

# 乐车邦能否化解4S店亏损痛点

在电商化高开低走、新零售仍在不断试水的背景下,乐车邦开始加码4S店托管模式。近日,乐车邦宣布,已并购老品牌人和岛用于2B的4S店托管业务,通过收购让4S店托管业务做大。

不过,作为一个新兴业务,4S店托管依然存在着风险。业内人士认为,尽管近三成的中小4S店处于亏损状态,但仅仅向4S店输出管理,这种通过资本运作提供虚高的补贴管理并不能长久。乐车邦是否真能改善亏损4S店的管理,并提升集中度,形成与大型经销商集团之外的另一股市场参与者,前景难料。

## 酒店式管理入局

资料显示,中国汽车年销售量已连续八年排名世界第一,4S店达2.98万家,市场总规模达4万亿元。中国百强经销商集团掌握的4S店已超8000家,快速并购还在加速,百强经销商集团在厂家和市场的话语权由此进一步提升。

在乐车邦创始人林金文看来,单店和小经销商集团没有强大的人才团队,没有供应链集中采购优势,没有强大的信息系统、管理系统,融资渠道匮乏、融资成本高,几乎没有竞争优势。

“这是行业的巨大痛点,也是巨大的商机。如果我变成一家希尔顿酒店管理公司,小集团的老板退出管理,只拥有所有权、分红权,4S店日常经营管理交给我的团队集团化管理,它的所有劣势都能变成优势。”林金文希望,利用托管有机会做成一家不是用人来管理而是用科技来管理的公司。

实际上,2015年6月App才正式上



线运行的乐车邦,一开始并非从事4S店托管模式,而是选择4S店闲置的维修工位赚闲时差价,但结局不成功。2017年5月,乐车邦获3亿元B轮融资,同时启动4S店托管业务。一旦达成托管合作,乐车邦会派驻人员、导入自己的信息管理系统、全面接管4S店的经营管理。从2017年9月开拓第一笔托管业务到收购人和岛时,乐车邦已托管20家4S店,加上人和岛的100家,两家合计托管120家,计划年内拓展至300家。

## 4S店盈利指标成痛点

尽管林金文为乐车邦以酒店式管理模式顺利带入纷繁复杂的4S店网络体系,并勾勒出了美好蓝图,但现实并未像设想得那么简单。

据了解,4S店托管模式利益分配方式分为两种:一是乐车邦按营收额的0.5%收取佣金;二是双方对赌,约定一个目标值,如果达不到,乐车邦买单差

额部分;如果超过,收益全归乐车邦。

中国汽车服务产业研究中心顾问指导委员会顾问颜景辉表示,这种合作的方式更像是一种赌博,虽然4S店的托管模式有着强劲的市场需求,但最终的效果还是需要看托管方是否具备强大的线下运营、管理和资源整合能力。

值得关注的是,乐车邦4S店托管是有门槛的,盈利太差的乐车邦不会接。不少曾经与乐车邦接触过的4S店也对托管模式心生疑虑。一家合资品牌4S店负责人告诉记者,作为厂家授权经销商,毕竟需要承担厂家分配的销售任务,即使管理有所提升,但并不能为4S店引进资源,无论是客户资源,还是业务资源。这种单纯凭借管理改善希望短期就带来盈利增长,难度确实比较高。

## 托管模式依赖资本助推

尽管乐车邦通过酒店式管理,重点推动大数据、云计算、人工智能等最新

技术和信息系统在店面管理中的应用,全面升级4S店运营手段,但在业内看来,4S店托管模式仍未解决用人管理的难题。无论监管难度,还是4S店的可持续性都不能得到根本改善,这种换汤不换药的服务方式,难以让真正的4S店拥有者满意。

一位不愿具名的业内人士表示,互联网思维为汽车经营提供了新的模式,但仅派出专业的总经理,并不能在短期内让4S店的管理出现令人惊艳的改善。

值得注意的是,此前依靠资本推动的上门保养或者合作建店的互联网保养模式并没有颠覆现有的经销商体系。中国汽车工业协会副秘书长宋涛认为,在车市增长速度明显放缓的形势下,经销商要提高销量的难度高于以往。大型汽车经销商通过并购已经大幅提高了公司的抗周期能力。

同时,4S店托管离不开资本的推动。今年,广汇汽车旗下苏州宝信以6.19亿元收购了4家汽车销售公司100%股权,而乐车邦目前的融资规模刚刚超过5亿元。

颜景辉认为,乐车邦以管理输出的模式进入4S店体系,能否用更加精细化、专业的经营方式帮助4S店走出困境前景并不清晰,从已接手托管的4S店数看,乐车邦也很难拿出强有力的证据赢得经销商的信任,在极速扩张下,托管模式能否给4S店带来流量、零部件以及金融保险等多方面的强有力支撑,仍需时间的检验。

北京商报记者 蓝朝晖/文 李丞/制表

## 滴席谈

# 实现无人驾驶,也许依旧漫长

刘蔚漪

一个月前,北京发放了首批5张自动驾驶车辆临时号牌,标志着自动驾驶车辆可以正式开始上路测试。在北京,目前尚不允许在实际道路上对自动驾驶车辆进行极限测试。开放路测的道路包括北京经济技术开发区、顺义区和海淀区共计33条,合计105公里,且避开住宅区、办公区、医院和学校。

这5张临时号牌是由北京市自动驾驶测试管理联席工作小组向北京百度网讯科技有限公司发放的。路测车辆与社会车辆一样,通过交通信号灯,转

向、调头、停车这些动作也都一一完成。车辆的多个角度均配置了传感器、摄像头,人工智能交互设备、导航和监控仪器也都在时时工作。每辆车有驾驶员和测试员两名工作人员。一旦发生紧急情况,驾驶员将干预自动驾驶进行人工操作。

根据国际汽车工程师协会(SAE International)的分类标准,L0-L2级属于人工驾驶,L3-L5属于自动驾驶,其中L3在特殊情况下还需要人工干预,而L4就可以依靠系统来应对了。目前,绝大多

数的产品都处于L1-L2阶段,包含车道偏离预警(LKW)、碰撞预警(FCW)、自动紧急制动(AEB)等关键技术,属于高级辅助驾驶(ADAS)的范畴。处在风口浪尖的互联网企业和大V们希望跳过L3,直接面向L4技术,比如新近正在招聘的阿里人工智能实验室,其首席科学教授王刚和他的团队,就将自动驾驶的路线选取为L4。

业界普遍认为,L3-L4的阶段是令从业者煎熬的瓶颈,跨越L3-L4阶段还有应用技术、生态系统和顶层设计3

个难题尚待解决。仅仅是有限的技术能力对应无限的交通路况,已经足以使得自动驾驶暂时停伫。

前英特尔中国研究院院长吴甘沙曾经说过,一台奔驰S级轿车测试软件代码行数是波音787梦想客机的16倍。失效的可能性无时不在。

两个月后,北京第一批自动驾驶牌照的有效期将截止,需要重新续签。但北京首批确定的33条、105公里测试道路的高精度地图将出炉,但这必将是实现无人驾驶漫长道路的全新收获。