

CENTURY

21世纪普通高等院校系列规划教材

汽车保险与理赔

QICHE BAOXIAN YU LIPEI

(第二版)

主 编 肖俊涛 王秀丽

车 外 借



西南财经大学出版社

中国·成都

21世纪普通高等院校系列规划教材

汽车保险与理赔

QICHE BAOXIAN YU LIPEI

(第二版)

主 编 肖俊涛 王秀丽



西南财经大学出版社

中国·成都

图书在版编目(CIP)数据

汽车保险与理赔/肖俊涛,王秀丽主编.—2版.—成都:西南财经大学出版社,2018.8

ISBN 978-7-5504-3641-1

I. ①汽… II. ①肖…②王… III. ①汽车保险—理赔—中国—高等学校—教材 IV. ①F842.634

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第174411号

汽车保险与理赔(第二版)

主 编:肖俊涛 王秀丽

责任编辑:李晓嵩

助理编辑:雷静

封面设计:杨红鹰 张姗姗

责任印制:朱曼丽

出版发行	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街55号)
网 址	http://www.bookcj.com
电子邮件	bookcj@foxmail.com
邮政编码	610074
电 话	028-87353785 87352368
照 排	四川胜翔数码印务设计有限公司
印 刷	郫县犀浦印刷厂
成品尺寸	185mm×260mm
印 张	15
字 数	339千字
版 次	2018年8月第2版
印 次	2018年8月第1次印刷
印 数	1—2000册
书 号	ISBN 978-7-5504-3641-1
定 价	35.00元

1. 版权所有,翻印必究。
2. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。
3. 本书封底无本社数码防伪标识,不得销售。

前言

汽车保险与理赔是汽车产业链条中的一个重要环节，已经渗透到人们的日常生活之中。就社会 and 经济发展而言，其对汽车保险理赔人才的需求不断增加，尤其是对高层次、高素质、高技能的人才需求更加旺盛。然而，当前高校中主要是高职院校培养这方面的人才，本科院校培养的力度相对较小，硕士研究生层面则更加缺乏，这就使得汽车保险理赔业高水平人才缺乏，不适应这一行业的发展需求。就人们的日常生活而言，汽车已经进入了千家万户，有的家庭甚至已经拥有 2 辆以上的汽车，截至 2017 年年底，我国的汽车保有量已经超过了 2.17 亿辆，有汽车驾驶人员 3.42 亿人，广东、山东、河南、江苏、河北、浙江、四川、云南、广西等省份的机动车保有量超过 1 000 万辆。汽车已经不仅仅是人们生活的代步工具或生产的使用工具，更是人们生活的组成部分。然而，并非每一位车主或汽车驾驶者均知悉如何给汽车购买保险，以及出现事故后如何进行理赔。人们在驾车出行中时刻面临着出现交通事故的风险，也随处可见交通事故的发生。2016 年，我国报道的交通事故有 864.3 万起，同比上升 16.5%，其中涉及人员伤亡的道路交通事故 212 846 起，造成 63 093 人死亡，226 430 人受伤，直接财产损失 12.1 亿元。我国汽车保有量约为世界的 2%，但交通事故伤亡人数却占到了世界的 20% 左右。人们对汽车保险理赔知识的需求大幅度提升。

《汽车保险与理赔》一书具有以下几个特点：

一是将汽车保险理赔知识与案例紧密结合。本书共七章，每一章知识阐述完毕后附有大量的案例，在对这些案例解析的过程中均结合了该章的知识点，使读者通过对案例的学习进一步掌握相关的知识，进而增进解决实际问题的能力。

二是汽车保险理赔知识的全面性。本书全面阐述了汽车保险与理赔的基础知识、汽车保险的原则、汽车保险合同、汽车保险产品、汽车保险实务、汽车理赔实务、汽车保险理赔欺诈的识别与防范等内容，几乎涵盖了汽车保险理赔的各个环节。阐述的角度也是多样的，既有国家政策法律方面的阐述，又有保险公司制度规定方面的说明，还有投保人、被保险人如何选择汽车保险产品、如何进行理赔、如何最大限度维护自身合法权益的分析。

