

**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(九)

◆编译/彭蓉霞

(接上期)

### 美国

**人口:** 3.13亿; **国内生产总值:** 150亿美元; **持有驾驶执照的人口比例:** 68%。 **新车销售:** 2012年美国新车销售量随着经济的好转出现大幅度增长。尽管很多人期望增长速度可以减慢一些, 但一些分析人士依然预计2013年的新车销售会保持继续增长的趋势。美国一家网站(www.Edmunds.com)也预测2013年美国的新车销售量将突破1500万辆。值得注意的是, 分析人士期望买主们回到譬如道奇公羊1500、雪佛兰Silverado 1500和GMC Sierra等新设计的流行卡车市场。然而由于燃料价格的上涨, 消费者却对燃油经济型车辆, 尤其是紧凑型轿车、微型车和混合动力车表现出了极大的兴趣和购买力。由于消费者的希望是在汽车市场中寻找到与众不同的车型, 以表现自己卓尔不群的个性, 这种车型需具有独特的外观风格、更好的燃油效率和主动安全系统(以前只在高端车型中才具有的安全系统), 譬如该系统提供车道偏离警告和盲点警示, 所以人们认为像大众公司这样以生产小型汽车为主制造商, 将会获取更大的市场份额。 **车辆残值:** 据Edmunds.com网站数据显示, 二手车的价格已经平均下降200~300美元。 **事故车维修厂总量:** 3.95万家; **事故车专修厂数量:** 1.7万家; **保险公司数量:** 199家; **在用车辆数量:** 2.46亿辆; **道路交通事故量:** 1080万起; **平均维修费用:** 2689美元; **平均工时费:** 44美元; **汽车保险平均盈余:** 500美元; **未投保驾驶员数量:** 2870万; **汽车报废量:** 300万辆; **事故车维修市场价值:** 303亿美元。



IBIS美国合作媒体:  
ABRN  
联络人: Jim Savas  
职务: 经理

#### 市场概况

美国事故车维修市场所面临的主要挑战已经存在多年: 保险公司强加给维修厂较低的工时费用, 迫使维修厂支出其它花费、并且缩短维修时间。因此, 维修厂遇到的困境是, 在费用不断增长的同时, 只能获得微小的利润空间, 甚至还要为培训和设备工具的更新投入更多资, 以便跟上最新的汽车维修技术步伐。

维修厂的数量在持续下降, 因为维修厂发现自己无法维持适当的盈利, 并且已无法与日益增多的多地点连锁经营进行竞争。此外, 由于维修人员的构成日益老龄化, 他们发现在日益严峻的市场条件下,

无论是卖掉维持企业、还是将维修企业传给下一代都异常地艰难。

多地点连锁经营方式的发展, 可以说是美国事故车维修市场表现出的显著趋势。由于他们能协商更低的零部件及材料价格, 产生并获取更高的收益, 因此这种形式更适合在这样的市场上生存并参与竞争。此外, 多地点连锁经营的发展也表明, 企业所有者为帮助企业成长, 能够提供卓越的商业化模式和非常新颖的创意思法。

随着汽车设计变得日益复杂, 汽车制造商们不得不寻求新的方式来吸引和留住客户。目前制造商们正在寻找各种方法, 以确保车辆是跟据他们推荐的方法



#### 丰顺路宝-领先的机动车拍卖专家

- 提供专业的现场和网络拍卖服务
- 覆盖全国的拍卖网络、完善的车辆保全机制
- 专业的管理体系、周到的客户服务

#### 事故、盗抢、水淹等原因造成的可修复车辆的拍卖

- 公开、透明、规范、便捷的交易方式
- 丰富的车源为汽车维修企业提供更多维修业务
- 汽车后市场新型的商业赢利模式

## 专注事故车拍卖

与汽车维修企业共同成长！



### 北京丰顺路宝机动车拍卖有限公司

北京 / 天津 / 沈阳 / 上海 /  
南京 / 宁波 / 武汉 / 广州 / 昆明

咨询热线：400 010 2099



www.lubaocar.com

公众微信号：  
fengshunlubao

进行维修的。许多修理企业相信，高端品牌汽车制造商（如宝马、奥迪等）采用的维修厂认证方式，最终有可能被像本田、福特、通用等品牌制造商所采纳。此外，由于汽车制造商旗下经销商所拥有的维修店数量也在持续大幅度下降，制造商们也将被迫寻求与独立维修厂的合作，来解决他们的事故车维修工作。

