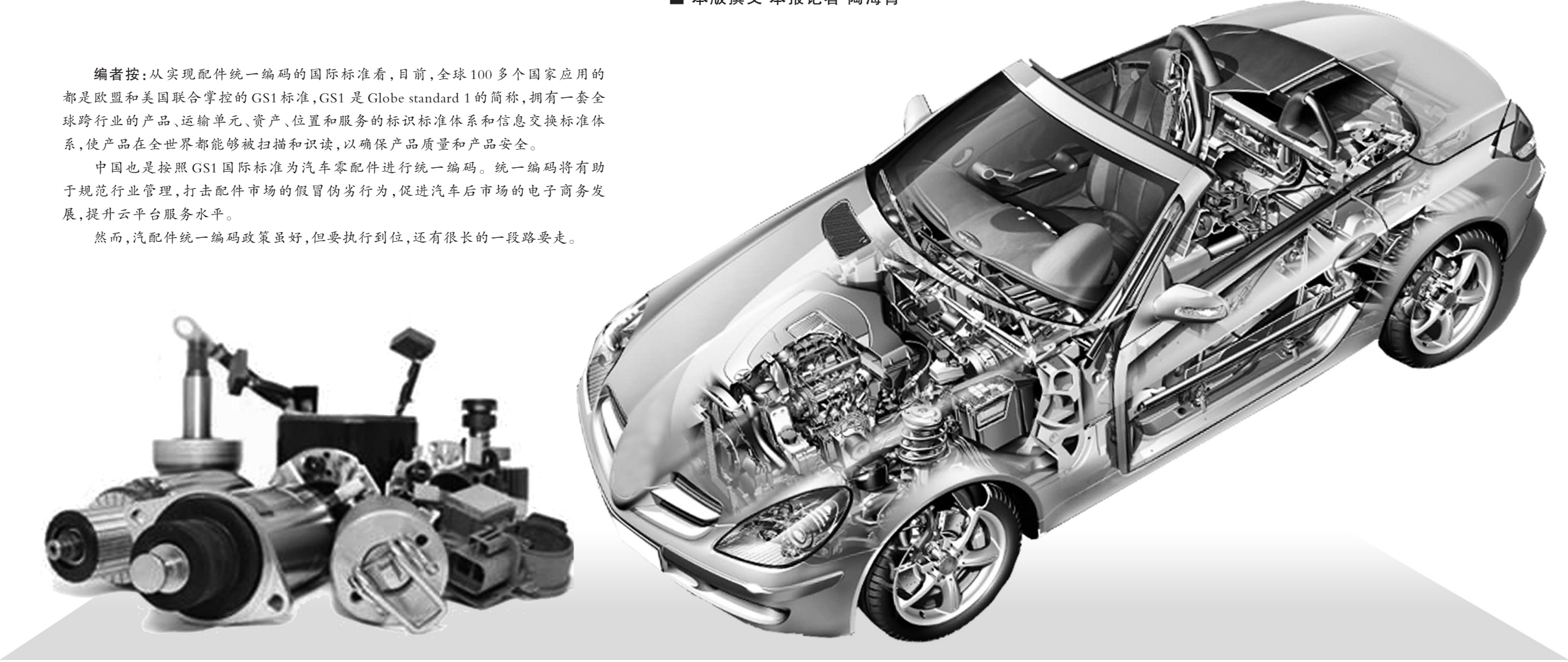


■ 本版撰文 本报记者 陶海青



汽配件统一编码能否接地气 三大焦点问题待解

据权威机构统计,截至2013年底,中国民用汽车已达1.37亿辆,是10年前的6.6倍;汽车突破百万辆的城市有31个;城镇家庭每百户汽车拥有量是21辆。汽车社会的来临,促进了中国汽车后市场的蓬勃发展。

但一个不争的事实是,汽车配件市场从生产、营销、流通以及体制标准都存在问题。交通运输部高层的一句话“我自己的车都不知道到哪里维修安全了”,道出了中国汽车零配件维修行业的乱象。

为重塑汽车维修市场信用体系,10月10日,中国汽车维修行业协会等主办召开了“变革,战略,发展——构建中国汽车维修业新格局(北京)研讨会”。

会议期间,中国汽车维修行业协会汽车维修配件工作委员会主任、Intertek天祥集团中国区首席执行官柏学礼在接受《中国贸易报》独家采访时说:“统一编码是打破汽车零部件价格体系垄断的有效措施,政策如何执行到位乃是重中之重。从国外的经验看,汽车零部件统一编码不是一个总体解决方案,而是一个局部解决方案,不可能对所有零配件都进行统一编码。在方案实施过程中,政府如何定位和如何发挥职能、维修及编码信息公开、第三方检测公司介入等问题,都需明确和规范,这不是一蹴而就的事情。”

