

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(五)

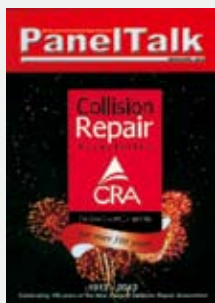
◆编译/彭蓉霞

(接上期)

新西兰

人口: 440万; GDP: 14.2亿美元; 持有驾驶执照的人口百分比: 74%。

新车销售: 从2009年的54000辆增长至2012年的77000辆; **车辆残值:** 下跌趋势; **事故车修理厂总量:** 1200家; **事故车专修厂数量:** 1100家; **在用车数量:** 280万辆; **道路交通事故数量:** 3.2334万起; **汽车维修数量:** 105万辆; **保险公司数量:** 16家; **平均维修费用:** 1800美元; **平均工时费:** 85美元; **汽车保险平均费用:** 750~800美元; **汽车保险额外费用:** 250~500元; **未投保司机的数量:** 45万; **汽车报废数量:** 2.5万; **快修店的数量:** 50家; **事故车维修市场价值:** 6亿美元。



新西兰合作媒体
Panel Talk
New Zealand Collision
Repair Association
联络人: Rex Crowther
职务: 编辑

市场概况

新西兰的事故车修理市场的总体走势处于下跌中,事故车修理厂既缺乏与保险公司合作盈利的能力,又缺乏对事故车辆的专修优势(现在某一家保险公司甚至直接占有汽车保险市场的61%的配额)。由于交通事故率的下降而带来的维修工作量的减少,新西兰的事故车修理厂的数量也在相应地减少。

新西兰国家还没有形成维修网络,只有少量修理厂实行双现场操作。为了在维修市场形成影响力,汽车制造商们开始积极地指定对口的汽车修理厂。

保险公司也在试图指导车主们选择他们中意的修理厂。国内第二大汽车保险公司以前从不干涉车主们对修理厂的选择,现在也在逐渐将车辆的修理纳入自己的业务网络中。这种现象将导致国内出现大量不结盟的事故车专修厂家。AA保险投标车厂业主们也在致力于让他们的车辆维修网络参与招标的工作。

目前,灵活便捷的快修方式似乎增长缓慢,移动式的维修业务在新西兰也收效甚微。

修理厂正致力于参与汽车维修新技术,尽管I-CAR培训在新西兰得到了很好的开展,但是许多修理厂依然习惯于传统的具体维修观念。整体而言,汽车修理厂商还是可以通过譬如I-CAR, Thatcham等汽车制造商获得对修复数据的访问。

交通事故情况

从2007年到2011年,新西兰的事故水平下降了22%,小型事故发生的持续趋势带来了事故车维修工作量的减少。

维修标准

在新西兰建立一个正式的维修标准程序本来是没有压力的,但是越来越多的保险公司参与进来,他们要求汽车生产商提供修理技术和制造方法,从而导致维修标准在施行的过程中饱受争议。

维修前景

未来, 维修工作的持续减少可能会带来修理厂的数量降低和维修市场的整合。然而, 对于事故

车修理厂而言, 内部效率的提高才是成功的重要因素。澳大利亚市场是比较关键的, 因为大多数新西兰的汽车保险公司都为澳大利亚所有。

意大利

人口: 6126.1254万; GDP: 1.645万亿欧元(2011年), 1.612万亿欧元(2012年); 持有驾驶执照的人口百分比: 60%。

事故车修理厂总量: 约15000家; 事故车专修厂数量: 因为意大利汽车修理厂的分类系统存在一些问题, 所以无法将事故车专修厂从修理厂中拆分; 保险公司数量: 排名前10位的保险公司占据了汽修市场95%的份额, 其中四大保险公司手中掌握着超过65%的市场份额; 在用车数量: 3200万辆; 道路交通事故数量: 20.5638万起(2011年); 平均维修费用: 2733欧元(资料来源: 保险行业协会); 平均工时费: 每小时20~50欧元(据个人估算, 费用约每小时32欧元); 汽车保险平均费用: 4819欧元; 未投保司机的数量: 全球汽车投保量的8%(资料来源: 意大利汽车俱乐部ACI); 索赔金额: 50万欧元。



意大利合作媒体

CAR Carrozzeria

联络人: Claudia Marfella

职务: 记者

市场概况

受经济危机影响, 意大利的汽修市场正处于动荡时期。今年, 事故车修理厂还面临着许多新的挑战。

面临的首要挑战是市场的变化。今年, 意大利事故车维修市场里至少有两股新势力涌入——UNIPOL和SAI, 全国的事故车维修厂和保险市场同样集中在他们手里。这两家公司融合后形成的UNIPOLSAI公司占据了事故车修理市场40%的份额, 这家新成立的运营公司甚至还宣称它想要完全履行管理事故车修理和零部件更换的职能。

事故车修理厂的数量基本保持恒定, 或许它们正经历着和过去十年一样幅度的跌落。在意大利, 事故车修理厂倒闭的原因并非只是经济问题, 而在于整个产业正在走向衰落, 并且也没有新一代的修理厂来继承。

事故车修理市场的各方均看好连锁汽车维修厂的未来, 但目前的情况是连锁维修厂并没有明显的发展。今年, 两家汽修网络企业在意大利展开了活动, 他们隶属于两个不同的国家, 策略是与保险公司合作以便获得较强的经济实力。

