

新能源车险“两难”如何化解

中国经济网记者 马 欣

近日,我国新能源车险领域迎来首个指导意见,提出一揽子政策举措,促进新能源车险高质量发展。近年来,新能源汽车市场规模快速增长,与新能源车险相关的话题经常成为舆论热点。一边是车主保费高,一边是险企承保亏,如何破解两难局面?

“我的车险费用是7053元。我买新能源汽车,原本是为了省些油钱,可现在省的钱全花在了车险上了。”来自南京的张丽终于买下了心仪许久的新能源汽车,可没想到车险费用却超出预期。

张丽的情况并非个例,从新能源车险整体市场来看,保费高现象确实存在。记者走访多家保险公司发现,新能源车险赔付率居高不下,行业性亏损仍未被扭转,经营压力下,涨价成为不得已的选择。

1月24日,金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部联合发布《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》提出,将合理降低新能源汽车维修使用成本,创新优化新能源车险供给,更好维护消费者权益,促进新能源车险高质量发展。这是我国新能源车险领域的首个指导意见。业内人士预计,随着新能源汽车渗透率不断提升,车险定价机制不断完善,新能源车险行业将实现健康可持续发展,消费者也将得到更好的服务。

保费高续保难困扰用户

张丽本想在社交平台上晒出车险费用“求安慰”,却发现不少车主也遇到了新能源汽车投保难题,有的被告知续保保费大幅上涨,有的收到保险公司无法给出报价的反馈。

武汉的李悦在续保之前,就预料到保费会上涨,“2024年年初出过一次险,修车花了几千元,续保保费涨了近2000元”。有的车主因为价格过高而放弃购买商业车险。家住湖北恩施的朱倩说:“我觉得花几千元投保有点亏,就只买了交强险。”

不过,也有不少车主表示顺利投保且保费下降了。北京车主耿志强说:“2023年我买的比亚迪元汽车,第一年保费5000元,第二年3000多元,我觉得保费不贵。”

从新能源汽车用途来看,相较家用,营运车行驶里程多,风险水平较高,保险公司承保时更为谨慎。“我跑网约车3年了,每年车险都是9000多元。”大连的网约车司机邹师傅称,“只要不出险,保费基本上稳定在这个价格;但如果出险,费用可能就要翻番。”邹师傅认识的另一位网约车司机李师傅之前发生过一起刮蹭事故,随后咨询了好几家保险公司,最低报价也要16000元。

为什么不少消费者觉得新能源车险价格偏高?中国社会科学院金融研究所研究员、保险与经济发展研究中心主任郭金龙表示,新能源汽车保费通常按照国家补贴前的车价计算,并非以车主购买的实际价格为准,使得不少车主感觉保费偏高。

记者走访了北京多家新能源汽车门店,销售人员表示,消费者购买新能源汽车,首年保险费用依据购车发票上的价格来定。某头部险企北京中支的工作人员邱女士也认同上述首年保费的定价依据,“通常来讲,新车的保费最高,只要不出险且驾驶行为良好,次年保费基本能下降30%左右”。

车辆出险情况一定程度上会影响保费价格。“如果车主出险1次至2次,次年保险费用基

本和首年保费金额差不多。”某中型财险公司恩施中支车险业务部员工唐女士告诉记者,“如果出险3次(含)以上,车主投保时,公司内部系统会进行提示。对这样的客户,我们一般不建议投保车损险,但可以投保其他商业险险种。”

出险次数并非保费定价的唯一依据。深圳某财险公司车险业务负责人彭先生表示,各家保险公司都有自主定价系数计算模型,一般会参考车主的自身状况、驾驶行为、历史出险和赔付情况等。

