

编者按: 本刊自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。

2013年7月, 本刊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, 我们可以了解到当前行业所处的现状、3~5年的发展趋势、各国市场面临的机遇与挑战等。无论好与坏, 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(十)

◆编译/张淑珍

(接上期)

美国

人口: 3.13亿; **国内生产总值:** 150.9亿美元; **持有驾驶执照的人口比例:** 66.8%。 **新车销售:** 2012年美国市场新车销售量为6,422,775辆, 比2011年销售额上涨了7.8%(资料来源: NADA)。据Ward和NADA数据显示, 与2012年相比, 2013年新车销售也出现了同比增长的情况。 **车辆残值:** 2011年二手车平均零售价为17,267美元, 与2010年16,474美元相比, 同比增长4.8%(资料来源: NADA)。 **事故车维修厂总量:** 独立维修厂3.3845万家, 经销商旗下维修厂3800家; **在用车数量:** 2.47亿辆; **道路交通事故量:** 1080万起; **平均维修费用:** 2200美元; **汽车保险平均金额:** 1126美元; **汽车保险平均盈余:** 200~500美元; **未投保驾驶员比例:** 13.8%。



IBIS美国合作媒体: Autolinc

联络人:

Leona Dalavai Scott

职务: 编辑

市场概况

事故车维修厂面临的主要挑战直接与维修厂的盈利能力相关, 这些挑战包括: 零部件电子采购平台及其潜在影响力, 目前围绕这一话题已经展开了各种讨论。电子采购平台可能影响到维修厂零部件采购方面的利润问题(美国州立农业保险公司State Farm采用了Parts Trader公司提供的零部件电子采购平台)。有关维修厂面临的挑战还包括, 多年来持续缺乏喷涂材料、工时费差距长期悬殊以及“市场需要的维修”和“实际需要的正确维修”等等。这些话题在同行间的讨论持续已久, 目前尚未看到任何有效的解决方法。

除上述问题外, 维修厂还面临一些悬而未决的难题, 例如: 打磨、喷涂工艺补偿过低, 还有涉及到执行各种直接维修协议(保险公司与指定维修厂间的合作协议)时, 对越来越多的行政要求成本, 保险公司则不提供任何补偿。

美国维修市场的事事故车维修企业, 目前出现了

每年平均减少2%的情况。根据美国国家商业模式的最新数据显示: 2008年美国独立维修厂的数目为34,928家, 这个数目在2009年降至34,143家, 而到2010年仅存33,845家。这一比例数据不包括: 并购的事事故车维修企业在增加以及多地点连锁运营的维修厂上升的势头。造成事故车维修厂数量下降的原因有技术要求提高、维修厂厂主老龄化以及近年来美国经济下滑等。

多地点连锁维修机构市场则持续走俏, 诸如Caliber、ABRA、Service King、Sterling、Van Tyleh和Boyed Group等机构的发展显而易见。与此同时, 像美国和加拿大CARSTAR一类的特许经营集团, 以及Assured Performance Network、Fix Auto等维修网络的发展也日渐显著。

“多地点经营”发展模式中的一个有趣的、值得研究的事件是: Carlyle集团分别于2012年4月和2013年4月对Service King和杜邦高性能涂料公司执行的收购案。还应当指出的是, 独立维修厂所有

的连锁经营也增长迅速,其中发展得较为不错的包括Nagy事故车维修中心和Keenan车身修理厂。

对于单一地点经营的独立事故车维修厂而言,来自联合经营的第三方(保险公司或其他出资方)还将对独立维修市场施加额外的压力。独立事故车维修厂依然是市场的主力军,占有绝大多数的市场份额。据CCC信息服务的资料介绍,独立维修厂在2012年占了直接维修项目(DRP)70%的销售额。另外,据CCC发布的另一条消息说,美国国内连锁经营的多地点事故车维修占到直接维修项目的17%,而区域性事故车连锁维修占了直接维修项目的12%。

