

二十一世纪普通高等教育人才培养系列规划教材

ERSHIYI SHIJI PUTONG GAODENG JIAOYU RENCAI PEIYANG XILIE GUIHUA JIAOCAI

汽车保险理赔 精要与案例解析

QICHE BAOXIAN LIPEI JINGYAO YU ANLI JIEXI

主 编 ● 肖俊涛 王秀丽

内容新颖，结构合理规范

体例独特，理论与实例结合

案例丰富，知识与能力并重



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press



二十一世纪普通高等教育人才培养系列规划教材

ERSHIYI SHIJI PUTONG GAODENG JIAOYU RENCAI PEIYANG XILIE GUIHUA JIAOCAI

汽车保险理赔 精要与案例解析

QICHE BAOXIAN LIPEI JINGYAO YU ANLI JIEXI

主 编 ○ 肖俊涛 王秀丽



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

图书在版编目(CIP)数据

汽车保险理赔精要与案例解析/肖俊涛主编. —成都:西南财经大学出版社,2015.2

ISBN 978-7-5504-1698-7

I. ①汽… II. ①肖… III. ①汽车保险—理赔—中国
IV. ①F842.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 286858 号

汽车保险理赔精要与案例解析

主 编:肖俊涛 王秀丽

责任编辑:李特军

助理编辑:李晓嵩

封面设计:何东琳设计工作室

责任印制:封俊川

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	四川新财印务有限公司
成品尺寸	185mm × 260mm
印 张	13.5
字 数	315 千字
版 次	2015 年 2 月第 1 版
印 次	2015 年 2 月第 1 次印刷
印 数	1—3000 册
书 号	ISBN 978-7-5504-1698-7
定 价	32.00 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志,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,当前我国的汽车保有量已经超过了1.4亿辆,有汽车驾驶人员2.23亿人,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1000万辆。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。据不完全统计,2013年我国涉及人员伤亡的交通事故接近20万起,死亡人数为6万人左右。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。

《汽车保险理赔精要与案例解析》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，对读者以提示和启发。

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。

编 者

2015 年 1 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：2014 年我国汽车产销量分别为 2 372.29 万辆和 2 349.19 万辆，连续 6 年居全球第一。截至 2014 年年底，我国机动车保有量约为 2.64 亿辆，其中汽车为 1.54 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，2014 年全国 65 家财产险公司原保险保费收入 7 544.40 亿元，同比增长 16.4%，其中车险占 60% 以上，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，还要求具有一定汽车构造等工科方面的知识。在解决实际问题过程中，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，注重实践。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。可结合当前国内国外实际和科研成果进一步分析案例所涉及及知识点的内容,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,教师和学生既有面对面的辅导与交流,更多的可能是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，对网络教学的局限性也应当有所认识，面对面的集中教学也有其优势，无论何种方式关键是要发挥出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，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	(5)
第三节 保险的基本知识	(7)
第四节 汽车保险的基本知识	(9)
第五节 汽车保险的起源和发展	(11)
第六节 我国汽车保险业现状	(14)
第七节 国外汽车保险制度简介	(23)
案例解析	(26)
第二章 汽车保险原则	(30)
第一节 保险利益原则	(30)
第二节 最大诚信原则	(32)
第三节 近因原则	(37)
第四节 损失补偿原则	(39)
第五节 代位原则	(40)
第六节 分摊原则	(41)
案例解析	(42)
第三章 汽车保险合同	(55)
第一节 汽车保险合同的特征	(55)
第二节 汽车保险合同的主体、客体和内容	(57)
第三节 汽车保险合同的组成部分	(61)
第四节 汽车保险合同的订立与生效	(62)
第五节 汽车保险合同的履行、变更、解除和终止	(64)
第六节 汽车保险合同的解释原则和争议处理	(68)
案例解析	(70)

第四章 汽车保险产品	(83)
第一节 交强险	(83)
第二节 汽车商业保险	(88)
案例解析	(109)
第五章 汽车保险实务	(117)
第一节 汽车保险业务概述	(117)
第二节 汽车保险展业	(118)
第三节 汽车保险投保	(119)
第四节 汽车保险承保	(129)
第五节 汽车保险核保	(139)
第六节 汽车保险单的签发、续保和批改	(149)
案例解析	(155)
第六章 汽车理赔实务	(158)
第一节 汽车理赔概述	(158)
第二节 汽车理赔的现场查勘	(163)
第三节 汽车理赔的定损与理算	(168)
第四节 汽车理赔的核赔与结案	(173)
案例解析	(178)
第七章 汽车保险理赔欺诈的识别与防范	(186)
第一节 汽车保险理赔欺诈概述	(186)
第二节 汽车保险理赔欺诈的表现形式	(189)
第三节 汽车保险理赔欺诈的成因分析	(192)
第四节 汽车保险理赔欺诈的防范措施	(194)
案例解析	(196)
参考文献	(205)

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）我国汽车产业发展现状

当前我国汽车产业发展具有以下几个特点：

1. 汽车年产销量持续增长,已连续6年居全球第一

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2 372.29万辆和2 349.19万辆,同比分别增长7.3%和6.9%。在全球汽车产销量处于微增长时代,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,然而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85%以上,2013年这一比例则达到了88.4%,比上年提高1.4个百分点。2014年上汽、东风、一汽、长安、北汽和广汽等6家企业的销量占全国总销量的79.2%。