此外,新能源汽车品牌、车型也是定价模型的考虑因素。彭先生解释,有些车型性价比高,往往被用作营运用途,就会拉高该车型整体赔付率和赔付成本,导致该车型保费上浮。

不少家用新能源汽车的年行驶里程是保险公司关注的重点指标之一。多家保险公司工作人员表示,如果车主年行驶里程较高,可能会被认定为疑似营运车辆,续保时系统就可能审核不通过。“如果保险公司测算后发现,即使把定价系数上浮到顶仍然不能覆盖风险,就可能难以承保商业车险。”彭先生说。

业内人士表示,面对多重因素影响,保险公司在定价时不得不更加慎重考虑。因此,新能源车险保单相当于“一单一议”,即使是相同车型的不同驾驶人,车险费用也可能出现较大差别。

高赔付高风险考验险企

关于新能源车险,车主喊贵,但保险公司也有难处。

为什么保险公司对新能源汽车的投保审核更加严格?主要原因在于出险率高、赔付率高、维修价格贵。

新能源汽车的出险频率高于燃油车。“一方面,新能源汽车的电池系统、电子设备等更容易出现故障。另一方面,一些从燃油车转换过来的车主,驾驶习惯尚未适应新能源汽车的性能特点,容易发生交通事故。此外,还有部分新能源车辆以非营运车辆登记,但实际被用于网约车等营运用途,行驶里程多,使用强度大,出险率高。”郭金龙分析。

2024年上半年,时任中国太平洋财产保险股份有限公司董事长顾越表示,新能源汽车出险率比燃油车的出险率要高出1倍。中国人民财产保险股份有限公司总裁于泽此前也曾判断,从整个行业来看,新能源车险的赔付率比燃油车高出10个百分点以上。

据中再产险统计,各种使用性质的新能源汽车出险频率几乎均高于传统燃油车,其中新能源汽车中占比最高的家用车险出险率高达30%,显著高于燃油车的19%。从案均赔款来看,新能源汽车案均赔款整体高于传统燃油车,家用车达到7200元,高出燃油车近600元。

在高昂的理赔成本压力下,保险公司为了维持财务健康和市场竞争力,不得不提高保费。国信证券在研报中称,新能源汽车整体赔付情况及综合成本率相对弱于传统燃油车业务,盈利空间受限。



安徽马鞍山经开区汉马科技集团新能源重卡汽车装配线上,工人在装配新能源汽车。 王文生摄(中经视觉)

此外,维修价格高企是新能源车险保费居高不下的直接因素。腾讯研究院等机构联合发布的《守正创新·2024新能源车险发展报告》提出,新能源汽车普遍采用以电源、电机、电控为核心的“三电系统”替代发动机和变速器。新能源汽车的电池系统若遭受碰撞,可能需要更换整个电池组,从而增加了小事故的维修成本。

新能源汽车电池负载较重,在整车制造技术环节中为了减少汽车自重,一体化铸造被更广泛使用。这导致车体受损后修复难度大,只能更换整车车身,拉高保险公司赔付成本。

与此同时,新能源汽车目前尚未形成有效且成本低的维修体系,送修成本较高。北京工商大学中国保险研究院副院长兼秘书长宁威表示,目前新能源汽车的维修定价权掌握在汽车生产厂商手里,车辆发生事故后,消费者和保险公司只能接受汽车维修定价。“保险公司只能被动采取高定价的市场策略,弥补高额的赔款支出。”

多方合力促进市场优化

针对新能源车险“车主喊贵,险企喊亏”的现象,相关部门积极制定政策、寻求解决方案,保障车主合理权益,推动新能源车险朝着健康有序的方向发展。

2024年4月,金融监管总局发布《关于推进新能源车险高质量发展有关工作的通知(征求意见稿)》,将新能源车商业车险的自主定价系数范围从原先的[0.65-1.35]扩展至[0.5-1.5],提升经营主体的定价能力;同时,要求保险公司贴合市场需求,研究推出“基础+变动”组合的保险产品。

