



车险改革，“加量不加价”

费率总体降低

每年交 665 元，下浮比例扩大至最低 50%后，可优惠至 475 元。

此外，交强险浮动比率中的上限保持不变，对于轻微交通事故，将研究不纳入费率上调浮动因素。

在商车险方面，无赔款优待系数将进一步优化。改革实施后，商车险无赔款优待系数将考虑赔付记录的范围由前 1 年扩大到前 3 年，对于偶然赔付消费者的费率上调幅度将降低。

根据银保监会发布的《示范型商车险精算规定》，费率调整系数

涉及自主定价系数、无赔款优待系数和交通违法系数 3 个子系数。遵循逐步放开的原则，改革第一步将自主定价系数范围确定为 0.65 至 1.35。无赔款优待方案则根据客户近 3 年投保及出险情况确定，无赔款优待等级共划分为 10 个等级，系数范围为 0.5 至 2.0。交通违法系数目前只涉及上海、江苏、北京、深圳 4 个地区，系数从 0.9 到 1.5 不等。

业内人士表示，费率调整系数等于 3 个子系数的乘积。以北京地区车主为例，若连续 3 年投保商业

车险且 4 年内没有出险，无赔款优待系数最低可降至 0.5；若该车主没有交通违法记录，交通违法系数可降至 0.9；若该车主投保的保险公司经营状况良好，愿意将自主定价系数降至最低 0.65，改革后该车主的保费最高可打 2.9 折。

“不同地区、不同车型和车主的费率变化情况有所差别，但总体上费率是降低的，消费者将从中受益。”王向楠说。

业内人士指出，改革后，车险费率“奖优罚劣”作用将更好发挥，驾驶习惯和安全记录良好的车主将更加受益，这也有利于促使广大车主进一步规范驾驶行为。

改革步伐加快

期看，车险规模将会出现一定下降。随着中介手续费的压缩，中小险企将面临更多挑战。他表示，这就需要险企提升管理能力和水平，用创新服务来赢得市场，以及找到迅速扩大市场占有率的突围办法。万喆则认为，对于险企而言，改革危中有机。“去年就有几百家险企被注销了，我国保险行业的市场竞争会越来越激烈。”她判断，未来，车险行业层次将更丰富、服务也将更多元化。新条款提出，“制定包括代送检、道路救援、代驾服务、安全检测等车险增值服务险的示范条款，为消费者提供更加规范和丰富的车

据悉，9月1日中国银行保险信息技术管理有限公司正式放开车险费改联调测试，意味着其新产品系统已开发完毕，若保险公司车险费改联调测试通过，则说明系统支持上的车险综改流程已完成。不难看出，此轮车险改革的步伐正在不断加快。

银保监会指出，车险综改后可能出现中小财险公司经营困难的情况，“强者恒强”现象日益明显，预计改革后市场主体会加剧分化，有些竞争力不强的中小公司经营会更加困难，有利于倒逼其向专业化转型。

郭金龙表示，按照新条款，短

延伸阅读

UBI 是什么？

《关于实施车险综合改革的指导意见》提出，探索在新能源汽车和具备条件的传统汽车中开发机动车里程保险（UBI）等创新产品。那么，作为一个新型创新险种，UBI 到底是什么？

UBI（Usage-based insurance）是基于使用量而定保费的保险，而 UBI 车险可理解为一种基于驾驶行为的保险，可通过车联网、智能手机和车载自动诊断系统（OBD）等联网设备，将车主的出行习惯、用车信息和生活环境等信息综合起来，根据每位车主的不同情况实现多维度定价。UBI 车险可以使

车险按天、按里程投保，不同的驾驶风格车险报价也会不同。

北京工商大学保险研究中心主任王绪瑾表示，将 UBI 纳入车险改革，是因为 UBI 使用的层级定价已经具备了一定的条件，而这将成为大数据时代的必然趋势。在 UBI 业务中，如何保证数据的真实性，防止数据不真实影响其公平性，是经营车险的企业应该共同面对的问题。

近年来，有些财险公司已经积极进行了一些探索，但是在运营中还有一些障碍。银保监会财险部副主任尹江整回应车险综合改革时表示，第一是定价的

经验数据还不够、还不足，因为 UBI 是新生的事物，定价基础数据不够，定价的稳定性和可靠性就受到了一定的影响，经验数据的积累还需要一定的时间，新能源车在整个全国机动车的保有量里面占比在 1% 左右，这是一个障碍。第二是基础设施建设还需要一个过程，国家已经把车联网纳入新型信息基础设施建设的工程，正在积极推进。第三是设备配备还不到位，大部分机动车没有配备相应的 UBI 设备。第四是财险公司的承保和理赔服务能力还有欠缺。