三是汽车保险理赔知识的研究性。本书除了汽车保险理赔知识的介绍外，还就相

关问题进行了研究分析，如对汽车保险业在我国汽车产业发展中的作用进行了分析，对当前我国汽车保险业现状及存在的问题进行了分析，对国外汽车保险制度进行了分析，提出了加快我国汽车保险服务业发展的对策建议，还对汽车保险理赔欺诈的成因及防范措施进行了分析等。将这些研究成果融于本书有助于读者更加深刻理解相关知识，把握汽车保险业发展脉络与改革方向。

四是案例分析的实用性。本书所选取的案例均是实例，且具有较强的针对性和实用性。在对案例解析的过程中，既注重对保险理赔知识的运用，又注重结合实际情况进行深入分析，给读者以提示和启发。

本书引言、第一章和第四章由湖北汽车工业学院肖俊涛编写，第五章和第六章由湖北汽车工业学院王秀丽编写，第二章和第三章由湖北汽车工业学院徐海涛编写，第七章由湖北汽车工业学院科技学院黄爱琴编写，全书由肖俊涛统稿。

本书是高校汽车保险理赔课程的教材，适用于车辆工程专业、交通运输专业、汽车服务工程专业、市场营销专业、工商管理专业等诸多专业的本科、专科及高职学生。本书对车辆购买者、使用者以及从事汽车保险与理赔的工作人员也是非常有益的，可以作为开展汽车保险理赔培训业务的教材。

当然，由于编者水平有限，对某些内容的理解可能存在偏差，对案例的分析也可能不完全准确，书中难免有错误之处，恳请读者及同行人士批评指正。同时，由于时间仓促，编者在引用案例时，未对其出处进行一一标注，在此对相关作者表示感谢。

编 者

2018年8月

引言

——汽车保险与理赔课程若干问题的探讨

据中国汽车工业协会发布的数据显示：2017年我国汽车产销量分别为2 901.54万辆和2 887.89万辆，连续多年居全球第一。截至2017年年底，我国机动车保有量约为3.1亿辆，其中汽车为2.17亿辆。随着我国汽车产销量和保有量的不断增加，汽车保险业正飞速发展，2017年全国85家财产险公司（中资保险公司63家，外资保险公司22家）原保险保费收入10 541.38亿元，首次突破万亿大关，其中车险占70%左右，且财险保费收入的增长主要得益于车险的快速增加。为适应汽车保险业的发展，急需汽车保险与理赔人才，这对汽车保险与理赔课程的教学提出了挑战。

一、汽车保险与理赔课程的适用对象

汽车保险与理赔既可以作为汽车市场营销、汽车服务工程、交通运输等专业的专业课程，还可以作为汽车相关专业的选修课程。不同专业，该课程的教学重点不同：就汽车服务工程专业而言，该专业会有不少毕业生从事汽车保险与理赔的职业，故教学的重点应放在汽车理赔上；就汽车市场营销专业而言，汽车保险知识是汽车营销所必不可少的，故教学的重点在于汽车保险；就汽车相关专业而言，掌握汽车保险与理赔的基本知识是有益的补充，故教学的重点是兼顾而不宜深入。当然，随着家用轿车的普及化，所有购车者均应了解一些汽车保险知识。就此意义而言，汽车保险与理赔课程又是通识教育的选修课程之一。

二、汽车保险与理赔课程的主要内容

汽车保险与理赔相关教材的版本较多。如由李景之、赵长利主编，机械工业出版社出版的《汽车保险与理赔》；由隗海林、李仲兴主编，人民交通出版社出版的《汽车保险与理赔》等。不同版本教材的内容有所差异，笔者认为，该门课程的教材的主要内容应当有以下几个方面：

第一章为概述，包括汽车保险与理赔的基础知识、什么是风险、什么是保险、什么是汽车保险、汽车保险发展的简史、汽车保险市场等；

第二章为汽车保险的原则，包括保险的原则和汽车保险的原则，具体为诚信原则、保险利益原则、近因原则、补偿原则、权益转让原则（代位原则）、分摊原则等；

第三章为汽车保险合同，包括汽车保险合同的定义、组成、特征、主体、内容、形式、订立、生效、变更、解除、履行、终止、解释等；

第四章为汽车保险产品，包括汽车交强险产品与汽车商业险产品，汽车商业险产品有基本险与附加险两大类，基本险有车损险、第三者责任险、车上人员险、全车盗抢险等，附加险则种类较多；

