

新能源车险投保难、保费贵咋解决

四部门发文提出多项改革举措，推出投保平台

本报记者 屈信明

■政策解读

近年来，我国新能源汽车产业快速发展，去年产销均超过1200万辆。同时，也有车主反映保费贵、投保难，保险机构也承担着较大的成本压力。消费者希望更好解决新能源车险供需矛盾，实现“愿保尽保”、降低投保负担。

日前，金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部发布《关于深化改革创新促进新能源车险高质量发展的指导意见》（以下简称《指导意见》）。《指导意见》提出了哪些改革举措？如何有针对性地解决投保痛点，更好满足新能源车主需求？记者对金融监管总局财险司相关负责人、专家及业内人士进行了采访。

新能源车险陷入“保费贵”“承保亏”两难困局

较高的赔付成本，导致新能源车险陷入“保费贵”“承保亏”两难困局。数据显示，新能源车均风险成本是燃油车的2.2倍，新能源车险综合成本率行业平均水平在107%左右。中国精算师协会的数据显示，2024年，新能源车险承保亏损57亿元，赔付率超过100%的车系有137个。

维修成本高是高赔付率的主要原因。从市场情况看，一些新能源车型更加追求集成化设计，可能“撞伤一点，维修一片”。例如，同样是尾灯左侧受损，燃油车更换单个尾灯往往仅需几百元。而部分新能源汽车采用一体化长车灯，尽管外观时尚，一旦损坏却要整灯更换，费用达数千元。

“新能源汽车智能化、一体化程度较高，智能设备和配件局部损坏可能需要成套维修更换。同时，目前新能源汽车大量采用原厂配件，维修和零部件供给渠道相对有限。较高的维修费用抬高了新能源车险风险成本，影响保费水平。”中国精算师协会有关负责人介绍，2024年新能源汽车中的营运车占比高出燃油车10个百分点，且使用强度偏大；车主驾龄较短，35岁以下新能源车主占总体新能源车主的比例较同年龄段燃油车主占比高14个百分点。多种因素导致新能源车险阶段性出现赔付率高及亏损现象。

推动降低维修成本，探索建立保险车型风险分级制度

《指导意见》的一项重点改革举措，是协调相关部门，加强政策协同，从源头降低新能源

汽车全生命周期使用成本。这是解决新能源车险业务痛点的“治本之策”。

《指导意见》提出探索建立保险车型风险分级制度。这是指在新车上市时，通过时速15公里的低速碰撞试验，对该车型损失状况和维修成本进行评估，据此划分风险等级。车险费率将与风险等级挂钩。

从国际上成熟保险市场的经验看，车型风险分级结果会对消费者购车意向产生一定影响。

“通过将车险保费与风险级别关联起来的市场化手段，影响消费者购车选择，实现‘奖优罚劣’目的，促进车企从生产设计源头降低碰撞损失和维修成本，不断优化安全与维修经济性设计，更好保障新能源车主权益。”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。

此外，《指导意见》提出“丰富新能源汽车维修零部件供给渠道和类型”“加快构建完善新能源汽车零部件生态系统”等，有关部门将督促新能源汽车生产企业严格落实汽车维修技术信息公开制度。中国人民大学中国保险研究所所长魏丽认为，一系列举措有利于推动提高新能源汽车社会化维修服务能力，降低新能源车险承保亏损57亿元，赔付率超过100%的车系有137个。

对外经济贸易大学教授王国军认为，随着新能源汽车愈发普及，市场将培育出更多专业零配件企业，加强通用化、标准化零部件的使用，进而降低车险业务赔付成本、促进新能源车险扩面降价。

区分家用、营运等不同需求，研究推出“车电分离”模式

与燃油车相比，新能源汽车具有独特的动力结构、空间结构等。从用途看，新能源汽车中的网约车、实际营运货车占比较高。这些特点要求新能源车险要有针对性地进行创新优化。

《指导意见》提出丰富商业车险产品，研究推出“基本+变动”新能源车险组合产品。从新能源车险实践情况看，不少新能源车主将车辆用于网约车营运，却按家用投保车险，行驶时长和里程大大增加，发生事故报案后，可能遭到保险公司拒赔，这是新能源车险纠纷比较集中的方面。“基本+变动”产品，有利于新能源网约车根据实际运营情况灵活投保，更精准地满足新能源车主需求。

