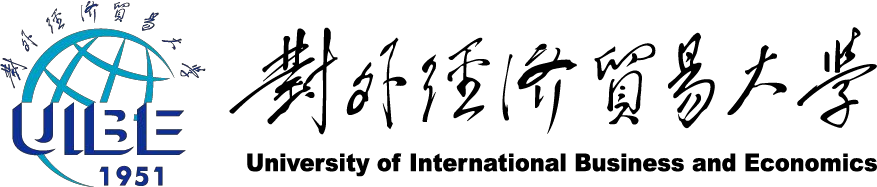
**学校代码：10036**



**硕士学位论文**

**PICC 交强险盈利因素分析**

**培养单位：保险学院专业名称：保险学**

**研究方向：风险管理与保险作** **者：卢雅绮**

**指导教师：王艳副教授**

**论文日期：二〇一四年三月**

**Analysis on the Profit Factors of Compulsory Auto Insurance**

**for PICC**

**学位论文原创性声明**

**本人郑重声明：所呈交的学位论文，是本人在导师的指导下， 独立进行研究工作所取得的成果。除文中已经注明引用的内容外，本论文不含任何其他个人或集体已经发表或撰写过的作品成果。对本文所涉及的研究工作做出重要贡献的个人和集体，均已在文中以明确方式标明。本人完全意识到本声明的法律责任由本人承担。**

**特此声明**

**学位论文作者签名：** 年 月 日

4

**学位论文版权使用授权书**

**本人完全了解对外经济贸易大学关于收集、保存、使用学位论文的规定，同意如下各项内容：按照学校要求提交学位论文的印刷本和电子版本；学校有权保存学位论文的印刷本和电子版，并采用影印、缩印、扫描、数字化或其它手段保存论文；学校有权提供目录检索以及提供本学位论文全文或部分的阅览服务；学校有权按照有关规定向国家有关部门或者机构送交论文; 学校可以采用影印、缩印或者其它方式合理使用学位论文，或将学位论文的内容编入相关数据库供检索；保密的学位论文在解密后遵守此规定。**

**学位论文作者签名：** 年 月  **日**

**导师签名：** 年 月  **日**

摘 要

交强险旨在保护受害者的权益，并且能及时地给予道路交通事故受害人适量的补偿，具有社会管理效用，使得政府的职责得以更好的履行。交强险的出台也提高了公众的交通安全意识，维护了社会大众的财产和人身安全，起到了社会稳定器的作用。但在交强险实施七年以来，保险公司的经营情况并不乐观，交强险的经营亏损成为目前亟待解决的问题。

PICC经营交强险七年以来亏损严重，2012年的亏损额达到了35.71亿元。本文选取交强险经营较好的两家保险公司平安财险和太平洋财险来对比分析

PICC交强险。文章预期对PICC交强险的盈利因素进行分析，同时以交强险审计数据作为支撑，希望能够找出PICC交强险长期亏损的原因，并在此基础上对PICC和我国监管机构做出具有理论意义和实践价值的改善建议，得到保险公司经营改善的途径和监管机构的政策调整方案。文章首先对PICC交强险2006年到2012年的经营情况从费用率、赔付率和投资收益率三方面进行对比分析，然后从地域因素、车型因素、渠道因素和承保规模因素四个因素对PICC交强险经营进行盈利因素分析。在以上分析的基础上探讨PICC交强险长期严重亏损的原因，得出对保险公司经营、对政府管控有价值的对策和方法。

关键词：交强险； PICC； 盈利因素

**Abstract**

Compulsory auto insurance is designed to protect the rights of victims and make society stable. The introduction of compulsory auto insurance also increases public awareness of road safety and maintain the property and personal safety of the community. But in the seven years since the implementation of compulsory auto insurance, the insurance companys' operating situation is not optimistic, compulsory auto insurance operating losses becomes a serious problem .

The compulsory auto insurance of PICC in 2012 reached 3.571 billion yuan. This article selects two insurance companies, Ping An and China Pacific, who have a better operation of compulsory auto insurance to make a comparative analysis of PICC. The first part begins with a comparative analysis of PICC with Ping An and China Pacific in expense ratio, loss ratio, investment yield in recent 6 years. The second part analyzes the impact of geographical factor, vehicle factor, channel factor and scale factor on the operation of PICC's compulsory auto insurance. On the basis of the above analysis, the third part explores the reasons of PICC's long-term severe compulsory auto insurance losses. Then it comes to valuable strategies and methods for both insurance companies and government.

**Keywords:** Compulsory auto insurance; PICC; Profit factor

目 录

[摘 要](#_Toc686322694) 3

**[Abstract](#_Toc686322695)** 3

[第](#_Toc686322696)**[1](#_Toc686322696)**[章 引言](#_Toc686322696) 4

[1.1 选题背景及研究意义](#_Toc686322697) 4

[1.1.1 选题背景](#_Toc686322698) 4

[数据来源：中国保监会关于机动车交通事故责任强制保险业务情况的公告（2006-2012）](#_Toc686322699) 5

[的经营建议和政策建议。](#_Toc686322700) 6

[1.3 研究方法与创新](#_Toc686322701) 6

[第](#_Toc686322702)**[2](#_Toc686322702)**[章](#_Toc686322702) **[PICC](#_Toc686322702)**[交强险简介](#_Toc686322702) 6

[2.1 交强险行业发展历程](#_Toc686322703) 6

[2.2 PICC交强险财务指标分析](#_Toc686322704) 6

[2.3 、2.4。](#_Toc686322705) 7

[2.2.1 费用率分析](#_Toc686322706) 13

[2.2.2 赔付率分析](#_Toc686322707) 16

[2.2.3 投资收益率分析](#_Toc686322708) 19

[第](#_Toc686322709)**[3](#_Toc686322709)**[章](#_Toc686322709) **[PICC](#_Toc686322709)**[交强险盈利因素分析](#_Toc686322709) 21

[地区的状况。](#_Toc686322710) 38

[3.2 车型因素](#_Toc686322711) 38

[3.3 渠道因素](#_Toc686322712) 49

[3.4 承保规模因素](#_Toc686322713) 49

[4.1 内部原因](#_Toc686322714) 51

[4.1.1 理赔流程不完善](#_Toc686322715) 51

[4.1.2 经营管理手段落后](#_Toc686322716) 51

[4.1.3 营销渠道有待多样化](#_Toc686322717) 51

[4.1.4 投资收益有待提高](#_Toc686322718) 51

[4.2 外部原因](#_Toc686322719) 51

[4.2.1 GDP](#_Toc686322720) 51

[4.2.2 政府政策](#_Toc686322721) 51

[第](#_Toc686322722)**[5](#_Toc686322722)**[章](#_Toc686322722) **[PICC](#_Toc686322722)**[交强险亏损对策](#_Toc686322722) 51

[5.1.1 控制赔付成本](#_Toc686322723) 52

[5.1.2 缩减经营费用](#_Toc686322724) 52

[5.1.3 加强渠道管控](#_Toc686322725) 52

[5.1.4 提高投资收益](#_Toc686322726) 52

[5.2 政府层面](#_Toc686322727) 52

[5.2.1 完善费率确定方式](#_Toc686322728) 52

[5.2.2 提供税收等政策支持](#_Toc686322729) 52

[与2012年交强险营业税62亿元形成明显对比的是交强险行业亏损54亿元。交强险是一个具有强制性的险种，旨在保障我国公民能够在道路交通事故中](#_Toc686322730) 52

[5.2.3 转换制度模式](#_Toc686322731) 52

[第](#_Toc686322732)**[6](#_Toc686322732)**[章 结语](#_Toc686322732) 52

[参考文献](#_Toc686322733) 52

[附录](#_Toc686322734)**[A](#_Toc686322734)**[机动车交通事故责任强制保险费率浮动暂行办法](#_Toc686322734) 53

[个人简历在读期间发表的学术论文与研究成果](#_Toc686322735) 54

# 第**1**章 引言

## 1.1 选题背景及研究意义

### 1.1.1 选题背景

机动车交通事故责任强制保险，简称“交强险”，于2006年7月1日正式施行，保险公司对被保险机动车发生交通事故造成的人身伤害和财产损失向保险事故受害者予以补偿，是责任险的一种。而无论被保险人是否在交通事故中负有责任，保险公司均将按照交强险条款的具体要求予以相应的赔偿，[1](#_bookmark2)表1.1为被保险人在交通事故中有责任和无责任两种情况下的赔偿限额。

表 1.1 交强险赔偿限额（单位：元）

| 种类 | 死亡伤残赔偿限额 | 医疗费用赔偿限额 | 财产损失赔偿限额 |
| --- | --- | --- | --- |
| 有责任 | 110000 | 10000 | 2000 |
| 无责任 | 11000 | 100 | 100 |

数据来源：武进军，试论我国机动车交强险及其赔偿责任，学理论，2010年第21期，第55-56 页

随着我国经济的快速发展，汽车保有量也迅猛增长，同时引发的交通事故发生率也有上升，交强险的存在显得尤为重要。我国的交强险具有强制性、公益性、广覆盖性的特征，旨在保护受害者的权益，并且能及时地给予受害者适量的补偿，具有社会管理效用，使得政府的职责得以更好地履行。交强险的出台也提高了公众的交通安全意识，维护了社会大众的财产和人身安全，起到了社会稳定器的作用。监管机构制定了全国统一的交强险制度，各家经营交强险的保险公司必须遵循“不盈利、不亏损”的原则，并按照统一的费率和责任限额经营，于2006年交强险运营7年以来保险公司该险种的盈利状况并不乐观。

表 1.2 2006-2012年交强险行业经营利润（单位：亿元）

| 年份 | 2006 年 7 月  日至 2008 年  12 月 31 日 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 承保利润 | -37.4 | 10.3 | -53 | -97 | -112 | -83 |
| 投资收益 | 44.3 | 7.3 | 24 | 25 | 20 | 29 |
| 合计利润 | 6.9 | 17.6 | -29 | -72 | -92 | -54 |

1武进军，试论我国机动车交强险及其赔偿责任，学理论，2010年第21期，第55-56页。

### 数据来源：中国保监会关于机动车交通事故责任强制保险业务情况的公告（2006-2012）

从表1.2可以看出交强险在2006年到2008年期间实现了盈利，但自2009年起其承保亏损逐年增加，直到2012年有所缓解。交强险逐年亏损且亏损额不断扩大已成保险行业的共识，巨额的经营亏损和平稳的投资收益也打破了交强险不盈不亏的经营原则。目前我国交强险面临着较大的经营困境，改善这一困境需要保险公司和政府当局的共同努力。

1.1.2选题的理论意义与现实意义

目前在交强险领域，国内绝大多数研究工作都集中于对交强险法律基础、制度合理性、道路交通安全以及所承担的社会职能角度等问题进行研究，缺乏对实务层面的指导，如对交强险经营模式研究、对交强险亏损经营过程中出现的问题及对策研究等。在交强险实施7年以来，我国监管机构制定了“不盈不亏”的原则，但是大部分保险公司的交强险经营都处于亏损状态，正是在这种背景下，我选择了关于“PICC交强险盈利因素分析”这个课题，分析PICC交强险为何无法实现监管机构制定的“不盈不亏”原则，并在此基础上提出对保险公司经营管理策略和对监管机构政策制定的建议，为今后保险公司交强险经营提供理论参考，为交强险健康成长贡献自己的一份微薄之力。

