

第2章 汽车保险基础



汽车保险是财产保险中所占比例最大的一类业务。本章主要介绍汽车保险概念与特征、发展概况、车险险种、车险费率、车险市场等内容。通过学习,要求了解汽车保险概念、特点、作用,了解国外、国内车险发展概况,熟悉当前我国车险险种框架、商业险种变革历程、险种与车辆风险对应关系,掌握费率的含义与构成、从车从人从地域的费率厘定模式、车险市场构成要素、市场类型及我国车险市场现状等知识。



- 汽车保险的特点
- 车险险种框架
- 从车从人从地域的费率厘定模式
- 市场构成要素
- 我国车险市场现状

2.1 汽车保险的概念与特征

2.1.1 汽车保险的概念

汽车保险以汽车为保险标的,其保障范围包括汽车本身因自然灾害或意外事故导致的损失,及汽车所有人或其允许的合格驾驶员因使用汽车发生意外事故所负的赔偿责任。

汽车本身损失常见原因有碰撞、倾覆、坠落、被外界物体砸、火灾、水灾、雹灾、爆炸、自燃、盗窃、抢劫、玻璃破碎、车辆停驶损失、车身划痕等。保障以上风险的保险险种属于损失类保险,可归为财产损失保险范畴。

汽车在使用过程中常引发的责任有:因车辆发生碰撞、倾覆、坠落、火灾等意外事故导致第三者人员或财产损害的赔偿责任,车上人员或财产损害的赔偿责任;因车载货物掉落而引起的第三者人员或财产损害的赔偿责任等。保障以上风险的保险险种属于责任类保险,可归为责任保险范畴。

因此,汽车保险既属于财产损失保险范畴,又属于责任保险范畴,是综合性保险。

2.1.2 汽车保险的特点

1. 汽车保险是各财产保险公司支柱险种

表 2-1 为我国近几年财产保险保费收入与汽车保险保费收入的情况。可见,历年我国汽车



保险保费收入均占财产保险总保费收入的60%以上,车险已成为各财产保险公司的支柱险种,其经营的好坏,直接关系到整个财产保险业的经济效益。

表 2-1 我国 2000~2008 年财产保险保费收入与汽车保险保费收入情况

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
财产保险保费收入(亿元)	598	685	780	866	1125	1284	1580	1998	2337
汽车保险保费收入(亿元)	373	422	472	545	744	855	1108	1484	1703
汽车保险保费收入占财产 保险保费收入的比例(%)	62.4%	61.6%	60.5%	62.9%	66.1%	66.6%	70.1%	74.3%	72.9%

2. 汽车保险损失频率非常高

表 2-2 所示为我国近几年道路交通事故的次数和直接经济损失,平均每年发生事故 53 万多,每 1 分钟发生 1 次事故,每次事故损失 4300 多元。除道路交通事故外,属于汽车保险赔偿的汽车事故还有很多,如盗抢事故、火灾事故、水灾事故、雹灾事故、玻璃破碎事故等,因此,汽车保险损失频率非常高。但同时可以看出,汽车保险每次事故的赔付额与其他保险险种相比,却比较低,此种情况下,就要求精细化管理,降低单次事故的查勘、定损、理算等理赔成本。

表 2-2 2000~2008 年我国道路交通事故数据统计

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
事故次数(次)	616971	760327	773137	667507	567753	450254	378781	327209	265204
直接经济损失(亿元)	26.69	30.88	33.24	33.70	27.7	18.8	14.9	12	10.1

3. 汽车保险需有一个全天候的庞大的服务网络

汽车作为运输工具,经常处于运动状态。保险标的所处状态直接影响其面临的风险大小,这也导致了汽车出险地点不可预知,有可能在本地,有可能在外地,有可能在境内,还有可能境外出险,无论何时、何地出险,保险人都应积极提供查勘、定损、赔款等服务,这就要求有一个全天候的非常庞大的服务网络。

4. 汽车保险的标的车种类多、差异大、发展快

作为保险标的的汽车,按用途可分为客车、货车、特种车、摩托车、拖拉机,而它们又可根据不同依据进一步细分,如客车可按座位多少细分、货车可按载重量细分、特种车可按用途细分、摩托车可按排量细分、拖拉机可按使用性质与功率细分。

汽车按性质可分为营业车辆和非营业车辆,营业车辆又可分为出租租赁、固定路线运输、公路运输,非营业车辆又可分为家庭自用、企业非营业、机关非营业。

种类、性质、座位、载重量、用途、排量、功率不同的汽车,其结构、性能、零件、材料等也有很大差异,其风险状况也不同。对保险人而言,经营汽车保险要从多方面增强风险控制,不同的汽车,收费要有所差别。同时,还要调整承保政策、软件系统,以适应新车的出现。

5. 汽车保险对理赔人员的素质要求高

汽车行业发展速度非常快,新技术、新结构、新材料不断运用于汽车上,加快了汽车的更新换代。汽车厂家从经营角度考虑,也会不断调整产品结构、增减汽车配置等。此种汽车发展环境下,做好理赔工作的关键是,应拥有一支懂汽车专业、知识结构不断更新的理赔队伍为



保险标的的查勘定损工作服务。

另外,根据公安部的统计,截至2008年底,全国机动车保有量达到1.69亿辆。数量巨大的汽车分布于民族、地域、学历、素质、风俗习惯等方面存在不同的众多被保险人手中,可见,汽车保险的被保险人人数众多且差异非常大,而汽车保险业务需要和每个投保人接触,需要和发生事故并索赔的每个被保险人接触,要融洽的处理好与众多接触对象的关系,需要汽车保险行业的从业人员素质高、能力强、见识广。

6. 汽车保险是保险业运用新技术的试验田

由于汽车保险具有面广、量大、品种单一等特点,便于新技术的推广。风靡全球的网上销售和电话销售,就是首先在汽车保险产品的销售上被应用的,并取得了良好效果。目前,我国许多财产保险公司都推出了电话车险业务,公布了销售电话,如中国平安保险公司的4008000000、中国人民保险公司的4008195518、中国太平洋保险公司的4006095500等。车主可直接拨打电话,即可省去购买车险的中间环节,较其他渠道而言,电话车险可使车主享受更为优惠的保险费率,体会省钱更省心的车险服务。

7. 汽车保险是各财产保险公司业务竞争的焦点

随着我国汽车工业的迅猛发展和人民生活水平的提高,汽车保有量呈逐年上升趋势,且上升速度较快,这对保险公司来说,汽车保险是一保源相对稳定,且快速扩大的行业,所以各财产保险公司集中精兵强将,展开竞争。

另一方面汽车保险能使保险公司接触到社会各界,可让社会各界通过车险这个窗口直接领略自己的承保是否热情、理赔是否真诚,进而树立良好的企业形象,吸引客户购买其他财产保险产品,因此,各公司对此倍加重视。

8. 汽车保险市场发展潜力巨大

截至2008年底,全国机动车保有量达到1.69亿辆,其中民用汽车保有量达到6467万辆,私人汽车保有量4173万辆。我国目前,人口已超过13亿,人均汽车远远低于美国、日本的水平。正是差距大,才有潜力可挖,表2-3为我国近几年的汽车产量,从中可以看出我国汽车工业发展迅猛,这对汽车保险市场的扩大是一个极大的促进。