近年来，新能源汽车换电模式加快发展。换电车辆中价值较高的电池所有权属于车企。有车主反映，当前投保车险时，只有按整车价值计算保费的保险可选。在政策指引下，

保险机构将研究推出“车电分离”模式新能源商业车险产品，为相关新能源汽车提供科学合理保险保障。换电车主有望投保更优惠的车险产品。

“抢鲜”新车型、看中小众车，有了“心头好”，也有烦心事儿——由于新车型、小众车型等承保数据有限，保险公司往往难以进行精准定价，为覆盖风险，可能上调保费或拒保。这部分车主遇到“投保难”的可能性比较高。

《指导意见》提出“引导保险行业建立高赔付风险分担机制和平台”。目前，“车险好投保”平台已上线运行。中国保险行业协会有关负责人说，投保难的车主可通过“车险好投保”微信服务号、支付宝生活号登记投保需求，并自主选择保险公司完成投保。新能源车辆法人车主可登录相关网站登记投保需求并选择保险公司，保险公司将主动提供线下承保服务。相关保险公司不得拒保。首批有10家大中型财险公司接入平台，第二批有20家左右财险公司接入。后续根据财险公司申请，接入平台的财险公司还将继续增加。

平台运行后，相关保险机构是否会承担更大成本压力？上海保险交易所有关负责人说，高赔付风险分担机制坚持市场化法治化原则，自愿参与的保险公司均偿付能力充足、业务经营稳健。

一家参与该机制的中小财险机构表示，短期看，承保更多高风险车辆，可能会承担一定成本压力；而从长期看，这有利于实现新能源车险业务数据积累，提升定价能力及经营水平。随着新能源汽车持续畅销、技术和设计日益成熟，《指导意见》相关举措落地见效，新能源车险市场前景看好，企业将赢得更好发展空间。

优化商业车险基准费率和自主定价系数浮动范围

如何进一步推动新能源车险更加精准定价、实现物美价优？

金融监管总局财险司有关负责人说，将持续完善市场化条款费率形成机制，充分发挥新能源车险在损失补偿、风险减量、风险管理等方面的作用。

优化商业车险基准费率。充分发挥行业纯风险保费在定价中的基准作用，完善行业纯风险保费测算调整的常态化机制。通俗地讲，就是车辆实际风险水平将更加影响车险定价。对没有历史数据积累的新车型，综合考虑新车售价、续航里程、动力性能、安全配置、保险车型风险分级等因素，提升定价精准度和合理性。

稳妥优化自主定价系数浮动范围。目前，

车险赔付成本较高

新能源车均风险成本是燃油车的2.2倍

2024年

新能源车险承保亏损57亿元

赔付率超过100%的车系有137个

车型风险分级制度

新车上市时，通过时速15公里的低速碰撞试验，对该车型损失状况和维修成本进行评估，据此划分风险等级，车险费率与风险等级挂钩



新能源商业车险自主定价浮动范围，是在行业基准保费基础上，上下浮动35%，而燃油车可上下浮动50%。《指导意见》提出对新能源商业车险自主定价系数浮动范围进行合理优化，有效发挥市场机制作用，促进新能源车险价格与风险更为匹配。业内人士表示，部分高风险新能源汽车保费可能提升，低风险车型保费水平有望进一步下降。

同时，《指导意见》鼓励保险行业积极运用大数据、区块链、云计算等技术，加快数字化、线上化、智能化转型升级，提高对新能源汽车的风险识别和精算定价能力，通过技术创新和优化业务流程推进降本增效。

新能源车险服务也将更加规范。“将强化新能源车险‘报行合一’监管，推动压降不合理费用，严格规范市场行为。各财险公司要通过理赔绿色通道、预赔付、在线定损理赔等方式，提升理赔服务质量与效率，持续完善服务体系。”金融监管总局财险司有关负责人说。

数据来源：中国精算师协会等

制图：蔡华伟

本报记者 韩鑫 张腾扬



清晨，老家在河北石家庄元氏县的赵立波从四川广安搭火车返乡：先经重慶乘高铁抵达石家庄，出站后百米左右便坐上直通家门的城际公交。“1400多公里，不到9小时，太方便了。”

春运期间，没有高铁站的县城出行还方便吗？离石家庄站太近”的元氏县提供了参照。

县档案馆内，一张老旧的元氏县城市路网图上，大片是留白，仅有两三条干线零散穿过。据元氏经济开发区管委会常务副主任耿志全回忆，2010年，恰逢石武高铁选线沿线站点，元氏因距石家庄站仅十几分钟车程的“先天劣势”出局，与高铁站失之交臂。

