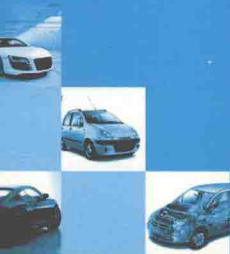




“十三五”普通高等教育汽车服务工程专业规划教材



QICHE BAOXIAN YU LIPEI

汽车保险与理赔

(第二版)

隗海林◎主 编

张明容 沙学锋◎副主编



电子课件下载

www.ccpres.com.cn



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

“十三五”普通高等教育汽车服务工程专业规划教材

汽车保险与理赔

(第二版)

隗海林 主 编
张明容 沙学锋 副主编



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本教材从分析风险与保险的关系入手,介绍保险的发展历史和基本概念,阐述保险应遵循的基本原则。通过对比分析国内外车辆保险的费率模式、保险中介发展,车辆保险监管制度等介绍我国当前车辆保险市场的发展现状及存在问题。结合国内主要保险公司的损失险、责任险条款、保险合同签订及车辆理赔程序的实际情况,介绍车辆保险的投保和理赔实务。最后针对汽车金融的快速发展,介绍汽车信贷、保险公司投资等相关内容。

本书是“十三五”普通高等教育汽车服务工程专业规划教材,可作为高校汽车服务工程、交通运输、车辆工程等专业教材使用。

图书在版编目(CIP)数据

汽车保险与理赔 / 隗海林主编. —2 版. —北京:
人民交通出版社股份有限公司, 2016. 12
“十三五”普通高等教育汽车服务工程专业规划教材
ISBN 978-7-114-13389-3

I. ①汽… II. ①隗… III. ①汽车保险—理赔—中国
—高等学校—教材 IV. ①F842.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 245360 号

书 名: 汽车保险与理赔(第二版)
著 作 者: 隗海林
责任编辑: 夏 韩
出版发行: 人民交通出版社股份有限公司
地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号
网 址: <http://www.ccpres.com.cn>
销售电话: (010)59757973
总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部
经 销: 各地新华书店
印 刷: 北京市密东印刷有限公司
开 本: 787×1092 1/16
印 张: 14
字 数: 333 千
版 次: 2006 年 11 月 第 1 版
2016 年 12 月 第 2 版
印 次: 2016 年 12 月 第 1 次印刷 总第 6 次印刷
书 号: ISBN 978-7-114-13389-3
定 价: 32.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

“十三五”普通高等教育汽车服务工程专业规划教材编委会

主任委员:许洪国(吉林大学)

副主任委员:

张国方(武汉理工大学)

简晓春(重庆交通大学)

李岳林(长沙理工大学)

关志伟(天津职业技术师范大学)

储江伟(东北林业大学)

王生昌(长安大学)

肖生发(湖北汽车工业学院)

付百学(黑龙江工程学院)

委员:

杨志发(吉林大学)

赵长利(山东交通学院)

李耀平(昆明理工大学)

李国庆(江苏理工学院)

周水庭(厦门理工学院)

方祖华(上海师范大学)

黄 玮(天津职业技术师范大学)

姚层林(武汉商学院)

李素华(江汉大学)

刘志强(长沙理工大学)

陈文刚(西南林业大学)

廖抒华(广西科技大学)

程文明(江西科技学院)

钟 勇(福建工程学院)

彭小龙(南京工业大学浦江学院)

陈庆樟(常熟理工学院)

田玉东(上海电机学院)

陈无畏(合肥工业大学)

马其华(上海工程技术大学)

杜丹丰(东北林业大学)

唐 岚(西华大学)

林谋有(南昌工程学院)

路玉峰(齐鲁工业大学)

宋年秀(青岛理工大学)

郭健忠(武汉科技大学)

邬志军(皖西学院)

田茂盛(重庆交通大学)

夏基胜(盐城工学院)

孟利清(西南林业大学)

王 飞(安阳工学院)

李军政(湖南农业大学)

鲁植雄(南京农业大学)

张新峰(长安大学)

姜连勃(深圳大学)

迟瑞娟(中国农业大学)

赵 伟(河南科技大学)

左付山(南京林业大学)

王国富(桂林航天工业大学)

秘书处:李 斌 夏 韡 李 良

前 言

Qianyan

本书自 2006 年出版以来,数次印刷,被国内多所大专院校的交通运输、车辆工程、汽车市场营销等专业选为教材,汽车保险的从业人员也将本书作为常用的专业参考书,编者也收到了一些师生提出的宝贵意见。

到 2015 年年底,我国的汽车保有量已达到 1.72 亿辆,位居世界第二位;近年来我国年平均交通事故伤亡人数超过 20 万人,财产损失超过 10 亿元,而汽车保险很好地起到了补偿损失、稳定社会的职责,获得了社会的广泛认可,汽车保险业务量占财产保险总业务量已超过 75%,成为我国财产类保险的主要险种。