表 2-3 我国 2000~2008 年汽车产量

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
产量(万辆)	207	234	325	444	507	570	728	888	935

另外,随着私家车的增多和我国交强险的施行,人们购买保险的主动性大大增强。交通事故的存在、自然灾害的影响,使得多数有车者愿意通过购买保险把自己的用车风险转嫁于保险公司。如何购买汽车保险、如何索赔已成为多数车辆使用者讨论的话题,应该说,汽车保险成为诸多保险中人们保险意识最强的一个险种。

2.2 汽车保险发展概况

2.2.1 国外汽车保险发展概况

1886年德国人卡尔·本茨获得了世界上第一项汽车发明专利,汽车问世了。汽车作为交



通工具后，由于汽车设施简陋、工艺粗糙、操纵性能一般、安全性能较差，驾驶人员的驾驶经验比较欠缺，再加之道路状况不好，所以驾驶汽车是非常容易出事故的，事故除了造成车辆自身损坏外，还经常导致他人财产损失和人身损害。汽车的这种使用风险，被精明的保险人瞅准，认为驾驶汽车存在财产损失和人身损害的可能，这是保险产生的商机。

在 1895 年，英国的法律意外保险有限公司签发了世界上最早的汽车保险单，为汽车责任保险单，保险费为 10~100 英镑，于是汽车保险诞生。

1898 年，美国的旅行者保险公司签发了美国历史上第一份汽车人身伤害责任保险。

1899 年，英国将汽车保险范围扩大到与其他车辆碰撞所造成的损失。

1901 年，英国将汽车保险范围又扩大到盗窃和火灾等引起的损失。

1902 年，美国第一张汽车损失保险单问世。

1903 年，英国成立了第一家专门经营汽车保险的公司，即“汽车综合保险联合社”。

1906 年，英国成立了“汽车保险有限公司”，该公司有专门工程技术人员，负责每年对保险汽车免费检查一次，这与目前我国对汽车保险的“验标核保”、提供风险控制建议等基本相同，所以这种成功的运作经验极大地推进了汽车保险的发展。

1927 年，美国的马萨诸塞州首先将汽车造成他人的财产损失和人身伤害视为社会问题，于是公布实施了汽车强制保险法，成为世界上首次将汽车的第三者责任规定为强制责任保险的地区。

第一次世界大战后，英国汽车的流行加重了公路运输的负担，事故层出不穷，有些事故中的受害者不知道应找哪一方赔偿损失。针对这种情况，政府发起了汽车第三者强制保险的宣传，并在《1930 年公路交通法令》中纳入强制保险条款。1931 年英国开始实施强制汽车责任保险。

1936 年，英国国会成立了强制责任保险调查小组，该小组于 1937 年提交了著名的“卡斯奥报告”，报告讨论了在实行强制汽车责任保险后，如果部分车辆所有人未依法投保责任险或者保险单失效时，受害人将无法得到保险人的赔偿，对此应如何处理的问题。但由于第二次世界大战于当年爆发，所以“卡斯奥报告”的建议当时没有付诸实施。

1945 年底（二战结束后），英国根据“卡斯奥报告”的建议成立了汽车保险人赔偿局，规定当事故受害人因肇事者未依法投保责任险，或者保险单失效而无法得到赔偿时，由该局承担赔偿责任，受害人获得赔偿后，须将其向肇事者索赔的权利转移给汽车保险人赔偿局。目前，对肇事者逃逸，受害人无法得到保险赔偿的情况，也由该局负责赔偿。

日本于 1956 年实施强制汽车责任保险。法国于 1959 年实施强制汽车责任保险。德国于 1965 年实施强制汽车责任保险。目前，世界绝大多数国家或地区都实行了强制汽车责任保险制度。

总之，汽车保险是伴随着汽车的出现而产生的，在财产保险领域中属于一个相对年轻的险种。汽车保险的发展过程是先出现汽车责任保险，后出现车辆损失保险。汽车责任保险是先实行自愿方式，后实行强制方式。车辆损失保险一般是先负责保障碰撞危险，后扩大到非碰撞危险，如盗窃、火灾等。

2.2.2 我国汽车保险发展概况

我国的汽车保险业务的发展经历了一个曲折的历程。



汽车保险进入我国是在鸦片战争以后，但由于我国保险市场处于外国保险公司的垄断与控制之下，加之旧中国的工业不发达，我国的汽车保险实质上处于萌芽状态，其作用与地位十分有限。

1949年10月20日，中国人民保险公司成立，开始开办汽车保险，不久后出现了争议，认为汽车保险以及第三者责任保险对于肇事者予以经济补偿，会导致交通事故的增加，对社会产生负面影响，于是中国人民保险公司1955年停办了汽车保险。

20世纪70年代，随着我国对外关系的开展，各国纷纷与我国建立友好关系，为满足各国驻华使领馆汽车的保险需要，70年代中期，开始办理以涉外业务为主的汽车保险业务。

1980年我国全面恢复国内保险业务，汽车保险也随之恢复。

1983年11月我国将汽车保险更名为机动车辆保险，使其具有了更广泛的适用性。

在此后的近30年的发展过程中，汽车保险在我国保险市场，尤其在财产保险市场中始终发挥着重要的作用。到1987年，汽车保险的保费收入超过了20亿元，占财产保险保费收入的37.6%，第一次超过了企业财产保险（35.99%），从此以后，汽车保险一直是财产保险的第一大险种，并保持高增长率，我国的汽车保险业务进入了高速发展的时期。

2004年5月1日实施的《道路交通安全法》在法律上明确了我国实施强制汽车责任保险，该法第17条规定，国家实行机动车辆第三者责任强制保险制度，设立道路交通事故社会救助基金。但是，《道路交通安全法》只是做了一个原则性的规定，确定实施交强险，但究竟如何实施，相关配套规定未同时推出。

2006年3月21日，国务院总理温家宝签署了第462号国务院令颁布了《机动车交通事故责任强制保险条例》，自2006年7月1日起施行。《条例》的公布是我国汽车保险发展进程中迈出的一大步，标志着我国正式施行了交强险。

2.3 我国汽车保险险种

2.3.1 当前险种框架

当前我国汽车保险险种分为交强险和商业汽车保险两类。

交强险必须投保。《道路交通安全法》、《机动车交通事故责任强制保险条例》等法律规定机动车所有人、管理人必须投保机动车交通事故责任强制保险，否则公安机关交通管理部门将扣留在道路上行驶的机动车，并通知机动车所有人、管理人依照规定投保，同时处依照规定投保最低责任限额应缴纳保费的2倍罚款。因此交强险作为车辆上道路行驶的必备条件，是必须购买的险种，这也是客户遵守法律的良好表现。