大多数维修厂(约为78%)仍在继续执行与保险公司的直接维修协议:这些维修厂至少与一家保险公司合作,参与一项直接维修项目。日前,美国州立农业保险公司试点引进了一个电子零部件采购平台项目。该项目强制要求在试点地区的维修厂必须参加Parts Trader公司提供的电子平台。该平台提供各种零部件报价,除了制造商建议的零售价格外,还有来自OE、售后市场以及回收部件的各种渠道的价格。维修人员与零部件供应商纷纷对保险公司在零

部件采购领域的做法及带来的潜在负面影响表示了极大关注。试点从2012年3月开始执行,迄今为止依然有效。试点城市包括伊利诺州的芝加哥、阿拉巴马州的伯明翰、亚利桑那州的图森、密西根州的大急流城和北卡罗来纳州的夏洛特市。

保险公司和维修厂之间直接维修项目关系将持续作用,并对事故车维修行业产生比较复杂的混合性影响。从竞争积极的一方面来讲,标准的工序流程、可衡量的经营预期都已经安排就位,接下来就是进一步改进流程、提高客户服务水平。与此同时,直接维修项目也不断产生着负面作用。就客户车辆维修所需的维修步骤方面,维修厂和保险公司之间产生了很多分歧。双方发生摩擦的领域还包括:油漆、耗材以及工时费的合理补偿,保险协调人员缺乏培训,打磨、喷涂工艺过程及完成标准要求不一致等。

事故水平

根据2012年美国统计摘要提供的2009年最新事故数据可以发现,车辆事故从2008年的1020万起增加到1080万起。事故增加的原因没有具体的分析数据,但有人认为,是由于车辆防碰撞系统的使用量增加所致。另外,其他电子装置的使用,同样导致了驾驶员在驾驶过程中注意力分散,最终导致事故发生。

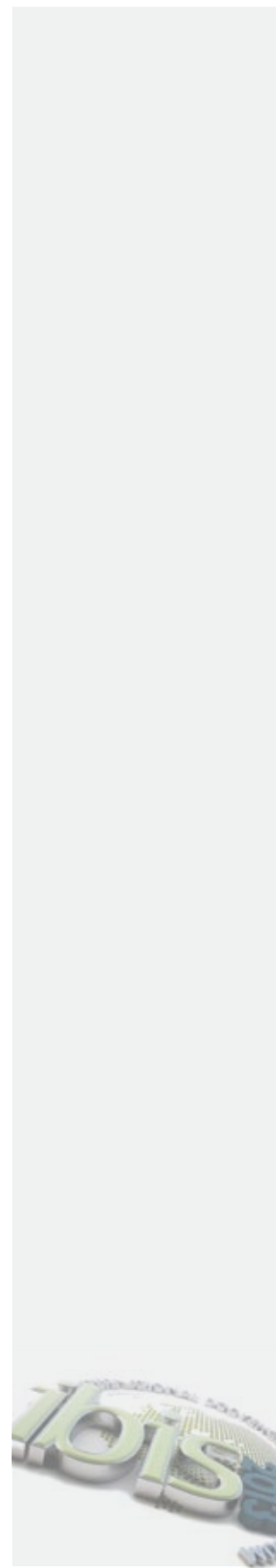
标准

维修标准的讨论在美国仍然是大家热议的话题。2012年,作为第一本制定的维修标准,美国汽车服务协会(ASA),美国事故车维修专家学会(SCRS)和AASP等机构,要求美国领先的教育培训机构——ICAR,将OEM维修程序作为标准维修步骤,协助推荐给事故车维修行业。另外一个关注事故车维修标准的机构是美国事故车行业会议(CIC)中的维修标准委员会。在过去的一年里,即使各机构都在关注事故车维修标准的制定,但这项工作的进展没有看到任何起色。

未来

影响事故车行业未来三年发展的因素有以下几方面:先进的汽车技术、零部件专利与售后市场部件的立法问题、保险公司联邦法规与最惠国区域的立法讨论、连锁维修企业继续兼并及多地点维修机构的数量增长,以及事故车维修厂内部的技术提升与改进等。

在未来的12个月,事故车维修企业面临的最大商机可能有,增加多地点连锁经营的数量、降低并改进行政成本、努力改善与各种供应商之间的关系等等。(全文完)



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>