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,这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和我国汽车工业的强大。尽管如此,即使是中国品牌,市场占有率也不高,如2013年中国品牌乘用车共销售722.20万辆,占乘用车销售总量的40.3%,占有率比上一年下降了1.6个百分点。2014年我国自主品牌乘用车的市场份额同比下降了2.1%,自主品牌轿车的市场份额同比下降了5.6%。

4. 新能源车发展缓慢

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。而2013年我国生产纯电动汽车14 243辆,销售纯电动汽车14 604辆,生产插电式混合动力汽车3 290辆,销售插电式混合动力汽车仅为3 038辆。照此发展,想要实现目标几乎不可能。可喜的是2014年我国新能源车产销突破80 000辆,新能源汽车产业发展从导入期进入成长初期。

5. 汽车产业结构不合理

汽车产业跨第二产业和第三产业,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

自2004年10月我国实施缺陷汽车产品召回制度以来,已实施召回660余次,涉及车辆近1500万辆,尤其是2013年1月1日起施行的《缺陷汽车产品召回管理条例》以来,全年共实施召回133次,召回缺陷汽车531.07万辆,比2012年分别增加了20次和210.71万辆。在2013年的召回中,与发动机、传动系统、制动系统、零部件相关的占据了全年召回总量的3/4。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。

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,如2012年8月21日公安部部长办公会议通过,自2013年1月1日起施行的《机动车驾驶证申领和使用规定》;2012年8月24日商务部第68次部务会议审议通过,自2013年5月1日起施行的《机动车强制报废标准规定》;2012年10月10日国务院第219次常务会议通过,自2013年1月1日起施行的《缺陷汽车产品召回管理条例》;2012年6月27日国家质量监督检验检疫总局局务会议审议通过,自2013年10月1日起施行的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》等。尽管如此,仍需出台一些新的法律法规,如车辆法正在酝酿中;一些已实施的规范急需修订和完善,如《汽车品牌销售管理办法》等。

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的水平。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，

风险具有三层含义：一是风险是客观存在的；二是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；三是风险发生会造成物质损失或人身伤害，物质损失包括财产损失、收入损失、责任损失、额外损失等，人身伤害包括身体的损害和精神的损害。风险具有客观性、普遍性、损失性、不确定性、可测性、发展性、社会性等特征。

风险具有三要素，即风险因素、风险事故、风险损失。风险因素是指促使或引起风险事故发生及风险事故发生时致使损失增加、扩大的条件，又称为风险条件。风险事故也称风险事件，是指可能引起财产损失或人身伤亡的偶然事件，是造成风险损失的直接外因。风险损失是指非故意的、非预期的和非计划的经济价值的减少，是风险事故的直接结果。风险因素、风险事故、风险损失之间的关系是：风险因素可能引起风险事故，风险事故可能导致风险损失，有风险损失必然存在风险事故，有风险事故就有风险因素。

二、风险的种类

标准不同，风险的分类也就不同，具体有以下几种分类：

（一）按风险损害的对象（风险的损失形态）可将风险分为人身风险、财产风险、责任风险和信用风险

人身风险是指在日常生活以及经济活动过程中，人的生命或身体遭受各种形式的损害，造成人的经济生产能力降低或丧失的风险，包括死亡、残疾、疾病、生育、年老等损失形态。简言之，人身风险是指导致人的伤残、死亡、丧失劳动能力以及增加费用支出的风险。财产风险是指因发生自然灾害、意外事故而使个人或单位占有、控制或照看的财产遭受损失、灭失或贬值的风险。责任风险是指因个人或团体的疏忽或过失行为或侵权行为，造成他人的财产损失或人身伤亡，按照法律、契约应负法律责任或契约责任的风险。信用风险又称违约风险，是指借款人、证券发行人或交易对方因种种原因，不愿或无力履行合同条件而构成违约，致使银行、投资者或交易对方遭受损失的可能性。

（二）按风险发生的原因可将风险分为自然风险、社会风险、政治风险和经济风险

自然风险是指因自然力的不规则变化产生的现象所导致危害经济活动、物质生产或生命危险的风险，如地震、水灾、火灾、风灾、雹灾、冻灾、旱灾、虫灾以及各种瘟疫等自然现象。在各类风险中，自然风险是保险人承保最多的风险。社会风险是一种导致社会冲突，危及社会稳定和社会秩序的可能性，更直接地说，社会风险意味着爆发社会危机的可能性，其是否发生及对人类社会财富和生命安全是否造成损失和损失程度具有客观不确定性。一旦这种可能性就变成了现实性，社会风险就转变成了社会危机。政治风险是指因种族、宗教、利益集团和国家之间的冲突，或因政策、制度的变革与权利的交替造成损失的风险。经济风险是指因经济前景的不确定性，各经济实体在从事正常的经济活动时，蒙受经济损失的可能性。

（三）按风险的性质（风险是否有获利的机会）可将风险分为纯粹风险和投机风险

纯粹风险是指只有损失机会，而无获利可能的风险。这种风险可能造成的结果通