

车主遭遇烦恼 险企成本增加 新能源车险寻求破局之道



业内人士认为,随着新能源汽车技术不断革新、走向成熟,以及保有量不断提升,故障率和事故率都有望下降,新能源车险保费下降将是大势所趋。(资料图片)

风险高带来保费上浮

和次数也会影响车险保费。自主定价系数由保险公司确定。

“保险公司都有车险评分系统,各家公司有各自的标准,涉及很多维度,包括汽车品牌、保有量、里程数、历史保单、是否为本地人、历史违章、年龄、性别甚至征信等,既作为自主定价的主要依据,也是保单保费高低的决定性因素。”业内人士告诉记者,新能源车评分普遍偏高,险企对部分车型会卡评分。如果评分超过一定值,座位险等就需要保得高一些,否则核保不过。

“保险公司觉得有太高风险,就倾向于不承保。要么报一个奇高的价格,把客户吓跑。”一位有近20年从业经验的资深保险人士告诉记者。

一位大型财险公司相关人士向记者透露:“没出险、没违章,今年续保的价格突然上调八九百元是很正常的。保费怎么浮动不仅受到车主和车本身

居高不下的经营成本

据介绍,险企报价是在其风险偏好和风险评估下提供的一个价格标准,有时候是客户不接受这种标准,加上销售人员采用“建议咨询其他保险公司”之类的话术,产生了保险公司“拒保”的印象。整体来看,当下多数险企在新能源车险上进退维谷。

新能源汽车巨大的市场增量,让很多险企看到潜力。中国汽车工业协会今年年初发布的数据显示,2023年新能源汽车产销分别完成958.7万辆和949.5万辆,同比分别增长35.8%和37.9%,市场占有率31.6%。这也带动了新能源车险的市场需求和规模膨胀。业内人士预测,2023年全年新能源车险保费或达到千亿元级。保费的高增长态势会进一步随着新能源汽车市场占有率的提高而持续。

只是新能源车险这片蓝海充满未知数。除了经营数据上的压力,险企还

多重因素造成困境

源汽车大多采取车身一体铸造结构,车身预装各类传感装置,零配件维修成本也高。

“新能源汽车特有零部件配件成本相对高,车损理赔成本要高于传统燃油车。”李俊生说。

车企科技创始人、CEO张磊表示,新能源汽车的零配件精密度高,特别是智能驾驶功能所依赖的雷达和激光雷达等部件,一旦损坏,维修成本极高。

在多家中外资保险公司有过任职经历的资深业内人士李召宽表示,大多数新能源车企生产和销售没有上量,形成规模效益,所以生产制造成本偏高,也缺乏对下游供应商的议价能力,导致售后配件价格普遍较高。

“新能源车都回4S店维修,价格自然是高的。”李召宽表示,社会化、低成本的第三方维修服务网络尚未充分

因素影响,也与当地市场整体赔付率、车型赔付率、险企经营情况、份额等因素息息相关。

“一些车企存在经营不确定性,让保险公司不敢贸然承保。比如,威马倒闭了,对于威马的车主谁敢保呢?”北京资深车险从业人士徐先生说。

车企倒闭,质保售后都没有了,配件就成了稀缺品。比如很多威马车主,在车辆出故障后迟迟等不到配件进行维修。很多小众车型零配件奇缺,即使有配件也价格昂贵。

有汽车行业人士向记者介绍,按照相关政策法规,停产车型要保证10年的配件供应,但记者从多家新能源车企了解到的情况来看,鲜有这样的“预案”。

“对于这样的‘绝版车’,不少保险公司都不保,特别是车损险,更换配件非常棘手且费用高昂。即便承保,保费也会很高。”一位保险业人士说。

面临着流程、技术上的“不可控”,等于是以在以往的承保舒适区之外探索。

业内人士表示,车险运营的底层逻辑,关乎概率、损失和补偿。油车的故事概率和损失金额,经过大量数据验证,相对是确定的。而到了电车这里,事故概率和损失金额都不确定,同级别事故,燃油车可能只换配件,新能源汽车一旦牵扯到电池可能就全损报废了,会大幅抬升维修费用以及损失对应的成本。

“传统车撞个保险杠,没几个钱,新能源汽车搞不好就是一整套传感器。另外,保险公司不掌握车内数据,如何定损,险企没能力评估,缺乏议价权。”业内人士说。

目前,新能源车险市场份额高度集中在头部险企。很多中小险企只能望而却步。在风控定价能力、资本实力等方面,中小险企均处于弱势地位,难以应对新能源车险潜在的高赔付水平。

建立,售后维修成本高,反映到车险中就是高企的赔付成本。

此外,险企由于难以获得车主驾驶行为等数据,无法进行精准定价。

业内人士认为,解决上述难题,非一朝一夕之功,需要“时间的沉淀”,也需“综合疗法”,调动生态圈中各相关方加强合作、探索与创新。

“新能源车险目前的困局,与车险综改之前的车险市场面临的问题不同,单凭保险行业一己之力无法根本解决,需要放在大的市场格局和历史进程的维度中综合考虑,才能找到应对之法,系统性地去解决。”李召宽说。