商业汽车保险量力而行。交强险只是对第三者损害的基本保障，对车辆损失、车上人员受伤等不予保障，即使对第三者的赔偿许多情况下交强险也不能完全补偿。商业险种很多，不同的险种对应不同的保险范围，投保险种越多，保障越全面，但需交保费越多，所以客户为获得保险的充足保障，对商业险应根据自身风险状况和经济实力综合考虑后选择购买。

商业汽车保险险种分主险和附加险两部分。主险是对车辆使用过程中大多数车辆使用者经常面临的风险给予保障。附加险是对主险保险责任的补充，它承保的一般是主险不予承保的自然灾害或意外事故。附加险不能单独承保，必须投保相应主险后才能承保。随着汽车保险业



的发展，主险险种、附加险险种都不断进行补充丰富或改革创新，使险种数量及其保障内容都大大增加。

当前我国汽车保险险种框架如表 2-4。

表 2-4 当前我国汽车保险险种框架

序号	险种名称	分类	险种名称列举	特点
1	交强险			强制购买， 险种单一， 无选择余地
2	商业险种	主险	车辆损失险 第三者责任险 车上人员责任险 机动车盗抢险 摩托车、拖拉机保险 特种车保险 机动车提车保险	种类丰富， 数量众多， 根据需要， 量力而行
		附加险	玻璃单独破碎险 车辆停驶损失险 自燃损失险 车上责任险 新增设备损失险 车载货物掉落责任险 不计免赔特约条款等	

交强险与商业险一般有两种实施方式：混合实施（见图 2-1）和分离实施（见图 2-2）。我国的交强险和商业汽车保险采用分离实施方式。

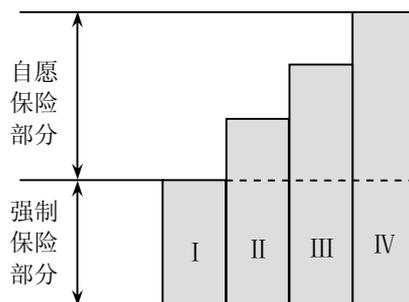


图 2-1 强制汽车责任保险与一般汽车责任保险的混合实施

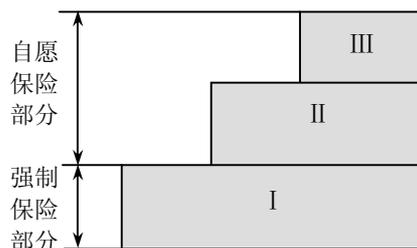


图 2-2 强制汽车责任保险与一般汽车责任保险的分离实施

混合实施是指在保险模式设计时，分多个层次，投保哪个层次的保险，由投保人自由决定。各个层次类型的保险中，以只能提供最基本保障的强制汽车责任保险为最低层次，其他的层次都包括最低层次，即都包括强制汽车责任保险。

分离实施是指强制汽车责任保险与一般汽车责任保险分别实施，前者按照法律规则设计，后者按照一般商业保险的原则设计，投保人分别办理。



2.3.2 商业险种变革历程

1. 2000 版统颁条款

2003 年前，我国采用严格的汽车保险条款管理制度，各保险公司统一实行 2000 年由保监会颁布的条款，其险种数量非常有限，具体如表 2-5 所示。

表 2-5 2000 版条款的险种

主险	车辆损失险	第三者责任险			
附加险	盗抢险 无过失责任险	玻璃单独破碎险 新增设备损失险	车辆停驶损失险 车载货物掉落责任险	自燃损失险 不计免赔特约条款	车上责任险

2. 2003 年个性化条款

为促进我国机动车辆保险业务的发展，提高保险公司经营管理水平和服务质量，保监会于 2002 年 3 月 4 日发布《改革机动车辆保险条款费率管理办法有关问题的通知》，规定机动车辆保险条款费率不再由保监会统一制订，而是由各保险公司自主制订、修改和调整，经保监会备案后，向社会公布使用，个性化的条款自 2003 年 1 月 1 日起在全国范围内实施。人保、平保、太保三大公司的个性化车险险种如表 2-6 所示。

表 2-6 2003 年 1 月 1 日施行的人保、平保、太保三大公司的个性化车险险种

险别	中国人民财产保险股份有限公司	中国平安财产保险股份有限公司	中国太平洋财产保险股份有限公司
主险	车辆损失险 第三者责任险 家庭自用汽车损失险 非营业用汽车损失险 营业用汽车损失险 特种车辆保险 摩托车保险 拖拉机保险	车辆损失险 第三者综合责任险 第三者人身伤亡责任险	车辆损失险 第三者责任险
附加险	盗抢险 玻璃单独破碎险 车辆停驶损失险 自燃损失险 车上人员责任险 车上货物责任险 无过失责任险 不计免赔特约条款 火灾、爆炸、自燃损失险 车身划痕损失险 救助特约条款	全车盗抢险 车上人员责任险 车上货物责任险 无过错损失补偿险 车载货物掉落责任险 玻璃单独破碎险 车辆停驶损失险 自燃损失险 新增设备损失险 代步车费用险 交通事故精神损害赔偿险	全车盗抢险 玻璃单独破碎险 车辆停驶损失险 自燃损失险 新增设备损失险 车上责任险 无过失责任险 车载货物掉落责任险 基本险不计免赔 沿海气象灾害险 地陷险



续表

险别	中国人民财产保险股份有限公司	中国平安财产保险股份有限公司	中国太平洋财产保险股份有限公司
	起重、装卸、挖掘车辆损失扩展条款 特种车辆固定设备、仪器损坏扩展条款	他人恶意行为损失险 全车盗抢附加高尔夫球具盗窃险 指定驾驶员特约条款	地质灾害险 冰雪灾害险 过渡险 可避免赔额特约条款 里程变额特约条款 换件特约条款 价值损失特约条款 指定部位赔偿特约 救援费用特约条款 代步车特约条款 附加险不计免赔条款 指定行驶区域特约 法律服务特约条款

3. 2006年A、B、C三套条款

经过几年的放开之后,为规范汽车保险行业,促进其有序竞争和良性发展,我国在2006年7月1日开始施行由保险行业协会统一制定的A、B、C三套条款,各保险公司任选其一(天平汽车保险公司除外),A、B、C三套条款只是对车辆损失保险和第三者责任保险两个主要险种的条款进行了统一,其他险种的条款由各保险公司自己制订,报保险监督管理部门备案即可。2006版A、B、C三套条款的险种构成如表2-7所示。

表2-7 2006版A、B、C三套条款的险种构成

A款险种构成	B款险种构成	C款险种构成
机动车第三者责任保险 家庭自用汽车损失保险 非营业用汽车损失保险 营业用汽车损失保险 摩托车、拖拉机保险 特种车保险	商业第三者责任保险 车辆损失险	机动车损失保险 机动车第三者责任保险

4. 2007版A、B、C三套条款

2007年4月1日起,正式启用由中国保险行业协会牵头开发的2007版A、B、C三套条款,国内经营车险的保险公司都必须从这三套条款中选择一款经营(天平汽车保险公司除外)。2007版A、B、C条款与2006版相比,2007版条款涵盖险种增多,包含车辆损失保险、第三者责任保险、车上人员责任险、全车盗抢险、不计免赔率特约险、玻璃单独破碎险、车身划痕损失险和可避免赔额特约险等8个险种。2007版A、B、C三套条款的险种构成如表2-8所示。