焦点一:明确部门权力界限

统计数据显示,截至2013年底,中国共有机动车维修户48万家、从业人员近300万人,完成年维修量3.3亿辆次,年产值达5000亿元以上。这也意味着,中国汽车维修业已经从单纯车辆维修保障行业发展为民生服务业。

中国汽车维修行业协会汽车维修配件工作委员会秘书长魏同伟认为,政府对民生服务业非常重视,整顿汽配件乱象,统一编码的方向是正确的。

柏学礼也认可上述观点。他说:“政府的定位应该是打破行业垄断,倡导公平竞争,把零配件价格降下来,

服务消费者。这个5000亿元的市场规模,金融、保险都要介入。另外,对于统一编码问题,交通运输部、工信部、商务部、质检总局等相关部门都在管理,其中的利益博弈是无法避免的,如何界定各自的权力界限需进一步商讨,进行明确。”

在交通运输部运输司司长刘小明看来,政府要从根本上打破汽车生产企业对于汽车后市场的人为分割和技术壁垒,使各类维修企业均有机会获得原厂技术支持,以夯实汽车维修行业发展的技术基础。

柏学礼坦言:政府不是万能的。目前,汽配件分为三大类:原厂件、同质配件以及没有认证副厂件,政府不可能控制所有汽车配件的采购。在实施统一编码过程中,相关政府部门如何协调及分工将在某种程度上决定着方案的执行度,一个方案,如果缺乏执行力,如同一纸空文。

焦点二:信息清单公开

张晖去年买了一辆帕萨特,最近车灯出了点问题,他就到北京朝阳区的一家修车店去维修。老板告诉他,听引擎声可能还有其它毛病,要做全检。于是,修车工人开始拆装,但最后什么都没换,就加了点油,换了车灯,结账时却要价2500元。经过一番讨价还价,张晖最终支付1000元。他说:“再也不来了,简直就是打劫。”

这并不是个案。汽车服务行业价格不透明已经很普遍。

在柏学礼看来,这一乱象将逐步得以遏制。中国政府将鼓励原厂配件进入独立售后市场,这意味着鼓励原厂配件企业将自己的配件卖向独立售后市场。过去,原厂件都控制在OEM整车厂商手中,他们通过授权4S店,垄断零部件的流通渠道和价格。同时,政府也鼓励发展同质配件,即与原厂配件质量相当的配件。在国外,同质配件被定义为“质量相当配件”,也

就是达到零配件产品标准,满足车辆装备要求的合格配件。同质配件要经过一定的认证和检测,证明其质量达标,这就需要一个衡量的公开标准。这两个鼓励措施不仅有利于打破垄断,降低汽配件价格,而且将促进生产同质配件的厂家参与到统一编码的试点中来,因为能够生产同质配件的厂家往往都是有实力的优质企业,他们愿意将维修信息公开,盼望市场公平竞争,他们已经被假冒伪劣产品的低价格战打击得苦不堪言。

据已经在汽车后市场工作了44年的魏同伟透露,中国存在一条规模庞大的报废零部件翻新产业链,修车时一旦被换上了假冒报废零部件,后果将不堪设想。因此,统一编码要求每一个零部件的出货、配发、使用、维护过程都要清楚记录,最终向全国开放,消费者和车企都能上网查询。

“汽车维修信息公开非常重要。此前汽车只能到4S店进行信息解码后才可能进行维修。如果车主去独立售后维修市场进行车辆维修,维修企业在没有车辆信息的情况下是无法维修的。独立售后维修市场不掌握车辆读码规则,即使读取车辆信息编码也不知道是什么故障,更不能修理,所以这个信息对汽车诊断和维修非常重要,应当向独立售后市场进行公开。”柏学礼如此解释。

中国汽车流通协会有形市场分会副理事长苏晖也认为,汽车生产企业要公开全部车型的汽车维修技术信息,这对打破汽车售后市场的垄断具有重要作用。关键是有有关部门要严格监管,避免政策落实不下去。

“但同时还存在一个专利问题。像宝马等高档车,它们的许多核心零部件都有专利,都有自己的编码。在中国市场上,如何将高档车的核心零部件进行统一编码?信息如何公开?公开到何种程度?通过什么渠道公开?这些细节问题都需商讨,这是非常复杂的。”柏学

礼对此有些担忧。

焦点三:引入独立第三方检测机构

不久前,魏同伟曾公开表示,交通部提出“大力加强行业诚信和品牌建设”,今后有望为汽车维修配件编制统一的“身份证明”,同时要强化质量认证,每个配件一律要拥有统一编码,并在国家指定的独立第三方机构检测认证后,才允许进入维修市场。

独立第三方检测机构是介于企业和客户之间的一种产品质量检测机构,它的最大特点是体现了公平公正。它不是买方所属机构,也不是卖方所属机构,它的主要宗旨就是采取公平的手段,客观地检测买卖双方提供的指定产品是否达标。

