

编者按: 我刊2012年7月开始发表“聚焦全球事故车修复市场”系列报道, 受到行业领导、专家及读者的广泛关注。系列报道源自于“国际事故车高峰论坛”(IBIS)发布的全球事故车市场分析报告。

自2013年7月开始, 我刊将持续关注事故车行业全球发展动态, 继续刊发2013年“国际事故车高峰论坛”(IBIS)发布的全球最新行业现状报告。该系列报告由IBIS授权的各国专业媒体、行业专家撰写完成, 多角度、全视野地诠释并展现全球事故车行业的现状与未来。

通过全球15个国家的分析报告, 我们将了解当前行业所面临的现状、3-5年的发展趋势、各国市场的机遇挑战等。无论好与坏、美与丑, 这都是行业目前呈现出的真实状况: 保险公司的主导地位、国家经济危机、维修数据的获取、劳动成本的增加、维修技术的提高……这些都是我们整个行业共同关注的焦点话题。同时, 我们也认为, 没有完全相同的两个市场, 各自都具有自己的特性, 面临着不同的现状和难题, 但都将迎接更艰巨的竞争和挑战。

本报道将依次分析来自阿根廷、澳大利亚、加拿大、中国、捷克、希腊、意大利、荷兰、新西兰、葡萄牙、俄罗斯、南非、西班牙、英国、美国15个国家的行业现状, 为中国事故车维修行业提供充分的信息资料, 以了解各国市场发展的驱动力为中国事故车行业的进步和发展献计献策。

聚焦2013年全球事故车修复市场(二)

◆ 编译/姜曼

(接上期)

加拿大

人口: 3448万(数据来源: 2011年世界银行组织); GDP: 174万亿美元(数据来源: 2013年世界银行组织); 拥有驾照人口比例: 73%(数据来源: 2009年加拿大统计)。

新车销售: 2010年158万辆; 2011年162万辆; 2012年171万辆。车身修理厂的数量: 全加拿大大约有5000家。汽车保险项目: 大约230项(数据来源: 2012年加拿大保险局)。汽车保有量: 1052万辆(数据来源: 2011年加拿大保险局)。交通事故量: 23万起(数据来源: 2008年加拿大交通局)。平均修理费用: 3496美元(数据来源: 2012年米切尔国际)。平均人工费用: 73.78美元(数据来源: 2012年米切尔国际)。



IBIS加拿大合作媒体
Collision Repair
联络人: Darryl Simmons
职务: 出版人

平均汽车保险费用

因为地理、人口密度等多种原因的影响, 在加拿大各个省市中, 汽车平均每年的保险费用也不尽相同。不列颠哥伦比亚、马尼托巴和萨斯喀彻温三个省都有社会保险制度, 由公共保险公司承保。

汽车保险平均免赔金额: 500美元(这个数字不包括公共保险, 数据来源: 2012年加拿大保险局)。

没有医疗保险的驾驶员人数: 大约7%~15%的驾驶员没有医疗保险, 这相当于约有22.7万~48.7万名驾驶员没有医疗保险(数据来源: 2012年加拿大保险局)。

报废车数量: 大约有23.3万辆, 这个数字是由加拿大最著名的安大略省数据和省级交通局的图标推测得到的(数据来源: 2009年安大略交通局)。

索赔额

碰撞包括车头易受损部位的轻度碰撞。在安大略省, 车头易受损部位的索赔额大约在2.38亿美元。由此推断到整个国家, 每年索赔额在6.15亿美元左右(数据来源: 2012年加拿大保险局)。

加拿大各省平均保费

省份	平均保费
安大略	1482美元
新不伦瑞克	817美元
纽芬兰及拉布拉多	994美元
新斯科舍	803美元
爱德华王子岛	759美元
艾伯塔	1081美元
不列颠哥伦比亚	1156美元
魁北克	715美元
萨斯喀彻温	858美元
马尼托巴	959美元

市场概况

目前加拿大事故车修复市场面临着一系列重要的挑战。

首先,合格的维修技师短缺是一直存在的问题,这已经困扰了加拿大数十年,而且这种情况在未来的几十年内不太可能得到缓解。总的来说,由于劳动力日趋老龄化以及退休人员数量的增加,加拿大将很可能依靠移民来填补维修技师不足的空缺。虽然加拿大从职业院校中培养出很多车身修复毕业生,但是很少有维修厂愿意花钱雇佣这些实习生,而更倾向于选择经验丰富的车身修复技师。

其次,车辆复杂性的增加也需要增加新的设备和技术人员的培训,一些维修厂由于缺乏流动资金或者信贷支持,使得他们难以增添新的设备。

第三,考虑到人口因素,加拿大有相对过量的车身修理厂,并且有太多闲置的车身修复设备。对那些盈利能力低、濒临关门的维修厂来说,肯定会进行一番自我修正和调整,以应对更大、更强的竞争对手的出现。

发展趋势

在过去的几年里,维修厂的数目已经开始下降,由2002年初将近8000家减少到现在的将近5000家,未来这个数字还将进一步减少。

总的来说,汽车索赔量已经有了明显的下降。这是由很多原因造成的,包括每年人均驾驶距离的缩短、汽车碰撞预警避撞系统的广泛应用以及冬天越来越温暖。

事故的严重程度也在下降,其最明显的表现就是技师外出的维修量减少了。另外比较明显的表现是许多维修店在寻找其他的个性化方式来丰富他们的服务,从而使得他们不再单纯依靠事故车维修来维持生存。