交强险第一经营年度经营数据于2007年公布后，就引发了社会各界的广泛关注和激烈讨论。2008年度经营数据公布后，表明交强险运营情况良好，在投资收益和经营利润加总的情况下实现了一定盈利。2008年1月11日，中国保监会批准了由中国保险行业协会上报的交强险费率方案，同时也正式公布了交强险责任限额调整方案，新方案降低了保险费率，提高了总责任限额，此后我国的交强险亏损加剧。从2006年到2012年交强险业务的累积亏损高达370亿元，由投资收益冲抵143亿元，最终行业总体来说亏损227亿元。交强险制度对社会的影响十分重大，首先能够使得机动车交通事故的受害人得到应有的赔偿，其次促进了机动车道路交通安全。尤其在我国，社会保障尚不完善，交强险制度可以缓解很多社会问题，各保险公司交强险的经营情况直接影响其职能的效果。本文预期通过对PICC交强险亏损原因进行盈利因素分析，得到影响PICC交强险经营的盈利因素及其效果，在此基础上对PICC提出具有实践意义的改善方案。

1.2论文结构及主要内容

本文从PICC交强险经营的实际情况出发，运用保险学的理论知识和财务知识从多个角度对PICC交强险进行分析并得出规律性的结论，最后提供有实用性

## 的经营建议和政策建议。

第一章为引言，介绍选题的背景及研究意义，论文的结构以及论文的研究思路与方法。

第二章介绍我国交强险的发展历程和现状，以及PICC交强险近几年的盈利情况，对PICC交强险2006年到2012年的经营情况从费用率、赔付率和投资收益率三方面与平安交强险、太保交强险进行对比分析。

第三章为PICC交强险盈利因素内部分析，从地区因素、车型因素、渠道因素、承保规模因素等四个方面进行PICC与平安交强险、太保交强险之间的比较分析。

第四章为PICC交强险亏损原因分析，分别从内部和外部两个角度进行，内部原因分为理赔流程不完善、经营管理手段落后、营销渠道有待多样化、投资收益有待提高，外部原因分为GDP的增长和政府政策的影响。

第五章先对保险公司交强险经营提出改善的建议，首先控制赔付成本，其次缩减经营费用，再次加强渠道管控，最后提高投资收益；对监管机构提出政策性建议，短期内要完善费率确定方式（制定地域差别费率，制定车型差别费率）且给予交强险税收优惠，长期来说要明确我国交强险经营模式。

第六章对全文进行总结。

## 1.3 研究方法与创新

本文预期通过对PICC交强险盈利因素进行分析，同时以审计数据作为支撑，希望能够找出PICC交强险长期亏损的原因，并在此基础上对保险公司和我国监管机构做出具有理论意义和实践价值的改善建议，得到保险公司经营改善和监管机构政策调整和的途径。文章运用了横向和纵向分析法，内部和外部分析法。横向分析法对影响PICC交强险经营的地域因素、车型因素、渠道因素和承保规模因素做对比分析；纵向分析法对PICC交强险2007-2012的经营状况做一个直观的分析。内部分析法将PICC与其他几家保险公司交强险的费用率、赔付率和投资收益率进行分析；外部分析法对GDP和政府政策对PICC交强险的经营做简要分析，在以上分析的基础上得出对保险公司经营、对政府管控有价值的对策和方法。

本文对交强险盈利因素的分析有多处创新。首先，国内对于交强险研究范围大多局限于行业制度、费率厘定等方面，对于保险公司经营层面盈利因素的研究比较少，数据支持也相对较少，而本文利用了大量来自保监会监会《关于机动车

交通事故责任强制保险业务情况的公告》、各保险公司由会计事务所出具无保留意见的专题审计报告以及交强险精算报告对PICC交强险的几种盈利因素进行了分析。其次，本文突出了对保险公司交强险经营改善对策，而已有文献大部分在突出对政府的政策和制度的建议，希望通过文章的分析给予保险公司一定的借鉴意义。

# 第**2**章 **PICC**交强险简介

## 2.1 交强险行业发展历程

机动车第三者责任强制保险是由《道路交通安全法》于2004年5月1日首次提出的，同时也设立了道路交通事故社会救助基金。国务院颁布的《交强险条例》规定2006年7月1日开始实施交强险制度，从此之后交强险取代了机动车

第三者责任强制保险。《机动车交通事故责任强制保险费率浮动暂行办法》于2007

年6月27日由保监会发布，规定新的费率浮动办法自7月1日开始实施，其保费费率高于机动车第三者责任保险，无论被保险人在交通事故中是否负有责任，均需要根据《交强险条例》的规定在责任限额内进行赔偿。2007年底，保监会第一次公布了保险公司交强险经营的财务数据，数据显示，2006年7月1日到2007年6月30日期间全国24家经营交强险的保险公司中有22家经营亏损，其余两家实现了交强险业务盈利。2007年12月14的交强险费率听证会出台了《交强险费率调整方案介绍与说明》，其中对交强险的费率和赔偿限额做出了调整，费率有所下降而赔偿限额大幅度提升。2009年6月29日公布的交强险经营数据显示，

2006年7月1日到2008年12月31日两年半以来交强险经营实现了盈利，累计

6.9亿元，交强险的运营也有转好趋势，2008年交强险行业的费用率降到了

31.75%，甚至与商业车险费率持平。但两年半的交强险承保是亏损的，在合计投资收益的基础上才实现了整体的盈利。2008年费率和赔偿限额方案的调整也给交强险经营增加了经营压力，交强险经营仍然存在很大的危机。虽然2009年保费

与2008年相比有增加，但保费收入的增加速度明显小于风险保费的增加速度，因此2009年的赔付率会上升，也导致了年度经营亏损29亿元，其中承保亏损53亿元。赔付上升的原因包括交强险财产损失的赔付成本上涨和人身伤亡赔偿标准的上升。2011年交强险亏损创历史新高，达到112亿元。虽然2011年我国交强险的大门向外资保险公司敞开，但其经营困局在短时间内仍无法得以解决。2012年交强险较2011年经营亏损有所缓解，比2011年减亏38亿元。

对于日后交强险行业的经营状况，几家保险公司在其交强险精算报告中做出了预测。PICC指出，交强险的人身伤亡和财物损失的赔付成本都将不断上升，来源于人身伤亡赔偿标准的逐年上升和机动车零配件维修成本的提高，同时，新车销售速度的趋缓也会导致交强险费率的下降。人保财险表示随着其理赔环节的不断优化和业务结构的持续调整，交强险的赔付率将在一定程度上得到控制，日

后交强险的经营情况将趋于平稳。平安财险认为交强险的经营成本和赔付成本将会继续上升，来源于赔偿标准的提高、不同地区赔偿标准的统一、医疗费用的上涨等因素的影响。太平洋产险认为，交强险经营情况难以准确估计，但日后交强险最终赔付率仍将处于较高的水平。但2013年出台的一些新交规对交强险经营产生有利的影响，例如对醉酒驾驶的打击力度加强。总体来说，交强险赔付成本将在今后有所增加，但基于各方面因素的综合考虑，增加幅度有限。

## 2.2 PICC交强险财务指标分析

交强险制度于2006年7月1日实行，该险种运营至今已逾七年，除2008年实现承保利润外，其他年度均承保亏损。2012年交强险业务经营情况公告显示

2012年国内共有42家经营交强险业务的保险公司，其中有15家保险公司的交强险保费超过了10亿元。2012年交强险保费收入1114亿元，赔付成本821亿元，经营费用320亿元，亏损54亿元，其中承保亏损83亿元。2012年赔付率比2011年下降了4.3%，费用率比2011年降低0.1%。统计发现2012年42家经营交强险业务的保险公司中有10家实现了盈利，其余都经营亏损。

表 2.1 2012年交强险经营盈利公司（单位：亿元）

| 公司 | 交强险经营利润 |
| --- | --- |
| 大地保险 | 2.03 |
| 平安产险 | 1.77 |
| 阳光产险 | 1.5 |
| 天平车险 | 0.79 |
| 永城财险 | 0.74 |
| 都邦保险 | 0.22 |
| 中银保险 | 0.2 |
| 安华农业保险 | 0.08 |
| 华农财险 | 0.03 |
| 阳光农业保险 | 0.004 |

数据来源：2012年度10家保险公司机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

2012年交强险亏损较多的包括人保财险、国寿财险、中华联合财产保险公司。亏损额分别为35.71亿元、3.19亿元、2.39亿元。交强险经营7年以来行业亏损额增加，但也有多年来保持盈利的保险公司，截至2012年末，平安产险累计盈利8.3亿元，太保产险累计盈利6.25亿元，本文将对PICC与平安产险和太保产

险进行交强险比较分析，进一步了解PICC交强险多年来经营亏损的原因，并对其提出改善建议。

根据中国保监会公布的交强险审计报告将PICC近几年的交强险经营数据进行了整理，并以平安财险和太平洋财险近几年交强险数据做了对比分析，如表2.2、

## 2.3 、2.4。

表 2.2 2007-2012年PICC交强险业务经营情况（单位：亿元）

| 年份 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 已赚保费 | 1,788,406 | 2,226,515 | 2,293,981 | 2,773,214 | 3,288,817 | 3,551,199 |
| 赔款总计 | 1,129,201 | 1,520,223 | 1,900,874 | 2,426,922 | 2,881,683 | 3,048,244 |
| 经营费用 | 575,953 | 563,065 | 606,162 | 742,307 | 861,168 | 957,349 |
| 投资收益 | 106,446 | 57,881 | 90,695 | 63,996 | 50,568 | 97,270 |
| 经营利润 | 189,698 | 201,108 | -122,360 | -332,019 | -403,468 | -357,124 |
| 赔付率 | 63.14% | 68.28% | 82.86% | 87.51% | 87.62% | 85.84% |
| 费用率 | 32.20% | 25.29% | 26.42% | 26.77% | 26.18% | 26.96% |
| 利润率 | 10.61% | 9.03% | -5.33% | -11.97% | -12.27% | -10.06% |
| 投资收益率 | 5.95% | 2.60% | 3.95% | 2.31% | 1.54% | 2.74% |

表 2.3 2007-2012年平安交强险业务经营情况（单位：亿元）

| 年份 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 已赚保费 | 425,748 | 570,325 | 676,686 | 1,011,484 | 1,379,673 | 1,782,842 |
| 赔款总计 | 227,154 | 372,721 | 453,331 | 734,754 | 1,106,340 | 1,298,548 |
| 经营费用 | 165,532 | 175,064 | 210,599 | 311,587 | 419,180 | 519,487 |
| 投资收益 | 37,572 | 21,451 | 25,659 | 39,728 | 51,857 | 52,932 |
| 经营利润 | 70,634 | 43,991 | 38,415 | 4,871 | -93,990 | 17,739 |
| 赔付率 | 53.35% | 65.35% | 66.99% | 72.64% | 80.19% | 72.84% |
| 费用率 | 38.88% | 30.70% | 31.12% | 30.80% | 30.38% | 29.14% |
| 投资收益率 | 8.82% | 3.76% | 3.79% | 3.93% | 3.76% | 2.97% |
| 利润率 | 16.59% | 7.71% | 5.68% | 0.48% | -6.81% | 0.99% |