基于市场上新车销量下降的事实, 汽车制造商面临着很大的挑战。但也藉于此, 他们在汽车碰撞部门的压力有所下降。尽管如此, 对于独立的事故车维修厂而言, 获得汽车制造商的数据或培训更加来之不易。

直接修复方案在意大利已经是完全失败的尝试了。现在保险公司都试图在事故发生后, 通过引导车主进入他们认可的修理厂进行维修的方式来锁定市场。那些由保险公司提出的汽车保修的条款成为了意大利事故车维修市场中辩论的主要观点, 虽然

其中反垄断的观点已经被认为是合法的, 但全部条款的合法性依然有待商榷。

考虑到这一点, 维修厂和保险公司的关系可以被定义为正常的商业化的合法的战争关系。换言之, 并不友好。

在意大利, 灵活快捷的快修方式并没有达到市场预期。虽然快修方式对市场是一个很大的挑战, 但传统的事故车维修厂却并未在意, 他们认为这种维修方式极其浪费资金。或许在未来几年里, 汽修行业的高压力可以让这些传统的事故车维修厂看到快修方式的强劲增长。

在过去的几年中, 部分连锁维修厂开始陆续提出移动式整体维修解决方案。但它并非完善, 某些问题甚至还涉及到了意大利的立法。意大利的某些地区甚至规定在汽车生产车间之外进行维修都是被禁止的, 即使只是更换玻璃或快修。

技术

在现有的事故车的修复过程中, 技术并没有起到短板效应。大多数事故车修理厂对自己的新型维修技术水平都充满信心, 他们知道如何解决电子问题(从安全气囊到驾驶辅助系统)。另一方面, 汽车的电子系统正在限制某些类型的汽车损害赔偿的产生。停车系统和驾驶辅助工具能够降低小事故的发生概率, 尤其是对于新车在小型交通意外中的维修。

总体上看, 意大利的维修数据的获取情况良好。但在某些情况下, 汽车制造商们把它变得更为困难了。汽车制造商通常会会对技术信息要价, 即使是在譬如Partspartner这样号称共享信息的免费平台上。值得注意的是, 维修数据是可以从大多数汽车维修厂的估算系统或软件中直接获取的。

意大利有一个独特的事故车损害赔偿的评估系统。这不会加剧事故车修理厂之间的竞争,还会造成评估系统的计算机化在维修市场的普及。在意大利,99%的事故车修理厂都在使用电脑评估事故车的损害赔偿。

在2010~2011两年间,意大利的交通事故总量下降了4%,而且未来似乎还有持续下降的趋势。后果则是事故车的维修量越来越少,而每次维修的价值却越来越大,所以维修的总额似乎也将与往年持平(即便如此,涂料厂商还透露出他们的维修部门去年出现了销售量下降20%的情况)。

在维修标准方面,少数几家事故车修理厂坚持

采用PAS125的标准,大量新兴维修厂都认同其他的大型重点质量认证。

在未来的五年中,这种趋势将会催生一个新的全国连锁的事故车修理厂。它将会作为一个大型采购集团来改变汽车维修的行业规则,并拒绝和保险公司的合作。保险公司由于失去了和修理厂的合作机会,也将会尝试建立自己的独立修理厂。这将成为一个巨大的挑战——保险公司会和连锁修理厂形成对立的竞争姿态。

对于事故车修理厂而言,真正的挑战是探索新的业务发展模式。连锁运营商将会集机械、轮胎和其他通用的零部件于一体,从而实现真正的一站式服务。

荷兰

人口: 1680万; GDP: 8360亿欧元; 持有驾驶执照的人口百分比: 84%。

新车销售: 从2012年的50.5万辆锐减至2013年的40万辆; 车辆残值: 保持平衡; 事故车修理厂总量: 2250家; 保险公司数量: 50家; 在用车辆数量: 860万辆; 道路交通事故数量: 11.5万起; 汽车维修数量: 100万辆; 平均维修费用: 1258欧元; 平均工时费: 67欧元(维修), 70欧元(喷涂); 汽车保险平均费用: 764欧元; 汽车报废比例: 5%~10%; 快修店的数量: 约250家; 事故车维修市场价值: 15亿美元。



荷兰合作媒体
Aftersales Magazine
联络人: Jos Veldhuisen
职务: 主编

市场概况

荷兰的事故车修复市场的总体走势处于下跌中。但值得一提的是,连锁修理厂商在经历了一段时间的增长后已进入了平稳期。

由保险公司所控制的事故车修复市场的趋势正呈现日益攀升的态势,不管修复市场内的行业部门是紧密合作还是持续分歧,它们始终摆脱不了保险公司的钳制。

在荷兰,灵活便捷的快修方式正在稳定发展,尽管快修还存在一些小问题,但无伤大雅。由于相关部门曾投入巨资建设有关维修的数据库,因此荷兰在信息技术的运用和维护数据的访问上都表现得非常出色。

事故情况与维修标准

在荷兰,交通事故的发生率有所下降,自2012年以来整体下跌约3%~4%。维修标准方面,相关部门正在对名为Hiquire的新的标准方案进行讨论,预计能在2013年内推出。

事故车修理的前景

国内的经济萎缩带来了事故车维修厂数量的减少,当然,在某些厂商看来,这样的经济状况也恰恰代表着商机。(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>