本书第 1 版编写时,机动车交通事故责任强制保险制度还未实施,该制度是从 2006 年 7 月 1 日开始正式实施的。2007 年 4 月 1 日起,2007 版新行业车险产品正式启用,基本条款分为 A、B、C 三款;2012 年 3 月 30 日正式向外资保险公司开放交强险市场等都给我国汽车保险的发展带来深远影响。现行条款的改革一直持续进行中,2012 年 3 月 14 日发布了 2012 版《机动车辆商业保险示范条款》,2014 版《机动车辆商业保险示范条款》于 2015 年 3 月 20 日正式发布,并在黑龙江、山东、广西、重庆、陕西等试点地区全面启用,2016 年 1 月 1 日起,天津、内蒙古、吉林、安徽、河南、湖北、湖南、广东、四川、新疆、宁夏、青海加入改革试点范围,试点地区扩大到 18 个。目前国内还没有适应上述变化、全面反映我国保险发展新状况的教材,本书正是基于上述情况进行修订的。

本书除保持第 1 版的基本结构和基本内容外,主要对以下几个方面进行了修订:

(1) 对新修订的法律法规及新的保险条款进行介绍及替换相关的引用。更新引用了 2014 年修订的《中华人民共和国保险法》《中华人民共和国道路交通安全法》等法律法规;增加了机动车交通事故责任强制保险的条例介绍;以 A 款为例对车辆损失保险进行详细介绍,并对我国现行的 A、B、C 三款条款以及 2014 版《机动车辆商业保险示范条款》内容进行对比分析。

(2) 更新了国外及我国的汽车保险的发展现状,如交通事故统计数量、各国保费收入,近年来国外保险市场的发展情况等;我国车险市场包括中介、监

管等方面的现状。

(3)结合汽车保险理赔的实际,如:介绍交强险财产损失“互碰自赔”等快速事故处理方法,结合典型案例介绍现场查勘、理赔等相关知识。

全书共分七章,编写分工如下:第1章至第3章由隗海林编写;第4章、第5章由张明容编写;第6章、第7章由沙学锋编写。全书由吉林大学隗海林教授统稿。

由于编者水平有限,书中难免有不妥和错漏之处,诚恳欢迎使用本书的师生和广大读者给予批评指正。

编者
2016年8月

目 录

Mulu

第 1 章 风险与保险	1
1.1 风险概述	1
1.2 风险管理	6
1.3 保险及其发展历史	12
1.4 保险的基本原则	24
第 2 章 机动车辆保险概述	35
2.1 机动车辆保险的发展历史与现状	35
2.2 车辆保险费率模式	43
2.3 机动车辆保险中介	46
2.4 机动车辆保险的监管制度	54
第 3 章 机动车辆责任保险	66
3.1 机动车辆过失责任与无过失责任保险	67
3.2 机动车交通事故责任强制保险	70
3.3 商业责任险及其附加险	82
第 4 章 汽车损失保险	96
4.1 国外的机动车辆损失险	96
4.2 我国的汽车损失保险及其附加险	104
第 5 章 机动车投保与承保实务	132
5.1 机动车保险合同	132
5.2 投保与核保实务	148
5.3 缮制与签发单证	158
5.4 续保与批改	160
第 6 章 机动车辆保险理赔实务	166
6.1 交通事故鉴定的基本知识	166
6.2 机动车辆理赔的概念与原则	171
6.3 机动车保险理赔的处理程序	174
6.4 保险案例分析	194
第 7 章 机动车销售保证保险	199
7.1 概述	199
7.2 我国的汽车消费贷款保证保险	204
7.3 机动车辆分期付款售车信用保险	210
参考文献	214



第1章 风险与保险

“天有不测风云，人有旦夕祸福”，这句话表明风险始终存在于我们生活中，而我们却不能准确预知。人类从出现以来，就一直处于毒蛇猛兽、恶劣气候的风险中，人类的发展史从某种意义上说就是同风险斗争、并取得一定胜利的历史。人类在同风险斗争的过程中，得到了很多经验和教训，形成一些对抗风险、管理风险的有效措施和方法，保险就是其中使用最广泛、发展最完善的方法之一。

1.1 风险概述

1.1.1 风险的概念

风险的含义可以从广义和狭义两个方面来表述。从广义上讲，只要某一事件的发生存在着两种或两种以上的可能性，那么就认为该事件存在着风险，即风险表现为收益或者损失的不确定性；而从狭义上讲，风险表现为损失的不确定性，说明风险只能带来损失，没有从风险中获利的可能性。现代社会生活中所说的风险是狭义风险。

关于风险的概念，迄今为止，还没有统一的定义。台湾学者宋明哲将不同的风险定义分类为“主观说”与“客观说”。日本和德国学者通常把风险理解为损害发生的可能性，在许多国家的教科书上，风险被定义为损失的不确定性，灾害和意外所造成的损失本身是确定的，而所谓不确定性，是指人们对每次事故所造成损失在认识或估计上的差别，包括事故发生与否不确定，发生时间不确定，发生状况不确定以及发生的结果不确定，这种观点归为“主观说”。而美国的一些学者则强调，风险是一种客观存在，与不确定性有区别，可以用客观的概率来测定，宋明哲将这种观点归为“客观说”。

