

车主遭遇烦恼 险企成本增加

新能源车险寻求破局之道



视觉中国图片

“公里数一年没超3万，没注册过顺风车，去年提车时在4S店买的保险花了4200元，以为一年没出险今年能便宜一点。结果问了一圈，要么不给电车投保，要么续保原保险公司，保费比去年贵两千多元。”河北一位理想品牌新能源车车主颇感无奈。

购车时享受了实惠的新能源车主，却在今年车险续保环节遭遇烦恼。未出险保费不降反涨，出过险无法出单、核保失败被“拒保”，成为全国多地、多种车型新能源车车主共同的“槽点”。

同时，中国证券报记者从保险行业内部了解到，险企承保新能源汽车面临成本增加、业务亏损等难题，尤其是在去年出行同比高增的情况下，新能源汽车出险率和赔付率进一步走高。在承保端，今年行业整体偏谨慎。

买卖双方诉求不一致本是司空见惯，但像新能源车险行业供求双方矛盾如此激烈的情况实属罕见。究其原因，表面上看，是与传统车险比较而发生的心理失衡；深入探讨，则是新能源汽车自身设计、维修，以及整个行业生态方面的因素使然。

业内人士表示，不同于以往传统车险领域改革，新能源车险的槽点、难题很难单纯依靠保险监管和行业自身力量解决，而是需要加强顶层设计，行业生态圈中相关方需通力合作，共同探索创新，推动酝酿更好的保险体验、更优的定价机制、更可持续的车险经营模式。

● 本报记者 薛瑾

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，没有出险情况下，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。

江苏泰州一位哪吒车主称：“去年车险保费3200元左右，没出险，今年超过5300元。”浙江湖州一位宝马电车车主表示：“2月的时候续保报价还是七八千元，这个月报价已经涨至上万元，说是保险公司有电车管控。”

还有部分车主反映，没有出险，今年保费价格甚至高于首保。“我在4S店买的平安车险，第一年3900元左右，第二年便宜了两三百元，结果今年第三年一直给我办保险的那个人说涨至四千多元，真不明白没出过险为啥比第一年还贵。”浙江一位车主表示不解。

部分老车主因续保保费不划算，选择了缩减保障内容。“我的电车第一次保费是7000元左右，但我第一年撞了一下前险儿，第二年续保的时候，才意识到电车保费那么贵。”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广汽埃安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，却卡在续保核保环节，“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！问了一个月都保不了，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。

中国证券报记者注意到，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。



视觉中国图片

近十年我国新能源汽车销量



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，大头儿是车损险，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。剩余占据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。自主定价系数是由保险公司确定。

“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、是否本地人、历史违章、年龄、性别甚至征信等，作为自主定价的主要依据，也是签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，否则核保通不过。

“一些评分高、保费大幅上涨或被拒保的车主，都是buff叠满，比如违章多、里程数高、有出险、年龄小等，系统会识别为易出事故，而上调保费。”一

位保险经纪人说。

“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，“座位险理赔少，是保险公司愿意卖的险种。车上起码五个座位，好多车平时都是一个人开。加上现在交通法规严格，不酒驾的话，小事基本不会伤到人。”

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

“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得不到配件进行维修。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的情况来看，鲜有这样的“预案”。“其实威马是主机厂，配件供应商都在呢，只是这些配件厂不再生产了。因为市场需求太少，开动生产线不划算。而一些存量市场大的车企，即便倒闭了，配件厂会继续生产相关配件，向市场供应。”

“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，保费会很高。”一位保险业业内人士说。

居高不下的经营成本

车主喊贵，险企自然也是听得到的。业内人士解释称，险企在新能源车险领域，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。但是总的来看，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。

“保险公司有经营方面的压力和底线。”有险企人士向记者表示。据介绍，险企报价是在其风险偏好和风险判断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。商用车投保是市场化行为，应该是客户、险企双向选择。车主在关注“价”的变化的同时，不能忽视“量”的调整，比如可享受的保障范围和保险服务。

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

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。

专家认为，新能源汽车技术快速迭代，采用没有长期、大量沉淀就装机运行的新技术，一定程度上导致了较高故障率。大量新能源汽车被作为营运车辆使用，年轻用户偏多、驾驶人从燃油车到新能源汽车适应度较差、驾驶习惯差异等，均拉高了事故率和出险率。

