

# 中国汽车维修行业协会团体标准

## 《乘用车车身精细修复岗位技能评定规范》 编制说明

(征求意见稿)

《乘用车车身精细修复岗位技能评定规范》编制组

2026年1月

## 一、背景及必要性

### （一）背景

随着我国汽车产业的快速发展和消费者对车辆外观品质要求的不断提升，汽车后市场服务结构正在发生深刻变革。传统钣金喷漆作业已难以满足高端、精细化、无损化修复的需求，以“凹陷修复”、“无腻子钣金”为代表的车身精细修复技术迅速兴起，并逐渐形成独立的技术门类与服务业态。

为规范该新兴领域的职业技能要求，提升从业人员专业水平，保障服务质量与安全，中国汽车维修行业协会于2024年启动《车身精细修复职业技能评定规范》团体标准的立项工作。本标准由协会下属“中国汽车维修协会养护装饰美容分会”提出，经批准后，委托北京共商顺为科技有限公司牵头，联合国内多家头部车身修复企业、职业院校、设备材料供应商及行业专家共同起草。

### （二）编制必要性

#### 1. 行业发展进入“精修时代”

当前汽车制造工艺日益精密，原厂漆面质量高、涂层体系复杂，加之新能源汽车轻量化材料（如铝合金、碳纤维）广泛应用，传统“敲打一填补一重喷”的粗放式修复方式不仅成本高、周期长，更易造成车辆保值率下降甚至结构损伤。市场迫切需要一种保留原厂漆、无热损伤、高效率、高还原度的精细化修复技术体系。

#### 2. 人才供需矛盾突出

乘用车车身精细修复是一项高度依赖经验、手法与专用工具的复合型技能，涵盖金属/非金属材料特性认知、应力释放原理、光学检测、微环境控制等多学科知识。目前行业内：从业人员多为自学或短期培训，缺乏系统理论支撑；技能水平参差不齐，操作不规范易导致二次损伤；职业院校尚未建立对应课程体系，人才培养滞后于产业需求。

### 3. 标准缺失制约行业健康发展

现有《汽车维修工国家职业技能标准》（2018年版）中关于车身修复的内容主要聚焦于传统钣金与涂装，未涵盖无损修复、微修精修等新技术、新工艺。缺乏统一的技能等级划分、操作规范与安全环保要求，导致服务质量难以量化评估、操作流程不能标准化、消费者权益保障不足，纠纷频发。

因此，制定《乘用车车身精细修复职业技能评定规范》，已成为推动行业专业化、标准化、高质量发展的迫切需要。

## 二、任务来源

近年来，随着汽车制造工艺的不断提升和消费者对车辆保值性、原厂状态维护意识的增强，以保留原厂漆面、实现无损或微损修复为目标的车身精细修复技术迅速发展，已成为汽车后市场中一个专业化、高附加值的重要细分领域。

为适应这一技术变革和业态演进，亟需建立一套科学、统一的职业技能评价体系，规范从业人员能力要求，引导行业高质量发展。在此背景下，中国汽车维修行业协会于2024年正式批准立项，启动《车身精细修复职业技能评价规范》团体标准的编制工作。

本标准由中国汽车维修协会养护装饰美容分会提出建议并组织推进，委托北京共商顺为科技有限公司作为牵头单位，联合国内具有代表性的车身修复企业、职业院校、设备材料制造商及相关领域专家共同组成标准起草组，开展调研、论证与文本编写工作，旨在构建符合我国产业发展实际、兼具技术前瞻性与实操指导性的职业技能标准。

## 三、主要工作过程

### （一）研讨和调研

从2024年11月~2025年12月，协会领导和起草专家先后走访了北京、河北、上海、四川等地30余家车身修复连锁企业、独立

工作室及职业院校，召开5场专题研讨会，收集一线技师、企业管理者、教育工作者意见20余条。其中包括：精细修复两个方向的界定和技术要求、施工标准的检验、考核取证的报考条件和考核方法的制定。

并且从2025年开始在中国汽车维修行业承办或支持的相关展会，如北京和上海法兰克福展期间开展了多次汽车车身精细修复专业技术及培训评价的相关研讨会，以及在2025年中国汽车维修行业协会汽车养护装饰美容工作委员会多次会员大会这样类似的会议上进行了车身精细修复岗位能力评价的研讨。即养装美分会和中汽修协技标委为开展本团体标准立项前开展了大量的、充分的研讨与调研，为本团体标准立项事前做了充分准备。