表 2-8 2007 版 A、B、C 三套条款的险种构成

A 款险种构成	B 款险种构成	C 款险种构成
机动车第三者责任保险	商业第三者责任保险	机动车损失保险
家庭自用汽车损失保险	车辆损失险	机动车第三者责任保险
非营业用汽车损失保险	全车盗抢险	机动车车上人员责任险
营业用汽车损失保险	车上人员责任险	机动车全车盗抢损失险
特种车保险	摩托车、拖拉机保险	摩托车、拖拉机保险
摩托车、拖拉机保险	玻璃单独破碎险条款	玻璃单独破碎险
机动车车上人员责任保险	车身划痕损失险条款	车身油漆单独损伤险
机动车盗抢保险	基本险不计免赔率特约条款	车损免赔额特约条款
玻璃单独破碎险		基本险不计免赔特约条款
车身划痕损失险		
可选免赔额特约条款		
不计免赔率特约条款		

5. 2009 年 10 月 1 日后为适应新保险法而修订的车险条款

2009 年 2 月 28 日第十一届全国人民代表大会常务委员会第七次会议通过对《中华人民共和国保险法》修订，这是我国对《保险法》的第二次修改。修订版于 2009 年 10 月 1 日实施。为适应新保险法，各保险公司纷纷修订商业汽车保险条款。人保、平保、太保三大公司的车险险种如表 2-9 所示。

表 2-9 2009 年 10 月 1 日我国人保、平保、太保三大公司施行的商业险种

名称	中国人民财产保险股份有限公司	中国平安财产保险股份有限公司	中国太平洋财产保险股份有限公司
主险	第三者责任保险 家庭自用汽车损失保险 非营业用汽车损失保险 营业用汽车损失保险 特种车保险 摩托车、拖拉机保险 机动车车上人员责任保险 机动车盗抢保险 机动车提车保险 “幸福康庄”农用机动车车载人员安全责任保险 “尊贵人生”机动车保险 安徽江淮汽车集团有限公司专用货车提车保险 广东、深圳分公司免税机动车关税责任险	商业第三者责任保险 车辆损失险 全车盗抢险 车上人员责任险 机动车单程提车保险 摩托车、拖拉机保险	机动车损失保险 第三者责任保险 车上人员责任险 全车盗抢损失险 单程提车损失保险 单程提车三者险 摩托车、拖拉机保险



续表

名称	中国人民财产保险股份有限公司	中国平安财产保险股份有限公司	中国太平洋财产保险股份有限公司
附加险、特约条款	玻璃单独破碎险	玻璃单独破碎险条款	自燃损失险
	车身划痕损失险	车身划痕损失险条款	玻璃单独破碎险
	可选免赔额特约条款	自燃损失险条款	新增设备损失险
	不计免赔率特约条款	车辆停驶损失险条款	车身油漆单独损伤险
	火灾、爆炸、自燃损失险	代步车费用险条款	涉水损失险
	自燃损失险	新增加设备损失险条款	零部件、附属设备被盗窃险
	新增加设备损失保险	车上货物责任险条款	车上货物责任险
	发动机特别损失险	车载货物掉落责任险条款	精神损害抚慰金责任险
	机动车停驶损失险	油污污染责任险条款	随车携带物品责任险
	代步机动车服务特约条款	交通事故精神损害赔偿险条款	特种车车辆损失扩展险
	更换轮胎服务特约条款	全车盗抢附加高尔夫球具盗窃险条款	特种车固定机具、设备损失险
	送油、充电服务特约条款	涉水行驶损失险条款	免税车辆关税责任险
	拖车服务特约条款	随车行李物品损失险条款	道路污染责任险
	换件特约条款	保险事故附随费用损失险条款	车损免赔额特约条款
	随车行李物品损失保险条款	车辆重置特约险条款 A	救援费用特约条款
	新车特约条款 A	车辆重置特约险条款 B	修理期间费用补偿特约条款
	新车特约条款 B	换件特约险条款	事故附随费用特约条款
	车上货物责任险	系安全带补偿特约险条款	更换新车特约条款
	交通事故精神损害赔偿责任保险	指定专修厂特约条款	多次事故免赔率特约条款
	教练车特约条款	特种车特约条款	使用安全带特约条款
	油污污染责任保险	多次事故免赔特约条款	基本险不计免赔特约条款
	机动车出境保险	基本险不计免赔率特约条款	附加险不计免赔特约条款
	异地出险住宿费特约条款	附加险不计免赔率特约条款	法律服务特约条款
	特种车保险批单 01 起重、装卸、挖掘车辆损失扩展条款	摩托车、拖拉机全车盗抢险	节假日行驶区域扩展特约条款
	特种车保险批单 02 特种车辆固定设备、仪器损坏扩展条款	摩托车、拖拉机不计免赔率特约条款	指定专修厂特约条款
	多次出险增加免赔率特约条款	单程提车不计免赔率特约条款	换件特约条款
	约定区域通行费用特约条款		
	指定专修厂特约条款		
	租车人人车失踪险		
	法律费用特约条款		
	广东、深圳分公司粤港、粤澳两地车区域扩展条款		

因此,我国现行的机动车辆商业保险险种是由基本统一的主险险种和主要的附加险险种以及个性化的各家保险公司自主制订的其他附加险险种组成。



2.3.3 主险与附加险对应关系

商业汽车保险险种分主险和附加险两部分。附加险是对主险保险责任的补充。附加险不能单独承保，必须投保相应主险后才能承保。

1. 以车损险为基础的附加险

汽车损失险包括家庭自用车损失险、非营业用车损失险、营业用车损失险等。以此为基的附加险有：玻璃单独破碎险，火灾、爆炸、自燃损失险，自燃损失险，车身划痕损失险，可选免赔额特约条款，新增加设备损失保险，发动机特别损失险，机动车停驶损失险，代步机动车服务特约条款，更换轮胎服务特约条款，送油、充电服务特约条款，拖车服务特约条款，换件特约条款，随车行李物品损失保险，新车特约条款 A，新车特约条款 B，教练车特约条款，多次出险增加免赔率特约条款，约定区域通行费用特约条款，指定专修厂特约条款，不计免赔率特约条款等。

2. 以第三者责任险为基础的附加险

以第三者责任险为基础的附加险有：车上货物责任险条款，教练车特约条款，法律费用特约条款，不计免赔率特约条款等。

3. 以第三者责任险和车上人员责任险为基础的附加险

以第三者责任险和车上人员责任险为基础的附加险有交通事故精神损害赔偿责任保等。

4. 以车损险和第三者责任险为基础的附加险

以车损险和第三者责任险为基础的附加险有油污污染责任保险、机动车出境保险、异地出险住宿费特约条款等。

5. 以盗抢险为基础的附加险

以盗抢险为基础的附加险有租车人人车失踪险条款等。

6. 以车上人员为基础的附加险

以车上人员为基础的附加险有教练车特约条款、法律费用特约条款等。

2.3.4 险种与车辆风险对应

车辆在使用过程中，使用风险种类繁多，可分为三类。

1. 车辆自身风险

常见的导致车辆自身损失的风险为碰撞、火灾、水灾、被盗抢等。除此之外，还有汽车倾覆、被外界坠落或倒塌物体砸毁、车身被划痕、以及雹灾、暴风、雷击、海啸、地陷、冰陷、崖崩、雪崩、泥石流、滑坡、地震等自然灾害风险。常见车辆损失类保险及保障风险见表 2-10。