商务部相关负责人近日表示,将研究推动优化新能源汽车保险费率,推动提高新能源汽车社会化维修服务能力,着力解决群众购车后顾之忧。

(中证)

坚持过紧日子 不放松

财政部提出六方面明确要求

本报讯 财政部近日印发通知,从强化预算约束角度,对中央部门和地方财政落实党政机关习惯过紧日子提出明确要求,督促各地各部门坚持过紧日子不放松。

通知要求:一是严格加强“三公”经费管理。对“三公”经费实施更加严格的限额管理。行政和参公事业单位不得使用非财政拨款安排因公出国(境)费等。二是严格控制一般性支出。强调中央部门带头大幅压缩论坛、节庆、展会等活动。举办活动不得讲求排场,尽量节约支出等。三是强化预算约束和执行监督。进一步开展预算评审,遏制项目申报高估冒算、掺杂无关内容等问题。四是严格支出管理,兜牢“三保”底线。强调对基层“三保”健全分级责任体系,要求各地坚持优先使用稳定财力用于“三保”等。五是强化预算绩效管理。强调对重大政策、项目继续开展事前评估,从源头上严格立项管理等。六是严肃财经纪律。强调严肃查处违反财经纪律的行为,明确要求各单位贯彻落实“三重一大”决策制度,将预算管理的各个环节责任明确到人等。

财政部有关负责人表示,下一步财政部将坚决贯彻党政机关习惯过紧日子要求,中央财政带头压实责任,不断完善制度措施,让过紧日子成为预算安排和预算执行自觉遵循的原则,做到“大钱大方、小钱小气”,形成长期过紧日子的良好氛围。(经参)

光刻机输华 中荷商务部门负责人 交换意见

据新华社电 记者28日从商务部了解到,3月27日,商务部部长王文涛在京会见来访的荷兰外贸与发展合作大臣范吕文。双方重点就光刻机输华和加强半导体产业合作等议题深入交换意见。

王文涛表示,今年是中荷建立开放务实的全面合作伙伴关系十周年。在两国领导人战略引领下,中荷经贸关系稳步发展。中方赞赏荷方坚持自由贸易,视荷方为可信的经贸伙伴,希望荷方秉持契约精神,支持企业履行合同义务,确保光刻机贸易正常进行。要防止安全泛化,共同维护全球半导体产业链供应链稳定,推动双边经贸关系持续健康发展。

范吕文表示,荷兰以贸易立国,主张自由贸易,高度重视对华经贸合作。中国是荷兰最重要的经贸伙伴之一,荷兰愿继续做中国可靠的合作伙伴。荷兰出口管制不对任何国家的合作伙伴,所做决定基于独立自主的评估,并在安全可控前提下尽可能降低对全球半导体产业链供应链的影响。

市场监管总局 清理“土门槛” “土政策”见成效

据新华社电 妨碍市场准入和退出、妨碍商品和要素自由流动、影响生产经营成本……针对一些经营主体反映强烈的各种“土门槛”“土政策”,市场监管总局28日召开新闻发布会,介绍近期开展的妨碍统一市场和公平竞争政策措施清理工作。

据市场监管总局统计,自2023年6月起开展了为期半年的集中清理行动,各地区、各部门对2022年12月31日前制定、现行有效的政策措施进行集中清理,共梳理涉及经营主体经济活动的各类政策措施近70万件,其中清理了存在妨碍全国统一大市场和公平竞争问题的政策措施4218件。

据市场监管总局竞争协调司司长周智高介绍,通过此次清理工作,有力破除了一批行政性垄断堵点,推动强化公平竞争审查制度落实,防治地方保护和地方保护主义更加有效。

针对群众和经营主体反映突出的阻碍企业自主迁移、限制商品要素在地区间自由流动、设置市场准入隐性壁垒等问题,周智高说,要坚决纠正“边清理、边出台”的问题。从国家层面加大对妨碍统一市场和公平竞争政策措施的监督检查和督促整改力度,按照“谁制定、谁清理”原则,指导各地方、各部门持续开展动态清理。

周智高表示,下一步,市场监管总局将突出整治重点,坚持问题导向,进一步加大监管执法力度,及时回应经营主体关切。



续保贵续保难

近段时间,记者调研采访全国多地、不同型号新能源汽车的车主发现,虽然很多车主续保时获得了保费降价优惠,但不少车主吐槽,在无出险情况下,今年保费涨得出乎意料。

“今年各家报价都挺贵。第三年的新能源车,在没有出险的情况下,通过多家对比,最终续保价格竟然比去年还贵,有点离谱。”广东一位车主说。

还有部分车主反映,没有出险,今年保费价格甚至高于首保。

部分老车主因续保保费不划算,选择了缩减保障内容。北京新能源车车主燕先生告诉记者:“现在除了交强险,我就只保三者险,把车损险省去,基本上保费就降下来一大半。好多电车老司机迫不得已都会这样选择。”