国内的大多数学者认为风险概念包括三层含义：

- (1) 风险是肯定能发生的客观存在。
- (2) 风险必然会造成物质损失或人身伤害，包括财产损失、收入损失、责任损失和额外损失。
- (3) 风险是一种随机现象，其发生的时间、伤害与损失的大小具有不确定性。

1.1.2 风险的要素

风险因素、风险事故、损失构成了风险存在与否的基本条件，是风险的三个要素。

1) 风险因素

风险因素是指促使或引起风险事故发生的条件，或者增加其发生的可能性以及风险事

故发生时,致使损失增加、扩大的条件。风险因素是风险事故发生的潜在原因,是造成损失内在的或间接的原因。例如:对于汽车而言,风险因素是指其制造过程中材料的质量、行驶过程中在道路交通中的安全性等。根据风险因素的性质,通常分成实质风险因素、道德风险因素和心理风险因素三种。

实质风险因素是指增加风险事故发生机会或扩大损失程度的物质条件,是一种有形的风险因素,例如,机动车的制动系统失灵对于发生交通事故就是实质风险因素。在保险实务中,由实质风险因素引起的损失风险,大多数属于保险责任的范围。

道德风险因素是指与人不正当社会行为相联系的一种无形的风险因素。常常表现为由于人的不诚实、恶意行为或不良企图,故意促使风险事故发生或损失扩大,如欺诈、纵火骗赔等。

心理风险与道德风险一样为无形风险因素,但与道德风险因素不同,是指由于人的主观上的疏忽或过失,导致增加风险事故发生的机会或扩大损失程度。例如,企业或个人投保财产保险后放松了对财务的安全管理的心理或行为。

道德风险因素与心理风险因素都与人密切相关,主要区别是故意还是无意疏忽,因此在实际生活中很难区分,故也有人将道德风险因素与心理风险因素合而为一,称为人为风险因素。

2) 风险事故

风险事故也称风险事件,是指造成损失的直接或外在的原因,风险只有通过风险事件的发生,才能导致损失,是损失的媒介物。例如:火灾、地震、人的死亡和疾病、高速行驶的车辆突然爆胎等都是风险事故。

3) 损失

广义上损失有物质损失和精神损失,在风险管理中,一般是指物质损失,即非故意、非计划、非预期的经济价值减少的事实。但随着社会进步和人类生活水平的提高,部分精神损失也逐步成为风险管理的对象。

按损失的对象可分为直接损失和间接损失。直接损失是指在风险事故中造成的实质性损失,主要表现为财产损失;而间接损失则是指由于直接损失所引起的其他费用经济损耗,包括收入损失、责任损失和额外费用损失。如一出租车发生交通事故,造成车辆破损,需修复是直接损失,而修复期间不能运营而产生的损失为收入损失,已承揽的客户不能正常接送,所支付的违约赔偿为责任损失。

4) 风险因素、风险事故和损失的关系

风险因素引起风险事故,风险事故导致损失。例如,一辆汽车由于转向失灵,发生交通事故,撞伤一人,撞坏信号灯。这里,转向系统失灵是风险因素,交通事故是风险事故,撞伤人和撞坏信号灯则是损失。

风险因素和风险事故可以相互转化,在一定条件下是造成损失的直接原因,则它是风险事故。而在其他条件下,则可能是造成损失的间接原因,成为风险因素。例如下冰雹使得路滑,导致车祸,造成人员伤亡,这时冰雹是风险因素,车祸是风险事故。但若冰雹直接击伤行人,则冰雹便是风险事故了。

1.1.3 风险的特征

风险的特征主要表现在风险存在的客观性、风险发生的偶然性,以及风险的可变性。正

确认识风险的特征,对于建立和完善风险防范机制,加强风险管理,减少风险损失具有重要的现实意义。

1) 风险的客观性

风险是独立于人们的主观意识之外的客观存在,是由自然现象或社会现象引起的。自然界的洪水、地震、龙卷风等自然界运动的表现形式给人类造成生命财产损失,对人类构成风险;自然界的运动是由其运动规律所决定,是自然界自我平衡的必要条件,是不以人的意志为转移的;另一方面,战争、瘟疫、失业、交通事故等,是受社会发展规律支配,人们可以认识和掌握这种规律,在一定的空间和时间内改变风险存在和发生的条件,降低风险发生的频率,减少损失的程度,而不能彻底根除风险。

2) 风险的偶然性

风险是一种客观存在,从全社会而言,风险事故的发生是必然的;然而对特定的个体来说,风险事故的发生是偶然的,这就是风险的偶然性。这种偶然性使得风险本身具有不确定性:①风险事故发生与否不确定;②风险事故何时发生不确定;③风险事故造成的损失大小不确定。例如全世界范围,平均每分钟都有火灾发生,但具体到某一城市是否一定有火灾发生则具有不确定性;对一城市来讲,一年内一定有火灾发生,但何时发生,会造成怎样的损失都具有不确定性。