表 2.4 2007-2012年太平洋交强险业务经营情况（单位：亿元）

| 年份 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 已赚保费 | 425,748 | 570,325 | 676,686 | 1,011,484 | 1,379,673 | 1,782,842 |
| 赔款总计 | 227,154 | 372,721 | 453,331 | 734,754 | 1,106,340 | 1,298,548 |
| 经营费用 | 165,532 | 175,064 | 210,599 | 311,587 | 419,180 | 519,487 |
| 投资收益 | 37,572 | 21,451 | 25,659 | 39,728 | 51,857 | 52,932 |
| 经营利润 | 70,634 | 43,991 | 38,415 | 4,871 | -93,990 | 17,739 |
| 赔付率 | 53.35% | 65.35% | 66.99% | 72.64% | 80.19% | 72.84% |
| 费用率 | 38.88% | 30.70% | 31.12% | 30.80% | 30.38% | 29.14% |
| 投资收益率 | 8.82% | 3.76% | 3.79% | 3.93% | 3.76% | 2.97% |
| 利润率 | 16.59% | 7.71% | 5.68% | 0.48% | -6.81% | 0.99% |

数据来源：2007-2012年度3家保险公司机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报

告

从以上数据可以发现PICC交强险无法实现不盈不亏的目标，利润率直接反

应经营状况的优劣，而交强险的利润率决定于费用率，赔付率以及投资收益率，通过对PICC、平安、太保三家交强险2007-2012年年度利润率和费用率、赔付率与投资收益率的相关性研究发现，交强险利润率与费用率呈现负的相关性。表2.5表明交强险的利润率与保险公司费用率负相关，受投资收益率的影响较为不稳定，与保险公司赔付率负相关。以下将从PICC交强险经营的费用率、赔付率和投资收益率几个方面进行原因分析。

表 2.5 PICC交强险利润率与费用率、赔付率、投资收益比率相关系数

| 年份 | 2007 年 | 2008 年 | 2009 年 | 2010 年 | 2011 年 | 2012 年 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 利润率与费用  率的相关系数 | -0.968926 | -0.999999 | -0.977919 | -0.987234 | -0.46792 | -0.261169 |
| 利润率与赔付  率的相关系数 | -0.27979 | -0.232961 | -0.104898 | -0.997594 | -0.98504 | -0.988072 |
| 利润率与投资  收益率的相关系数 | -0.52674 | 0.036598 | -0.016876 | 0.763197 | 0.036805 | -0.223488 |

数据来源：2007- 2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

### 2.2.1 费用率分析

交强险的经营费用分为专属费用和共同费用，专属费用是保险公司专门为经营交强险所产生的全部归属于交强险的费用，包括营业税金及附加、救助基金、保险保障基金、经营挂历费用、支付给中介机构或兼业机构的佣金和手续费以及相关的宣传费用。共同费用不是专门为经营交强险发生的，根据相关的分摊办法将其归属到交强险的经营费用中。

交强险的费用率较高，包括初始费用、流转税、间接理赔费用、管理费用、保险保障基金、道路交通事故社会救助基金。2007年到2012年PICC交强险费用率有所下降，主要原因是交强险的开展初期投入比较高，而根据国内的会计准则，这些投入只能在当年摊销，不允许在今后几年摊销。这样导致交强险的成本积压在承办的初期，因此费用率较高。

表 2.6 三家保险公司2007-2012年交强险费用率变化情况对比

| 年份 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 行业整体 | 39.12% | 31.75% | 30.77% | 27.50% | 28.20% | 28.70% |
| 人保财险 | 32.20% | 25.29% | 26.42% | 26.77% | 26.18% | 26.96% |
| 平安财险 | 38.88% | 30.70% | 31.12% | 30.81% | 30.38% | 29.14% |
| 太平洋财险 | 35.95% | 31.04% | 30.23% | 30.19% | 27.99% | 24.07% |

数据来源：2007- 2012年度3家保险公司机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告及中国保监会关于机动车交通事故责任强制保险业务情况的公告（2007-2012）

表 2.7 三家保险公司2007-2012年总业务费用率变化情况对比

| 年份 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 人保财险 | 33.31% | 26.54% | 25.79% | 31.90% | 31.32% | 31.50% |
| 平安财险 | 40.18% | 38.60% | 33.65% | 44.72% | 42.37% | 35.60% |
| 太平洋财险 | 40.40% | 37.46% | 29.27% | 34.54% | 34.17% | 27.84% |

数据来源：2007- 2012年度3家保险公司已审专题财务报告

由表2.6和表2.7的对比分析可以看出，人保财险的交强险费用率一直处于低于行业数据的水平，并有逐渐降低趋于平稳的趋势。2008年后PICC交强险费用率已经趋于稳定，跟其总业务费用率大致相当，甚至会出现低于同年度总业务费用率的情形。因此，PICC 交强险初期经营所出现的高额费用率已经逐步摊平。

其中中间的业务年度能够更加客观的反应真实的经营情况，因为交强险的初期可能会低估利润，后期可能会高估利润。

### 2.2.2 赔付率分析

赔款支出包括本公司支付的赔款，在责任限额内垫付或承诺支付的抢救费用以及在理赔过程中发生的律师费、诉讼费、损失检验费及其他归集于理赔部门的费用。[2](#_bookmark10)赔付成本受以下几个因素的影响：单均保费、出险频率、案均赔款。

表 2.8 2007-2012三家保险公司2007-2012年交强险赔付率变化情况对比

| 年份 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 行业 | 64.12% | 67.00% | 78.02% | 82.25% | 81.95% | 77.60% |
| 人保 | 63.14% | 68.28% | 82.86% | 87.51% | 87.62% | 85.84% |
| 平安 | 53.35% | 65.35% | 66.99% | 72.64% | 80.19% | 72.84% |
| 太保 | 57.60% | 64.26% | 56.87% | 78.11% | 76.88% | 76.74% |

数据来源：2007- 2012年度3家保险公司机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告及中国保监会关于机动车交通事故责任强制保险业务情况的公告（2007-2012）

从表2.8可以看出交强险行业赔付率在64%-82%之间，行业赔付率在2007-2012年之间明显上升，2010-2012年之间有小幅下降。赔付率的高低首先受到赔偿标准的影响，人身伤亡赔偿包括死亡补偿金和残疾赔偿金，人身伤亡赔偿金的数额由城镇居民可支配收入或农村居民人均纯收入确定；财险损失赔偿受到物价水平的显著影响。2012年全国农村居民人均纯收入达到7917元，比2011年名义增长13.5%，全年城镇居民人均总收入为26959元，其中，城镇居民人均可支配收入24565元，比2011年名义增长12.6%。可以预见，随着收入水平及物价水平的不断上涨，同一交强险保单案均赔款和赔付水平将会继续不断上升趋势。从表2.8可以明显看出人保交强险赔付率从2008年起高于行业水平，也远远

高于同业竞争者平安产险和太平洋保险。作为交强险承保规模最大的保险公司，人保也正是由于其巨大的赔付支出导致经营的巨额亏损。影响最终赔付率的主要因素有出险频率、案均赔款以及单均保费，单均保费的变化、出险频率及案均赔款的变化均会造成赔付率的变化。

表 2.9 PICC赔付趋势表

2孟生旺、李嗥、商月，交强险的成本因素分析[J]，统计研究，2011年第28期，第47-52页。

| 保单年度 | 最终出险频率 | 最终案均赔款 |
| --- | --- | --- |
| 2006 年 | 10.80% | 3,833 |
| 2007 年 | 13.90% | 4,019 |
| 2008 年 | 14.40% | 4,759 |
| 2009 年 | 13.80% | 5,052 |
| 2010 年 | 12.50% | 5,632 |
| 2011 年 | 12.90% | 5,748 |
| 2012 年 | 14.10% | 5,181 |

表 2.10 PICC截至2012年12月31日交强险保单赔付成本评估结果汇总表

| 保单年度 | 单均保费（元） | 最终赔付率 | 风险保费（元） |
| --- | --- | --- | --- |
| 2006 年 | 863 | 47.90% | 413 |
| 2007 年 | 894 | 62.40% | 558 |
| 2008 年 | 839 | 81.80% | 686 |
| 2009 年 | 809 | 86.00% | 696 |
| 2010 年 | 837 | 84.20% | 705 |
| 2011 年 | 872 | 85.20% | 743 |
| 2012 年 | 863 | 84.80% | 732 |

数据来源：2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险业务精算报告

风险保费是指保险公司每承保一辆车，平均需要负担的赔付成本，保险公司交强险经营出险亏损的原因便是交强险的单均保费无法弥补风险保费以及保险公司必需的经营管理费用和营业税费。

PICC交强险在2008年之前处于盈利状态,2008年后交强险一直经营亏损，且利润率持续下降。经过责任限额的调整，2008年交强险总的责任限额（即每次事故的最高赔偿额）从6万元提高至12.2万元，其中死亡伤残赔偿限额上调至

11万元。与此同时政府对交强险费率也进行了调整，42个车型中的16个车型进行了费率下调，[3](#_bookmark11)据测算，2008年费率调整后，平均降费幅度为10，约64%的被保险人将享受降费。以上原因都导致了PICC交强险2008年之后赔付率的大幅上升。



3曹红欣，论汽车保险中的道德风险及防范，ft东大学，硕士论文，2008 年

从表2.9中可以看出，PICC交强险出险频率从2007年至2009年都比较平稳，

2010年和2011年略有下降，2011年以后出险率又呈现升高的趋势。2008年2月交强险赔偿限额调整后案均赔款呈现逐渐上升趋势，2012年交强险案均赔款有所下降。2011年以来PICC加大人伤赔案的管理和家庭自用车业务占比与2012年交强险案均赔款下降有很大关系。

表 2.11 PICC费率浮动办法的影响分析表-汽车业务（不包括摩托车和拖拉机）

| 保单年度 | 单均保费（基于基础费率，不包括费率浮动） | 单均保费（基于基础费率，包括费率浮动） | 费率浮动办法的影响 |
| --- | --- | --- | --- |
| 2006 年 | 1,450 | 1,450 | 0.00% |
| 2007 年 | 1,427 | 1,384 | -3.00% |
| 2008 年 | 1,330 | 1,207 | -9.30% |
| 2009 年 | 1,326 | 1,147 | -13.50% |
| 2010 年 | 1,343 | 1,149 | -14.50% |
| 2011 年 | 1,347 | 1,140 | -15.40% |
| 2012 年 | 1,312 | 1,110 | -15.40% |

数据来源：2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险业务精算报告

2007年7月交强险开始实施费率浮动办法，交强险的费率与道路交通事故挂钩，未发生有责任道路交通事故即可享受费率优惠。从表中可以看到，费率浮动办法给交强险带来的优惠幅度自2008年来大幅上升，2010年后优惠幅度已经企稳。观察近几年的新车销售情况，由于新车并不享受费率优惠，如果新车增速持续没有反弹，新车业务占比持续下降会使得交强险整体费率水平下降。