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较高，车损理赔成本要高于传统燃油车。”朱俊生说。

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

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，才能找到对症下药，系统性地去解决。”李召宽说。

多位专家建议，在汽车设计、维修方面，车企需加强车辆可维修性和易维修性；政府应鼓励兼并收购，促进存量车企快速做大做强形成规模效益，也要加强新能源汽车立法和标准化建设，促进关键技术和配件的普及，增加标准件、通用件的比例，鼓励新能源汽车社会化维修厂设立，加速售后良性竞争格局形成。此外，监管部门、险企、车企需要形成合力，推动合作和行业内数据共享，重构承保定价模型，给险企降本，给消费者降费。

商务部相关负责人表示，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。

郭金龙认为，需从新能源汽车技术源头降低风险，还需不断创新以破解难题。“放开车险的条款设计、定价等运营模式创新；在风险可隔离的情况下，进一步探索车险市场化改革。”郭金龙建议，推行按里程、安全驾驶行为等因素增减保费，贯通服务链来对冲车企和主机厂“封闭生态”的挑战，运用承保车辆的出行大数据、智能驾驶方面的信息，设计出风险与定价、理赔更匹配的创新性车险产品。

朱俊生表示，未来，保险公司需要实现更精

看到潜力。中国汽车工业协会今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，险企还面临着流程、技术上的“不可控”，等于是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。油车事故的概率和损失金额，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。据全国多地消费者反映，很多中小保险公司不接电混或者纯电车的承保。“大公司都压力重重，中小保险公司更加不敢承保、无力承保新能源汽车。”业内人士称。

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。

一位汽车行业人士称：“市面上新能源汽车的副厂件很少。新能源汽车智能网联技术发展，对三电和底盘的拆解更换，只要涉及到传感器、能够被车载电脑监控的，未经授权就会被锁死。相比燃油车，新能源汽车升级维修都由主机厂牢牢控制，其他未经授权工厂很难分得一杯羹。主机厂和电池厂家的授权拿捏得比较紧。核心一些的零部件都由主机厂把控。”

“新能源汽车都回4S店维修，价格自然是很高的。”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。

朱俊生表示，与传统燃油车相比，新能源汽车承保的成本结构发生了变化，传统车险无法覆盖新能源汽车特有高风险因素，无法满足新能源汽车保障需求，条款、费率与风险特征不匹配。

“新能源汽车的驾驶数据和条款积累时间相对较短，导致定价策略存在差异和误区，难以准确估计风险。此外，新能源汽车营运车辆多，对保险定价和风险评估也产生了影响。”张磊说。

准定价，缓解赔付压力，提升经营利润，开发更具针对性的专属车险。为确保价格竞争优势并管控风险，增加精算师和数据科学家，探索UBI（基于使用情况的保险）等创新产品。

近年来，车企在试图开辟车险战场。但业内人士认为，车企在保险产品精算、风险管控能力、系统匹配能力上，还远远没有达到能够独立经营车险业务的水平。险企和车企合作，或是一条更优路径。

“险企可以出方案，拉个车企搞改革，分担风险。联合起来做大做强，推动创新变革。”徐先生表示，“UBI以后就是智能车的一部分，监管只要鼓励，产品就能面世，技术已经没有阻力了。”

张磊也认为，应打通行业数字壁垒，推动数据共享，以便险企更全面地评估风险，推出多元化定价策略，例如按天、按里程计费，以及针对网约车等特殊场景的产品。

“积极推动智能驾驶技术发展，有助于减少事故发生率，从而降低保险理赔成本。在智能驾驶模式下，保险责任将会从车主转移到自动驾驶技术的汽车制造商或软件公司，车险产品将逐步向‘车险+产品责任险’转变。”张磊表示，“随着智能驾驶辅助系统的普及，可以在行车过程中对道路行车状况和机动车的移动路径进行预测分析，辅助驾驶合理规避障碍和行车风险，全面提升行车安全，有助于降低赔付率，从而降低保费支出。”

业内人士认为，未来，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概率事件。