3) 风险的可变性

世间万物都处于运动、变化中,风险也是如此。风险的变化有量的增减,也有质的改变,也有旧风险的消亡与新风险的产生。风险的变化,主要是由于风险因素的变化引起的,这种变化主要来自于:

(1)科技进步。随着科学技术水平的提高,人们认识风险、抵御风险的能力逐渐增强,不少风险得到有效的控制,使得风险事故概率降低,风险损失减少,有些风险甚至被消除。如随着船舶技术提高和卫星雷达导航技术的采用,远洋海难的风险减小了;又如随着医疗水平的提高和卫生状况的改善,人们所面临疾病和死亡的风险大大减小了,人均寿命有了明显提高。然而,科技进步还会导致新风险的产生。例如,高速公路的修建使行车速度显著提高,但在高速公路上发生的交通事故损失越来越大;核能的利用也引发核泄漏的风险等。

(2)经济体制与结构的转变。国家经济体制的转变,会引起风险的改变。如我国在计划经济体制下,没有股票市场,因而没有炒股票的投机风险。而在市场经济体制下,多种所有制共同发展,股份制可以给股东带来利益,也能带来经济损失,所以产生了这种投机风险。

(3)政治与社会结构的改变。政治制度、法律、政策的变化都会使风险发生变化。

1.1.4 风险的分类

为了实施有效的风险分析与管理,需要对风险进行分类,可以更准确地把握风险的本质。按照不同的分类标准,风险可以分为很多种。

1) 按照风险是否有获利机会分类

(1)纯粹风险。纯粹风险是指当风险发生时,只有造成损失而无获利可能性的风险,如火灾、疾病等。

(2)投机风险。投机风险是指当风险发生时,既存在损失机会又存在获利机会的风险,如金融投资、房产开发投资、博彩等。由于风险报酬的存在,人们甘愿冒一定风险,希望得到投机成功之后的风险报酬。

纯粹风险一般可通过大量统计资料进行科学推算,而投机风险则难以做到。

2) 按照风险所涉及的范围分类

(1) 基本风险。基本风险是指特定的社会个体所不能控制或预防的风险。如自然灾害、政治变动等。

(2) 特定风险。特定风险是指与特定的社会个体有因果关系的风险,如疾病、民事法律责任等。特定风险与基本风险相比风险事故相对较小,一般可以采用措施进行控制和预防。

基本风险可以是纯粹风险,也可以是投机风险,而特定风险多属于纯粹风险。

3) 按照风险的损失形态分类

(1) 人身风险。人身风险是指由于人的死亡、疾病、衰老及劳动能力丧失等原因导致损失的风险,人身风险又可分为生命风险和健康风险。

(2) 财产风险。财产风险是指财产发生毁损、灭失和贬值的风险,如机动车发生交通事故、火灾、地震破坏等所造成的损失。

(3) 责任风险。责任风险是指由于团体或个人的疏忽或过失行为违背了法律、合同或道义的规定,他人造成财产损失或人身伤害。按照法律规定,过失人必须负法律上的损害赔偿赔偿责任。

4) 按照风险产生环境分类

(1) 静态风险。静态风险是指在社会经济正常情况下,由自然力的不规则变化或人们的过失行为所致损失或损害的风险,如雷电、地震、霜害、暴风雨等自然原因所致的损失或损害;火灾、爆炸、意外伤害事故所致的损失或损害等。

(2) 动态风险。动态风险是指由于社会经济、政治、技术以及组织等方面发生变动所致损失或损害的风险。如人口增长、资本增加、生产技术改进、消费者爱好的变化等。

此外,按风险发生的原因分类还可以分为自然风险、社会风险、经济风险、政治风险和技术风险;按承担风险的主体,风险可分为个人风险、家庭风险、企业风险和国家风险;按风险能否预测和控制,可将其分为可管理风险和不可管理风险等。保险属于可管理风险。

1.1.5 机动车辆的风险

机动车辆包括汽车、摩托车、拖拉机以及特种车辆等。机动车最早产生在1769年,最初是以蒸汽机为动力的。在汽车出现的早期,人们已预料到汽车可能引起交通事故危害,1865年,英国制定了《红旗法案》来限制汽车的使用,规定一辆汽车最少要有三个人驾驶或管理,要求在汽车前面必须有一个步行者作为汽车开路,而且还要手持一面红旗不停地挥动以引起人们的注意,同时开路之人要保持超前汽车60码(1码=0.9144m)的距离。直到1896年,英国议会通过法令,废除原有的旧规定,允许汽车在路上行驶。