（来源：中国金融新闻网）

新规牵动各方

“车险要降价了吗，还是要涨价？”目前，很多车主和准车主对新的车险条款还不太了解，有不少旧车险马上到期的车主陷入了尴尬境地，接下来要怎样续保呢？

在海口琼山大道的一家 4S 店，几位看车的市民表示对车险新规了解不多，“确实在网上看到新闻说车险要改革，到底有什么新条款？是涨价还是降价？”市民周女士表示了自己的疑惑。

相比之下，汽车销售人员对政策了解更多一点。“听保险公司说，最明显的就是交强险责任限额提高了，发动机涉水、自燃等车损险都包赔了，总之最好是保障更全面了，对车主来说是好事。”

保险公司准备的如何？目前，各家涉及车险业务的保险公司都在紧锣密鼓地进行业务培训和各项准备工作。

“指导意见从保障范围、理赔计算、服务标准等多方面对车险进行了调整，这意味着保险公司在承保端要对核心业务系统进行改造，在理赔端要培训人员，以保证新服务要执行到位。”海口一家险企业务负责人表示，保险公司必须吃透精神，所以最近一直连续加班，这样的高强度准备工作要持续到 9 月 19 日，以确保顺顺利利地迎来新车险的“第一单”。

扩大范围额度

此次车险综合改革将于 9 月 19 日正式实施。银保监会有关负责人说，预计改革实施后，短期内对于消费者可以做到“价格基本上只降不升，保障基本上只增不减，服务基本上只优不差”。

交强险责任限额大幅提升——此次改革中，交强险责任限额提升格外引人关注。改革后，交强险有责总责任限额从 12.2 万元提高到 20 万元，其中死亡伤残赔偿限额从 11 万元提高到 18 万元，医疗费用赔偿限额从 1 万元提高到 1.8 万元，财产损失赔偿限额维持 0.2 万元不变；无责任赔偿限额按照相同比例进行调整，其中死亡伤残赔偿限额从 1.1 万元提高到 1.8 万元，医疗费用赔偿限额从 1000 元提高到 1800 元，财产损失赔偿限额维持 100 元不变。

“交强险责任限额提高，对司机和行人而言，都多了份保障。”北京市海淀区的一位车主马先生说。

银保监会日前发布公告，规定了切换时间和过渡安排，明确了 2020 年 9 月 19 日零时后发生道路交通事故的，新、老交强险保单均按照新的责任限额执行。

商车险保险责任更全面——“前年，我驾车在高速路上行驶

此外，不少车主询问：“是不是 9 月 19 日以后，所有的车主都可以享受交强险责任限额提高、商业险保险更全等改革红利？”人保财险海南省分公司工作人员表示，新旧车险的转换按投保时间算，9 月 19 日是车险新规正式实施的时间，在此之前投保的保单将按旧版条款执行，19 日之后（含 19 日）投保才使用新版条款。

眼看新规出台，车主邵先生有点纠结：“我的车险马上到期，但是听说车险还有十天就出新规了，而且有不少优惠措施，怎么办？”邵先生说，他开的小轿车每年保费 3000 元左右，前段时间保险公司就打电话催他续保了，因为忙就没续，现在更不想马上续保，“不知道能不能提前按照新规投保？”邵先生说。

对于这种情况，保险公司业务人员表示，不能提前按新车险条款来买。那么，能否先按旧车险买 10 天或者一个月，再换新车险？答案也是否定的，因为车险按年买，一买就是一年。

保险业务人士提醒车主，不买车险上路等于“裸奔”，风险大。而且，不买交强险不能上路行驶，否则将面临处罚。如果实在不想马上续保，可以等到 9 月 19 日买了新车险后再开车上路。

时，车窗玻璃被击中砸了个坑，联系保险公司进行车损险理赔，却被告知不在承保范围内。”马先生说。

类似的情况将得到改善。此次改革将支持行业拓展商车险保障责任范围，引导行业将机动车示范产品的车损险主险条款在现有保险责任基础上，增加机动车全车盗抢、玻璃单独破碎、自燃、发动机涉水、不计免赔率、无法找到第三方特约等保险责任，并支持行业开发车轮单独损失险、医保外用药责任险等附加险产品。此次改革还删除了事故责任免赔率、无法找到第三方免赔率等免赔约定，删除了实践中容易引发理赔争议的免责条款。此外，商业车险丰富了产品供给，为代送检、道路救援、代驾服务、安全检测等车险增值服务厘定了标准，并新增驾乘人员意外险产品等。