第五章为汽车保险实务，内容包括汽车保险的展业、汽车投保实务、汽车核保实务、汽车保险单的签发、续保和批改等；

第六章为汽车理赔实务，包括理赔的流程（报案、受理案件、现场查勘、损失确定、赔款理算、核赔、赔付结案、理赔监管、保险索赔等）和理赔种类（交强险的理赔、商业险的理赔、互碰自赔等）；

第七章为汽车保险理赔欺诈的识别与防范。

本书就是按照这一篇章结构进行编排和案例解析的。

三、汽车保险与理赔课程的特点

汽车保险与理赔这门课程具有如下几个特点：

第一是该门课程涵盖的知识面较广，不仅涵盖保险学的知识，还涵盖了一定汽车构造等工科方面的知识。在解决实际问题的过程中，不仅需要各种相关的法律知识，还需要数学等知识。

第二是该门课程理论与实践高度结合。这一特点主要体现在两个方面：一方面，“纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行”。在理论教学的基础上，还应当安排一定学时的实践教学，安排学生在汽车保险公司或汽车修理店实习一段时间，除将所学知识运用于实践外，更要在实践中继续学习。另一方面，即使在理论教学中也应当紧密结合实际，结合实例进行教学，在教学过程中做到理论知识、社会实际、科学研究的统一与兼顾，尤以解决社会实际问题为主。

第三是该门课程的知识点处于不断更新中。随着国家相关法律、法规、规章、制度的变化，也随着汽车保险公司保险产品和费率的变化，该门课程的知识点也处于不断变化中，这就要求教学内容不断更新，做到与时俱进。

四、汽车保险与理赔课程的教学方法

汽车保险与理赔课程可综合运用多种教学方法达到教书与育人相统一的教学效果。这些教学方法有：项目教学法、案例教学法、角色扮演法、课堂讲授法、社会实践法

等。其中,案例教学法具有易于组织、参与面广、效果显著等优势,故在教学中被广泛采用。正是基于这一点,本书根据各章节的知识点收集案例,并解析案例,引导读者将汽车保险和理赔的知识应用到实际。

案例教学法起源于古希腊、古罗马时代的“启发式问答法”,兴起于美国哈佛大学法学院,其目的是对典型案例进行剖析,从而掌握法学的基本知识和理论。后来案例教学法被哈佛商学院运用于工商管理硕士教学,取得了成功。当今已被广泛应用于课堂教学中。就汽车保险与理赔这门课程而言,案例教学法有两种方式可以选择采用:一种方式是在已掌握一些知识基础上进行案例分析。其具体过程为知识讲授—布置案例—案例讨论—教师点评—升华提高。另一种方式是在先导入案例的基础上学习相关知识。其具体过程为导入案例—学生学习—案例讨论—教师点评—升华提高。

第一种方式是传统的案例教学方法,要求的重点是学生运用知识分析和解决问题的能力。在逻辑上是先学习和储备知识,再通过案例或实例将所学知识加以运用。第二种方式是改进后的案例教学方法,不仅要求学生运用知识去分析和解决问题,还要求学生针对案例去发现和自学相关的知识点,更加强调学生学习的自觉性和主动性。在逻辑上是先提出问题,通过学生的自学掌握相应的知识点,最后通过这些知识点的运用去分析和解决案例中的问题。当然,无论采用哪种方式,都需要教师进行总结、点评、升华和提高。

需要注意的是,案例教学中并非将案例分析完毕即告终结。案例分析完毕后至少还有以下几项教学任务需要完成:

第一,案例的引申。通过条件的变换,引申案例,引导学生继续思考,达到举一反三的效果。

第二,知识点的升华。可结合当前国内外的实际情况和科研成果进一步分析案例所涉及知识点的内容,使学生了解其有此规定的原因及将来发展变化的趋势。

第三,对此次案例教学的反思。案例的选取是否合适,教学的组织是否妥当,教学的效果是否达到,有哪些环节需要改进等。

五、汽车保险与理赔课程的网络教学

当前,汽车保险与理赔课程的教学模式是教师课堂集中授课的模式,这一模式的过程是学生选课、教师在规定的的时间和地点授课、考试考核、学生获得学分、教师依据选课人数和课时完成工作量获得课时津贴。随着计算机及网络技术的迅猛发展,传统的教师课堂集中授课模式将会被改变,网络课堂会被普遍认可并广泛采用。教师的教学将会被做成视频传送到网上,学生可以随时随地进行学习。教师的角色也会发生重大变化,教师已不再是教学的主导者,而是学生学习的辅导者,教师和学生除了能进行面对面的辅导与交流外,更多的可能是进行网络上的辅导与交流,考试的方式也会发生重大变化。为适应这些变化,汽车保险与理赔这门课程将尽快完成课堂视频的