除了出乎意料的涨价,还有部分车主被业务员以“去看看其他公司”为由委婉拒保,或者客户同意提高保额、增加附加险后,才能承保。

浙江嘉兴王女士去年响应政府节能号召购入一辆新能源汽车作为家庭自用,从未出险且一年总里程不到2万公里,却卡在续保环节:“人保工作人员说核保不通过。如果非要续保的话,就得把保额提高,给出很高的报价。不同的业务员都推荐去看看其他公司的产品。”

“开了三年的电车居然被拒保了!问了一个月都没保了,说评估分太高,做不下来,能做下来的价格也特别高,都要一万大几千元,不太划算。第一年的保费只花了六千多元,第二年也是,去年就出了一次险,理赔了几千元,今年就直接给拒保了。电车能源费是真的省,但保险这块也太难了。”江苏苏州的特斯拉车主周先生无奈地说道。

记者注意到,在被拒保的车主中,风险系数高导致没办法报价、出不来保单或核保失败的情况比较普遍。部分车主能够通过提高保额、增加座位险等,实现续保“闯关”成功。

记者通过对比多位车主的车险保单报价发现,新能源汽车的保费构成中,大头是车损险,占整个保单保费的六成左右。此外,三责险及座位险也是重要构成部分。剩余占比较少保费的是一些附加险。

车险主要包括交强险和商业险。而商业险保费通常是这么计算来的:商业车险保费=基准保费×无赔付优待系数×交通违法系数×自主定价系数。

业内人士介绍,基准保费比较固定,不同的商业险基准保费制定依据不同,如车损险的基准保费与车辆实际价格、零整比等因素有关,三者险的基准保费由车辆使用性质、保障额度等因素确定。无赔付优待系数是根据被保险人连续投保年限、出险次数等确定,如果车主出过险,该系数会发生变化,第二年保费会变贵。交通违法系数,根据以往交通违法情况确定,违法的严重程度

和次数也会影响车险保费。自主定价系数由保险公司确定。

车主喊贵,险企自然也是听得到的。业内人士解释称,险企在新能源车领域,已经是“高负荷”经营,听到消费者的呼声也是无能为力。

“现实情况是,新能源车险综合成本率基本上超过120%,行业压力太大。”前述资深车险人士透露。综合成本率是险企用来核算经营成本的核心数据,包括赔付率和费用率,是衡量产险业盈利能力强弱的主要标准。100%代表无承保盈利,亦无承保亏损。现在的情况是,险企承保新能源车,整体是亏损的。

据多位行业人士分析,去年汽车出行较2022年大幅提升,新能源汽车出险率、赔付率增加。同时,多地自然灾害让车险赔付有所增加。今年部分险企采取更加审慎的定价和承保策略,比如电车承保管控。但总的来看,在降低新能源车险综合成本率上,业内还未找到很好的解决方案。

消费者端保费和险企端经营成本的“双高”和“两难”,与新能源车出险率较高、维修成本较高、定价不精准等多重因素有关。

“新能源汽车保费整体偏高,是新能源汽车自身设计、车主驾驶习惯、营运车辆占比较高等因素导致的。”北京大学中国保险与社会保障研究中心专家委员会委员朱俊生表示。

中国社会科学院保险与经济发展研究中心主任郭金龙表示,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。行业数据显示,家用新能源汽车出险率高达30%,显著高于燃油车19%的出险率。

多位业内人士介绍,维修成本是十分重要的变量。三电系统在整车成本中占比较高,其维修体系处于较封闭状态,理赔时险企难有效降赔;新能

FEN LEI XIN XI
广告热线: 22503333 22500203 22500205
一、行式分类: 每行14个6号字(包括标点、数字)收40元(遗失类另计费)/每次刊登1行起,最多15行/标题8字以内80元计费/独立栏目按内文3行计费/餐饮、个人家政类信息等一行内包月350元,不再赠送次数/招聘转让、二手车、票务、旧货市场类一行内包月500元,不再赠送次数/寻人启事,8cmx3cm 200元/次,不再赠送次数。
二、版式分类: 4cmx3cm 200元/次 8cmx3cm 400元/次 刊登分类信息不予创意设计
三、备注: 所有广告分类都必须预付款,套红指定位置另加收30%,每刊登3次送1次,刊登5次送2次,刊登20次送10次(连续刊登)。版式招聘广告连续刊登5次送5次。
认刊须知 凡刊登广告符合国家有关法规和规定,刊登前交验证件,政府公告、法律文书、医疗(含机构及器械)、药品、保健品,及含有手术治疗、推介商品的美容广告等,不予刊登。版式分类广告,商务、招聘类提供营业执照副本的复印件,加盖公章;教育培训类提供相关证明,加盖公章;房产出租、出售提供相关房产证明,转租提供租赁合同原件;个人信息或家政服务提供身份证明或社区证明;刊登证件遗失声明提供有效证明文件,广告客户须提供其他必要的证明文件,欢迎电话咨询。