### 2.2.3 投资收益率分析

表 2.12 2007-2012三家保险公司交强险投资收益率变化情况对比

| 投资收益率 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2012 年度 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 行业 | 4.24% | 1.32% | 3.97% | 3.31% | 2.19% | 2.74% |
| 人保 | 5.95% | 2.60% | 3.95% | 2.31% | 1.54% | 2.74% |
| 平安 | 8.82% | 3.76% | 3.79% | 3.93% | 3.76% | 2.97% |
| 太保 | 10.08% | 3.27% | 3.55% | 4.97% | 2.72% | 1.59% |

数据来源：2007- 2012年度3家保险公司机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告及中国保监会关于机动车交通事故责任强制保险业务情况的公告（2007-2012）

保险公司交强险业务的经营利润来源于两部分：承保利润和投资收益，承保

利润是投保过程中保费收入大于赔款支出和经营费用所带来的利润；投资收益是保险公司进行投资产生的收益。投资收益包括交易性金融资产收益、持有至到期投资收益、可供出售的金融资产损益、各项投资产生的利息收入、买入反售金融资产收入减去相关投资费用和支出。[4](#_bookmark13)由表2.5可以看出，投资收益率跟利润率的相关性并不稳定，投资收益率更多地会受到外在经济环境的影响。PICC交强险投资收益率相比于平安和太保处于落后地位，2008年，受到全球金融危机的影响，

PICC交强险的投资收益率降到了最低1.32%。2009年，面对资本市场环境的好转，其投资收益率有所上升，之后便保持稳定略有下降的趋势。2012年，PICC的投资策略较2011年发生了改变，PICC减少了银行存款和债券，增加了基金和股票的资产配置，虽然总投资收益较2011年有所增加，但2012年资金单独运用投资收益小于2011年。

4马丁娜，金融资产的会计处理差异探讨，会计之友，2011年第12期，第88-91 页

3.1地区因素

# 第**3**章 **PICC**交强险盈利因素分析

为了研究地区因素对PICC交强险经营的影响，下面将我国行政区域划分为六个部分，该划分来源于《中国统计年鉴》，分别为华北、东北、华东、中南、西南和西北六个地区。以下将根据中国人民财产保险股份有限公司交强险专题财务报告来对比分析PICC在六个地域的交强险经营状况。

表 3.1 六大地域的划分

| 地区 | 省份 |
| --- | --- |
| 华北 | 北京、天津、河北、ft西、内蒙古 |
| 东北 | 辽宁、吉林、黑龙江 |
| 华东 | 上海、江苏、浙江、安徽、福建、江西、ft东 |
| 中南 | 河南、湖北、湖南、广东、广西、海南 |
| 西南 | 重庆、四川、贵州、云南、西藏 |
| 西北 | 陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆 |

数据来源：《中国统计年鉴》

表 3.2 2012年中国人民财产保险股份有限公司交强险分地区专题财务报告

| 地区分部 | 已赚保费 | 赔款支出 | 专属费用 | 共同费用 | 投资收益 | 利润/(亏损) |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 河北省 | 255,238 | 190,066 | 33,995 | 26,083 | 6,511 | -3,578 |
| 江苏省 | 250,803 | 212,439 | 34,726 | 24,003 | 5,341 | -68,831 |
| ft东省 | 222,618 | 182,240 | 28,667 | 31,927 | 4,825 | -34,977 |
| 广东省 | 210,046 | 137,399 | 30,451 | 24,574 | 7,283 | 10,494 |
| 浙江省 | 176,613 | 169,799 | 23,272 | 26,253 | 2,731 | -75,703 |
| 四川省 | 167,318 | 139,417 | 21,071 | 19,695 | 3,331 | -31,979 |
| 河南省 | 149,898 | 134,917 | 25,377 | 13,841 | 2,077 | -39,705 |
| 云南省 | 140,878 | 68,433 | 37,930 | 12,295 | 6,657 | 10,681 |
| ft西省 | 135,606 | 76,420 | 22,459 | 13,881 | 4,887 | 13,862 |
| 辽宁省 | 128,289 | 102,102 | 19,393 | 12,596 | 2,578 | -11,671 |
| 安徽省 | 124,455 | 132,000 | 12,731 | 16,288 | 362 | -51,705 |
| 新疆自治区 | 123,795 | 72,772 | 25,748 | 10,866 | 5,293 | 5,437 |
| 北京市 | 122,455 | 65,908 | 23,518 | 8,309 | 5,769 | 20,922 |

（续表）

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 地区分部 | 已赚保费 | 赔款支出 | 专属费用 | 共同费用 | 投资收益 | 利润/(亏损) |
| 湖南省 | 112,228 | 91,872 | 18,984 | 6,810 | 2,387 | -14,621 |
| 湖北省 | 107,435 | 98,749 | 16,732 | 12,255 | 1,703 | -34,660 |
| 江西省 | 104,570 | 94,387 | 13,711 | 9,312 | 1,820 | -23,517 |
| 内蒙古 | 100,848 | 56,576 | 17,824 | 12,891 | 4,324 | 8,773 |
| 陕西省 | 91,530 | 59,460 | 14,319 | 9,804 | 3,302 | 4,962 |
| 广西自治区 | 87,157 | 51,268 | 15,835 | 8,687 | 3,595 | 8,132 |
| 福建省 | 86,573 | 65,511 | 12,760 | 12,067 | 2,494 | -12,632 |
| 黑龙江 | 74,064 | 46,762 | 17,981 | 8,849 | 2,429 | -1,685 |
| 重庆市 | 62,765 | 63,516 | 9,501 | 5,420 | 224 | -18,185 |
| 吉林省 | 61,514 | 40,252 | 8,928 | 8,970 | 2,242 | 1,926 |
| 贵州省 | 59,528 | 35,153 | 9,122 | 6,761 | 2,547 | 6,282 |
| 甘肃省 | 55,655 | 28,323 | 10,365 | 7,708 | 2,765 | 8,505 |
| 上海市 | 51,559 | 64,122 | 6,143 | 7,183 | - | -25,751 |
| 深圳市 | 45,163 | 29,003 | 13,572 | 5,620 | 1,745 | -7,023 |
| 宁夏自治区 | 41,208 | 23,955 | 5,679 | 5,453 | 1,757 | 4,009 |
| 天津市 | 40,197 | 24,566 | 6,744 | 3,729 | 1,473 | 7,202 |
| 青岛市 | 33,408 | 26,973 | 4,038 | 5,126 | 638 | -8,664 |
| 宁波市 | 29,576 | 28,823 | 3,788 | 4,706 | 206 | -10,647 |
| 大连市 | 28,925 | 21,018 | 5,222 | 2,622 | 629 | -2,236 |
| 青海省 | 21,023 | 9,187 | 2,931 | 3,873 | 1,200 | 5,146 |
| 厦门市 | 20,597 | 15,618 | 4,642 | 1,339 | 683 | -4,512 |
| 海南省 | 13,867 | 7,401 | 1,807 | 2,655 | 626 | 3,278 |
| 西藏自治区 | 13,797 | 4,127 | 2,320 | 2,612 | 836 | 5,547 |
| 合计 | 3,551,199 | 2,670,534 | 562,286 | 395,063 | 97,270 | -357,124 |

数据来源：2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

3.1.1不同地区赔付率

交强险行业整体的赔付压力较大，全国各地区都保持在较高的赔付水平。其中华东地区的赔付率最高，达到了90.49%，西北地区的赔付率较小，为58.13%，各地区的赔付率差异较大，赔付率从高到低依次为华东>中南>东北>西北>西南>

华北>西北。造成赔付率差异的原因有很多，其中最明显的是经济发达地区的交强险赔付率高于经济落后地区。经济发达的地区交强险赔偿标准较高，案均赔款也就对应很高，且经济发达地区交通事故发生的次数和频率也较高，因此导致赔付金额较高。



图 3.1 各地区交强险赔付率

3.1.2不同地区费用率

交强险的费用包括专属费用和分摊的共同费用，2012年度各地区的交强险费用率都处于25%到30%之间，依次为东北>西北>西南>中南>华北>华东。可以看出费用率也有地域差别，西部地区的费用率比东部地区高，即经济不发达的地区交强险的费用率要略高与经济发达的地区，这刚好与赔付率的地域差别相反。



3.1.3不同地区投资收益率

图 3.2 各地区交强险费用率

交强险行业的投资收益较为稳定，虽然投资收益率整体偏低，但是地域之间的差异也较小。投资回报率主要受到资本市场波动的影响，风险性较高，发展趋势并不稳定。一旦资本市场萎靡，缺少了投资收益的支持，交强险无疑会面临亏损加剧的压力。因此，交强险承保的亏损才是判断其经营状况的主要标准。原则上，保险公司应该提取保费不足准备金和投资损失准备金，保费不足准备金是为了应对费率不足的情况，投资损失准备金是为了应对资本市场风险波动频繁和日益加大情形下的投资损失，以免造成交强险经营情况的剧烈变动。[5](#_bookmark18)

5李寿双、郭文昌，机动车第三者责任强制保险的制度研究，保险研究，2005第8期，第70-73 页



图 3.3 各地区交强险投资收益率

全国各地区的交强险盈亏不一，差距十分明显，其中只有华北和西北两个地区在2012年度实现了盈利，东北、华东、中南、西南地区均出现了亏损，其中华东地区亏损幅度很大，达到了-117.3%。图3.1、图3.2、图3.3和图3.4体现了利润率与赔付率、费用率呈显著负相关性。

图3.1到图3.4分别对比说明了2012年度华北、东北、华东、中南、西南和西北六个地区交强险的赔付率、费用率、投资收益率、利润率之间的差异，其中投资收益率与地域关系较小，而赔付率、费用率、利润率与地域分布有着很大的相关性。



图 3.4 各地区交强险利润率

在交强险划分的每个地区内部，赔付率和费用率的方差值较小，即赔付率和费用率的差异较小，但是在地区之间，可以明显观察到赔付率和费用率的不同，有着“区域内同质、区域外差异”的特点。因此地域差异带来的交强险经营差异十分显著，东西差异十分明显，如表3.3。

表 3.3 PICC各地区赔付率、费用率、利润率的比较

| 地区 | 财务比率 | N | Minimum | Maximum | Mean | Variance |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 华北 | 赔付率 | 5 | 53.82% | 74.47% | 60.37% | 0.69% |
| 费用率 | 5 | 23.54% | 30.46% | 26.57% | 0.06% |
| 东北 | 赔付率 | 3 | 63.14% | 79.59% | 69.39% | 0.79% |
| 费用率 | 3 | 24.94% | 36.23% | 30.09% | 0.33% |
| 华东 | 赔付率 | 7 | 75.67% | 124.37% | 94.15% | 2.76% |
| 费用率 | 7 | 22.02% | 28.68% | 25.50% | 0.07% |
| 中南 | 赔付率 | 6 | 53.37% | 91.92% | 73.57% | 2.73% |
| 费用率 | 6 | 22.98% | 32.18% | 27.11% | 0.09% |
| 西南 | 赔付率 | 5 | 29.91% | 101.20% | 64.41% | 7.95% |
| 费用率 | 5 | 23.77% | 35.75% | 29.24% | 0.13% |
| 西北 | 赔付率 | 5 | 43.70% | 64.96% | 55.29% | 0.67% |
| 费用率 | 5 | 26.36% | 32.47% | 29.56% | 0.08% |