表 2-10 常见车辆损失类保险及保障风险

常见车辆损失类险种	保障风险
车辆损失保险	碰撞、倾覆、坠落、火灾、外界坠落、倒塌、暴风、龙卷风、雷击、雹灾、暴雨、洪水、海啸、地陷、冰陷、崖崩、雪崩、泥石流、滑坡等。地震不保。
全车盗抢保险	车辆被盗窃、抢劫、抢夺及导致的车辆损失，但零部件被盗窃，保险不赔偿



续表

常见车辆损失类险种	保障风险
自燃险	车辆自身原因起火
玻璃单独破碎	风挡玻璃或车窗玻璃单独破碎
车身划痕	车身无明显碰撞痕迹的划痕
新增设备损失险	车辆标准配置外的新增装置损坏
发动机特别损失险	车辆在积水路面涉水行驶或被水淹后致使发动机损坏等

2. 车辆使用责任风险

车辆在使用过程中发生意外事故，容易造成第三者人员人身伤害、财产损失，车上人员的人身伤害、车上货物的损失，以及因车载货物掉落、泄露、污染等造成第三方人员或财产的损失等，此时作为车辆的使用者或所有者必须对受害人员的人身伤害或财产损失履行赔偿责任。常见责任类保险及保障风险见表 2-11。

表 2-11 常见责任类保险及保障风险

常见责任类险种	保障风险
交强险	因意外事故造成第三者人身伤残、医疗费用、财产损毁所负经济赔偿责任
第三者责任险	因意外事故造成第三者人身伤残、医疗费用、财产损毁所负经济赔偿责任
车上人员责任险	因意外事故造成车上驾驶员或乘员的人身伤残、医疗费用所负经济赔偿责任
车上货物责任险	因意外事故造成车上货物损毁所负经济赔偿责任
车载货物掉落责任险	因所载货物掉落致使第三者人身伤亡或财产损毁所负的经济赔偿责任
油污污染责任险	因意外事故造成车辆上油液泄露污染路面所负经济赔偿责任

3. 其他使用风险

车辆除了因意外事故导致车辆自身损失和相关赔偿责任外，还容易导致一些其他损失，常见的有：

(1) 车辆的施救费用。如翻入沟中的车辆需要吊车吊装、不能行驶的车辆需要拖车、着火的车辆需要灭火、车辆在行驶途中因多个轮胎损坏或油量、电量不足需要救援等。施救过程中如果方法不合理，还可能导致损失扩大。

(2) 车辆营业收入的减少。如出租车因事故而不能运行，导致收入减少；运输车辆因事故而不能顺利到达目的地，导致挣不到运费等。

(3) 车辆因在外地发生事故而必须额外支出住宿费、交通费等。

(4) 因车辆事故与第三方之间产生法律纠纷而支出的相关费用，如诉讼费、仲裁费等。

(5) 为准确确定车辆损失数额、第三方财产损失数额、人员伤残等级等，而支出的相关费用，如评估费、鉴定费等。

常见其他类保险及保障风险见表 2-12。



表 2-12 常见其他类保险及保障风险

常见其他类险种	保障风险
车辆损失保险等	赔偿车辆因事故而产生的保护费用、施救费用等
机动车停驶损失险	赔偿因发生机动车损失保险的保险事故，致使机动车停驶引起的损失
异地出险住宿费特约条款	赔偿因在事故发生地修理汽车或处理事故，而发生的必要的、合理的住宿费
法律费用特约条款	赔偿因发生事故而被提起仲裁或诉讼的仲裁或者诉讼费用以及其他费用

2.4 我国汽车保险费率

2.4.1 费率含义与构成

保险费率是指按保险金额收取保险费的比例，即

$$\text{保险费率} = \frac{\text{保险费}}{\text{保险金额}}$$

保险费率是每一保险金额单位，在一定保险期间所交保险费的比例，通常以%或‰表示。保险费率由纯费率和附加费率两部分构成。纯费率是根据保险标的所面临的风险程度而厘定；附加费率是根据保险经营的成本和保险人应得的利润而厘定。

影响汽车保险风险的因素很多，厘定费率时应综合考虑各种因素，比如车辆因素、驾驶员因素、地理区域因素等，因此，一般可将费率模式划分为三类：从车费率模式、从人费率模式、从地域费率模式。从车费率模式确定费率时主要考虑车辆的风险因素，从人费率模式确定费率时主要考虑驾驶人员的因素，从地域费率模式确定费率时主要考虑地理区域的因素，如果三种因素都考虑，可简称为“从车从人从地域”费率模式。我国当前各保险公司的汽车保险的费率厘定基本都采用“从车从人从地域”费率模式。

2.4.2 从车费率模式

1. 车辆使用性质

车辆使用性质不同，对其行驶里程、使用频率、耗损程度、技术状况等都有不同程度的影响。车辆一般分为营业和非营业，使用性质不同，所面临的风险也不同。营业车辆长时间运行，磨损率及事故概率要比非营业车高，因此，营业车辆的风险比非营业车辆要高。

当前我国各保险公司在厘定汽车保险费率时，除了将车分为营业和非营业外，还进行了细分，如将非营业细分为家庭自用、企业非营业、机关非营业，将营业细分为出租租赁、城市运输、公路运输，将拖拉机细分为兼用型、运输型等。

2. 车辆种类与大小

车辆种类不同，其主要用途、通常行驶区域以及自身性能和安全性不同，其出险频率也大不相同，风险程度也不相同。

车辆大小与发生事故的危险性有直接关系。大型汽车由于体积大、功率大、速度快，一旦发生事故后果严重，危害较大，而小型汽车发生事故的危害性相对小一些。现代汽车车型多而杂，即便同一型号、大小的汽车，其安全性也不尽相同。因此，对汽车的危险性分类很重要。



机动车辆可分为客车、货车、特种车、摩托车、拖拉机。客车风险大小与座位数有关，承保时，要充分考虑座位数，一般按客车的座位数实行分档计费。客车的座位（包括驾驶员座位）以公安交通管理部门核发的机动车行驶证载明的座位为准，不足或无法提供标准座位的客车按同型号客车的标准座位计算。货车的风险大小与载重吨位数有关。在承保时，要充分考虑载重吨位数，一般按车辆的载重量实行分档计费。客货两用车按客车或货车中相应的高档费率计费。特种车主要指具有专门用途的车辆，例如，油罐车、气罐车、液罐车、冷藏车、起重车、装卸车、工程车、监测车、邮电车、消防车、清洁车、医疗车、救护车等。由于特种车具有特殊的使用性质，带来特殊的风险。例如，油罐车、气罐车、液罐车一般以装载危险品为主；起重车、装卸车存在较大的作业风险；冷藏车一旦发生损失修复费用通常比一般车辆要高。摩托车的适应性和安全性均较差。据统计，摩托车的事故率相当高，一旦发生事故造成损失的可能性也较大，所以其使用风险较大。拖拉机的风险除了由其设计使用功能决定之外，一般拖拉机的驾驶人员的技术水平也不高。