不设高铁站，全县40多万群众如何便捷出行？

从综合交通运输体系全局出发，元氏县的路网对接省城，加速与石家庄都市圈深度融合。

“增补几笔”，提速建设全新通道，更好融入区域一体化。

过去元氏到石家庄主城区，京港澳公路是必经路，车流量大，有时一堵就是三四个小时。后来，红旗大街南延工程建成通车，双向四车道，与京港澳公路并行，成为又一条通往石家庄主城区的大动脉。西部，石赞高速、装院路为山区乡镇打通“任督二脉”；东部，复兴大街直通正定国际机场，公航联运无缝衔接……元氏县公路建设不断提速，4条高速公路经过，与县域道路紧密衔接。2023年，又开通3条往返市区的城际公交，日均客运量超6000人次。

“调整几笔”，改造优化原有线路，多元化满足出行需求。

“路网越织越密，‘人享其行’，‘物畅其流’。”元氏县交通运输局局长李二宝说，这几年，县里在骨干道路基础上，分东、中、西三个区域建设了产业振兴路、农业振兴路、旅游振兴路。3条环形道路嵌入路网，进一步疏通了发展经脉。同时争取每天两趟客车经停，服务从邯郸北上的学生流和到石家庄的早班流。

县政府会议室，一张崭新的元氏县全域发展布局图格外清晰：地处华北平原，境内京广铁路与京港澳公路纵贯南北，高速路直通石家庄正定国际机场。独特的区位优势以及超530条总长超1100公里的各级公路，使元氏县成为连接周边地区的交通枢纽。

交通便捷，带来产业兴、人气旺。现代商贸物流业集聚成势，成为元氏县支柱产业，年创效益约30亿元。文旅产业壮大，南佐大集等人流如织，去年游客接待量同比增幅超45%。

“元氏并未因没设高铁站而错过发展。以系统思维建设综合交通运输体系，让各种交通方式各就其位、各展其长，区域协同发展效能得到更好激活。”元氏县委书记许尽晖表示。

商务部等9单位提出12条举措 增加银发旅游列车服务供给

本报北京2月11日电 （记者王珂）商务部、文化和旅游部、国铁集团等9单位近日印发的《关于增开银发旅游列车 促进服务消费发展的行动计划》（以下简称《行动计划》）11日对外公布，从增加银发旅游列车服务供给、强化适老化设施保障、提升银发旅游列车服务水平、优化银发旅游列车发展环境等方面提出12条具体举措。

《行动计划》提出，鼓励和支持各类社会资本参与银发旅游列车投资和运营，扩大服务供给，积极培育服务消费新增长点，更好满足银发群体旅游服务需求。

到2027年，构建覆盖全国、线路多样、主题丰富、服务全面的银发旅游列车产品体系，银发旅游列车服务标准体系基本建立，形成一批主题旅游列车品牌，银发旅游列车开行数量、旅客运输量较2024年实现较大幅度增长。

优化旅游列车运行图，推进适老化列车车底改造，增强热点方向旅游列车开行能力。面向社会征集并受理银发旅游列车开行需求，多种形式开展产品定制服务。将银发旅游列车适老化、绿色化、舒适化改造纳入大规模设备更新和消费品以旧换新支持范围。丰富银发旅游列车产品供给，建立品质型、舒适型、普惠型产品体系。鼓励旅游、养老等领域企业深入挖掘铁路沿线旅游资源，开发银发旅游列车主题旅游线路和产品，形成一批机制化开行的银发旅游列车，打造品牌银发旅游线路。

在银发旅游列车配备适老化服务管理专业团队，系统提升服务保障能力。完善列车医疗照护服务、适量配置医疗、老年照护专业服务人员和应急药品。鼓励医疗机构与铁路部门合作在银发旅游列车配置医疗救护员，列车上产生的诊疗费用可按照定点医疗机构注册地作为就医地进行医保异地就医结算。

支持旅游列车与景区深化合作方面，《行动计划》提出，支持各地建立完善旅游列车与景区沟通协作机制，鼓励景区为游客提供预约、绿色通道、交通接驳、接待服务等精准服务，开发适合银发群体的智能导览系统，提升银发群体景区游览体验。

（上接第一版）

1978年，美国政府赠送我国1克月岩。我们将其中一半用于科学研究，弄清月岩“前世今生”；一半用于展示，发挥科普作用。

“那时，我的梦想就是能有一块中国自己采回来的月壤。”中国探月工程月球科学应用首席首席科学家欧阳自远感慨万千。

当梦想被点燃，无数追梦者的奋斗脚步，创新文化的精心培植，聚合成一往无前的磅礴力量。

“地球耕耘六万载，嫦娥思乡五千年。残壁遗训催思奋，虚度花甲无滋味。”中国探月工程总设计师吴伟仁坚持：“应该赋予四号更强的生命力和更多功能，探索此前从未有人类探测器到达的月球背面。”