数据来源：根据2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

通过PICC2012年各省交强险的经营数据进行分析后，可以发现交强险经营有十分明显的地域性差异。下面将采取DEA方法（数据包络分析法）对PICC2012年各个省份的交强险经营进行效率评估，从而更加直接地观察不同地区交强险的经营状况。该分析中的投入指标为PICC2012年各省的经营费用，产出指标为赔款支出和投资收益。之所以未选择经营利润为产出指标是因为经营利润大部分为负值，不便进行分析，而赔款支出和投资收益与经营利润关系密切，研究具有实际意义。这两个指标都能够体现保险公司的经营成效，赔款支出是保险公司对被保险人给予的经济补偿，体现了交强险社会保障的功能。投资收益则体现了作为保险金管理者的保险公司资金投资带来的收益。之所以选择产出导向的模型是因为PICC几年的经营费用率较为稳定，并有下降的趋势，而赔款支出和投资收益受公司的经营策略的影响。使用DEA模型进行计算，其结果如下：

表 3.4 PICC2012年各省份交强险经营效率分析

| 地区 | 城市 | 排名 | crste | vrste | scale | 规模递增  / 递减 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 华北 | 北京 | 1 | 1 | 1 | 1 | - |
| 天津 | 15 | 0.906 | 0.931 | 0.931 | irs |
| 河北 | 9 | 0.938 | 1 | 0.938 | drs |
| ft西 | 25 | 0.842 | 0.853 | 0.987 | drs |
| 内蒙古 | 27 | 0.818 | 0.818 | 1 | - |
| 平均值 |  | 0.901 | 0.92 | 0.971 |  |
| 东北 | 辽宁 | 23 | 0.845 | 0.861 | 0.982 | drs |
| 吉林 | 26 | 0.835 | 0.855 | 0.977 | irs |
| 黑龙江 | 36 | 0.624 | 0.626 | 0.998 | irs |
| 平均值 |  | 0.768 | 0.781 | 0.986 |  |
| 华东 | 上海 | 1 | 1 | 1 | 1 | - |
| 江苏 | 6 | 0.957 | 1 | 0.957 | drs |
| 浙江 | 30 | 0.816 | 0.906 | 0.901 | drs |
| 安徽 | 5 | 0.969 | 1 | 0.969 | drs |
| 福建 | 29 | 0.817 | 0.819 | 0.998 | drs |
| 江西 | 1 | 1 | 1 | 1 | - |
| ft东 | 32 | 0.809 | 0.873 | 0.927 | drs |
| 平均值 |  | 0.91 | 0.943 | 0.965 |  |
| 中南 | 河南 | 31 | 0.814 | 0.861 | 0.945 | drs |
| 湖北 | 27 | 0.818 | 0.841 | 0.973 | drs |
| 湖南 | 7 | 0.952 | 0.957 | 0.996 | drs |
| 广东 | 16 | 0.904 | 1 | 0.904 | drs |
| 广西 | 20 | 0.882 | 0.89 | 0.991 | irs |
| 海南 | 33 | 0.784 | 1 | 0.784 | irs |
| 平均值 |  | 0.859 | 0.925 | 0.932 |  |
| 西南 | 重庆 | 13 | 0.913 | 0.914 | 0.999 | drs |
| 四川 | 18 | 0.889 | 0.918 | 0.969 | drs |
| 贵州 | 7 | 0.952 | 0.985 | 0.966 | irs |
| 云南 | 35 | 0.731 | 0.955 | 0.766 | drs |
| 西藏 | 10 | 0.935 | 1 | 0.935 | irs |
| 平均值 |  | 0.884 | 0.954 | 0.927 |  |

（续表）

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 地区 | 城市 | 排名 | crste | vrste | scale | 规模递增  / 递减 |
| 西北 | 陕西 | 12 | 0.914 | 0.921 | 0.993 | irs |
| 甘肃 | 24 | 0.844 | 0.849 | 0.994 | irs |
| 青海 | 4 | 0.973 | 1 | 0.973 | irs |
| 宁夏 | 11 | 0.932 | 0.996 | 0.936 | irs |
| 新疆 | 22 | 0.857 | 0.879 | 0.974 | drs |
| 平均值 |  | 0.904 | 0.929 | 0.974 |  |
|  | 总平均值 |  | 0.88 | 0.921 | 0.957 |  |

数据来源：根据2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告应用

DEA软件制作

Crste为综合效率，即不考虑规模收益时的技术效率；vrste为纯技术效率，即考虑规模收益时的技术效率；scale为规模效率，即考虑规模收益时的规模效率，纯技术效率和规模效率是对综合效率的细分；irs, ---，drs，分别表示规模收益递增、不变、递减。[6](#_bookmark19)

根据DEA分析的结果，北京、上海和江西的综合效率最高，我们可以看到华东地区的省份经营效率普遍较高，平均效率为0.910，明显高于东北、西南、西北的省份，这是由于华东地区整体呈现出交强险业务的亏损状态，在费用率和投资收益率大致相同的情况下，该地区在六个地区中平均赔付率最高，为94.1%，产出指标导向型较低导致了经营效率水平较高。

华北地区中，北京和河北的效率水平拉高了该地区的平均效率，从统计的数据中可以发现，这两个城市的赔付率和费用率均处在中间水平，投资收益率高于整体水平，但是纯技术效率却是各省中排名靠前的，说明其业务开展状况基本符合市场现状，并使之发挥了较大的经济和社会效益。华东地区的平均效率是六个地区中最高的，这与该地区高达85%的平均赔付率具有直接的联系，如此高的赔付率使该地区的交强险保障功能得到了较好的体现。

综合上文的分析容易发现，华东地区的利润率是各个区域中最低的，可该地区的经营效率却最高，与西北地区的结果恰恰相反。交强险业务开办之初，就设定了“不盈不亏”经营原则，但是多年过去，不仅交强险业务亏损之势难以止住，地域之间的经营差异也越来越大，出现了西部的经济落后地区补贴东部经济发达

6杨红涛，基于数据包络分析(DEA)的专用汽车企业作业效率分析与应用，机械制造，2011年第

1期，第73-76 页

## 地区的状况。

PICC交强险赔付率随地域的变化有明显不同，不同地域的GDP、交通事故发生数、人均可支配收入都有着明显的不同。

首先，我国幅员广阔，东部地区和西部地区之间经济发展很不平衡，而经济发达地区机动车辆较多，发生交通事故的几率更大，车辆修理成本也相对高于经济落后的地区。其次，人均可支配收入受到地域因素的影响，而在交强险赔付中的医疗费用和第三者人身死亡伤残的赔偿金由该地区居民人均可支配收入决定。根据《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》的规定，死亡丧葬费计算的标准是受诉法院所在地上一年度职工的月平均工资，以6个月为总额计算。死亡赔偿金的计算根据受诉法院所在地上一年度城镇居民人均可支配收人或者农村居民人均纯收人标准，按20年计算。残疾赔偿金的计算根据受害人丧失劳动能力程度或者伤残等级，按照受诉法院所在地上一年度城镇居民人均可支配收入或者农村居民人均纯收入标准，自定残之日起按20年计算。[7](#_bookmark21)因此相同的事故伤亡，经济发达的地区，即居民人均可支配收入高的地区，其交强险面临的赔偿也越多。

从以上分析结果来看，交强险的经营状况与各地区社会经济情况关系较为显著。收入水平是赔付率和综合成本率最为重要的影响因素，其原因一方面在于收入水平直接决定了交通事故的赔付成本，死亡伤残、误工损失等赔付直接和当地收入水平挂钩；在另一方面，较高的收入水平也意味着，保险公司支付费用会更高，从而提高交强险的综合成本。南北、东西地域之间经济水平发展不均衡是我国的基本国情，同时交强险的经营状况受到当地经济水平的制约，预示因地域差异而导致的交强险经营情况的差异也成为我国交强险的特色。目前我国交强险仍然实行“一刀切”的费率模式，但是保险公司的考核模式并不因地区因素而有差别，对于赔付率较高地区的分公司和支公司形成了指标上的考核压力。因此，有必要在不同地域实施差别化费率。[8](#_bookmark22)

## 3.2 车型因素

不同性质的车辆有着各自不同的风险的特征，对应的保费收入、经营费用、赔付支出和投资收益也不尽相同。可以从表3.5看出2012年PICC家庭用车、营业货车、非营业客车、营业客车、非营业货车、摩托车、特种车、挂车、拖拉机

7麻锦亮，人身损害赔偿新制度新问题研究，人民法院出版社，2006年第1期，第25 页

8新宝飞，机动车第三者责任强制保险制度研究报告，法律出版社，2005 年

九种车型中只有家庭用车实现了盈利，其余八种都处于亏损状态，到达37.3亿元。自2006年7月PICC开始经营交强险业务以来，累计收取交强险保费1796.15

亿元，其中家庭自用车703.99亿元，营业货车413.37亿元，非营业客车184.10亿元，营业客车139.54亿元，非营业货车131.66亿元，摩托车87.99亿元，特种车61.17亿元，挂车、拖拉机分别为39.47亿元、34.87亿元。

表 3.5 PICC交强险2012年度分车型审计报告

| 业务分部 | 已赚保费 | 赔款支出 | 提取未决赔款准备金 | 专属费用 | 分摊的共同费用 | 投资收益 | 经营利润 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 家庭用车 | 1,628,200 | 1,009,820 | 212,334 | 264,463 | 186,653 | 61,364 | 16,294 |
| 营业货车 | 845,580 | 628,907 | 85,178 | 126,107 | 87,735 | 16,697 | -65,650 |
| 非营业客车 | 300,314 | 202,088 | 28,593 | 45,981 | 32,542 | 8,224 | -666 |
| 营业客车 | 210,248 | 279,520 | 13,678 | 35,937 | 24,989 | - | -143,876 |
| 非营业货车 | 211,061 | 149,049 | 20,736 | 33,156 | 24,093 | 5,601 | -10,372 |
| 摩托车 | 132,981 | 96,958 | 6,981 | 20,296 | 13,700 | 3,090 | -1,864 |
| 特种车 | 100,154 | 77,587 | 13,581 | 16,416 | 11,352 | 2,294 | -16,488 |
| 挂车 | 64,260 | 163,620 | 1,075 | 10,591 | 7,761 | - | -118,787 |
| 合计 | 3,551,199 | 2,670,534 | 377,710 | 562,286 | 395,063 | 97,270 | -357,124 |

数据来源：2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

从表3.5中可以看出，在九类交强险业务中，营业客车为PICC2012年交强险的第一亏损源。分析其原因，营业性车辆因其使用频率较高，长途行驶较多，撞击他人他物的概率比普通私家车要高。因此，应通过数据分析，细分车辆风险，制定更加科学合理的费率政策。在考虑车龄风险的同时也应当将驾驶员的风险特征纳入考虑范围，包括司机的性别、车龄和酒后驾车记录。