当前我国各保险公司在厘定汽车保险费率时，一般将客车分为6座以下、6~10座、10~20座、20~36座、36座以上五个档次；将货车分为2吨以下、2~5吨、5~10吨、10吨以上四个档次；特种车分四类，特种车一：油罐车、汽罐车、液罐车；特种车二：专用净水车、特种车一以外的罐式货车，以及用于清障、清扫、清洁、起重、装卸、升降、搅拌、挖掘、推土、冷藏、保温等的各种专用机动车；特种车三：装有固定专用仪器设备从事专业工作的监测、消防、运钞、医疗、电视转播等的各种专用机动车；特种车四：集装箱拖头；将摩托车分为：50CC及以下、50CC~250CC（含）、250CC以上及侧三轮三个档次；将拖拉机分为14.7kW及以下、14.7kW以上两个档次。

3. 车龄

车龄是指从新车购置之日起至投保之日止的年限，是汽车已使用时间长短的评价指标。车龄与汽车折旧关系很大，直接影响到保险金额，也会影响到汽车的修理成本和使用危险性。车龄较长的汽车，磨损与老化程度就较高，从而导致车况较差，发生事故的概率同步上升，诱发道德风险可能性较高，所以，车辆本身的风险相对较高。同时，对于从车费率的汽车保险，车龄还是确定保险金额的重要依据之一。

4. 车辆的厂牌型号

由于车厂众多，不同厂家的产品特点不同，性能差异很大，即使是同一厂牌的汽车，不同型号间的差异也比较明显。因此，厘定费率时，厂牌和型号是重要的因素。表2-13为某财产保险公司车损险车型系数。

表2-13 某财产保险公司车损险车型系数

车辆种类	系数值	说明
6座以下客车	0.90	奥迪，奥拓，北京吉普，奔驰，宝来，宝马，别克，长安，捷达，君威，切诺基，桑塔纳，威驰，现代
	0.95	本田，丰田，富康，尼桑（郑州），千里马，松花江，夏利
	1.00	其他
	1.05	风神蓝鸟
	1.10	吉利



续表

车辆种类	系数值	说明
6~10 座客车	0.90	金杯, 猎豹, 五菱, 别克, 长安, 昌河, 东南 (得利卡)
	0.95	松花江, 一汽佳宝
	1.00	其他
	1.05	湛江三星
10 座以上客车	0.90	依维柯
	1.00	其他
	1.05	东南 (得利卡)
2 吨以下货车	0.95	江铃, 解放, 庆铃, 五菱, 五十铃
	1.00	北京, 长安, 昌河, 东风, 江淮, 松花江, 跃进
	1.05	其他
	1.10	长城
老, 旧, 新, 特车型	1.30~2.00	

5. 车辆的行驶区域

根据目前我国地理情况, 将车辆行驶区域分为四类, 即出入境行驶、国内行驶、省内 (含直辖市、自治区) 行驶、指定区域行驶。

由于车辆行驶范围不同, 驾驶人对不同地区的交通规则、地形、地貌等熟悉程度不同, 以及在不同地区造成损失承担的赔偿责任不同, 因此, 车辆的风险状况也不同。整体而言, 随着行驶地域扩大, 风险程度积累增大。表 2-14 为某财产保险公司约定行驶区域费率系数表。

表 2-14 某财产保险公司约定行驶区域费率系数表

约定行驶区域	境内	1.00
	省内	0.95
	固定路线	0.92

2.4.3 从人费率模式

1. 驾驶员年龄

交通事故的发生与驾驶员的生理状况和心理状态密切相关。一般情况下, 青年人心理未臻成熟, 处于争强好胜阶段, 往往喜欢开快车, 因而发生交通事故的概率较高, 而且往往容易导致恶性交通事故; 老年人生理机能日趋下降, 对一些意外情况反应迟钝, 也容易导致交通事故; 年富力强的中年人, 除了生理条件具有一定优势外, 一般具有一定的驾驶经验, 分析和判断能力较强, 同时, 具有稳健的心态和较强的责任感, 所以, 驾车相对安全。通过合理划分年龄档次确定保险费率, 是从人费率汽车保险制度通用的做法。

2. 驾驶员性别

汽车驾驶员性别与交通事故率有很大关系, 就整体而言, 男性驾驶员重大事故肇事率较



女性要高。例如，美国的调查资料表明 1994 年在美国的 1.751 亿持照驾驶人员中男性占 51%，女性占 49%，但是，在涉及致命的重大交通事故中肇事的驾驶人员中男性所占的比例为 4.29%，远远大于女性的 1.69%。所以，女性驾驶员的保险费率应比男性驾驶员略低一些。

3. 驾驶员驾龄

驾龄影响到发生交通事故的概率。驾龄长的驾驶员，驾驶技术会比较熟练，对汽车结构、道路结构和道路交通规则比较熟悉，驾车时操作熟练，遇到紧急情况应付自如，因此事故率较低。这就是从人费率的车险制度在厘定费率时把驾驶员驾龄作为主要考虑因素的原因。

4. 驾驶员事故记录

如果驾驶员过去频繁发生交通事故，表明其驾驶技术水平较低，会影响到今后的事故频率。因此，驾驶员如果有事故记录，其保险费率会相应增加。

5. 附加驾驶员数量

从人费率的车险制度，一般在规定范围内允许有附加驾驶员。由于附加驾驶员个人情况差异较大，显然会增加事故概率。附加驾驶员越多，事故危险性越大。因此，每附加一个驾驶员，保险人就要增收一部分保险费。投保人附加的驾驶员越多，所交保险费就越多。

表 2-15 为从人费率模式下的费率浮动系数。

表 2-15 从人费率模式下的费率浮动系数

项目	内容	系数
指定驾驶人	指定驾驶人员	0.90
性别	男	1.00
	女	0.95
驾龄	驾龄 < 1 年	1.05
	1 年 ≤ 驾龄 < 3 年	1.02
	驾龄 ≥ 3 年	1.00
年龄	年龄 < 25 岁	1.05
	25 岁 ≤ 年龄 < 30 岁	1.00
	30 岁 ≤ 年龄 < 40 岁	0.95
	40 岁 ≤ 年龄 < 60 岁	1.00
	年龄 ≥ 60 岁	1.05

2.4.4 从地域费率模式

各地域车辆出险的概率不同、物价水平不同、维修人员工资待遇不同等，这些都会导致保险的赔付额度不同，所以在厘定保险费率时，必须考虑地理区域因素。

当前我国各财产保险公司在考虑不同地理区域的差别时，多是以我国的省、直辖市、自治区的行政划分为区域划分参考，然后再根据各地的保险业发展水平，做出一些计划单列市，表 2-16 为我国某财产保险公司在厘定汽车保险费率时对我国区域的划分。