1886年,本茨和戴姆勒先后独立试制内燃机汽车成功,标志着现代汽车的正式出现。到1900年,美国的福特、英国的罗尔斯、法国的雪铁龙、意大利的菲亚特等几个公司可以批量生产汽车,全球共有1万多辆汽车。从20世纪50年代至今,高等级公路的普及,内燃机技术的成熟,石化工业的技术进步促进了现代汽车工业的快速发展。截至2014年,全球机动车保有量超过12亿辆,其中我国机动车保有量达2.64亿辆。

机动车辆在使用过程中始终存在着风险,根据世界卫生组织发布的《道路安全全球现状报告》显示,全球年平均有超过120万人死于道路交通事故。表1-1是近年我国交通事故损失的统计情况。

近年我国交通事故损失统计

表 1-1

年份	机动车事故发生数(起)	机动车交通事故死亡人数(人)	机动车交通事故受伤人数(人)	机动车交通事故直接财产损失(万元)
2004	471080	97456	446690	224827
2005	424409	93614	443361	183842
2006	358249	84805	412193	146385
2007	309261	77696	363428	117236
2008	251077	70206	291423	99111
2009	225096	64781	262254	89375
2010	207156	62380	241823	90420
2011	198113	59673	224619	104788
2012	190756	57277	210554	114200
2013	183404	55316	198317	100034
2014	196812	58523	211882	107543

由表 1-1 可见,我国每年机动车发生的交通事故量十分巨大,虽然近 10 年由于车辆技术及交通道路设施水平的提高,机动车事故发生数、伤亡人数呈逐年递减的趋势,但我国交通事故数量及人员伤亡数一直居世界第一,财产损失量也是触目惊心。

道路交通事故风险是机动车风险的最主要部分,但机动车风险还包括自然灾害风险与其他风险。机动车风险可分为道路交通事故风险、自然灾害风险与其他风险。

1) 道路交通事故风险

根据《中华人民共和国道路交通安全法》,道路交通事故是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。道路交通事故日益增多,机动车风险也随之扩大。与机动车有关的事故可分为以下五类:

(1) 车辆与车辆之间的交通事故。车辆之间发生刮擦、碰撞等而引起的事故。碰撞可分为正面碰撞、追尾碰撞、侧面碰撞和转弯碰撞等;刮擦可分为超车刮擦、会车刮擦等。

(2) 车辆与行人之间的交通事故。机动车对行人的碰撞、碾压和刮擦等事故,包括机动车闯入人行道及行人横穿道路时发生的交通事故。其中,碰撞和碾压常导致行人重伤、致残或死亡。

(3) 机动车与非机动车的交通事故。在我国主要表现为机动车碾压骑自行车人的事故。

(4) 车辆自身的事故。机动车没有发生碰撞、刮擦情况下由于自身原因导致的,例如驾驶人因疲劳、病痛等原因造成的事故。

(5) 车辆对固定物的事故。机动车与道路两侧的固定物相撞的事故。其中固定物包括道路上的工程结构物、护栏、路肩上的灯杆、交通标志等。

2) 自然灾害风险

由于自然界的自然现象引起的机动车的损害和驾驶人的人身伤害,例如:干旱、洪涝、台风、冰雹、暴雪、沙尘暴等气象灾害,火山、地震灾害,山体崩塌、滑坡、泥石流等地质灾害,风暴雨潮、海啸等海洋灾害,森林草原火灾和重大生物灾害等。

3) 其他风险

如机动车被盗窃抢风险,高空坠物、交通事故精神损害风险等都属于其他风险。

1.2 风险管理

由于风险存在的普遍性及风险带来损失程度的不确定性,出于人类与生俱来的对安全的需求,以及降低风险经济损失的愿望,随着人类数学及管理学的理论知识的提高,研究风险管理具有必要性和可行性,这就形成了一门新兴的管理学科——风险管理。风险损失的不确定性包括模糊性与随机性两类:模糊性的不确定性,主要取决于风险本身所固有的模糊属性,可以采用模糊数学的方法来描述与分析;而随机性的不确定性,是由于风险外部的各种随机因素造成的必然反映,可以采用概率论与数理统计的方法来刻画与研究。这些数学方法为风险的识别及评估提供了手段,为后续风险处理奠定了基础。

风险管理是指经济单位(个人、家庭或企业等)通过对风险的识别、风险评估,采用合理的经济和技术手段对风险加以处理,以最小的成本获得最大安全保障的决策及行动过程。

1.2.1 风险管理的发展

风险管理最早起源于美国,1921年,美国著名经济学家富兰克·H. 奈特在其经典著作《风险、不确定性和利润》中,将不能度量的不确定性和可以度量的风险进行了区分。由于受到1929—1933年的世界性经济危机的影响,美国有40%左右的银行和企业破产;1930年所罗门·许布纳博士在一次保险研讨会上第一次提出了风险管理的概念;为了应对经营上的危机,1931年,美国管理协会保险部开始率先倡导风险管理,并通过举办学术会议和研讨班的形式集中研究风险管理和保险问题;1932年,美国纽约几家大公司组织成立了纽约保险经纪人协会,该协会定期讨论有关风险管理与保险的理论和实践问题,后来逐渐发展成为全美范围的“美国保险管理协会”,极大地推动了现代风险管理的兴起和发展。