2013年12月，嫦娥三号首次实现我国航天器对地球以外天体的软着陆。

世界首创热控两相流体回路控制技术，首次配备360度全景相机、红外光谱仪和X射线谱仪，全新的着陆缓冲系统、全新的自主导航控制和遥操作系统……“越是难走的路，越想走一走”，嫦娥三号探测器总设计师孙泽洲的话，道出团队创新的韧劲。

嫦娥三号成功“落月”，作为备份星的嫦娥四号做什么？

走，到月球背面去！面对多方争论，中国探月工程总设计师吴伟仁坚持：“应该赋予四号更强的生命力和更多功能，探索此前从未有人类探测器到达的月球背面。”

2019年1月，嫦娥四号在人类历史上首次实现了航天器在月球背面软着陆和巡视勘察，在月球背面留下了世界探月史上的第一行足迹。

2020年12月，嫦娥五号携带1731克月球样品返回，已经80岁的栾恩杰坚持前往内蒙古四子王旗。“我一定要亲自接嫦娥五号回家，这是我们对祖国的承诺。”

新时代以来，创新精神充分激发，创造活力充分涌流，科技创新迎来了最好的时代。

从“嫦娥”揽月、“天和”驻空、“天河”探火、“北斗”闪耀，到“地壳一号”挺进地球深处，再到“奋斗者”号探秘万米深海……上天、钻地、入海，志之所趋，无往弗届。

这正是中华民族对星辰大海的最长情告白，也是中华文明赋予我们创新这一民族品质的最直观呈现。

中华文明之所以具有突出的创新性，正在于千百年来流淌于民族血脉之中的自立自强，让我们即便面临千难万险也总能充满志气和勇气。

中国式现代化，要靠科技现代化为支撑；

实现高质量发展，要靠科技创新培育新动能。

“吾心信其可行，则移山填海之难，终有成日。”梦想为帆、创新为桨，拼搏者众，就没有抵达不了的远方。

（三）

创新之路无坦途、更无捷径。新时代创新文化，激扬不畏艰难的攻坚精神，为圆梦开辟前进道路。

我国古代神话有一种独特的精神品质——

从盘古开天、女娲补天、伏羲画卦、神农尝草，到夸父追日、精卫填海、愚公移山，既放飞

梦想、启迪智慧，又倡导能动、启示行动。

复兴征程上，多少“不可能”都在这种对梦想的执着追求中变成了“一定能”。

从“嫦娥奔月”到“嫦娥”揽月的故事，正是把传说变成传奇的故事。

这是勇于探索的创新足跡。

2004年1月，中国探月工程正式立项。

2007年10月，嫦娥一号在西昌卫星发射中心

单位协同攻关、近10万人共同参与。

“没有社会主义集中力量办大事的传统优势，没有新型举国体制支撑，中国探月工程三步走总体规划就不可能如期完成。”嫦娥五号、六号任务总设计师胡浩这样感慨。

比如，应用于长征系列运载火箭的精细薄壁管，性能要求高，但需要的数量不多，甚至只需几米，为此承担责任的企业专门开辟出一块场地来做，不计成本不讲价钱。

比如，如何让月球上飘扬“中国红”？中国航天科工集团联合相关单位历时近4年，攻克了玄武岩超细纤维纺丝、纺纱、织造及色彩构建等诸多难题……

积力之所举，则无不胜也。

政府、企业、科研机构等协同推进，卫星、运载火箭、发射场、测控和地面应用五大系统集成一体。从白发苍苍的院士专家，到初出茅庐的95后，正是他们“上下一条心”的协同，成就了嫦娥工程“万人一杆枪”的事业，铺就了通往月球的“天路”。

创新从来都是九死一生。全球范围内，月球探测成功率约为53%。我国探月工程六战六捷、连战连捷。科研人员铸就的探月精神，正是其中的决定性因素。

习近平总书记强调：“要在全社会大力弘扬追逐梦想、勇于探索、协同攻坚、合作共赢的探月精神，进一步增强全体中华儿女的民族自信心和自豪感，凝聚起以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业的磅礴力量。”

新时代新征程，前无古人的开创性事业，呼唤“敢为天下先”的创新精神，在实践中去大胆探索、奋力开拓。

今年春晚人机协同