表 2-16 我国某财产保险公司在厘定汽车保险费率时对我国区域的划分

序号	地区	备注	序号	地区	备注	序号	地区	备注	序号	地区	备注
1	安徽		11	海南		21	内蒙古		31	四川	
2	北京		12	河北		22	宁波	单列	32	苏州	单列
3	常州	单列	13	河南		23	宁夏		33	天津	
4	大连	单列	14	黑龙江		24	青岛	单列	34	温州	单列
5	东莞	单列	15	湖北		25	青海		35	无锡	单列
6	福建		16	湖南		26	山东		36	厦门	单列
7	甘肃		17	吉林		27	山西		37	新疆	
8	广东		18	江苏		28	陕西		38	云南	
9	广西		19	江西		29	上海		39	浙江	
10	贵州		20	辽宁		30	深圳	单列	40	重庆	

2.5 我国汽车保险市场

2.5.1 保险市场构成要素

保险市场是指保险商品交换关系的总和，它既包括保险商品交换的场所，也包括保险商品交换中供给与需求的关系及其有关活动。

保险市场由市场主体和市场客体两部分构成。

市场主体由保险的供给方、需求方、中介方构成。供给方就是各类保险人；需求方为各类投保人；中介方主要是保险代理人、保险经纪人、保险公估人、保险律师、保险理算师、保险精算师等。

市场客体为保险商品，实为一种经济保障，具有许多特殊性，比如，它是一种无形商品，其生产过程和消费过程不可分离，其服务质量缺乏稳定性，其价格具有相对固定性等。

2.5.2 保险市场类型

保险市场类型可分为四种：完全竞争型、完全垄断型、垄断竞争型和寡头垄断型。

完全竞争型市场的特点是有数量众多的保险公司，每个公司所占市场份额很小，不能单独左右市场价格，而是由市场自发调节商品价格。

完全垄断型市场的特点是市场由一家公司操控，价值规律、供求规律、竞争规律受到极大限制，市场上没有可替代产品，没有可供选择的保险人。商品价格往往是根据垄断者的自身利益确定。完全垄断型市场可分为专业型完全垄断和地区型完全垄断两类。

垄断竞争型市场的特点是大小公司并存，较多表现为竞争性，竞争体现在大公司间、大公司与小公司间、小公司间。

寡头垄断型市场的特点是只存在少数相互竞争的公司，较多表现为垄断性。



2.5.3 保险市场机制

保险市场机制是指价值规律、供求规律和竞争规律三者之间相互制约、相互作用的关系。现代意义的市场是以市场机制为主体进行经济活动的系统和体系。

保险市场是直接经营风险的市场，是一个非即时清结的市场。但由于保险市场具有不同于一般市场的独有特征，市场机制在保险市场上表现出特殊的作用。

1. 价值规律

价值规律在流通领域中要求等价交换，即要求价格与价值相一致。

保险商品是一种特殊商品，保险费率即为保险商品的价格。由于保险费率的主要构成是依据过去的、历史的经验测算出来的未来损失的概率，所以，价值规律对于保险费率的自发调节作用只能限于凝结在费率中的附加费率部分的社会必要劳动时间，因而，对于保险商品的价值形成具有一定的局限性，只能通过要求保险企业改进经营技术，提高服务效率来降低附加费率。

2. 供求规律

供求规律表现为供给与需求之间的关系，在商品经济条件下，供给不是大于需求就是小于需求，二者很少正好相等。然而从发展趋势看，供给量与需求量是大致相等的。

在保险市场上的商品价格即保险费率并不完全取决于市场供求的力量对比。保险市场保险费率的形成，一方面取决于风险发生的频率，另一方面取决于保险商品的供求情况。也就是说，保险人不能根据需求情况的变化随意调整费率。

3. 竞争规律

价格竞争是任何市场的重要特征。而在保险市场上，一般商品价格竞争机制，在保险市场受到某种程度的限制。随着社会的进步，人们对于竞争已经有了理性的认识，市场竞争已从单纯的价格竞争转变为服务等非价格竞争。

2.5.4 我国汽车保险市场现状

改革开放，特别是加入 WTO 以来，我国经济建设取得重大成就，呈现出快速发展、平稳增长的良好态势。大好的国内经济形势为我国保险业和汽车业的发展提供了良好的条件。

汽车保险是保险业与汽车业结合而产生的一边缘学科，隶属财产保险范畴，其发展受保险业大环境的影响，更与汽车工业的发展息息相关。

近年来，我国汽车保险业发展快速，局面喜人，具体表现在以下方面：

1. 车险业保费收入增长迅速

近年来，随着汽车保有量的增多（如表 2-17 所示），全国承保的机动车辆迅速上升，保费收入也大幅度上升。

汽车保有量是影响车险保费收入的重要因素之一。从表 2-17 可见，私人汽车保有量增长迅速，这影响汽车保险业的投保结构。过去，车险客户以机关、企事业单位居多，现在已变成以私家车主居多。客户对象的变化，要求保险公司必须调整服务内容和提高服务水平。



表 2-17 2002~2007 年我国机动车保有量

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
民用汽车保有量(万辆)	1609	1802	2053	2383	2694	3160	3697	4358
民用汽车中,私人汽车保有量(万辆)	625	771	969	1219	1482	1848	2333	2876
其他机动车保有量(万辆)	4168	4724	6174	7109	7786	8595	8798	9464

2. 开展车险业务的保险公司数量增多

我国开办汽车保险业务的公司,经过 20 多年的发展,已由 20 世纪 80 年代初的中国人民财产保险股份有限公司一家,发展到现在的几十家。目前,大多数产险公司都开展车险业务。其中,天平汽车保险股份有限公司是中国第一家全国性的专业汽车保险公司,经中国保险监督管理委员会批准于 2004 年底成立,公司总部设在上海浦东;而法国安盟保险公司、日本爱知和谊保险公司、韩国现代财产保险有限公司等外资公司的加入,表明根据入世的协议,国际大型保险公司已开始抢滩中国,国内保险业的竞争将更进一步加剧。

3. 为车险服务的保险中介机构增多

保险中介主要是指保险代理人、保险经纪人、保险公估人,这三类保险中介由于具有专业化、技术强、服务好的特点,适应了保险业结构调整和保险市场化发展的需要,所以近几年发展迅速。2002 年末,我国专业保险中介机构仅有 114 家,到 2008 年末迅速增加到 2445 家,其中,保险代理公司 1822 家,保险经纪公司 350 家,保险公估公司 273 家。另外,还有兼业保险代理机构 14.31 万家。保险公估机构的发展与介入,对汽车保险理赔质量的提高是一个促进。

4. 车险业创新不断

首先,从车险营销方式上,部分保险公司推出了电话营销,并推出了适合于电话营销的专业商业车险条款。虽说我国目前业务员销售、4S 店等中介渠道依旧是车险销售的主渠道,但电话营销是一种发展趋势,可节省客户投保费用。而在保险发达的国家中(如美国、英国等),电话车险已是最主要的销售方式,英国有超过 50%的车主选择电话投保。