2024年9月,《国务院关于加强监管防范风险推动保险业高质量发展的若干意见》发布,提出以新能源汽车商业保险为重点,深化车险综合改革。同年9月27日举行的国务院政策例行吹风会上,金融监管总局财产保险监管司司长尹江鳌表示,下一步,将以新能源车险改革为切入点,持续深化车险综合改革,研究优化新能源车险自主定价系数范围,探索家用网约车运营组合产品,探讨高赔付车辆风险分担机制,尽量解决投保难问题。2024年12月,金融监管总局发布的《关于加强监管防风险促改革推动财险业高质量发展行动方案》提出,丰富新能源车险产品,优化市场化定价机制,研究出台推动新能源车险高质量发展的政策措施,持续深化车险综合改革。

新能源车险这片蓝海市场,正在吸引越来越多的车企入局。据东吴证券测算,到2025年,新能源车险保费收入规模将达1865亿元,占车险总保费比例约17.9%;到2030年将达4541亿元,占比约32.1%。

2023年5月,比亚迪成为国内首家获批全资控股财险公司的车企。2024年,比亚迪保险车均保费4500元,全年签单保费达13.98亿元,保单几乎来自直销渠道。

“蔚小理”等造车新势力也在布局新能源车险市场。小鹏汽车成立广州小鹏汽车保险代理有限公司,理想汽车子公司收购银建保险经纪公司,蔚来收购汇鼎保险经纪有限责任公司。此外,广汽、上汽、一汽、东风、吉利等大型汽车厂商也通过成立、入股或收购等方式进入保险行业。

“新能源车险成本偏高的问题,仅靠保险行业自身无法解决,需要车企从生产工艺和售后服务等维度与险企共同解决。”普华永道中国金融业管理咨询合伙人周瑾表示,“车企和险企通过股权方式更好地融合,可能是新能源车险发展的一种趋势。”

随着参与者越来越多,新能源车险市场或将发生深刻变化。东吴证券研报指出,车企在新能源车险市场优势明显。首先,新能源车企可以简化新能源车理赔流程,凭借技术优势提高车险理赔流程效率;其次,车企可以凭借承保车辆的出行大数据、智能驾驶等信息优势,联合保险公司推出个性化保险产品。

“新能源车企直接入局,将对车险行业生态产生重要影响,甚至会重塑新业态。”首都经贸大学农村保险研究所副所长李文中表示,车企进军车险之后能够为客户提供一揽子闭环的汽车消费服务,在提升客户体验的同时,增强自身的市场竞争力和盈利能力。此外,车企能够结合新能源汽车的风险点,为客户设计出更具针对性的保险产品。

“电池厂商先进的制造技术和集中的市场份额,可助力险企优化相关环节风险管理能力。借助第三方平台科技赋能,险企有望加强转型突围,提升风险识别能力。”东吴证券葛玉翔团队预计,随着新能源汽车渗透率不断提升,主机厂、险企和科技平台多方共融,将推动定价机理不断优化,价费联动机制不断完善。

久久为功破解发展难题

解决新能源车险难题,险企、车企要共同发

力。有关专家认为,险企应增强风险识别和评估能力,有效控制综合成本率;车企则应丰富维修渠道,力争从源头降低车主维修成本,推动降低新能源车险保费负担。

“新能源汽车市场规模保持快速增长,新能源车险是车险的未来。”周瑾认为,即便当前很难盈利,保险公司也要提前做好布局,不断积累经验。这其中,大型险企和具有一定股东资源的中小型险企更具竞争优势,前者拥有更大的试错空间,后者则可以借助股东在新能源汽车领域的技术能力和客群基础,赢得竞争优势。