修理店数目在未来很长一段时间内都将持续下降,一些关键性的影响因素使得他们相信最终修理店的数目将维持在4000家左右。加拿大拥有很成熟的连锁经营模式。最近几年,汽修连锁经营企业的维修店数量有了很显著的增加,而且在未来一段时间,这些连锁经营集团将通过收购或新建维修厂的方式来不断扩张。一些大的汽修连锁经营集团还会在加拿大以外的地方收购或新建维修厂。Kirmac事故车修理企业已在美国经营着多家维修厂,另外,位于不列颠哥伦比亚省的Craftsman事故车修理企业在中国已经有一家修理厂。而Boyed

集团在加拿大的4个省、美国14个州经营着200多家修理厂。

另外,连锁经营集团的数量在加拿大市场也有明显增加。Carstar、CSN、Glass和FIX等都在加拿大全国范围内开展连锁经营。

引用2012年IBIS有关加拿大部分的报道:“有趣的是,在加拿大,多地点、网络式连锁经营方式的增长已经不只是一种现象,近几年其数量增加尤为明显。几乎每个星期我们都会收到大型连锁企业并购、收购维修店的信息。一般情况下,我们每周至少得到1条小企业并入大企业方面的信息,但一周内有3~4条并购信息倒也不多见。”

虽然目前并购的速度已经放慢了,但显然没有终止。我们每个月仍然收到好几个修理店加入连锁经营集团的消息。

多地点连锁经营企业的绝对数目已经增加了许多,这不仅包括特许经营和连锁网络模式。对于一个成功的汽修店老板来说,他们很少投资第二、第三甚至第四家修理店。而对于连锁经营企业来说,他们更乐意收购其他企业的经营权。当所有独立的修理店都消失后,多地点汽修连锁经营企业的数量才会有显著的增长。

投资

宝马以及丰田公司在认证的碰撞修理项目中有显著的投资,这些并不局限于与汽车经销商合伙的车身修复店。然而,在考虑投资之前,他们必须得到汽车经销商的支持。

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)搭建了一个框架性平台。

CASIS为所有加入协会的服务商提供OEM信息和工具。但是,在技术人员想要查询某些类型的OEM信息时仍然有很多限制,特别是涉及到车辆安全性方面的敏感信息,例如钥匙码和防盗器的重置信息。先进的传播手段造成了更多的车辆安全隐患,使得技术人员在获得这些信息的时候还需要费不少周折。

车辆安全职业(VSP)项目的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、友邦保险以及国家汽车贸易协会共同合作。另外,此项目已得到加拿大保险局的支持。



新项目

直接维修项目(DRPs)是加拿大事故车修复行业标志性项目的一个重要部分。这个项目覆盖了很多事故车修理企业。

Intact保险是加拿大最大的汽车保险公司。他们最近推出的零部件采购方案,采用了Progi公司提供的“AOS视野”软件。这使得Intact保险公司直接维修项目的经销商可以比较来自不同供应商相同部件的价格。保险公司与修理企业主之间的关系一直很紧张。有些修理厂认为Intact保险公司的采购方案对他们的业务带来了不必要的干扰,但是也有很少的一部分人愿意对这公开发表意见。

根据我们的预测,车身漆面修复项目的发展空间越来越大。尤其是免喷漆凹陷修复(PDR)作为修复冰雹损伤的一种方式,最近几年发展得很快。最近很多事故车修复企业都在寻找不同的方式去拓展他们的业务,并且这些维修方式也在不断地更新。

在加拿大,有许多移动式维修厂,但他们并不是汽修市场的主要部分。引用2012年的IBIS报告:

“在加拿大,汽车维修服务行业存在着一些移动式的企业,如Dent Doctor、Colorworks等。这类企业在加拿大已存在多年,近些年来也没有看到这种经营模式有明显增长的趋势,当然也没有看到他们有下滑的势头。这类维修主要针对车漆表面的修复。据估计,在经济状况改善的情况下,他们在行业中的市场份额有可能增长。这类企业在行业中相对来说比较低调,普通大众通常对这种移动式的运营方式也不太关注。”

技术支持

修理厂能很好地应对新的汽车技术,至少与他们维修业务相关的技术是这样的。正如上文所说,在过去几年里,很多修理厂已经退出这个市场。

理论上,修理厂应该知道以合理的成本获得相应的维修数据,但是,我们最近发现大量的维修厂并不知道“加拿大汽车服务标准”(CASIS),也不知道如何去利用它。

除了CASIS,一些设备制造商和信息供应商也会向他们的客户提供维修资料数据库。

计算机评估系统的应用很广泛,而且相信会更加普及。其中有两个主流的评估系统,一个是由米切尔公司提供的评估系统,另一个是由加拿大AUDATEX公司提供的评估系统。一个修理厂同

时使用这两套评估系统的现象在加拿大也是很常见的。

未来发展

我们将看到更少的修理店,这会导致经销商会增加修理店开放的数量。

仅看汽车理赔部分的业务,加拿大保险业将会出现轻微的亏损。这一趋势显然是不能长期存在的,为此许多保险公司正在寻求更加有效的修理方案和更加低廉的维修价格。

我们很有可能看到在未来几年内这些破碎的行业将会得到整合,不过也有人相信,整合速度已经开始放缓,并将很快到达顶峰时期。

很多人认为汽车玻璃修复将是未来12个月维修厂的主要业务。以前这类业务通常是完全转包给汽车玻璃经销商,然而,由于维修厂数量的增长至少导致一部分汽车玻璃修复和安装业务将由维修厂自己完成。在某种程度上,这意味着需要培训汽车玻璃修复和安装的技术人员。另一方面,维修厂可以自己直接购买玻璃,但是玻璃安装业务还将转包出去(未完待续)。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>