柏学礼说:“独立第三方检测认证机构在国外很是盛行,但在国内还处于观念转变阶段。国内市场缺乏相关的政策引导,诚信体系也不健全,仅靠少数企业自律经营,很难支撑起一个规范、有序的买卖环境,而且汽车零部件种类繁多,检测标准又各不相同。即使是国外的检测实验室也不可能具备对所有汽车零部件检测的能力,因此,采用独立第三方检测已成为国外汽车厂商的通用办法。”

柏学礼认为,独立第三方检测机构的特别意义在于,它们既是政府监管的有效补充,又能为行业产业转型升级提供技术支持,为产业的发展角逐国际市场提供强有力的服务平台。因此,呼吁开放第三方检测市场,建立公平的市场竞争秩序。

魏同伟认为,独立第三方检测机构能够规范市场,杜绝质量不合格产品,为企业带来良好的口碑和信誉,同时也给那些生产假冒伪劣产品的厂家敲响了警钟。未来,政府或国有资本应该逐步从第三方检验、测试、认证领域退出。独立第三方检测机构应该成为检测市场主体,这样才能真正树立“中国品质”,健全汽车零部件安全体系,进而增强政府的公信力。

汽车零部件检测市场将现井喷态势

从目前中国市场看,合资企业对汽车零部件的测试都执行国外厂家标准,比如,对每个安全件,外方都有详细的标准,相关零部件都要经过可靠性、耐久性和疲劳等多项试验。

通常来说,生产厂家很容易仿造零部件的外形,但其内部强度、材料选用、耐久性等是否符合标准,不经过测试,是得不到结果的。国外零部件企业有很强的设计和检测能力,往往能在零部件设计和生产中完成大量的测试。反观国内,零部件企业的产品设计开发能力相对欠缺,产品测试也被忽视。

“汽车零部件测试标准和测试技术落后,已经在制约国内汽车零部件产业的发展。”中国汽车维修行业协会汽车维修配件工作委员会秘书长魏同伟如是感慨。

众所周知,检测检验认证与标准、计量并列,是质量基础设施检验的三大支柱。因为检测检验认证服务业技术含量高,服务附加值高,被视为发展潜力巨大的成长性产业。通常,50亿元的检测检验认证产值可能带动近千亿元的产业发展,成为许多政府机构重点扶持的产业,如香港政府就将检测及认证服务业列入六大优势产业之一。

Intertek天祥集团的历史可以追溯到1885年,100多年来,该集团逐步建立了遍布100多个国家和地区的全球服务网络。20多年前,Intertek开始在美国发展汽车零部件检测业务,并在美国建立了测试实验室。该集团中国区首席执行官柏学礼说:“在美国市场,汽车后市场并不是高大上的行业,从维修地点的选择、零配件购买等,都有一套完整多样的售后市场体系,消费者有多种选择。同时,美国要求技术信息清单公开,例如公开电子设备维修记录、配件识别数据等,同时还要求公开多品牌通用工具制造商的全功能性专业信息。但美国并不要求所有汽车零配件都要统一编码和检测,车主可以根据自己的消费能力,选择使用原厂件,或与原厂件质量相当的零配件和其它零配件。”

根据Intertek集团在美国的检测经验,柏学礼建议:“中国汽车零配件在做统一编码时,要将优质的民营企业先纳入检测范畴,并作为试点。将所有汽车零配件都统一编码和检测是不可能的,也无必要。”

半年前,国家相关部门去美国等发达国家考察,意在引入具有国际权威的、规范的零部件认证第三方机构。“目的是扭转以前零部件企业给点钱就能拿到认证书的状况。”引入证实企业和产品唯一

身份的全球统一配件代码,电商、物流、仓库出入都必须扫描,配件在使用过程中如果出了问题,就可以确定责任方。

柏学礼认为,这是大势所趋。中国是世界第一汽车生产和消费国,汽车零部件检测被外包的需求将与日俱增。

最近,国务院下发《关于加快发展生产性服务业促进产业结构调整升级的指导意见》(以下简称《指导意见》),将检测检验认证列入11个重点关注和发展的领域。《指导意见》明确提出,要加快发展第三方检测检验认证服务,鼓励不同所有制检测检验认证机构平等参与市场竞争;优化资源配置,引导检测检验认证机构集聚发展,推进整合业务相同或相近的检测检验认证机构;培育一批技术能力强、服务水平高、规模效益好、具有一定国际影响力的检测检验认证集团。

据国家认监委统计,2013年,检测检验市场规模为1678亿元,预计2014年将达2105亿元,2015年将达2574亿元。

种种迹象表明,检测市场蕴含着巨大的商机。柏学礼表示:“中国是全球最具增长潜力的市场。检测行业不仅自身规模庞大,作为生产性服务业,其未来发展前景可期。”