

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, 本刊与国内事故车修复及相关行业的专业人士一起, 分享了2012 IBIS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、缺少资金投入最新技术设备; 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(+)

◆编译/张淑珍

西班牙



作者: Ignacio Juarez
Perez
公司: CESVIMAP, SA
职务: 总经理

(接上期)

目前, 西班牙事故车维修市场的主要挑战是交通事故总量的下降。这一结果主要是因为西班牙当前经济与财政所面临的严峻形势导致车主降低了车辆的使用频率, 改变并减少了车辆保险的覆盖面, 从而降低了车险费用(如从车损险改为第三方责任险等)。另一个原因是车主只有在车辆必须维修的情况下, 才去进行事故车维修。

对于事故车行业来说, 上述情形意味着车辆维修的数量会越来越少。同时, 通过观察, 目前出现了一些事故车维修厂关门或倒闭的现象。在财政状况开始复苏、转暖之时, 希望这样的局面会有所改观或转变。另外, 在西班牙某些地区, 维修协会也在谴责非法运营的事故车维修厂。

汽车制造商与保险公司

汽车制造商减少了维修企业培训方面的支出, 同时, 他们也在试图避免或减少各种不直接产生效益的投入和支出。同时, 保险公司的数量也在减少。现存的保险公司也在考虑与事故车维修企业共同探索一些新的措施和方法, 例如保险公司同意并认可事故车企业缩减车辆小型损伤的维修任务和作业人员。另一个例子是保险公司开发了一些新的事故车维修中心, 在他们处理理赔事件时, 保险公司将根据需求提供用户用车。还有一些保险公司为与其合作的事故车企业

提供拖车服务, 受损车辆直接拖至修理厂直至完成车辆的修复作业。这些新措施表明, 保险公司越来越希望把握工作流程, 控制事故车企业的维修工作。

灵活便捷的快修业务

在西班牙, 快修业务的市场份额在慢慢增长, 但是, 目前传统维修对快速维修业务的接受度比较小, 原因有以下两点: 一是快速维修仅适合于轻微的、不在保险范围内的事故损伤, 而车主必须自己花钱才能进行维修。只有车辆在非修不可的情况下, 车主才愿意去维修; 二是车损险的覆盖面减小, 市场份额降低, 只有在保险公司愿意赔付的情况下, 传统形式的维修才可能接受快速维修业务。

事故车行业的挑战

就目前来看, 西班牙的事故车行业面临着极大的生存困难和挑战。只有那些拥有集中客户资源(如保险公司、大型车队等)、能为客户提供附加服务及高度专业化的事故车企业才能继续生存下去。而其他事故车维修企业的未来并不明朗, 充满了困难和挑战。

对于汽车经销商旗下的事故车修理厂来说, 由于其拥有大量新上市的车型资源, 因此在解决新车带来的新技术问题时极为方便。对于独立的维修厂来说, 情况却远非如此。他们需要新设备、培训员工和投入资金以获取新的技术数据等。就目前的经济状况看, 做到这些并非易事。

获取维修数据

如上所述, 经销商旗下的维修厂获取维修数据并不难, 但对于独立维修厂而言, 无论是获取电子数据还是机械维修数据都面临着很多困难。然而, 事故车钣金维修及喷漆方面的数据状况却稍好一些。原因是在竞争越来越激烈的计算机评估系统产品市场中, 他们能获得事故车维修所需的产品和数据系统。

目前, 计算机评估系统在西班牙应用得越来越广, 而且在这类系统的领军产品(如Audatex、Eurotax、GT Estimate)中竞争也极为激烈。此外, 西班牙市场也存在一些其他品牌的评估系统。维修厂和保险公司都认为评估系统对双方各自的业务是必要的, 保险公司也在寻找使用这套工具的维修企业进行整合, 并与之合作。

新车销售、残值及报废趋势

2005年以来, 西班牙的新车销售一直呈下滑趋势。2011年乘用车销售总量比2005年下降了53%, 市场对2012年的预测也并不乐观。从汽车残值趋势

来看, 西班牙5年以上的汽车残值降幅很大, 但是这一点对整个汽车市场并不重要。原因是这个市场的交易是在个体之间进行的, 很难影响到大的市场。

有关报废车方面, 从前几年数据已经看出, 最近几年西班牙报废车的比例在不断减少, 但实际数量很难用具体数字明确说明, 因为车主都在试图延长车辆的使用寿命。

事故程度及维修水平

在西班牙, 近两年的交通事故无论从数量还是严重性上都有所下降, 其结果就是维修厂的维修工作量减少、单车维修费用下降。还有一个后果是本文前面所说的, 最终导致运营中事故车维修厂的数量明显下降, 这一趋势在可看到的未来很可能会持续。

就目前来看, 实施正常的事故车维修标准还是有一定压力的。但是, 无论汽车制造商的售后部门、大型车队还是保险公司, 以及事故车企业所有者, 当前已越来越意识到实施标准化维修可能带来的益处。