制作，进入到网络课堂的行列。同时我们还将结合本书的案例，制作一个案例解析的视频，作为该课程的配套组成部分。当然，网络教学的局限性也不容忽视，与此相比，面对面的集中教学有自己怕优势。因此，无论何种方式，关键是要调动学生学习的主动性和自觉性。

汽车保险与理赔这一课程无论是高职院校还是普通本科院校均已开设多年，实践证明，这一课程不仅必要，而且取得了良好的效果。当前，需要研究的是如何改革这一课程的教学，使其发挥更大的作用。

目 录

第一章 汽车保险理赔概述	(1)
第一节 汽车保险与理赔的基础知识	(1)
第二节 风险的基本知识	(6)
第三节 保险的基本知识	(8)
第四节 汽车保险的基本知识	(10)
第五节 汽车保险的起源和发展	(13)
第六节 我国汽车保险业现状	(17)
第七节 国外汽车保险制度简介	(30)
案例解析	(33)
第二章 汽车保险原则	(37)
第一节 保险利益原则	(37)
第二节 最大诚信原则	(39)
第三节 近因原则	(44)
第四节 损失补偿原则	(46)
第五节 代位原则	(47)
第六节 分摊原则	(48)
案例解析	(49)
第三章 汽车保险合同	(62)
第一节 汽车保险合同的特征	(62)
第二节 汽车保险合同的主体、客体和内容	(64)
第三节 汽车保险合同的组成部分	(68)
第四节 汽车保险合同的订立与生效	(69)
第五节 汽车保险合同的履行、变更、解除和终止	(71)
第六节 汽车保险合同的解释原则和争议处理	(75)
案例解析	(77)

第四章 汽车保险产品	(88)
第一节 交强险	(88)
第二节 汽车商业保险	(93)
案例解析	(115)
第五章 汽车保险实务	(125)
第一节 汽车保险业务概述	(125)
第二节 汽车保险展业	(126)
第三节 汽车保险投保	(127)
第四节 汽车保险承保	(137)
第五节 汽车保险核保	(147)
第六节 汽车保险单的签发、续保和批改	(162)
案例解析	(168)
第六章 汽车理赔实务	(171)
第一节 汽车理赔概述	(171)
第二节 汽车理赔的现场查勘	(177)
第三节 汽车理赔的定损与理算	(182)
第四节 汽车理赔的核赔与结案	(187)
案例解析	(192)
第七章 汽车保险理赔欺诈的识别与防范	(200)
第一节 汽车保险理赔欺诈概述	(200)
第二节 汽车保险理赔欺诈的表现形式	(203)
第三节 汽车保险理赔欺诈的成因分析	(206)
第四节 汽车保险理赔欺诈的防范措施	(208)
案例解析	(210)
附录 1 中国保险行业协会机动车损失保险(IACJQL0001) 示范条款	(219)
附录 2 反保险欺诈指引	(223)
参考文献	(230)

第一章 汽车保险与理赔概述

本章的知识点主要包含如下内容：汽车保险与理赔的基础知识、风险的基本知识、保险的基本知识、汽车保险的基本知识、汽车保险发展简史、汽车保险市场、国外汽车保险制度简介等。

第一节 汽车保险与理赔的基础知识

我们学习和研究汽车保险与理赔应当至少将其置于两个背景之下：一是保险业的背景；二是汽车产业发展的背景。汽车产业的发展又涉及何谓汽车、何谓汽车产业、当前我国汽车产业发展的现状等问题。

一、汽车与机动车的概念及分类

（一）汽车的概念及分类

1. 汽车的概念

何谓汽车？《现代汉语词典》的解释为：“一种交通工具，用内燃机做发动机，主要在公路上或马路上行驶，通常有四个或四个以上的轮子。”^① 英文中的“汽车”即“Automobile”是由“Auto（自己）”和“Mobile（会动的）”构成，其意思是“自己会动的”，即自动汽车。以上对汽车定义的表述虽然不完全相同，甚至不够完整和严谨，但这并不妨碍人们对汽车的认识和将汽车与其他产品相区别。事实上，通常人们对汽车的认识有以下三个层次：