风险管理可以分为不同种类,按主体不同可分为:家庭(个人)风险管理、企业风险管理、政府或公共机关风险管理、国际风险管理;按风险事故发生时受损失的形态分为:财产风险管理、人身风险管理、责任风险管理和利润风险管理等。

1) 国外的风险管理发展历程

风险管理的产生与发展过程,学术界将其划分为三个阶段。

(1) 传统风险管理阶段。风险管理学系统的研究是以1963年梅尔和赫奇斯的《企业的风险管理》及1964年威廉姆斯和汉斯的《风险管理与保险》这两本书的出版为标志。1975年美国保险管理协会更名为风险与保险管理协会(Risk&Insurance Management Society, RIMS),并开始出版《风险管理》(Risk Management)期刊,这促进了风险管理在美国及世界其他地区的广泛传播与发展。1983年5月9日,在该协会年会上,世界各国专家学者共同讨论并通过了“101条风险管理准则”,其中包括:风险管理一般原则、风险识别与评估,风险控制、风险财务处理、索赔管理、职工福利、退休年金、国际风险管理、行政事务处理、保险单条款安排技巧,交流与管理哲学等,这些准则的诞生与运用,标志着风险管理的发展达到了一个新的水平。1986年,欧洲11个国家共同成立了“欧洲风险研究会”,1986年“日本风险研究会”也同时成立。

在这一阶段,风险管理逐渐从经济风险、自然风险等传统风险领域扩大到环境和技术风险、公共健康风险及其他领域。而风险管理的研究内容比较集中,主要是针对信用风险和财务风险。相应地,这一时期信用风险和财务风险的管理测量方法已发展比较成熟,但风险管

理的研究还只是局限在某些单一局部或分离性的层面上,风险管理方法缺乏系统性和全局性。

(2)现代风险管理阶段。20世纪90年代以来,风险管理发展的显著特征是保险业自身的创新变革打破了保险市场与资本市场的界限,金融混业经营发展迅速,这也意味着风险分析和风险控制变得更为重要。

传统风险管理向现代风险管理过渡的标志是1993年“首席风险总监”职务的出现;1995年由澳大利亚标准委员会和新西兰标准委员会成立的联合技术委员会制定和出版了全球第一个企业风险管理标准:澳大利亚/新西兰风险管理标准(AS/NZ S4360)。该标准为各行业各部门的风险管理提供了一个共同框架。随后一些国家也制定了全国性的管理标准。1996年全球风险管理协会(GARP)成立,由此推动了金融风险师(FRM)认证资格考试制度的制定和完善。该制度得到了许多国家金融业的肯定,成为检验从业人员是否具备风险管理能力的主要标准,使风险管理学科规范化、全球化。

(3)全面风险管理阶段。整合风险管理的思维和决策体系越来越受到重视,风险管理超出了传统的金融和保险领域,成为企业经营管理、跨国公司经营管理的核心管理哲学。

1999年,《巴塞尔新资本协议》是全面风险管理发展的一个推动力,提出了资本充足率、监管部门监督检查和市场纪律三大监管支柱,使风险管理逐渐走向成熟。2002年7月美国出台了《萨班斯——奥克斯利法案》;2003年10月,英国颁布了《AIRMIC/ALARM/IRM》;同年,亚洲风险与危机管理协会成立;2004年,美国的反虚假财务报告委员会下属的COSO委员会出台《企业风险管理——整合框架》,此框架中的内容和概念成为当代风险管理理论的核心。2005年,国际风险管理理事会(IRGC)发表了《风险治理白皮书——面向一体化的解决方案》,提出了风险管理的综合分析框架。2009年,国际标准化组织(ISO)的风险管理标准(ISO FDIS31000)出台,包含传统的财务、健康和安全以及环境目标,是比较符合现行企业及未来风险管控发展的风险管理框架。

2) 国内的风险管理发展历程

我国关于风险管理的认识起步于20世纪80年代。宋明哲所著《风险管理》和段开龄所著《风险管理论文集》是当时研究的标志性成果。1987年,清华大学郭仲伟《风险分析与决策》一书的出版成为我国研究风险管理的起点。我国香港保险总会也于1993年出版了第一版《风险管理手册》。

受到1997年亚洲金融危机的影响,风险管理的研究与运用成为企业降低损失的重要方法,1997年我国发布了《加强金融机构内部控制的指导原则》。2001年我国加入世界贸易组织(WTO),随着企业承受的国内外市场竞争的加剧和随之带来的金融风险,风险管理在这方面显得尤为重要。2006年国资委颁布了《中央企业全面风险管理指引》,这是我国风险管理发展的一次大飞跃;2010年11月,保监会颁发《人身保险公司全面风险管理实施指引》,2012年3月,保监会发布《人身保险公司年度全面风险管理报告框架》及风险监测指标。2012年12月17日,国资委发布消息称,中央企业将从2013年起实施全面风险管理,并派驻各中央企业监事会对中央企业管理提升情况进行监督检查。