荷 兰



作者: Jos Veldhuisen
公司: 汽车售后杂志
职务: 主编

无论传统的事故车维修企业, 还是新型网络化经营的修理集团, 他们都在试图做大、做强。但就目前这样一个静止的市场来看, 增长还是一件很困难的事情。另外, 事故车维修企业中50%以上的业务是直接由保险公司和租赁公司把控的, 留给维修厂的盈利空间有限, 利润很小, 压力也就更大。在荷兰, 由于维修厂提高利润的压力很大, 因此, 维修过程的效率问题是行业谈论的主要话题。

在荷兰, “多地点经营”(MSO)是事故车维修行业的主要特点, 与其他国家修复市场相比, 荷兰多地点经营模式影响更为广泛。有数据表明: 领军型多地点经营事故车企业的市场份额已超过10%。目前, 荷兰多地点经营模式正在寻找向其他国家扩张的机会。比利时、德国、西班牙等国都在荷兰打算扩张市场的名单前列。

荷兰事故车行业的另一个新变化是一些海外事故车修复集团(如Fix Auto)将有望在近期进入荷兰事故车市场。

维修数据

由于很多事故车维修企业购买零部件要通过汽车经销商网络, 因此, 在获取维修数据或技术培训方面困难不大。汽车经销商网络与维修厂之间良好

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>

的合作关系是事故车维修企业获取正确维修数据的保障。在荷兰, 很多事故车维修企业都是集团性质的, 这样在需要财政资源(如投资新的技术、设备等)时, 比较容易得到集团的支持。

事故车维修统计

据荷兰ABZ公司官方统计, 2011年事故车维修厂共修复638747件次被保车辆。另外, 据荷兰事故车行业机构(Focwa)统计, 2011年事故车维修企业总计有30万件次的维修与未保险车辆有关。目前, 绝大多数保险公司将与事故车维修企业继续保持现有的合作关系。据了解, ABZ公司的市场份额约占95%左右, 有3家主要保险公司支持并鼓励使用ABZ系统。

在荷兰, 近些年事故车维修厂的数量相当稳定, 但是最近两年出现了一些变化, 估计今后两三年事故车维修厂的数量会有所下降。

荷兰事故车企业对英国“车辆损坏维修PAS 125标准”表现出极大的兴趣, 该标准由英国

Thatcham车身碰撞研究所与英国标准学会(BSI)共同开发, 是经英国皇家认证机构认证的一套车辆碰撞修复的国家标准。但是, 荷兰事故车行业机构(Focwa)引入了一套名为HIQUEW的新质量标准。因此, 最终使用哪个维修标准目前还难下定论。

新车销售与车辆报废趋势

2011年荷兰新车销售形势不错, 小型车销售在整个销售市场中比例有所增加, 大约40%的新车销售给了商业机构的买主, 如租赁公司、车队等。有人预测, 2012年新车销售有可能下降10%左右。

荷兰汽车市场车辆报废的数量有上升势头, 但是车辆残值一向很稳定。由于道路交通设施改善、租赁公司倡导的安全驾驶以及车主冬季使用防滑轮胎等, 这些措施和方法有利于降低道路交通的数量。

在荷兰, 有一些媒体记者报道, 事故车维修厂用受损部件代替新部件的情况有所增多。这一信息对事故车维修有极大的负面影响。(未完待续)



ibis 2013
INTERNATIONAL BODYSHOP INDUSTRY SYMPOSIUM

全球一体化的事故车修复市场

事故车维修领域里最具全球影响力的领导者将于2013年5月20日聚集一堂, 参加在瑞士举办的全球事故车行业高峰论坛(IBIS)。此次会议将在瑞士蒙特勒皇家酒店举行, 超过370名执行代表将参加此次会议, 共同探讨全球范围内事故维修行业的趋势及其影响。

2013全球事故车行业高峰论坛的主题是未来的商业模式——迈向成功的战略。议题将覆盖中国、巴西、澳大利亚、德国和美国等国家未来的行业发展模式, 同时还将探讨远程信息技术、动态供应链、卓越的创业经历在事故车行业的影响及应用等。

Plenham公司的首席执行官Shelley Parsons说: “IBIS已经发展成为全球事故车维修行业的高峰会议, 对于事故车行业的领导者和决策者来说, IBIS的确是一个非同寻常的会议, 有决策权的领导者们汇聚一堂, 共同商讨当前的行业趋势、规划行业的未来发展。对于整个行业来说这是一个非常宝贵的机会。组织并筹办这样的会议, 我们感到非常自豪。”

英国领先的事故车修复杂志bodyshop的编辑Mark Hadaway说: “IBIS是一个非常吸引人的活动。IBIS不仅为大家提供了一个倾听、学习和交流的环境, 而且它还鼓励建立真正的合作伙伴关系, 同时解决各自遇到的问题。它实际上是一个非常有针对性的会议。”

全球事故车行业高峰论坛的赞助企业有: 3M、Audatex、阿克苏诺贝尔、法兰克福展览公司、巴斯夫公司、欧洲Enterprise、创新集团、Quindell投资公司以及太阳集团保险公司等。

2013年IBIS会议代表席位数量有限, 目前所剩无几。如欲报名参会, 请联系Nicola Keady, 邮箱Nicola@bodyshopmag.com。会议各位演讲人信息、会议时间安排等进一步细节, 请点击www.ibisworldwide.com网站查询。