一是对汽车这一产品本身的认识。无论怎样的描述，是一种交通工具。

二是人们赋予汽车个性和美的内涵，称其为流动的空间。这就将汽车从一种交通工具上升为具有文化内涵的事物，反映着人们的喜好。

三是汽车成为一种象征。外观、品牌与技术的完美组合，使汽车成为了一种尊贵、荣耀与地位的象征。这种象征更多的是价值观念上的，一种观念一旦被众多的人所认同则易形成一种价值追求。

可见，对汽车的认识有三个层次，即工具—文化—价值。

2. 汽车的分类

标准不同，汽车的分类也不相同。以用途为标准，可将汽车简单地分为轿车、客

^① 中国社会科学院语言研究所词典编辑室. 现代汉语词典 [M]. 6版. 北京：商务印书馆，2012：1028.

车、货车和特种车四大类；按照我国的汽车分类新标准，可将汽车分为载货汽车、越野汽车、自卸汽车、牵引车、专用汽车、客车、轿车、半挂车 8 种。根据《道路车辆类型术语和定义》（ISO 3833）修订本的规定，将汽车分为两大类，即乘用车和商用车。其中，对乘用车的定义为，就其设计和技术特性而言，主要用于运载人员及其行李或偶尔运载物品，包括驾驶员在内，最多为 9 座的汽车，它可以牵引挂车。根据这一定义，我们通常所说的轿车、吉普车、某些多用途车辆（MPV）等都属于此范畴。商用车指的是除乘用车以外，主要用于运载人员、货物以及牵引挂车的汽车。商用车又分为客车和货车两大类。商用车在设计和技术特征上是用于运送人员和货物的汽车，并且可以牵引挂车。商用车包含了所有的载货汽车和 9 座以上的客车。在旧分类中，整车企业外卖的底盘是列入整车统计的，在新分类中将底盘单独列出，分别为客车非完整车辆（客车底盘）和货车非完整车辆（货车底盘）。因此，商用车又可分为客车、货车、半挂牵引车、客车非完整车辆和货车非完整车辆 5 类。

（二）机动车的概念及分类

机动车一般是指本身具有动力装置，可以单独在公路及城市道路行驶，并完成运载任务的车辆。根据国家有关机动车辆安全检验标准的规定，机动车类型可分为大型汽车、小型汽车、专用汽车、特种车、有轨电车、无轨电车、电瓶车、三轮摩托车、二轮摩托车、轻便摩托车、四轮农用运输车、三轮农用运输车、大型方向盘式拖拉机、小型方向盘式拖拉机、手扶拖拉机、轮式自行专用机械、全挂车、半挂车 18 种。

可见，机动车的范畴要大于汽车。一些教材以“机动车保险与理赔”命名，另一些教材以“汽车保险与理赔”命名，虽各有其道理，但研究对象越具体，范围越窄，越利于掌握，且就数量而言，汽车是构成机动车的主体，因此主要研究汽车的保险与理赔是适宜的。

二、汽车产业的涵义及汽车产业发展现状

（一）何谓汽车产业

简言之，汽车产业是指汽车及零部件的设计、生产、制造、销售及汽车后产业所形成的链条和体系。汽车的生产和制造构成了汽车工业，汽车后产业主要是指汽车服务行业，如汽车维修、汽车美容、汽车保险、汽车金融、汽车文化、汽车租赁、汽车电影、汽车餐厅等。汽车销售既可以纳入汽车工业之中，因为汽车及零部件生产制造的目的就是销售，单纯的生产是没有意义的。但是，汽车及零部件的销售又是一个复杂的系统，特别是整车的销售涉及面更广，受到众多法律、法规、规章和制度的制约，因此汽车的销售已上升为汽车的营销，汽车的营销又可以作为汽车产业中一个相对独立的环节。汽车产业的各个环节构成了产业的链条，而这一链条恰好是汽车产业的本身。需要指出的是，并非汽车产业链条中的一个环节或一个节点对应着一类企业，一类企业中可以有多个汽车产业链的环节，如汽车生产企业可同时具有汽车销售（营销）环节、汽车维修环节、汽车保险环节、汽车金融环节等。

