

编者按: IBIS每年会议期间, 都将发布全球主要事故车修复市场的行业发展现状系列报告, 这些报告均由业内资深专家撰稿。系列报告多角度展示了世界事故车修复行业技术及市场发展现状。从2012年第7期开始, 本刊将与国内事故车修复及相关行业的专业人士一起, 分享了2012IBIS发布的最新全球主要事故车修复市场的行业发展现状系列报告。

我们将了解到: 阿根廷缺乏事故车维修方面的技术人员、缺少资金投资最新技术设备; 加拿大同样缺乏车身维修方面的合格技术人员; 中国10万家事故车修理厂经过跨越、已进入现代化经营; 希腊财政危机如何造成汽车销售市场骤降60%……从全球来看, 保险公司对事故车维修行业有着强大的控制力。例如, 在新西兰, 该国目前最大的保险公司, 如果竞标成功, 将接管其第二大车辆保险公司, 并获得其61%的市场份额, 必将成为实力更强、影响力更大的保险企业……

相信此系列报告会帮助您了解全球14个有影响力的事故车修复市场, 深入分析各国事故车维修行业面临的重大挑战以及发生重大变革所需的驱动力及关键因素。系列报告顺序依次为: 阿根廷、澳大利亚、加拿大、中国、希腊、意大利、新西兰、葡萄牙、俄罗斯、南非、西班牙、荷兰、英国和美国。

聚焦全球事故车修复市场(三)

编译/张淑珍

加拿大



作者: Mike Davey
公司: 事故车维修杂志
职务: 编辑

(接上期)

维修厂的技术装备

盈利较高的维修厂在新设备投入方面花费较高, 而新设备对于采用新技术的汽车维修来而言, 是非常必要的。同时, 这类赚钱多的维修厂在技术人员培训方面, 也有相当多的投入, 以紧跟新技术发展的步伐。但是, 部分中小企业却不愿意、也承担不起所需设备更新以及人员培训方面的花费。我们已经发现, 中小企业在数量上有急剧下滑的趋势, 而这一态势目前似乎存在着继续下行的可能。

维修数据的获取

加拿大维修企业通常通过车辆碰撞评估系统、或者汽车制造商提供的信息, 来获取技术资料或维修数据。对于大多数车身碰撞修复企业, 在获取维修数据的花费方面, 都可以掌控在可接受的水平上。

为了使OEM主机厂与售后维修市场能共同分享在线服务信息, “加拿大汽车服务标准”(CASIS)(<http://www.natacanada.ca/casis.html>)搭建了一个框架性平台。但是, 对于维修企业来说, 平台设备及密码信息仍然是一笔不小的投资, 因此, 很多企业采用与汽车经销商合作的方式, 通过车载电脑获取车辆软件通讯方面的服务信息。

需要说明的是, 即使维修厂投资订购了维修服务标准, 但对于维修技术人员来说, 获取某一个OEM的技术信息依然是很困难的, 尤其是涉及到车辆安全性方面的敏感信息, 如钥匙码以及防盗器重置信息。近些年, 随着汽车先进安全技术的广泛应用, 维修技术人员为完成某项工作, 越来越需要获取一些安全方面的技术信息。

车辆安全职业(VSP)项目目的是确保车辆安全职业人员能够得到车辆安全信息。该项目由加拿大汽车服务标准(CASIS)部门执行管理, 同时与加拿大国际汽车制造商协会(www.aiamc.com)、加拿大汽车制造商协会(www.cvma.ca)、友邦保险(AIA)以及国家汽车贸易协会(www.natacanada.ca)共同合作。另外, 此项目已得到加拿大保险局(www.ibc.ca)的支持。目前该项目已经进入到Beta测试阶段。

计算机理赔评估体系

计算机理赔评估系统在加拿大的应用非常普遍。总体来说, 维修企业认为这一系统还是相当可信的。在过去三年中, 理赔评估系统在功能方面取得了很大的进步。目前, 依靠这一系统, 维修厂可以利用系统内数据库信息, 获得车型详细的三维图形, 这样有助于加快对车型及部件的识别、认证。

然而, 有一些维修企业也在权衡使用这套系统在获取数据信息方面的便利性, 同时也在系统使用情况、企业赢利等方面做着各种分析与猜测。

总的来说, 这类系统的市场份额目前还在增长, 只是因为加拿大的维修企业已经广泛使用了这类理赔评估系统, 因此相对来说, 增长的速度比较慢。市面上各种理赔评估系统之间也存在着竞争。我们都知道, 这套系统的推广与使用对维修厂及保险公司都是有益处的。

