

酝酿近两年的商业车险费率市场化改革终于再有进展。保监会日前再次定调车险改革原则，称最终目标是让险企拥有自主定价权。

虽然保监会并没有明确列出车险费率改革的时间表，但不少业内人士向记者表示，从监管表态来看，下半年车险费改启动可能性很大，新的车险费率很有可能从明年开始执行。

车险费率改革可谓“牵一发而动全身”，其影响的将不仅是保险公司，还将涉及4S店、维修机构和每一位车主。目前，各财险公司正积极准备。



怎么改？ 车险按车型定价

在费率方面，陈文辉指出，应以市场化为导向，赋予并逐步扩大保险公司商业车险费率拟定自主权。最重要的是，陈文辉在会上明确了车险费率改革方案的重要方向，即定价模式调整为按车型定价。改革后，“车损险”将根据不同车型进行差异化定价。

一些财险公司内部达成的共识是：部分日系和欧美进口车型的整车配件零整比系数、出险率、赔付率都较高。如果车险费率实现按车型定价后，不同车型的零整比就会影响到车损险的定价，零整比系数越高，赔付成本越高，相应保费就可能越高。

接近保监会人士透露，“改革初期，按保费水平整体不变的原则，将行业基准纯风险费率表转化成按具体车型查找费率的形式，统一行业车型数据库。改革后期，随着数据积累和精算工作的不断推进，车型基准纯风险费率表将逐步贴近各车型风险的实际水平。”

北京高华证券分析师马宁告诉记者，市场化进程将分阶段展开，预计在初期阶段，保监会将为车损险设定一套新的基准费率，同时，在其他部分定价，例如选择性购买的第三者责任险、盗抢险等问题上给予合格险企更大自主权。目前车损险的基准费率主要基于购车价格，而未来可能基于车型。



为什么改？ 车险承保大多亏损

5月初，保监会针对商业车险条款费率管理制度改革再次征求意见后，在6月26日召开的中国保险行业协会第25届全国机动车辆保险人联席会上，保监会副主席陈文辉对商业车险改革原则再定调。

陈文辉表示，商业车险改革要坚持市场化方向，把商业车险条款费率的制定权交给保险公司，把对商业车险产品和服务的选择权交给市场。

此次保监会如此坚决推进商业车险改革，跟目前经营车险业务的保险公司亏损有很大的关联。

根据目前披露的保险年报来看，除了人保、平安、太保等企业外，经营车险业务的44家非上市险企2013年车险承保赔钱无一幸免。

某财险公司分公司总经理向记者表示，导致保险公司车险业务利润下降甚至大规模亏损的主要原因有两点，一个是由于各大保险公司为争抢4S店、保险经纪公司代理等渠道，支付了两至三成、甚至更高的手续费。另一个是由于自2013年以来，60多家厂商对零配件价格调整了170余次，整体上导致维修价格上涨，赔付成本上升。这一惨淡现实折射出国内车险市场遭遇瓶颈期，也将倒逼车险费率市场化的加速以及经营模式的转变。



车险费改临产：下半年或启动

车险将调整为按车型定价，极可能从明年开始执行

影响

1 车险竞争加剧

业内对车险费率市场化改革的确非常期盼，特别是一些中小公司，期望改革给他们带来更多发展机会。大公司也希望车险市场化改革能给他们“松松绑”，让他们有更大的灵活性。

“车险费率改革可能造成一些保险公司综合成本率超过100%。”一位保险业分析师指出，以人保财险、平安财险、太平洋财险为例，2011年各自盈利水平达到历史高点，此后至今综合成本率一路攀升。

穆迪高级信用评级主任严溢敏指出，商业车险占了财险保费收入的60%~70%，费率市场化改革对行业影响较大，可能使得承保利润下降，费用率上升，将降低行业盈利能力和加剧竞争。

天平财险一位市场经理认为，由于人保、平安以及太保已经占据了车险市场70%的份额，在车险费率市场化过程中又占有一定优势，而本身盈利能力就偏弱的中小公司将面临市场份额更加萎缩的局面。对于目前相对稳定的市场格局，再打价格战的动力已经不大。首都经贸大学保险系教授虞国柱也表示，如果监管完全放开，那些缺乏抗力的公司就会被淘汰出局，这样的好处是可以使资本雄厚、经营有道的好公司占领市场。

不过，北京高华证券分析师马宁则认为，改革对行业的短期冲击可能较为温和。

2 4S店暴利模式或终结

今年4月，中国保险行业协会和中国汽车维修行业协会联合发布的汽车“零整比”报告，被业内视为车险费率改革吹风。

所谓汽车“零整比”，是指零配件与整车销售价格的比值，即市场上车辆全部零配件的价格之和与整车销售价格的比值。通俗来讲，如果一款车型单独购买全车零配件的价格总值为30万元，而该车型的整车售价为10万元，则该车型的“零整比”是3:1，即300%。“零整比”系数越高，代表零配件定价越贵。

来自保监会的数据显示，目前中国的保险公司汽车保险理赔款，高达近72%用于支付汽车零部件的更换。车险费率市场化后，不同车型的“零整比”将成为车险定价的基础，而不是现在的新车购置价。也就是说，新车价差不多的两款车，如果“零整比”相差很大，基础保费就会相去甚远。

对消费者来说，今后买车前要好好关注这款车的基础保费是多少。如果购买了一款基础保费很高的车型，不管你的驾驶习惯有多好，都得承担车本身带来的高额保费。

业内人士称，车险费率市场化改革后，不仅可能将汽车4S店暴利的模式真正终结，也将从根本上促使和推动汽车厂家关注整个汽车维修，以及汽车维修产业链参与者对汽车零部件成本价格、供应链体系的重塑和反思。

3 出险多，保费或极高

这次车险费率改革还有一个重要的方向，就是人的因素也将成为影响车险费率的重要因素，车的出险理赔记录和车的违章记录都将作为重要指标。虞国柱认为，车险价格与违章挂钩将是大势所趋。

上述财险公司总经理表示：“其实费率市场化的总体思路很简单，就是按照客户质量来定价，出险少的客户就定价便宜，而出险较多的客户保费就会越贵。”

“现行的车险费率标准中，个人交通违章记录已经被列为决定因素之一。不过，保险公司目前还没有跟交警系统共享数据。未来随着费率改革，违章记录和车险费用挂钩肯定会成为事实。”上述天平财险的市场经理称。

“驾车习惯良好的客户，其实是最受保险公司欢迎的优质客户，他们交的保费对公司来说几乎就是纯利润。费改之后，这类客户有可能拿到公司开出的更优惠价格。经常出险的客户，保费肯定会提高，不排除会出现极高保费的情况。”一位不愿具名的保险经纪人表示。

南都供稿