（二）当前我国汽车产业发展现状

当前我国汽车产业发展现状具有以下几个特点：

1. 汽车年产销量持续增长,已连续9年全球第一

2009年我国汽车产销量分别为1 379.1万辆和1 364.5万辆,同比分别增长48.3%和46.15%;2010年我国汽车产销量分别为1 826.47万辆和1 806.19万辆,同比分别增长32.44%和32.37%;2011年我国累计生产汽车1 841.89万辆,同比增长0.8%,销售汽车1 850.51万辆,同比增长2.5%;2012年我国汽车产销量分别为1 927.18万辆和1 930.64万辆,同比分别增长4.6%和4.3%;2013年我国汽车产销量分别为2 211.68万辆和2 198.41万辆,同比分别增长14.76%和13.87%;2014年我国汽车产销量分别为2 372万辆和2 349万辆,同比分别增长7.3%和6.9%;2015年我国汽车产销量分别为2 450.33万辆和2 459.76万辆,同比分别增长3.3%和4.7%;2016年我国汽车产销量分别为2 811.88万辆和2 802.82万辆,同比分别增长14.63%和13.65%;2017年我国汽车产销量分别为2 901.54万辆和2 887.89万辆,同比分别增长3.19%和3.04%。在全球汽车产销量处于微增长的情况下,我国的汽车产销量却呈现快速增长的趋势,已经是名副其实的汽车大国。

2. 市场集中度较高

截至2011年年底,我国共有4 491家汽车生产企业,包括整车制造企业3 551家和改装车制造企业940家。目前我国有120家汽车整车生产企业,其中有33家轿车生产企业。此外,每年汽车销量排名前10位企业集团的销量占全国总销量的80%~90%,如2015年排名前10的汽车企业的销量占汽车总销量的89.5%,2016年排名前10的汽车企业的销量占汽车总销量的88.34%,2017年排名前10的汽车企业的销量占中国品牌汽车销售总量的79.76%。

3. 自主品牌(或中国品牌)汽车的市场占有率不高

事实上,自主品牌与中国品牌二者是有区别的,主要体现在合资自主品牌上。由于合资企业是中国企业,故合资企业创设的品牌也是中国品牌,但合资自主品牌并非民族自主品牌,合资自主品牌的发达并不意味着我国民族汽车工业的强大。因此中国品牌的市场占有率也不高:2014年自主品牌市场占有率为38.44%,2015年自主品牌市场占有率为41.30%,2016年自主品牌市场占有率为43.20%,2017年自主品牌市场占有率为43.9%。

4. 新能源汽车产业发展尚处于成长初期

我国汽车工业的快速发展,也带来了环境污染、能源消耗、交通拥堵等难题,汽车由“改变世界的机器”变成了“破坏世界的机器”。解决这些难题的有效方法是大力发展新能源汽车产业。我国的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》指出,到2015年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆;到2020年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆,累计产销量超过500万辆。2015年我国新能源汽车生产340 471辆,销售331 092辆,同比分别增长3.3倍和3.4倍,新能源汽车累计产销量接近50万辆,基本实现2015年目标。2016年新能源汽车生产51.7万辆,销售50.7万辆,比上年同期分别增长51.7%和53%。2017年,新能源汽车产销量分别完成79.4万辆和77.7万辆,同比分别增长53.8%和53.3%。我国新能源汽车虽然增速较快,但是存在着续航能力较弱、基础设

施建设不普及、安全性能待提高、智能网联化不够等不足，每年新能源汽车的销量仅占全部汽车销量的2%~3%，我国新能源汽车产业发展尚处于成长初期。

5. 汽车产业结构不合理

汽车产业跨第二和第三产业，当前我国汽车产业的主要利润来源于第二产业，即来源于汽车产品销售的利润，而汽车服务业的利润所占比例不高。汽车服务业中的维修、检测、评估、美容等行业不够规范，汽车服务业中的金融、保险等行业还有较大发展潜力。

6. 汽车产品质量不高

我国实行汽车召回制度以来，已累计召回缺陷汽车3 859万辆。从2013年开始，缺陷汽车召回数量大幅增加。2013年至2015年每年都突破500万辆大关，到2016年突破了1 000万辆大关，达到了1 133.5万辆。2017年，我国汽车市场发起的召回事件共计251次，涉及车辆总数达到2 004.8万辆，同比增长77%。2004年至2017年的汽车召回数量详见图1.1。2017年国产汽车（含合资品牌）召回106次，占总次数的42.6%，涉及车辆1 823.7万辆，占总数量的91%。2017年召回的缺陷汽车产品中，气囊和安全带总成的召回数量最多，涉及车辆1 063.8万辆，占召回总数量的53.1%；第二是发动机总成，涉及车辆409.6万辆，占召回总数量的20.4%；第三是转向系统总成，涉及车辆175.7万辆，占召回总数量的8.8%；第四是电气设备总成，涉及车辆165.5万辆，占召回总数量的8.3%；第五是车身总成，涉及车辆80.5万辆，占召回总数量的4%。此外，还有大量问题不是通过召回解决的，而是通过售后服务的方式加以解决的。