## （二）团体标准制订过程

2025年2月28日，成立课题组。

2025年3月2日，制定了本团体标准编写方案。

2025年3月3日，在北京召开了课题组成立暨一次线上工作会。

2025年3月4日，课题编写组完成本团体标准和编制说明的讨论稿第一版。

2025年5月9日，课题编写组内部讨论、小组内征求意见，并邀请技标委专家线上线下会议形成团体标准和编制说明的讨论稿第二版。

2025年8月18日，课题编写组内部讨论、小组内征求意见，形成团体标准和编制说明的讨论稿第三版。

2025年1月，课题组向协会技标委申请召开本团体标准专家论证会。

2026年1月，结合各方面专家反馈意见对征求意见稿草案进行评审，形成意见稿。

## （三）主要起草单位及所做的工作

1. 本标准由北京共商顺为科技有限公司牵头，北京市顶好佳誉汽车技术服务有限公司为起草组组长单位，参加标准起草的单位有：北京嘉德奥通智能科技有限公司、厦门星恒成汽车服务有

限公司、重庆达轩汽车配件有限公司、山东大友速原汽车服务有限公司济南分公司、北京共商顺为科技有限公司等

## 2. 主要起草组成员及工作分工：

2.1 主要起草组成员：胡贊、张文磊、赖清晨、翁光勇、刘庆友、于新等。

### 2.2 成员分工：

2.2.1 于新，任职于中国汽车维修协会汽车养护装饰美容分会，担任秘书长一职，在编制工作中主要负责编制指导，具体包括协调工作关系、进行行业会议宣导以及开展总调研工作。

2.2.2 张文磊，系北京顶好佳誉汽车技术服务有限公司负责人，同时担任编制组组长，对起草内容承担总编纂，主要工作包括连接工作关系、征求意见、协调行业专家以及担任编制内容的主笔。

2.2.3 胡贊，作为北京嘉德奥通智能科技有限公司负责人，兼任编制组副组长，对起草内容负有责任，并负责协调行业专家。

2.2.4 赖清晨，任职于厦门星恒成汽车服务有限公司并担任负责人，在编制工作中负责采集相关法律法规。

2.2.5 翁光勇，是重庆达轩汽车配件有限公司的负责人，主要负责编制框架的搭建工作。

2.2.6 刘庆友，担任山东大友速原汽车服务有限公司济南分公司负责人，在编制过程中提供凹陷修复技术指导，具体工作为提供编制内容相关的技术参数。

2.2.7 曲松波，作为北京圣手汽车装饰服务有限公司负责人，在编制工作中负责凹陷修复技术内容的汇总。

2.2.8 孙明，系鄂尔多斯市大龙凹数复原汽车服务有限公司负责人，承担技术指导工作，负责关于无腻子钣金技术标准，为编制内容提供相关的技术参数。

2.2.9 郭政，任职于陕西阿政汽车服务有限公司并担任负责人，负责提供凹陷修复项目技术指导，具体提供凹陷修复编制内容相关的技术参数。

#### 四、标准主要内容说明

本团体标准严格按照国家标准《标准化工作导则 第1部分：标准的结构和编写》（GB/T 1.1—2020）给出的规则起草，规定了乘用车车身精细修复技师技术人员职业技能的基本要求、专业能力，以及相关等级认定的评价方法。以下按本团体标准章节内容分别进行说明。

##### 1 范围

本文件规定了乘用车车身精细修复技师的职业名称及技能等级、基本要求、专业能力、考核评定等要求。

本文件适用于从事乘用车车身精细修复作业人员的技能评价。

##### 2 规范性引用文件

GB/T 5624 汽车维修术语

GB/T 15746 汽车修理质量检查评定方法

JT/T 1045 道路运输企业汽车技术管理规范

GBZ 国家职业技能标准-汽车维修工（职业编码：4-12-01-01-005）

##### 3 术语和定义

GB/T 5624 界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

乘用车车身精细修复是指对乘用车车身因碰撞、刮擦、腐蚀等产生的各类损伤进行修复处理，同时兼顾车身外观美学还原与结构安全性能恢复的维修作业，包括凹陷修复和无腻子钣金。

##### 4 技能等级

4.1 符合本文件职业技能要求的人员职业名称为乘用车车身精细修复技师。

4.2 乘用车车身精细修复技师职业技能设有初级、中级和高级三个级别，高级别涵盖低级别的要求。

5 通用能力

6 专业能力

7 考核评定

## 五、国内外乘用车车身精细修复职业技能评价规范的对比情况

目前在国内，正在实施的《汽车维修工国家职业技能标准》（职业编码：4-12-01-01-005）于2018年组织编写，由于当时国家政策法规、技术发展的限制，其中汽车整形修复工部分存在一些专业欠缺，不适应新形势下行业发展需求。

国内在凹陷修复、无腻子钣金的实用化与效率方面形成独特优势，技术细节更贴合二手车保值等本土需求；国际规范（以世界技能大赛WSSS、ECER121、NHTSA为代表）更侧重结构安全、数字化与材料科学，两者在精度控制、标准化流程上正加速融合，国内正从“经验主导”向“数据驱动+标准引领”升级。

因此，起草制定本标准属适应市场需求，弥补行业欠缺。