对于中小型险企,周瑾认为,要避免高举高打的投入模式,有选择性地特定技术领域与合作伙伴共同探索,逐步积累经验,并在未来选择差异化模式和细分市场领域参与竞争。

针对现阶段新能源汽车保险困局,宁威分析认为,问题表面体现在保险承保和保险价格上,但实质在于新能源车产业链。通过让维修市场充分竞争,改变由汽车生产厂家定价的局面,或许能解决新能源汽车在维修支付定价方面的难题。要发展区别于厂商、4S店的第三方新能源汽车维修机构,从生产源头提高新能源汽车易损件的可维修化程度,不断改良工业设计,降低汽车维修成本。

长远来看,新能源车险行业健康稳定发展,既离不开职能部门的政策推动,也离不开保险公司的创新探索。

郭金龙建议,政府部门加大相关政策支持力度,鼓励保险公司开发更多适合新能源汽车的保险产品;保险公司加强风险评估和管理,提高定价准确性,并通过技术创新和服务优化来降低成本。

李文中认为,优化新能源车险自主定价系数范围将有利于提升经营主体的定价能力,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,倒逼险企加大科技应用,提高精准定价能力。

“调整保险自主定价系数是保险产品的普遍做法。”郭金龙表示,浮动范围扩大以后,新能源汽车保费高的情况将有所缓解,有助于车险行业持续发展。从车险产品来看,更有利于根据风险情况或不同消费者的特点,制定不同的价格和调整机制。对险企而言,风险识别能更精准。从客户角度来看,高风险客户少交保费,低风险客户少交保费,风险管理更加公平。

本版编辑 闫伟奇 郎 冰 美 编 倪梦婷

鲁迅美术学院

强化艺术人才培养 促进文体旅融合发展

“打造高品质文体旅融合发展示范区”是辽宁省打造新时代“六地”目标定位的重要内容,包括努力将辽宁打造成国家重大战略支撑地、重大技术创新策源地、具有国际竞争力的先进制造业新高地、现代化大农业发展先行地、高品质文体旅融合发展示范区、东北亚开放合作枢纽地,是实现新时代辽宁全面振兴的内在要求,对辽宁省域内高校提出了育人、科研、服务的新命题。

鲁迅美术学院持续发展专业优势,强化艺术人才培养,多举措助力辽宁省高品质文体旅融合发展示范区建设,切实推动辽宁社会经济发展,为辽宁全面振兴新突破3年行动贡献智慧和力量。

科学梳理思路 明确培养方向

辽宁省拥有丰富的历史文化底蕴、拥有众多的文化遗产和历史故事,如何挖掘并利用这些元素,助力辽宁文体旅产业融合发展,是值得辽宁高校思考的课题。学院科学梳理工作思路,坚定稳健地走高质量学科科研创作发展路线,在学科建设、学术攻坚、科研创新等板块持续释放艺术专业潜能与学科带动力,聚焦雕琢艺术佳品、培养优秀人才,为助力文体旅产业融合发展添彩赋能。

学院通过举办文化创意产业与辽宁文体旅融合高质量发展学术论坛研讨会,深入探讨辽宁历史文化资源的挖掘与利用、文化创意产业与文体旅融合的新路径,以及辽宁“新六地”特色与文体旅融合、高品质文体旅融合发展示范区建设等内容,思考高校艺术人才、文化创意人才培养、赋能文体旅产业发展的思路与方向。主办以“时间之流——当代数字艺术新锐先锋对话”线上高峰论坛,国内具有代表性的青年数字艺术先锋力量齐聚一堂,数字领域各方向前沿性数字人才凝聚共识,在教育发展战略视角下明确培养方向、在新时代语境中完善协同创新体系。

参加以“时代使命——中国式现代化语境下的艺术院校科研创作”为主题的第十届全国艺术院校哲学社会科学学术论坛,与来自全国67所专业艺术院校、综合性高校艺术学院以及国家专业艺术研究机构的相关决策人、创作科研负责人和专家,围绕“新时代语境下艺术与科技融合的方法与路径”“跨学科思维下艺术院校对新生产力的贡献”等议题展开了深入研讨。