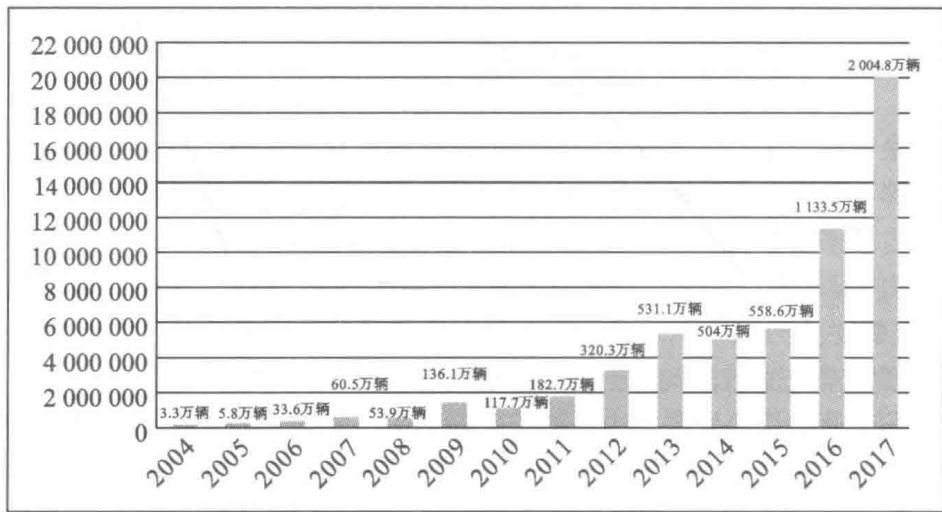


图 1.1 2004—2017 年的汽车召回数量图

7. 自主创新能力不强

“中国制造”远多于“中国创造”。多年来，中国大多数汽车企业在引进国外技术后只是简单地模仿运用，不注重消化吸收，更没有进行积极地再创新。没有主动地学习和再创新，随外资引进的技术自然不会扩散和升级。这就导致了我国汽车产业在技术先进性方面止步不前，一直走不出“引进—消化—吸收—再引进”的怪圈。因此，我国虽然是汽车大国，但远非汽车强国。

8. 汽车产业的各类规范众多,但仍需进一步完善

就横向而言,汽车产业链条的各个环节(准入—生产—销售—使用—报废—回收)均有相应的规范和标准;就纵向而言,法律、法规、规章、规定、政策等各种形式均有体现。近年来,对汽车产业的宏观管理和引导进一步强化,尤其是在汽车使用方面,《机动车强制报废标准规定》《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》《汽车维修技术信息公开实施管理办法》《车船税管理规程》《乘用车燃料消耗量限值》《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》《汽车品牌销售管理办法》《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》等相继出台,汽车行业的各类标准更是层出不穷。这些规范和标准对汽车产业的科学健康发展提供了保障。尽管如此,仍需出台一些新的法律法规,仍需完善一些规范和标准,特别是关于新能源汽车的规范和标准及与汽车相关的排放、环保规范和标准需进一步加强。

9. 汽车产业进入新常态,亟须转型升级

当前,我国汽车产业发展进入新常态。新常态的主要体现是汽车产销量的增幅放缓,整车利润降低,零部件和汽车服务业利润所占比重增加,行业间的渗透和竞争加剧,互联网和移动互联网将对汽车产业的发展将产生巨大的影响。智能化、车联网、大数据、自动驾驶等技术,在深刻改变汽车产品形态的同时,也将丰富汽车发展的商业模式,从研发、生产、物流、营销到后端市场各个环节,汽车发展的生态圈也将重构汽车产业,汽车产业进入结构调整期。新常态下,我国汽车产业面临诸多挑战,转型升级是必要的,而汽车产业的转型升级应是系统化的,应综合考虑政府、企业、协会、高校、科研院所及其他社会组织等主体作用的协同发挥;从整车、零部件、装备制造等不同类型的汽车企业考虑如何转型升级;从政策和市场机制考虑促进整个汽车产业如何转型升级;从汽车产业链条的各环节考虑如何进行转型升级;从培养和储备怎样的人才考虑汽车产业应当如何进行转型升级。汽车产业的转型升级还应当与我国正在实施的“工业转型升级战略”和“汽车强国战略”相结合,通过创新驱动,实现转型升级。我国汽车产业的转型升级还应当与世界汽车产业的发展相接轨,在接轨中提升竞争力。