表 3.6 PICC交强险2007-2012年不同车型财务指标

| 车型 | 比率 | 2007 年 | 2008 年 | 2009 年 | 2010 年 | 2011 年 | 2012 年 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 家庭用车 | 费用率 | 32.03% | 26.44% | 28.42% | 27.15% | 27.00% | 27.71% |
| 赔付率 | 29.73% | 45.67% | 61.61% | 57.55% | 59.32% | 62.02% |
| 投资收益率 | 6.11% | 2.80% | 4.49% | 2.70% | 1.91% | 3.77% |
| 营业货车 | 费用率 | 32.21% | 28.69% | 25.97% | 27.46% | 25.50% | 25.29% |
| 赔付率 | 35.90% | 54.95% | 64.62% | 67.24% | 69.14% | 74.38% |
| 投资收益率 | 10.92% | 2.69% | 3.70% | 2.23% | 1.33% | 1.97% |
| 非营业客  车 | 费用率 | 32.36% | 25.14% | 23.39% | 25.41% | 25.95% | 26.15% |
| 赔付率 | 29.26% | 46.10% | 61.20% | 64.86% | 65.45% | 67.29% |
| 投资收益率 | 10.86% | 2.94% | 4.82% | 3.37% | 2.16% | 2.74% |
| 营业客车 | 费用率 | 32.28% | 31.94% | 23.87% | 25.87% | 26.23% | 28.98% |
| 赔付率 | 46.29% | 100.32% | 104.56% | 118.83% | 120.25% | 132.95% |
| 投资收益率 | 11.04% | 2.06% | 1.12% | -0.17% | - | - |
| 非营业货  车 | 费用率 | 32.53% | 25.04% | 24.03% | 25.09% | 24.43% | 27.12% |
| 赔付率 | 31.66% | 54.39% | 71.54% | 78.62% | 65.85% | 70.62% |
| 投资收益率 | 11.00% | 2.67% | 3.99% | 2.58% | 2.57% | 2.65% |
| 摩托车 | 费用率 | 32.57% | 21.00% | 24.40% | 25.45% | 26.18% | 25.56% |
| 赔付率 | 21.30% | 35.08% | 56.12% | 55.92% | 77.69% | 72.91% |
| 投资收益率 | 11.14% | 3.82% | 6.84% | 4.15% | 0.76% | 2.32% |
| 特种车 | 费用率 | 31.86% | 20.15% | 26.24% | 27.41% | 25.59% | 27.73% |
| 赔付率 | 26.14% | 72.81% | 101.02% | 93.14% | 113.05% | 77.47% |
| 投资收益率 | 10.85% | 2.30% | 3.27% | 0.00% | - | 2.29% |
| 拖拉机 | 费用率 | 32.11% | 35.32% | 28.37% | 21.55% | 23.66% | 28.56% |
| 赔付率 | 47.26% | 125.99% | 148.33% | 137.25% | 191.22% | 254.62% |
| 投资收益率 | 10.73% | 1.14% | -0.86% | -2.02% | - | - |
| 挂车 | 费用率 | 31.70% | 25.04% | 54.55% | 36.04% | 26.18% | 26.67% |
| 赔付率 | 27.69% | 98.60% | 294.20% | 233.55% | 72.27% | 107.85% |
| 投资收益率 | 10.77% | 2.32% | 2.29% | -1.74% | 1.54% | - |

数据来源：2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

表3.6给出了PICC交强险从2007年到2012年不同业务类别的费用率、赔付率和投资收益率。经营费用呈现逐渐降低的趋势，但相比保险行业其它险种仍

处于较高的水平。赔付支出呈现上升的趋势，其中家庭自用车的经营效益较好，已赚保费占比最大并稳步上升，其赔付率在几种车型中最低，拖拉机和挂车的赔付率尤为明显，自2008年后一直大幅度高于100%。投资收益率处于较为不稳定的状态，整体水平较低。

PICC交强险2012年度的平均费用率为已赚保费的26.96%，平均投资收益率为已赚保费的2.74%。按照政府规定的交强险“不盈不亏”的经营原则，PICC目标赔付率为75.78%，而2012年PICC交强险的实际平均赔付率为85.84%，因此保费水平应上调85.84%/75.78%-1，即13.2%。从公平性角度看，有三类业务费用需要上调，分别是营业客车、特种车、挂车、拖拉机，其中挂车的上调幅度最大，为236%。而其他各类业务的费率应该适当下调，其中家庭用车的下调幅度最大，为18.16%。[9](#_bookmark23)2012年12月，国务院公布的《关于修改〈机动车交通事故责任强制保险条例〉的决定》规定自2013年3月1日起，挂车不再投保交强险，挂车在行驶中发生交通事故，事故赔偿责任由牵引车承担。以前是主车和挂车都需要投保交强险，而现在主、挂车只需要主车投保，遇到诉讼的话，现在主挂车视为一个整体，相当于少赔了一部分，使整体赔付率有一定的降低。

表 3.7 各业务类别的经验赔付率和费率调整因子

| 业务类别 | 赔付率 | 保费调整幅度 |
| --- | --- | --- |
| 家庭用车 | 62.02% | -18.16% |
| 营业货车 | 74.38% | -1.85% |
| 非营业客车 | 67.29% | -11.20% |
| 营业客车 | 132.95% | 75.44% |
| 非营业货车 | 70.62% | -6.81% |
| 摩托车 | 72.91% | -3.79% |
| 特种车 | 77.47% | 2.23% |
| 挂车 | 254.62% | 236.00% |
| 拖拉机 | 107.85% | 42.32% |
| 合计 | 75.20% | -0.76% |

数据来源：2012年度PICC机动车交通事故责任强制保险业务精算报告

9李晓，车险经营效益影响因素分析，ft东大学，硕士论文，2011年，第12-30 页

## 3.3 渠道因素

交强险的销售渠道主要有保险公司网点、车行、电话和网络三种方式。

直接前往保险公司进行交强险的咨询和购买是比较传统的方式，也是一直以来交强险销售的主要方式。通过这种传统途径，交强险购买者可以就自己的疑惑进行相应的咨询，并能及时得到知识普及。但是传统途径为现代人带来很多时间和距离上的不便捷性，交强险购买者需要不断地往返保险公司或中介机构，这样的销售方式将被现代快节奏的生活方式慢慢淘汰。

交强险很常见的另一种销售渠道是4S店，多数4S店都有代理销售车险的业务。4S店购买交强险有很多好处，其中最大的优点是高质量的售后服务。由于保险公司和4S店的合作关系，出现交通事故的车主会得到非常专业化的维修，这对车辆的质量有所保证，4S店购买交强险后的理赔也很高效和专业。

现今比较流行的保险购买方式是电话和网络购买，这样的购买方式更加符合现代人的购物习惯和生活方式，其方便性和快捷性为人们创造了高效的生活。但其缺点是安全性仍需提高。截至目前，全国已有19家财险公司得到保监会批准可以进行电话营销，并且电话投保的规范流程在逐步地改进，将有利于保险公司长期的经营费用控制。

## 3.4 承保规模因素

保险行业是典型的规模经济行业，首先规模较大的保险公司具有强大的资本实力和较高的信用级别，经营的稳定性和良好的信誉度更加吸引投保人。其次，规模大的保险公司有着广泛的营业机构分布，在增强公司竞争力的同时单位资产的固定成本就会降低。最后保险公司数量的增加导致保险产品的同质化，此时规模较大的保险公司可以充分利用自身已有的资源优势来加强其自身产品的差异性，提高和服务的质量性，进一步增强公司竞争力。经营费用一般是按照经营规模按期均摊的，大型保险公司可以利用自身的网点优势充分节省市场开发和人力资源成本，从而使运营支持的费用得到有效控制。中小型保险公司则主要依靠中介机构来弥补营业网点的劣势，而其费用要高于自身销售，同时新增营业网点的开设也给经营费用带来了负担。可见，交强险业务经营规模的不同决定了规模成本的不同，造成经营费用之间的差异，从而影响保险公司盈利能力和经营结果。

表 3.8 已赚保费和费用率的相关性分析

| 公司 | 2007 年度 | | 2008 年度 | | 2009 年度 | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 已赚保费 | 费用率 | 已赚保费 | 费用率 | 已赚保费 | 费用率 |
| PICC | 1,788,406 | 32.20% | 2,226,515 | 25.29% | 2,293,981 | 26.42% |
| 平安 | 425,748 | 38.88% | 570,325 | 30.70% | 676,686 | 31.12% |
| 太平洋 | 429,553 | 35.95% | 532,232 | 32.05% | 677,222 | 27.42% |
| 相关系数 | -0.900261946 | | -0.985486951 | | -0.663735949 | |
| 公司 | 2010 年度 | | 2011 年度 | | 2012 年度 | |
| 已赚保费 | 费用率 | 已赚保费 | 费用率 | 已赚保费 | 费用率 |
| PICC | 2,773,214 | 26.77% | 3,288,817 | 26.18% | 3,551,199 | 26.96% |
| 平安 | 1,011,484 | 30.80% | 1,379,673 | 30.38% | 1,782,842 | 29.14% |
| 太平洋 | 814,812 | 30.19% | 1,052,354 | 27.99% | 1,226,077 | 25.54% |
| 相关系数 | -0.972680562 | | -0.737502745 | | 0.109107578 | |

数据来源：2007-2012年度3家保险公司机动车交通事故责任强制保险已审专题财务报告

从表3.8可以看出承保规模与经营费用率之间呈反比的关系，且其相关系数较大，伴随着承保规模的扩大，费用率也随之降低。一旦承保规模到达某个临界点，其经营费率便不会随着规模的增长而减少，甚至会增加，此时，承保规模的优势已经发挥到了最大值。因此对于PICC来说经营费用的控制已经不能依靠承保规模的扩张来减少，而要另寻出路。

## 4.1 内部原因

**第4章PICC交强险亏损原因**

### 4.1.1 理赔流程不完善

PICC高于平安和太保的赔付率是其交强险巨额亏损的直接原因，由于保险公司无拒保交强险的权利，因此理赔环节的操控对公司的赔付成本的控制尤为重要。从PICC的高赔付率可以得出其理赔环节的质量和效率都有待提升。平安财险理赔有如下优点：首先理赔速度快，平安财险对赔偿金额5000元以下的案件能在三个工作日甚至当日完成赔付。其次，人伤案件赔付与社保对接。最后，核赔网络化，平安财险公司的定损、核损、报价等理赔流程都能在互联网上进行，报价快，大幅度加快了理赔流程。

PICC理赔流程中有诸多细节不够完善。首先，PICC的理赔周期较长，主要原因是核赔-付款周期的限制，有碍其理赔服务质量的提升。其次，PICC的定损团队人数远不及其赔付案件的数量，因此定损环节只能进行抽查，这样大大降低了定损的准确性，使得人情赔付或者定损不准等情况出现。最后，未决赔案需要加强管理。PICC采取赔案跟踪制度，并没有设立专门的未决赔案岗位，而是查勘人员来负责未决赔案，这样使得查勘人员在忙碌中总是忽略了未决赔案的处理。这样会导致未决赔案堆积到了年底，导致处理过程慌乱，结果低效。