着力开展教学 提高培养质效

优秀艺术人才是文体旅产业高质量发展

的重要支撑与推动力。学院完善学科设置调整机制和人才培养模式,加强学科体系建设,开设数字艺术等相关课程,针对性培养具有创新精神和实践能力的人才,为辽宁文体旅融合发展提供持续的人才支持。

成立鲁美——特赞设计人工智能联合实验室,建设具有先进设备和技术的的人工智能实验室,与优秀的工科院校和科技企业互动,以更广阔的资源融合实现人工智能与设计教育的融合创新,以及产学研创的转化,培养符合新时代需求的设计创意人才。

开办“诗意长江”设计工作室,以创意为单位,通过每一个设计细节展现长江水元素的魅力与深厚内涵,以推动长江文化的传承与发展,让更多的人感受到长江的诗意与魅力,激活长江几千年来文化积淀,向世界发出波澜壮阔的中国之声。学院先后举办4期辽宁省美术师资培训班、辽宁省美术师资培训班结业作品展暨“美育在路上”美术教育研讨会。深入发掘培养特殊艺术优秀师资人才,提升残疾人文化服务效能,为辽宁省特殊艺术融合发展贡献积极力量,激发文化创新创造活力,促进残疾人文体旅融合发展。

成功举办2024“抖音知识大V进校园”活动,鼓励青年学生们要肩负时代使命和社会责

任,主动拥抱新时代,掌握和运用新媒体平台,通过第五媒体表达艺术主张,在全世界弘扬中华优秀传统文化。带领学生参加第十届“未来之星”全国大学生视觉设计作品展览、第十一届未来设计师·全国高校数字艺术设计大赛等。通过深入研究和敏锐观察,汲取向上、向善、向美的民族基因,运用各种艺术媒介和技术手段,创造出新颖的设计作品。积极承担弘扬中华优秀传统文化的使命意识,呼应传统和现代设计的和谐共生,为中国文化注入新的活力。

扎实推进科研 创新培养策略

通过对辽宁新时代文化、体育和旅游高品质融合示范地的深入研究,学院更好地理解艺术人才在推动地区文化、体育和旅游产业深度融合中的关键角色。学院始终坚持“创新驱动发展”战略,严格按省重点科研平台管理要求,推动科技创新与学科体系建设的融合,促进科研成果的转化与应用,为有效提升文体旅产业的核心竞争力,为辽宁文体旅产业发展提供新的动力、新的活力。

学院“辽宁文化创意产业与公共文化服务协同创新中心”和“辽宁文化艺术新型智库”获评省级重点科研平台,标志着学院科研平台建

设和管理水平再上新台阶。“数字文化创意产业研发基地”和“文化艺术与城市更新设计研究中心”2个省级培育类智库,也被纳入省相关平台序列管理。

学院依托强大的理论研究能力、创新设计研发能力以及前沿的综合实验中心,打造“沈阳市旗袍文化传承与创新研究中心”,更好地服务于大美沈阳、智力沈阳、魅力沈阳,以社会科学研究和高校科研创新能力打造可持续发展的沈阳旗袍文化生态圈。与沈阳市相关部门共同主办以“旗帜励新,智美沈阳”为主题的“第七届沈阳旗袍文化节”,五大展区从文化创意产品开发、数字时尚设计等角度集中展示智美沈阳的时尚理念,展现城市的服饰文化和时尚魅力,凸显沈阳文体旅发展的新方向。

依托2025年度辽宁省经济社会发展研究课题,围绕如何运用数字技术进行艺术创作,助力沈阳市文体旅高品质融合示范区“排头兵”进行深入系统的研究,以实现推动数字艺术与传统艺术的融合、开发数字艺术旅游产品、培养数字艺术人才等目标,为传统文化形式注入新的活力、为城市文体旅发展提供新思路,带动相关产业链的发展,促进沈阳经济结构的优化升级。

(孙晓宇 刘 洋)

·广告