三、汽车保险业在我国汽车产业发展中的作用

汽车保险业作为汽车产业的重要组成部分,对汽车产业发展的促进和保障作用是不言而喻的,具体作用如下:

(一) 汽车保险解除了人们的后顾之忧,扩大了对汽车的需求,促进了汽车产业的发展

汽车保险的重要功能是对汽车的被保险人提供保险服务,从而分担风险,解除了汽车购买者在使用汽车过程中可能出现的风险担心。这在一定程度上提高了消费者购买汽车的欲望,扩大了对汽车的需求。汽车需求的增加,促进汽车产销量的增长,进而促进汽车制造业的发展。此外,一些新的汽车保险产品的开发,如新增加设备损失险可以间接促进与汽车配套产业的发展。当前,车载音频、视频播放器(车载MP3、车载DVD)、车载冰箱、车内装饰品、倒车雷达、车载定位系统等相关产业发展势头良好,这些产业也是汽车产业的重要组成部分,它们也在汽车保险范畴之列。

（二）促进了汽车安全性能的提高

在汽车保险业务中，经营管理与汽车维修行业及其价格水平密切相关。原因是在汽车保险的经营成本中，事故车辆的维修费用是其重要的组成部分，同时车辆的维修质量在一定程度上体现了汽车保险产品的质量。保险公司出于有效控制经营成本和风险的需要，除了加强自身的经营业务管理外，必然会加大事故车辆修复工作的管理，一定程度上提高汽车维修质量管理水平。同时，汽车保险的保险人从自身和社会效益的角度出发，联合汽车生产厂家、汽车维修企业开展汽车事故原因的统计分析，研究汽车安全设计新技术，并为此投入大量的人力和财力，从而促进了汽车安全性能方面的提高。

（三）有助于形成汽车保险产业链，丰富汽车产业链的构成

围绕着汽车保险业可形成“汽车保险产业链”，即以汽车保险为中心，由不同业态的主体组成产业链条，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、律师行和汽车修理商等。在汽车产业发达国家，汽车保险业都拥有较完整的产业链，建立起了紧密协作、相互促进的产业链发展机制。汽车保险产业链的建立，可以密切与汽车生产厂家和汽车修理厂家的关系，甚至有的汽车保险公司和汽车修理厂就是汽车生产厂家投资设立的，这不仅可以丰富汽车产业链的构成，还可以促进汽车产品一条龙服务的形成，更好地满足顾客的需求。

（四）有助于汽车产业人才的培养与安置

中国工程院院士、湖南大学校长钟志华认为，改革开放 30 多年，对我国汽车工业而言，最大的成就就是培养了一支队伍。但就我国汽车产业发展现状而言，最急需的仍是人才。无论是高层次人才，还是熟练的技术工人都比较缺乏。据不完全统计，汽车产业发展引发人才缺口达 30 万人之多。就汽车保险业而言，更加缺乏高素质的复合型人才，他们既要懂得汽车的相关技术，又要懂得汽车保险的知识，更要具备优良的道德品质，培养和吸纳人才已成为汽车保险业面临的重要课题。事实上，汽车保险业的发展，需要将大量的技术人才转型为服务人才，汽车服务水平的提升也会促进汽车质量的提高，从而使得汽车产业的发展更加科学合理。

第二节 风险的基本知识

我们面临着诸多风险，人们在使用汽车的过程中亦是如此。什么是风险？如何认识风险？如何采取措施减少或分担风险造成的损失？这些是本节阐述的主要内容。实际上，保险是分担风险损失的一种方法，汽车保险则是分担汽车及汽车导致的人身、财产损害的一种方法。

一、风险的涵义及要素

风险是指社会和自然客观存在的（客观方面），人们时刻警惕和忧虑的（主观方面），可能造成社会财富损毁或危及人身安全的随机现象（可能性和不确定性）。可见，