尽管直接维修项目(DRP, 指与保险公司合作的维修厂)仍然很受欢迎，但我们已经清晰地看到了这样一种趋势：维修厂开始减少自己旗下DPR事故车维修店的数量，以便将精力专注地投入到选定的少量优质的DPR事故车厂。这是因为经营的DPR店越多，它们必须遵循的规则就越多，由此会增加维修厂保证业务量继续增长的难度。

随着维修厂数量的下降和连锁经营企业的增多，保险公司涉及的维修厂数量也在减少。这样保险公司涉及的剩下的维修厂将拥有更多的市场份额。因此，这些剩下的维修厂在与保险公司协商工时费用及DPR规则的过程中，可能将处于更有利的地位。就目前看来，似乎大多数事故车维修厂都能够应对这些变化及挑战。由于培训和其他投资成本的增加，一些粗浅分析信息则指出，市场的变化将会迫使更多维修店结束并关闭业务。

维修数据获取方面，大多数维修企业能够非常畅快地获取和使用。90%的维修厂拥有并使用特定的维修数据系统。这可能是因为，美国90%事故车维修厂是由保险公司支付报酬的，而保险公司对维修厂使用系统均有具体规定。维修数据评估系统的供应商之间存在着明显的竞争。因为不同保险公司要求维修厂使用自己指定的维修数据系统，因此，许多维修厂都使用一种以上的维修数据系统。

## 事故

美国交通事故的水平是动态变化的。据美国数据普查部门公布的信息显示，2009年共发生1080万起车辆交通事故，略高于2008年1020万起。其实，从2007年到2011年五年之间来看，虽然交通事故在某些年份涨、某些年份落，交通事故的数量总体呈小幅度波动形势。

根据美国数据普查部门公布的数据显示，由交通事故造成的人员死亡数量在显著下降——2008年死亡人数共计3.97万，而2009年骤降到3.59万。当然，这个数据不是判定事故严重程度的综合性精确指标，因为它没有受伤率的具体比例。但是，这些数据表明，车上人员在受到严重交通事故时，能够得到车辆安全系统的更好保护。

在谈到事故严重程度对维修业务产生的影响时，有必要考虑当事故严重到其维修费用超过车辆实际价值80%的情况。如果是这种情况，大多数保险公司会选择出让事故车并放弃维修。这就意味着车辆将拍卖给解体公司，而不进入维修厂维修。对维修厂来讲，便是损失了一次重大的维修机会。

美国维修企业对制定维修标准的研究已逾10年。虽然大家对制定标准方面表示出强烈的兴趣，但就目前建立维修标准，无论是通过立法还是其他方式，似乎都还没有明确的途径和做法。

## 未来

未来有更多的维修企业将会扩张发展其连锁的经营模式，而现有的连锁运营商数量也将持续上升。维修厂还需要在OEM原厂培训项目上加大投资，以解决新车设计中，尤其在使用铝材和其它结构材料方面遇到的新挑战。

由于财力薄弱维修店纷纷倒闭，随着经济状况的改善和车主对新车型的投入，经济实力较强的维修企业都在寻找机会来抢占市场份额。这些企业将有更大机会，收购已关张的旧维修厂、聘任原企业员工并利用已有设备、工具和客户基础，也可谓是大展宏图的好机会。

据美国事故车维修网络(ABRN)调查显示，美国一半的事故车维修厂在做碰撞修复工作的同时，也进行车辆机械维修业务。机械维修的工时费用通常是由车主支付(通常每小时30美元以上)，远远高于保险公司支付事故车维修工时费用。由于车主代替保险公司支付了机械维修的大部分费用，因此维修厂在这部分业务费用上享有更多的控制权。(未完待续)