### 4.1.2 经营管理手段落后

平安财险的所有员工实行劳动合同制度，公司实行年度绩效考核，考核指标以利润为主，实行末位淘汰制度。平安财险公司员工的薪酬主要与利润挂钩，奖励幅度很大，薪酬中固定工资的比例很小，而绩效工资的占比很大。公司的用工和薪酬相比PICC更加灵活高效。

人保财险前身是一个大型国有企业，适应了国企的旧体制和旧观念，一些新的制度并未彻底执行，例如业绩考核制度和劳动合同制度并未得到有效的应用；而作为中国规模最大的财险公司，PICC人员冗杂，工作流程复杂，协调性不强；公司员工也出现了老龄化和人才断层的问题。

### 4.1.3 营销渠道有待多样化

平安财险是率先进军电销渠道的保险公司之一，在2012年完成了车险网销地址和电话号码的合一之后开始进行移动营销的组织构架。太保产险也进行了IT系统的改进，加大员工培训力度，从而提升新渠道营销效率。这些新的营销方式

不仅能够增强交强险销售的便捷性，同时也能获取更多的客户资源，便于其他车险的展业活动。平安、太保等保险公司早已开始积极推广电话和网络投保，这种方式相对于传统渠道的车险销售，省去了中间的代理环节，降低了经营费用及成本。

PICC虽然有着营销渠道覆盖面广的优点，但是其多样化有待提升，电子化操作是现代企业各个环节都在运用的管理控制技术，在信息网络全球化的浪潮中，交强险的经营管理应该朝着网络化发展，利用互联网的便捷性和高效性为交强险经营节省经营费用。

### 4.1.4 投资收益有待提高

PICC交强险投资收益率相比于平安和太保处于落后地位，2008年，受到全球金融危机的影响，PICC交强险的投资收益率降到了最低1.32%。2009年，面对资本市场环境的好转，其投资收益率有所上升，之后便保持稳定略有下降的趋势。2012年，PICC的投资策略较2011年发生了改变，PICC减少了银行存款和债券，增加了基金和股票的资产配置，虽然总投资收益较2011年有所增加，但

2012年资金单独运用投资收益小于2011年。

## 4.2 外部原因

### 4.2.1 GDP

PICC赔付成本居高不下的一个重要原因是GDP的增长，2012年全国农村居民人均纯收入7917元，比上年名义增长13.5%，全年城镇居民人均总收入26959元，其中，城镇居民人均可支配收入24565元，比上年名义增长12.6%。可以预见，随着收入水平及物价水平和GDP的不断上涨，同一交强险保单案均赔款和赔付水平将会继续不断上升趋势。

### 4.2.2 政府政策

交强险是强制保险的一种，政府统一规定费率结构，保险公司无权根据市场形势来调整保费水平，也无权利拒保。首先，从第3章分析可以看出我国交强险全国统一费率和不同车型费率制定并不合理，导致了低赔付率地区补贴高赔付率地区，低赔付率成型补贴高赔付率车型的不平衡局面。其次，保险公司作为交强险的代理经营机构，应该享受交强险税收优惠政策。2012年交强险营业税为62

亿元，与同年度交强险行业54亿元交强险经营的亏损形成明显对比。最后，我国交强险的经营模式介于代办模式和商业化模式之间，这种混合模式带来的交强

险行业长期巨额亏损亟待改善，明确我国交强险经营模式也势在必行。

5.1公司层面

# 第**5**章 **PICC**交强险亏损对策

尽管我国交强险监管制度仍然有待完善，但在“不盈不亏”的经营原则下PICC应该从完善自身交强险经营策略的角度出发，借鉴交强险盈利保险公司的模式和策略，利用自身的比较优势，扭转当前交强险的承保亏损，同时提高投资收益，实现交强险业务的经营盈利。在一些地区，交强险业务虽然受经济、司法因素、驾驶习惯、道路规划等因素的影响，通过保险公司自身经营策略的改善也能在很大程度上提高业绩水平。

### 5.1.1 控制赔付成本

PICC交强险的赔付成本普遍高于行业平均水平，也远远高于平安和太保交强险。从PICC2007-2012年交强险出险率指标的绝对值可以看出，交强险赔付率上升的主要原因是出险率和案均赔款的上升。赔付是交强险经营最大的成本，理赔环节的操控显得尤为重要

首先要完善理赔定损环节。PICC应该严格控制并加强交强险理赔环节，保证报案环节理赔信息的真实性，跟踪并监控后续理赔环节。在财产赔偿方面，要提高理赔工作人员的专业素质，理赔人员跟被保险人要有合理良性的互动，为客户提供专业的维修建议，严格按照操作标准，做好交强险核损工作，保证公司定损的标准化和统一化，合理地控制赔付成本。在人伤方面，应由专门的医疗专家对交通事故受伤定损人员进行医疗跟踪，在第一时间到达医院，了解人员伤势和受害人的资料。涉及人身伤残和死亡案件，应对伤者的收入和被抚养人进行调查。同时应该加强和当地医疗机构的沟通，最大限度地节省医疗开支，最大程度地平衡保险公司、交通事故受伤人员和第三方医疗机构的利益。

其次，在理赔过程中尽量简化理赔手续，从而提升赔款速度，加强对付款环节的考评和监控，缩短交强险业务从核赔到付款的的周期，获得客户的信赖。

再次，强化理赔队伍建设。为定损团队选择具有充足专业知识和丰富实践经验的人员，以高素质队伍来实现高质量工作。同时完善理赔纪律，不能胜任工作的人员不得上岗，对违规工作人员予以处罚。进行工作业绩的考核和竞赛来激励理赔人员的工作积极性，提高PICC交强险业务的工作效率，从而为公司减少赔付成本。

最后，保险公司可以开展车友会、汽车保姆等交强险增值服务，不仅拉近了与客户的关系，也获取了更多关于客户的资料，为日后的可持续发展做好前期的投入。事前防范重于事后补救，可以借鉴法国保险公司的经验，为了避免酒后驾驶的危险性，保险公司可免费报销一次交通费用来防止交通事故的发生。保险公司可对出现事故的资料做出定期的分析，提醒消费者交通事故高发的地点和时间，减少车辆事故的发生。

### 5.1.2 缩减经营费用

营业税金在交强险成本中占有较高的比例（5.55%~6%），对于交强险的经营情况具有重要影响。而在交强险面临巨额亏损的状况下，政府应该出台政策改善交强险当前的困境。保险公司应当呼吁政府免征交强险营业税或降低营业税税率以改善交强险经营亏损的现状。

手续费是经营费用中很大的一笔支出，在交强险成本中占比4%，在一定的范围内，手续费的增长代表着公司业务规模的增长，但是一旦达到某一临界点，手续费的支出便会成为公司的成本负担，影响承保利润。因此，保险公司在经营中应该非常严格地执行交强险的代理手续费的支付标准。PICC应该增加交强险直接业务，在合理的范围内减少第三方机构交强险的代理销售，从而帮助公司有效地缩减交强险经营费用的支出。

### 5.1.3 加强渠道管控

PICC应该充分利用自身的规模优势，对自身的交强险销售渠道进行整合创新，深入了解保险消费者对保险需要的综合性，开发多种保险组合产品从而满足投保人的保障需要，这样既可以提高销售效率，节省经营费用，也通过交强险和商业保险的联合销售来提高公司整体销售绩效。对于新兴销售方式PICC也应该打造新时代的保险销售渠道，加强电话投保的渠道监控，完善保单配送机制和系统信息平台。同时，投资网上投保的系统配置，发挥新兴渠道在交强险公司改善当前亏损局面的强大推动力。

### 5.1.4 提高投资收益

随着保险资金投资渠道的逐渐放宽，PICC交强险减少了银行存款和债券投资的资产配置，增加了股票和基金的购买，同时不动产的投资业有利于保险公司资金的风险分散和资产负债长期匹配。PICC交强险2012年的投资收益率较2011年有了很大增长，但是仍然存在很大的发展空间，严格的风险控制体系和长期有效的资金运用有利于提高公司的投资收益。PICC要逐步完善投资管理机构，组

建更高专业素质的投资管理团队；开发敏感性分析工具研究资本市场的利率走势；加强公司风险管理和控制体系，审慎评估操作风险、市场风险和信用风险；进行资产负债配置的管理，操作、监控和评估投资运作过程。

## 5.2 政府层面

在当前的制度下，PICC交强险甚至整个行业将会持续亏损，亏损幅度也有可能继续增大。首先，交强险保费收入有下降的趋势，缘于费率优惠浮动和新车数量的增速下降。其次，交强险的支出也呈现增加的趋势，居民收入水平的快速增长导致交通事故中人身伤害的赔偿标准上涨，物价水平的上涨也导致交通事故的维修成本上涨，因此交强险的案均赔款和赔付水平有上升趋势。再次，交强险的投资收益主要受资本市场的影响，而中国的资本市场尚不发达。

### 5.2.1 完善费率确定方式

首先，地区差别费率急需改革。从文中分析可以看出，赔付率的高低与地区因素紧密相关，而我国现行的交强险费率结构是各地区实行统一费率。显而易见，费率和不同地区的风险水平很不匹配。因此费率厘定中，实行地域性差别费率很有必要，而不同地区的费率制定应该根据当地的风险水平高低。

其次，车型差别费率应该做出适当的调整。这对赔付率较高的车型，拖拉机、特种车、挂车应该重新调整其相应的基础费率。对于一些无法上调费率的车型，如拖拉机，应该给予一定比例的政府补贴，减少交强险公司的承保亏损。2012 年

7月，江苏省获准成为交强险费率改革试点，其改革的主旨是使交强险费率和风险水平合理地匹配，更加完善交强险费率机制。但改革方案的执行难度较大**，**部分方案提高了客户的保费，方案暂被停滞。2013年3月1日起，挂车不再投保交强险，这一规定使得赔付率最高的挂车无需缴纳保费，而其赔偿责任由牵引车承担，新的规定将挂车和牵引车视为一个整体，这样会使交强险整体赔付率有一定的降低。合理运用道路交通安全违法记录制定浮动费率是针对不同被保险人的风险水平来调整保费水平的有效方法。

### 5.2.2 提供税收等政策支持

我国对保险业征收的税种主要有营业税、企业所得税、城市维护建设税、[印](http://focus.jrj.com.cn/xtyhs.html)花税、契税、车船使用税、[房产](http://house.jrj.com.cn/)税、土地增值税、耕地占用税等，营业税税率为

5%。企业所得税税率为25%。交强险作为国家强制保险，由政府统一制定费率标准，保险公司只是根据标准执行且无拒保权利。从2006到2012年交强险缴纳的营业税分别为72亿元、37亿元、46亿元、55亿元和62亿元，总计272亿元。

### 与2012年交强险营业税62亿元形成明显对比的是交强险行业亏损54亿元。交强险是一个具有强制性的险种，旨在保障我国公民能够在道路交通事故中

得到救助的一种具有公益性质的险种，保险公司经营交强险也遵守不以盈利为目的的原则，无论从其政策性业务税收政策特征还是社会民生领域的营业税优惠政策特质，保险公司交强险的营业税都应得到减免。提供税收等政策支持将会促进保险公司交强险的经营能力，惠及民生，理应得到税收减免。