新车销售趋势

在加拿大, 2011年买车的人比2010年买车的人多。部分原因是因为银行利率较低, 同时还释放了一些市场需求。从一家汽车咨询公司的数据看, 与2010年相比, 2011年汽车制造商的销售数据上涨了2个百分点, 2010年的销售量大约是1560000辆, 2011年则上升至1590000辆。

根据汽车制造商的销售数据, 2011年加拿大汽车销售量排名前五位的是:

福特汽车, 275850辆; 通用汽车, 242815辆; 克莱斯勒229624辆; 丰田汽车148896辆; 现代汽车129240辆。

车辆折旧趋势

通常来说, 加拿大保险公司会承担受损后车辆维修的全部费用, 而近些年这方面的费用又有提高, 通常能达到车价的100%, 有时候甚至更高。产生这一现象的原因有很多, 依我看, 有以下几方面: ①目前市场上出现了二手零部件; ②保险公司希望更好地培养与维修厂及客户的关系; ③各种成本因素造成人们换新车的概率较低。

碰撞事故发生的比例

据加拿大的统计分析, 碰撞产生的伤亡事故最近10年已稳步降低。但没有数据显示, 碰撞事故在明显减少。在减少人员伤亡方面, 不断改进的车辆安全设备发挥了极大的作用。有统计显示, 碰撞事故在入冬时若增加1/3, 由此导致的人员伤害将可能达到事故量的6倍。有人评论说, 加拿大2011到2012经历了一个特别温和的冬天, 这句话对道路的角度来看就是: 虽然道路交通事故仍在发生, 但是去年冬天无人受伤的轻微交通事故已经降低。

根据米切尔国际公司的数据, 加拿大严重碰撞事故的年平均总量, 2011年比2010年有所下降。无论数据如何, 这一趋势我们已经看到, 但是相对来说, 这一趋势目前下降的还不算大。如果这一趋势持续下降, 那么对维修厂来说, 就意味着送上门的生意将有所减少。

事故车维修厂的标准及数量

总体上说, 加拿大事故车维修企业的数量已经减少。行业内很多人士都认为, 今后几年事故车维修厂的数量将继续缩减。就目前事故车维修的数量来看, 一些维修厂已无法让其生意继续维持下去。

加拿大的事故车维修部门一直在考虑事故车维修标准事宜。在这期间也实行了一些有关事故车维修厂授权鉴定、发放执照等不同方面的若干标准, 但是, 目前还没有一个是非常成功的标准。需要说明的是, 加拿大的汽车保险行业现状是私立企业与公立企业并存, 如在英属哥伦比亚、马尼托巴等省份, 汽车保险公司是公立企业, 他们有绝对的话语权, 可以对维修厂强制执行一些标准, 例如维修厂人员必须接受适当的培训。

行业中的问题及成绩

为改进维修工作周期, 维修厂一直承受着一定强度的工作压力。减少或缩短维修步骤及过程将仍然受到欢迎。我们已看到, 部分维修企业已实行24小时快速维修通道。另外, 在加拿大, 维修厂及保险公司通常都比较支持使用后市场部件、拆车件以及绿色环保的零部件。保险公司希望维修厂尽可能降低费效比, 而达成这一目标的有效方法之一, 就是支持使用上述类型的零部件。这将有助于我们在全球汽车再循环领域成为进步最大的行业, 无论这是一个过程还是结果, 对于维修厂、保险公司以及普通公众都是乐于看到的事情。M

AKEMI / 雅科美® 德国原装

多功能原子灰

- 与镀锌板、铝合金、钢板等均有非常好的黏接性
- 快干、易磨、细腻、刮涂性好



用于前机盖等关键部位, 耐高温
不用环氧底漆, 适用各种车型

德国AKEMI/雅科美中国办事处

北京雅科美商贸有限责任公司

电话: 010-87794952/4752

传真: 010-87794805

中文网址: <http://www.akemi.com.cn>

下期预告

下期将介绍有关中国事故车行业的发展情况。作者Karen Fierst女士是美国一家行业咨询公司总裁, 曾任职于美国国家车身委员会、美国汽车零部件认证机构(CAPA)等行业部门, 有着钣金、零部件、碰撞修复领域多年的工作经验。她多次到访中国, 与中国汽车行业多个协会的领导、专家等进行过深入沟通交流。作为嘉宾, 她曾多次受邀参加中国举办的行业高峰论坛, 并发表演讲。她拜访过北京、上海、重庆、青岛、云南等地的各类维修企业, 对中国事故车维修行业有着自己的理解和看法……

第十期, 我们将看到外国人理解的中国汽车维修及事故车行业的发展及现状……