

出险数据分析报告

陈冠华

1. 车险行业背景

1984 年起，各地在国务院的强调下全面推行第三者责任法定保险，对所有上路汽车强制办理“三责险”。30 余年间中国车险行业大幅增长，根据前瞻产业研究院的报告，至 2019 年全国车险保费收入已经达到 8188 亿元。现在新能源汽车蓬勃发展，国内的汽车市场还远未饱和，在计算保费的技术上也有优化空间，因此行业未来还有大踏步前进的空间。

“出险”即发生保险事故，是保险公司理赔的必要前提。出险率过高意味着过于宽松的入险标准，往往会导致过多的赔偿支出，而出险率过低的背后往往又是标准过于严格，影响了企业的收入。一个合理的出险率是衡量一家车险企业能否行稳致远的标志，因此对出险的研究特别重要。研究的结果能帮助企业灵活调整保险业务，在收益与风险之间更好地权衡。

2. 出险数据分析

2.1 性别与出险率

从图 1 中可以发现出险数据并不均衡，男性样本的比例远高于女性。从出险率来看，男性的出险率略低于女性。不过出险率差距不大，无法得出女性在安全驾驶能力上不如男性的结论。



图 1 性别与出险率棘轮图

2.2 车主与出险率

从图 2 中可以看出大部分投保的是私人汽车，其次是公司用车，政府汽车最

少。从出险率看私人汽车出险概率最高，公司其次，政府汽车最低。人们在驾驶单位用车时会更加小心，因为一旦出事对驾驶员会有额外的职场负面影响。



图 2 车主与出险率棘轮图

2.3 婚姻情况与出险率

从图 3 中可以看出：投保汽车中已婚车主占绝大多数，在出险率上婚姻情况的影响几乎可以忽略不计。



图 3 婚姻情况与出险率棘轮图

2.4 驾驶经验与出险率

将驾龄一栏分为“10 年以下”，“10 到 15 年”，“15 年以上”三类。从图 4 中可以看出总体上经验越多的汽车样本越少，从出险率上看经验越丰富的车主汽车的出险率越低。



图 4 驾龄与出险率棘轮图

2.5 年龄与车险率

将驾驶员年龄分为青年组（<30 岁），中青年组（30-39 岁），中年组（40-49 岁）和中老年组（>50 岁）。从图 5 中可以看出：各年龄段车主出险率无明显差距。

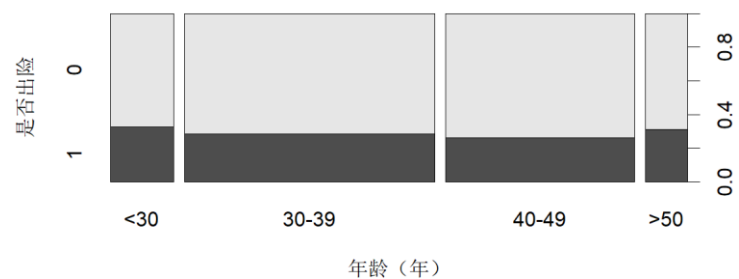


图 5 年龄与车险率棘轮图

3 总结

总而言之，性别，年龄和婚姻情况和出险率没有明显的相关性，而驾龄越长，出险率越低。属于企业和政府的汽车总体出险率低于私人汽车。