1.2.2 风险管理的作用

有效的风险管理对于经济单位个体乃至整个社会都有重要作用。

1) 增强风险面临者的安全保障程度

风险管理可以保障风险面临者及家庭免于重大灾害损失的影响,解除后顾之忧,敢于承担风险去创业和投资,通过有效的风险管理可以使个人及家庭节省保费开支而不减少其安全保障。

2) 降低经济组织的经营风险

通过风险管理,选择恰当有效的风险管理技术,可以创造一个安全稳定的生产经营环境,有利于提高经济组织的经济效益。

3) 保障社会稳定

实施风险管理采取风险保障措施,可以在一定程度上补偿风险受害者的损失,使家庭、经济组织在风险事故发生后能够继续维持生存,并有机会减少损失所造成的影响,从而减轻家庭、经济组织受损对整个社会的不利影响,保障社会稳定;风险管理使得各经济组织的资源得到有效的利用,使风险处理的社会成本下降,增加全社会的经济效益。

1.2.3 风险管理过程

风险管理过程包括风险识别、风险评估、风险处理、风险管理效果评价等阶段。

1) 风险识别

风险管理的实施从风险识别开始,它是指人们系统地、连续地分析企业、家庭或个人所面临的各种风险及引起风险事故发生的潜在原因,并对其加以判断、归类和对风险性质进行鉴定的过程;风险识别包括感知风险和分析风险两个环节。

感知风险是了解客观存在的各种风险,如机动车有碰撞、丢失、火灾等许多种风险;分析风险是分析引起风险事故的各种因素,如具体分析发生机动车辆火灾的因素,线路短路、碰撞致使油箱漏油、被人纵火等都会引起机动车辆火灾。感知风险是风险识别的基础,分析风险是风险识别的关键。

对风险的识别,既可以通过以往经验和直接感知进行判断,也可借助以往的经营资料、统计资料以及风险记录来分析与整理。尽可能把握风险内在的、规律性的东西。由此可以看出风险识别的目的:

- (1) 衡量风险的大小,认知风险发生的损害情况。
- (2) 掌握风险之中的某些规律性,从而得出合理的风险管理对策。

2) 风险评估

风险评估是对某种特定的风险,测定其风险事故发生的概率及其可能引起的损失程度。风险评估是在风险识别的基础上,分析风险识别过程收集的资料和数据,得到关于损失发生概率及其程度的有关信息,为选择风险处理方法,进行正确的风险管理决策提供依据。由于处理风险必有费用支出,所以风险评估的准确性直接决定着风险管理的经济效益。

风险评估以损失概率和损失强度为主要测算指标,一般需要运用概率论和数理统计方法来完成。风险评估与风险识别过程不能截然分开,是交叉进行的。

3) 风险处理

风险处理是指在风险识别和风险评估的基础上,采取控制措施,降低风险事故发生概率或减小损失程度的过程。风险处理方法主要有两大类:一类是风险控制;另一类是财务处理。

风险控制是用来避免、消除或减少意外事故发生的机会,限制已发生的损失继续扩大的

一切措施,着重点在于改变引发意外事故和扩大损失的各种条件。

财务型风险处理方法是指通过事先的财务计划,筹措资金,以便对风险事故所造成的经济损失进行及时而充分的补偿,为企业恢复生产、个人维持正常生活等提供财务资金上的支持,着重点是将消除和减少风险的成本平均分摊在一定时期内,以便减少因随机性的巨大损失发生而引起财务上的剧烈波动,达到降低风险成本的一种风险管理方法。

风险控制和风险财务处理各自包含了若干具体方法,如图 1-1 所示,既相互区别又相互联系,在具体运用过程中必须将二者有机地结合起来灵活运用。

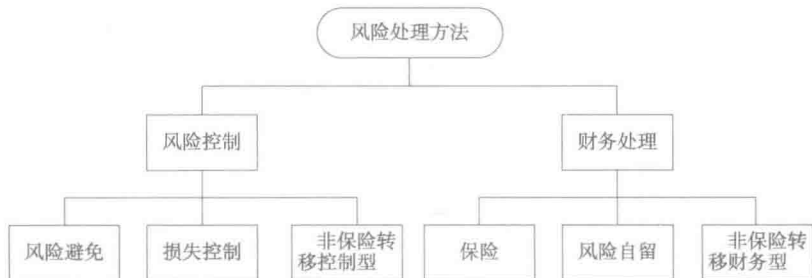


图 1-1 风险处理技术构成图

(1) 风险控制处理技术。风险控制处理方法包括风险避免、损失控制和非保险转移三种,其中损失控制又分为损失预防和损失抑制。

① 风险避免。风险避免是指以主动放弃或拒绝承担风险作为控制方法,来回避损失发生的可能性。一般地,风险避免的方法有两种:

a. 停止或放弃实施某项活动,即完全无需承担风险;例如,某公司要对一项目进行投资,在操作过程中风险管理者发现当下计划会带来较大的损失可能性,然而停止计划的实施就避免了损失的发生。

b. 在已经承担风险的条件下,通过消除风险因素,例如改变工作方法、工作流程、人员调换等途径来避免未来经营活动中的风险承担;例如,施工单位增强对施工人员的保护措施质量,来避免人员伤亡所带来的风险。