其次,产险与寿险实行交叉销售。产寿险交叉销售是指经营范围不同的产险公司与寿险公司,可以利用自身的业务渠道,相互代理销售对方的保险产品,并提供相应服务,以实现资源共享。交叉销售是近年保险营销领域的一场变革,已成为国际保险业一种先进的销售机制,其作用是利于双方。对寿险公司而言,可以通过产险客户资源增加寿险保费收入;对产险公司而言,可以通过寿险销售的完善网络和销售队伍,向寿险客户销售产险产品,节省了销售成本,降低了营销费用,同时能改善专业化服务形象,增强同业竞争能力;对消费者而言,可以通过向客户提供一站式购物服务,提升客户满意度,增加客户忠诚度。因此,通过互动合作,产险与寿险可实现优势互补、资源整合、提升企业形象、培育客户忠诚度,拓宽各自的业务领域,是一种新型的保障企业可持续发展的模式。

第三,为规范市场秩序,许多城市建立了“新车共保中心”。“新车共保中心”是指各财产保险公司在保险行业协会牵头下组建的经营新车保险服务的机构。“共保中心”对抵抗保险的恶性价格竞争、维护保险人和客户利益具有重要意义,是保险业的一种服务创新举措。



5. 车险业产品种类日益丰富

从车险条款的制订与完善来看：1985年，我国首次制订车险条款；保监会2000年颁布《机动车辆保险条款》；2003年，为适应保险市场化，要求各保险公司制订自己的条款，报保监会备案；2006年，推出交强险条款，同时推出商业险的A、B、C三套主险条款；2007年，保险行业协会又重新对商业险的A、B、C三套条款进行修正和补充。

从商业车险产品的推陈出新来看：除常用险种之外，新的产品不断增加，如车灯倒车镜单独损坏险、玻璃膜损坏特约条款、随车携带宠物犬损害险、事故附随费用特约条款（包括临时交通费和临时住宿费）、零部件及附属设备被盗窃险、机动车全车盗抢未遂损失险等。

6. 开始关注车险业产业链发展

所谓汽车保险产业链是指以汽车保险为中心，由不同业态主体组成的产业链条，包括产业链前端的汽车厂商、汽车销售商、各保险专业和兼业代理机构、经纪公司以及产业链后端的保险公估公司、律师事务所、医院、汽车修理商等。

汽车保险产业链各主体间加强合作，整合产业链资源，实现汽车保险产业链上各主体和谐可持续发展是非常必要的。同时，要明确产业链各环节的合理利益区间，树立合作共赢、互相支持、彼此促进、协同发展的理念，促进汽车保险产业链的进一步发展。



本章小结

1. 汽车保险以汽车为保险标的，保障范围包括汽车本身因自然灾害或意外事故导致的损失，及汽车所有人或其允许的合格驾驶员因使用汽车发生意外事故所负的赔偿责任。

2. 汽车保险特点有：是各财产保险公司支柱险种；损失频率非常高；需有一个全天候的庞大的服务网络；标的车种类多、差异大、发展快；对理赔人员的素质要求高；是保险业运用新技术的试验田；是各财产保险公司业务竞争的焦点；市场发展潜力巨大。

3. 1949年10月20日，中国人民保险公司成立，开始开办汽车保险。不久后出现争议，于1955年我国停办了汽车保险。1980年我国全面恢复国内保险业务，汽车保险也随之恢复。1983年11月我国将汽车保险更名为机动车辆保险。

4. 当前我国汽车保险险种分为交强险和商业汽车保险两类。而商业汽车保险险种又分主险和附加险两部分。交强险必须投保，商业汽车保险应量力而行。

5. 保险费率是指按保险金额收取保险费的比例，由纯费率和附加费率两部分构成。纯费率是根据保险标的所面临的风险程度而厘定；附加费率是根据保险经营的成本和保险人应得的利润而厘定。

6. 我国当前各保险公司汽车保险的费率厘定基本都采用“从车从人从地域”费率模式。

7. 保险市场由主体和客体两部分构成。市场主体由保险的供给方、需求方、中介方构成。市场客体为保险商品。

8. 保险市场类型分为四种：完全竞争型、完全垄断型、垄断竞争型和寡头垄断型。

9. 保险市场机制是指价值规律、供求规律和竞争规律三者之间相互制约、相互作用的关系。

10. 汽车保险产业链是指以汽车保险为中心，由不同主体组成的产业链条，包括产业链



前端的汽车厂商、销售商、保险专业和兼业代理机构、经纪公司以及产业链后端的保险公估公司、律师事务所、医院、汽车修理商等。



一、填空题

1. 历年我国汽车保险保费收入占财产保险总保费收入的比例约为_____。
2. 世界上最早的汽车保险单是_____年由英国的法律意外保险有限公司签发。1927年，_____公布实施了汽车强制保险法，为世界上首次将汽车第三者责任规定为强制责任保险的地区。_____年英国开始强制实施汽车责任险。20世纪50年代初，中国人保公司开办了汽车保险，但不久后出现争议，于是_____年我国停办汽车保险业务。1983年11月我国将汽车保险更名为_____。
3. 机动车保险条款规定，只有投保了_____险以后，才能投保车上货物责任险。
4. 2008年全国车险保费收入约为_____。
5. 我国商业车险现行的费率厘定模式为_____。
6. 保险市场机制是指_____、_____和_____三者之间相互制约、相互作用的关系。
7. 保险市场的主体包括保险商品的_____、_____和_____。
8. 保险费率由_____和_____两部分构成。_____是根据保险标的所面临的风险程度而厘定；_____是根据保险经营的成本和保险人应得的利润而厘定。
9. 从性别角度考虑，男性驾驶员的费率调整系数_____女性驾驶员的费率调整系数。
10. 保险市场类型可分为四种：_____、_____、_____和_____。

二、简答题

1. 我国汽车保险有哪些特点？
2. 调查6家开展电话车险的财产保险公司的投保电话。
3. 汽车保险有哪些作用？
4. 商业车险主险与附加险的对应关系如何？
5. 车辆的使用风险有哪些？
6. 从车费率模式考虑哪些因素？
7. 从人费率模式考虑哪些因素？
8. 调查近三年学校所在省/自治区/直辖市/保险计划单列市（或其中某一家保险公司）汽车保险保费规模。
9. 目前学校所在区域（市或县）中，开展汽车保险业务的保险公司有哪些？
10. 何谓汽车保险产业链？

三、案例题

1. 我国2000~2008年汽车保险保费收入分别为373亿元、422亿元、472亿元、545亿



元、744 亿元、855 亿元、1108 亿元、1484 亿元、1703 亿元。试建立预测模型，预测我国今后几年汽车保险保费收入情况，并简单分析其影响因素。

2. 王某最近新买一辆宝来轿车作为家庭用车，考虑到就自己和儿子二人使用，所以决定购买保险时指定驾驶员。王某的情况是：年龄均为 65 岁，驾龄 10 年。儿子的情况是：年龄 23 岁，驾龄不到 1 年。问：王某的想法是否正确？为什么？