### 5.2.3 转换制度模式

国际上交强险的运营模式有两种，代办模式和商业化模式。代办模式是由政府主导的，保监会按照“不盈不亏”原则制定交强险费率，保险公司代收手续费的一种经营方式，保险公司无权利拒保高风险业务。商业化模式是保险公司根据经营成本自行制定交强险费率，自主经营保险业务，自己承担盈利或亏损，也有权利拒绝承保，同时也不能享受政府提供的税收优惠政策。而我国交强险的经营模式介于代办模式和商业化模式之间，这种混合模式的初衷是吸收两种模式的优点，但从交强险经营七年以来的情况，这种混合模式兼具两种模式的缺点。交强险经营模式的模糊造成了保险公司交强险经营上的困难，很多消费者认为保险公司的交强险在谋取“暴利”，但是低费率、高赔付的特征给保险公司在交强险的经营管理和成本控制上提出了很高的要求。采取交强险商业化模式的国家有美国、英国、德国等，其运营并无亏损。典型的交强险代办模式国家有日本和中国台湾，其赔付率均小于100%，日本除2008年外其余年份均实现盈利。因此，交强险行业的持续良性发展需要监管机构首先明确我国交强险的经营模式。上述两种交强险经营模式从实践经验来看都是可行的，但是根据我国现阶段的国情来看，代办模式是相对可取的。

# 第**6**章 结语

交强险经营至今已七年有余，PICC作为中国交强险承保规模最大的保险公司经营成果不容乐观。文章对比分析了PICC交强险费用率、赔付率和投资收益率三个财务指标，PICC凭借其规模经济保持了低于行业的费用率；由于其自身经营原因和国家政策的影响，赔付率始终处于较高的水平，直接导致了其巨额亏损；投资收益率受市场波动影响较大，PICC应该科学合理地进行保险金投资，组建高素质的专业团队进行资金运作。作为经营主体，PICC应该在交强险业务中逐渐提升自身经营管理能力，合理有效地控制赔付成本，加强销售渠道管控，提高自身投资收益能力。作为监管机构，政府也应该加强对发达国家交强险制度的学习，根据我国市场情况制定并适时修改交强险制度，为交强险的经营创造一个良好的市场环境。随着经济的快速发展，交强险经营将面临更大的挑战，PICC应该通过公司之间的相互学习来获取交强险经营的关键性盈利因素，提高自身盈利能力，更好地发挥交强险的社会保障功能。交强险有着巨大的潜在发展空间，保险公司应积极改善自身经营管理策略，监管机构应努力学习国外先进的交强险监管经验，为我国交强险的发展创造一个良好的发展路径。

参考文献

[1] 武进军, 试论我国机动车交强险及其赔偿责任, 学理论, 2010年第21期, 第55-56页.

[2] 曹红欣, 论汽车保险中的道德风险及防范, ft东大学, 硕士论文, 2008年.

[3] 马丁娜, 金融资产的会计处理差异探讨, 会计之友, 2011年第12期第88-91页.

[4] 李寿双、郭文昌, 机动车第三者责任强制保险的制度研究, 保险研究, 2005第8期, 第70-73页.

[5] 孟生旺、李嗥、商月, 交强险的成本因素分析[J], 统计研究, 2011年第28期, 第47-52页.

[6] 杨红涛, 基于数据包络分析(DEA)的专用汽车企业作业效率分析与应用, 机械制造, 2011年第1期, 第73-76页.

[7] 麻锦亮, 人身损害赔偿新制度新问题研究, 人民法院出版社, 2006年第1期, 第25页.

[8] 新宝飞, 机动车第三者责任强制保险制度研究报告, 法律出版社, 2005 年

[9] 李晓, 车险经营效益影响因素分析, ft东大学, 硕士论文, 2011年, 第12-30页.

[10] 薛增奇, 关于提升车险盈利能力的几点意见, 现代经济信息, 2011年第23页, 第297 页

[11] 周明祥, 交强险经营的现状、原因与对策——以湖南省为例, 经济研究导刊, 2010年第22期, 第95-102页.

[12] 刘念, 机动车辆保险的盈利状况及提升策略研究, 浙江工商大学, 硕士论文, 2013年, 第15-35页.

[13] 刘红岩、高洪忠, 交强险经营结果影响因素分析, 统计与决策, 2010年第18期, 第91-93页.

[14] 余劲松., 我国财产保险公司经营绩效的实证分析, 西南政法大学学报, 2005年第7期第2版, 第54-57.页.

[15] 祝向军、刘玲玲, 我国财险公司盈利能力分析, 中国保险, 2010年第5期, 35-38页.

[16] 付钢、宋英慧, 基于财务指标的湖北省机动车辆保险经营绩效分析, 财会通讯综合(中), 2012年第2期, 第111-112页.

[17] 孟生旺、李嗥、商月, 交强险的成本因素分析, 统计研究, 2011年第28, 第47-52页.

[18] 庞欣, 反思我国交强险经营困境, 海南金融, 2012年第12期, 第39-41页.

[19] 庹国柱, 交强险的困惑与出路, 硕士论文, 2011年, 第20-30页.

[20] 朱铭来、吕岩, 影响我国交强险经营的宏观因素分析——基于面板数据模型的实证研究**,** 经济社会综合风险管理——北大赛瑟(CCISSR) 论坛文集, 2011年, 第212页. .

[21] David Cummins, Sharon Tennyson． Controlling Automobile Costs. American Economic Association． April 6, P100-110, 201

[22] John B． Conners, Sholom Fedblum． Personal Automobile: Cost Drivers, Pricing and Public Policy[C]． Proceedings of the Casualty Actuarial Society, 1998

[23] Sharon Tennyson, Mary A． WeiSS, Laureen Regan． Automobile Insurance Regulation: The Massachusetts Experience． AEI—Brookings Joint Center Fro Regulatory Studies Conference on Insurance Rate Regulation WashingtonD． C． January18, PP23-37, 2010.

[24] Stephen P． D'Arcy． Insurance Price Deregulation[C] The IilinoiS experience, Insurance Rate Regulation Conference Brooking Institution, May, PP50-78, 2001.

附录**A**机动车交通事故责任强制保险费率浮动暂行办法

一、根据国务院《机动车交通事故责任强制保险条例》第八条的有关规定，制定本办法。

二、从2007年7月1日起签发的机动车交通事故责任强制保险（以下简称交强险）保单，按照本办法，实行交强险费率与道路交通事故相联系浮动。



三、交强险费率浮动因素及比率如下：

四、交强险最终保险费计算方法是：交强险最终保险费=交强险基础保险费×(1+与道路交通事故相联系的浮动比率A)

五、交强险基础保险费根据中国保监会批复中国保险行业协会《关于中国保险行业协会制定机动交通事故责任强制保险行业协会条款费率的批复》（保监产

险(2006) 638号)执行。

六、交强险费率浮动标准根据被保险机动车所发生的道路交通事故计算。摩托车和拖拉机暂不浮动。

七、与道路交通事故相联系的浮动比率A为A1至A6其中之一，不累加。同时满足多个浮动因素的，按照向上浮动或者向下浮动比率的高者计算。

八、仅发生无责任道路交通事故的，交强险费率仍可享受向下浮动。九、浮动因素计算区间为上期保单出单日至本期保单出单日之间。

十、与道路交通事故相联系浮动时，应根据上年度交强险已赔付的赔案浮动。上年度发生赔案但还未赔付的，本期交强险费率不浮动，直至赔付后的下一年度交强险费率向上浮动。

十一、几种特殊情况的交强险费率浮动方法

（一）首次投保交强险的机动车费率不浮动。

（二）在保险期限内，被保险机动车所有权转移，应当办理交强险合同变更手续，且交强险费率不浮动。

（三）机动车临时上道路行驶或境外机动车临时入境投保短期交强险的，交强险费率不浮动。其他投保短期交强险的情况下，根据交强险短期基准保险费并按照上述标准浮动。

（四）被保险机动车经公安机关证实丢失后追回的，根据投保人提供的公安机关证明，在丢失期间发生道路交通事故的，交强险费率不向上浮动。

（五）机动车上一期交强险保单满期后未及时续保的，浮动因素计算区间仍为上期保单出单日至本期保单出单日之间。

（六）在全国车险信息平台联网或全国信息交换前，机动车跨省变更投保地时，如投保人能提供相关证明文件的，可享受交强险费率向下浮动。不能提供的，交强险费率不浮动。

十二、交强险保单出单日距离保单起期最长不能超过三个月。

十三、除投保人明确表示不需要的，保险公司应当在完成保险费计算后、出具保险单以前，向投保人出具《机动车交通事故责任强制保险费率浮动告知书》（附件），经投保人签章确认后，再出具交强险保单、保险标志。投保人有异议的，

应告知其有关道路交通事故的查询方式。

十四、已经建立车险联合信息平台的地区，通过车险联合信息平台实现交强险费率浮动。除当地保险监管部门认可的特殊情形以外，《机动车交通事故责任强制保险费率浮动告知书》和交强险保单必须通过车险信息平台出具。未建立车险信息平台的地区，通过保险公司之间相互报盘、简易理赔共享查询系统或者手工方式等，实现交强险费率浮动。

十五、本办法适用于从2007年7月1日起签发的交强险保单。2007年7月1日前已签发的交强险保单不适用本办法。

致 **谢**

本学位论文是在我的指导老师王艳副教授的亲切关怀与细心指导下完成的。从课题的选择到论文的最终完成，王老师始终都给予了细心的指导和不懈的鼓励。在论文的选题和写作过程中王老师一直悉心指导，提出了很多非常宝贵的修改建议，内心十分感激。在她的身上，我可以感受到一个学者的严谨和务实，这些都让我们获益菲浅，并且将终生受用无穷，希望借此机会向王老师表示最衷心的感谢！

同时，也要感谢对外经济贸易大学保险学院的其他老师，虽然他们没有直接参与我的论文指导，但在开题时也给提供了不少意见，他们传授的保险知识在本次写作过程当中使我有了夯实的理论基础，感谢王国军老师、孙洁老师、谭英平老师等。此外，本文最终得以顺利完成，也与以下同学的帮助是分不开的，感谢李仲、周宇佳、贯君、陈晓蔓、刘鑫杰等同学，谢谢他们在文章的写作过程中给予的可行性建议。

最后要感谢的是我的父母，[感谢他们为我能够顺利地完成毕业论文](http://biyelunwen.yjbys.com/)提供了巨大的支持与帮助。在未来的日子里，我会更加努力的学习和工作，不辜负父母对我的殷切期望！

2014年3 月

# 个人简历在读期间发表的学术论文与研究成果

**个人简历：**

卢雅绮，女，1990年11月8日生。

2012年7月毕业于北京交通大学，获理学学士学位。

2012年9月进入对外经济贸易大学攻读保险专业硕士。

PICC

**交强险盈利因素分析**

**卢雅绮**

**对外经济贸易大学**