避免风险是风险处理最彻底的方法,可以在风险事件发生之前,完全、彻底地消除某种风险可能造成的损失。但其也存在自身的局限性,这是因为有些风险人类是无法避免的。另外,要获得高收益,就需要承担高风险,为了避免风险放弃某项计划,就意味着放弃高的收益。

② 损失控制。风险损失控制是指通过降低风险事故发生的概率,缩小损失程度来达到控制目的的技术和方法,可以划分为损失预防和损失抑制两种方法。

风险损失预防是指在风险事故发生前,为了消除或减少可能引起损失的各项因素所采取的具体措施。通过消除或减少风险因素,达到降低风险频率、减少风险发生的次数的目的。如在长途行车前,认真检查车辆状况,尤其是车辆的转向系统、制动系统、轮胎、传动系统,一旦发现故障隐患,及时修理,可降低长途行车中由于车辆本身而产生事故的可能性。损失预防与风险避免的区别在于,损失预防不消除损失发生的可能性,只是减少发生频次,而风险避免则使损失发生的概率为零。

风险损失抑制是指在风险事故发生时或风险事故发生后,采取各种防止损失范围或损失程度扩大的措施。例如,机动车中设置被动安全装置如安全气囊、防翻车加强杆、柔性内饰等,其目的是控制事故发生时损失扩大。风险损失抑制通常在损失可能性高并且风险又

无法避免和转嫁的情况下采用,这是处理风险的有效方法。

③控制型非保险转移。控制型非保险转移是指借助于合同,将风险损失的法律责任转移给非保险业的个人或群体。例如:某单位租用办公车辆,由车辆出租人驾驶,将本单位车辆事故的风险转移车辆出租人。在控制型非保险风险在转移过程中,风险由一方转移到另一方,但是,风险本身并没有因此而消失,它只是间接地达到了降低风险损失的频率、减少损失程度的目的,同时风险转移并不等于不承担风险成本,因为风险转移本身也会产生成本费的支出,如上例,租用车辆需要支出租金。

(2)财务型风险处理方法。财务型风险处理方法包括风险自留、财务型非保险转移和保险三种。

①风险自留。风险自留是指在风险承担时不借助其他力量,完全由自己承担风险事故所造成的损失。风险自留主要适用于以下情况:

- a. 在其他风险处理方法不可用时,风险自留是最后的方法。
- b. 在风险损失程度低时,考虑到风险处理方法的成本,采用风险自留。
- c. 该风险不可投保,如巨灾损失,只可选择风险自留。

风险自留是处理风险的最普通的方法,它可以是主动的,又可以是被动的,可以有计划的,也可以是无计划的。所谓被动的风险自留,或非计划的风险自留,是风险当事人因为主观或客观原因,对于风险的存在性或严重性认识不足,没有对风险进行处理,而最终由自己来承担风险损失。

主动的风险自留,或称为计划风险自留,是指风险当事人或经济单位在识别和评估的基础上,对各种可能的风险处理方式进行比较,权衡利弊,决定将风险留置内部,即由自己承担风险损失的全部或部分。主动风险自留是一种有周密计划,有充分准备的风险处理方法。企业风险自留的具体措施包括:

- a. 动用存款或其他流动资产来补偿经济损失,之后在较短时期内摊入企业生产成本或经营成本;
- b. 建立意外损失补偿基金;
- c. 向外借款;
- d. 发行新股;
- e. 建立专业自保公司。

由于受到本单位自身财力、技术等限制,或因对风险危害估计不足,会造成超出自身补偿范围的损失。因此,选择风险自留应与损失控制和保险等方法配合使用来处理风险。

②财务型非保险型风险转移。财务型非保险型风险转移是指风险当事人利用经济合同把自己不能承担或不愿承担的风险转移给其他单位或个人的一种风险处理方法。前述的控制型风险转移主要强调损失法律责任的转移,而财务型风险转移主要依赖合同条款的约束力,通过寻求用外来资金补偿风险损失来实现风险转移的目的;例如,公司通过发行股票,将经营风险转移给多数股东来承担。

③保险型风险转移。保险是指集合同类风险单位以分摊损失的一种经济制度,是风险管理中普遍采用的方法。保险型风险转移是指缴纳保险费给保险承担机构,把自己可能遭受的风险损失,转嫁给保险机构承担的风险处理方法。保险机构接受大量风险面临者的投保,为实际发生损失的少数风险遭受者承担损失。