“扩大保险责任和提升保障金额，消费者风险保障将更加全面，也有利于激励保险公司提升车险经营效率和服务能力，更好发挥保险在经济补偿和化解矛盾纠纷方面的作用。”平安产险有关负责人说。

“改革后，消费者将享受到更加全面、完善、规范的车险保障产品和服务。”中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠说。

用行动诠释战“疫”初心

（上接第 1 版）

“欢迎回家！”每一位回家的湖北同胞到达莲花山港口时，看到迎接他们的工作人员，都露出了会心的笑容，不忘道一声“谢谢！”

有了党员干部的带头引领，在岗第一线的职工们都卸下畏惧，全体干部职工团结协作、默契配合，每天为乘坐专船的湖北籍同胞热情服务，圆满完成专船湖北籍同胞返回内地的任务。同时积极协调莲花山港与口岸及联检、防疫部门联动做好抵达旅客的防疫工作，着重加强

对湖北籍旅客的人文关怀，传递起疫情防控工作中的暖心正能量。

“前线急需防疫物资，大家加油”

随着疫情持续，一线防疫物资出现供应不足。2 月 12 日，广东省政府从以色列采购的防疫物资到达香港机场，为了尽快将这批紧缺的防疫物资转运回内地，珠江船务主动协调对接香港和广州两地海关等联检部门，在疫情期间特事特办、全程护航，莲花山

客运高速客船时刻待命。余权新则提前沟通好装卸通关流程，在心里将运输和装卸过程“演练”了上百遍。

当执行任务的“铭珠湖”轮于 2 月 13 日凌晨 3 点半到港后，余权新不顾腰椎间盘突出复发带来的疼痛，与 40 多名党员突击队成员以及船员们一道团结协作，争分夺秒搬运物资。

凌晨的珠江岸边气温只有 10 度，可是汗水湿透了他的衣服和口罩；一次次的搬运动作让双臂僵硬麻痺，可他仍然没有停下来。随着船舱内原本堆积如山的物资慢慢减少，他一边继续搬运，一边不断地鼓励大家，“前线医护人员急需防疫物资，大家继续加油啊！”

最终，大家通宵奋战 2 个多小时，

将 834 箱共 17 吨防疫物资全部卸船通关装车，顺利转运至广州、湖北等地支援抗疫一线。这条在非常时期开通的快捷运输通道，开创了 4 小时从香港机场装运上船的新纪录，“水上驼峰航线”为抗疫工作作出了贡献。

“我必须得守在这里，不然心里不踏实”

从春运开始，余权新连续 30 多天坚守在一线，没回过一次家。记者了解到，当时他 87 岁的老母亲尚在老家独居，儿子正在准备中考。原本计划利用春节调休返乡的他，毅然放弃休假，全身心投入到忙碌的工作中。

在一线奔波的日子，有时候累了

余权新就直接在办公室的沙发上倒头睡一晚，他用自己的实际行动诠释了一名航运人的坚守和执着。

莲花山客运公司共经营管辖莲花山、高明、鹤山、南沙 4 个客运港口，疫情防控任务尤为繁重。在疫情初期，余权新带领公司党总支班子采取四港联动的联防联控模式，确保码头、船舶、车辆、人员全覆盖；严格执行“外防输入，内防扩散”，做好旅客健康登记和排查；加强防控措施台账管理，主动协调当地港务部门在港口设立联合检疫站；与驻港口联检单位、当地防疫部门建立异常通报、异常处理等联防联控机制，确保所经营的全部航线和码头保持“零感染”。

“作为广东省航运集团的一名基

层干部，能获得党和国家至高荣誉，我心里特别激动和自豪，这既是对我抗疫工作的认可，更是对广大奋战在抗疫一线广东航运人的肯定。”提到这次获奖，余权新说，“‘守土有责、确保安全’是我心中坚守的职责。作为一名身处抗击疫情一线的基层干部，我只有一个目标，必须保障所有员工、所有旅客的生命安全、身体健康，绝不能给国家再添一丝负担。”

正如余权新所说，作为广东省航运集团所有奋战在抗疫一线的职工代表，他在严峻的疫情形势下冲得上去，危难面前主动担当作为，印证了共产党员的初心使命，交出了一份同舟共济、众志成城、迎难而上、不计个人得失的答卷。