

老车险与新交通

——车险发展的未来


◎ 文·卓越

车险起源于100多年前的一场赛车比赛。英国在汽车发明之后，颁布了一项令人啼笑皆非的《红旗法案》，规定汽车不少于3人操作，一个人要在前方55米处拿着红旗开路，汽车时速不得高于4英里。这一法案严重阻碍了汽车工业的发展，后来不得不废除。1896年，英国民众为了庆祝废除《红旗法案》，举行了一场由33辆汽车参加的比赛。当时一家保险公司为参赛汽车的损失提供保险，也包括车辆乘员以及车辆行驶过程中对他人造成的人身伤害保障，这是有记载的首例现代汽车保险。从这份保险可以看出，车险的最早承保对象聚焦于与汽车相关的物理和人身损失，所有的风险保障都是以车为中心的。


随着工业社会的进一步发展，特别是福特的“T”型车和流水线生产，推动汽车走进千家万户，成为大众化的交通工具。在该过程中，车险也获得了飞速发展。英国于1903年

最早成立了“汽车通用保险公司”，专门经营车险，很快在全球20多个国家都有了汽车保险，车险条款和费率基本实现了标准化。经过100多年的发展，车险种类变得丰富多样，成为财产险业中最大的险种，保险范围从驾驶员责任险、第三者责任险，到车辆损失、盗抢、涉水等各类保障，近年来还出现了基于驾驶人的行为或者驾驶里程定价的新型UBI保险。但无论险种如何变化，车险的基本模式和风险保障对象并未发生改变。

随着新一轮科技与产业革命的推进，5G、物联网、人工智能等技术将从根本上改变交通的形态和模式。未来的智慧交通将是人、车、路、网的协同融合，逐步实现车与人“互动”、车与车“互动”、车与路“互动”，每一辆汽车都是行驶在网络之中的一个智能节点，车辆将不再需要人来驾驶，而是由人工智能、车联网络来指挥和操控。大家可能都



未来的智慧交通将是人、车、路、网的协同融合,逐步实现车与人“互动”、车与车“互动”、车与路“互动”,每一辆汽车都是行驶在网络之中的一个智能节点,车辆将不再需要人来驾驶,而是由人工智能、车联网络来指挥和操控。



有一个疑问,如果没有人开车了,还需要保险吗?从现实情况来看,自动驾驶和智慧交通中依然存在大量的风险环节,依然需要保险的保障。比如,这几年特斯拉的自动驾驶屡屡发生事故,还发生了黑客入侵摄像头数据库的“黑客门”、刹车失灵突然加速的“失控门”等重大风险事件。所以说,只要有风险,就会有保险的存在。未来车险的承保对象将更广更宽,从以车为中心的风险保障,延伸到对整个智能交通网络的全面保障,百年历史的老车险在新交通时代将迎来全新的发展契机。从新交通的发展图景看,我认为,车险领域是“旧保险”向“新保险”转型的核心环节,保险业对此要做好充分的准备。一方面,全面的自动驾驶不会马上到来,目前还是要优化和完善传统车险产品,不断提升从人、从车的产品差异化定价水平,为人民群众提供更加

专业的风险保障。另一方面,要面向未来推动车险的升级与创新,针对新交通中车辆物理损失越来越小而责任风险越来越大的趋势,与车辆主机厂、车联网及自动驾驶技术研发企业等强化合作,加强对新交通各环节保险需求的预判,推动车险在自动驾驶时代的系统集成、网络共享、外界交互等方面的产品创新。比如,针对自动驾驶车辆系统及硬件设施风险,探索开发自动驾驶系统设计缺陷险、系统故障责任险、视觉识别设备失灵险等产品;针对车联网网络开放共享的风险,探索开发因黑客攻击导致设备失控险、隐私泄露责任险、智能交通网络安全责任险等产品;针对车辆与外界环境交互产生的风险,探索开发交通数据泄露责任险、信号控制责任险等产品,不断延伸车险的内涵与外延,把握行业未来发展的主动权。■