

## 提高险企效率，促进行业发展

### ——评银保监会印发《关于实施车险综合改革的指导意见》

行业动态

◆**事件：**近期银保监会正式印发的《关于实施车险综合改革的指导意见》，将于2020年9月19日开始施行。

◆**点评：**本次车险综合改革旨在保护消费者权益，推动车险行业高质量发展，短期内将“增保，降价，提质”作为阶段性目标。此次正式稿在7月9日发布的征求意见稿基础上，针对特定场景及条款共作了五处修改，明确了改革具体措施，在进一步规范行业发展秩序的同时，更有力地、有针对性地提高了消费者的产品体验，也对保险公司的经营管理提出了更严格的要求，长期来看有利于车险市场创新性、高质量发展。

#### ◆完善费率测算机制，提升险企经营效率

此次改革进一步优化了交强险及商车险费率测算机制。加快纯风险保费测算频率、扩大赔付记录考虑范围将增强行业竞争，促使行业更快适应市场变化。减少交强险道路交通事故费率浮动考虑因素简化了理赔流程，一方面维护了消费者权益，另一方面赔付率上升可能给险企经营管理带来压力，但查勘定损费用及险企之间结算费用的减少将在一定程度上对冲赔付支出上升的影响，优化车险成本率，长期来看利好行业发展。

#### ◆删除“指定修理厂”扩展责任，鼓励自由公平竞争

此次正式稿从商车险主险中删除了“指定修理厂”扩展责任，相较于4s店更利好独立售后门店，有利于事故车维修行业自由公平竞争，对于险企而言，删除该扩展责任可以降低单车赔付金额，改善险企车险成本率，长期来看维护了市场秩序，促使财险公司高质量发展。

#### ◆明确具体科技手段，引导行业科技转型

本次正式稿对保险公司提出了科技转型的要求，明确了生物科技、图像识别、人工智能、大数据等具体的科技手段，鼓励险企利用先进技术发展车险，有助于险企提高运营效率、加强风险控制、节约车险成本，有利于提高消费体验，拓宽险企保费收入渠道，促使车险行业创新性发展。

◆**投资建议：**车险综合改革有望促进险企高质量发展，长期将对财险公司产生正面影响，未来险企保费收入提升存在一定空间。头部险企科技业务布局较早，在定价能力、风控能力、获客能力方面具有较大优势，有望更快适应车险综合改革带来的影响，预计市占率将进一步提升。

推荐较早布局金融科技的中国平安(A+H)。持续深耕车险渠道的行业龙头中国人保(H)以及承保利润持续稳健、费用率低于同业的行业龙头中国财险(H)。

◆**风险提示：**改革推行影响大于预期；经济复苏不及预期。

## 增持（维持）

### 分析师

王一峰(执业证书编号：S0930519050002)

010-58452066

[wangyf@ebcn.com](mailto:wangyf@ebcn.com)

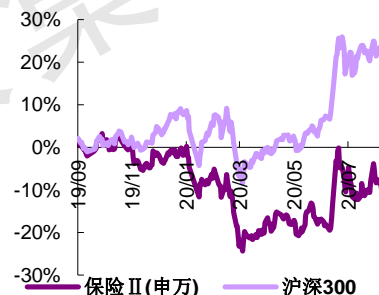
### 联系人

郑君怡

010-56513153

[zhengjiy@ebcn.com](mailto:zhengjiy@ebcn.com)

### 行业指数表现(一年)



资料来源：Wind

### 相关研报

资本逐鹿，风口已至——保险行业系列报告一：保险科技.....2020-08-23

险资权益比例上限加大，利好长期收益——银保监会《关于优化保险公司权益资产配置监管的通知》点评.....2020-07-19

车险改革力度空前，保障及规模并重实现双赢——评银保监会发布《关于实施车险综合改革的指导意见（征求意见稿）》.....2020-07-10

厚积薄发，拐点将至——保险行业2020年下半年投资策略报告.....2020-06-14

行业龙头地位稳固，承保利润持续释放——中国财险(2328.HK)投资价值分析报告.....2020-05-26

## 1、指导意见的五大变化

9月3日，银保监会印发《关于实施车险综合改革的指导意见》，自2020年9月19日开始施行。本次车险综合改革旨在保护消费者权益，推动车险行业高质量发展，短期内将“增保，降价，提质”作为阶段性目标。本次正式稿在7月9日发布的征求意见稿基础上，共作出了五处修改：一是针对交强险，新增了对于轻微交通事故的处理建议，鼓励当事人采取“互碰自赔”、在线处理等方式进行快速处理，并不纳入交强险道路交通事故费率浮动考虑因素；二是针对车损险主险条款，删除了征求意见稿中“指定修理厂”的扩展责任；三是针对行业纯风险保费测算机制，将测算频率提高到每1-3年调整一次；四是针对无赔款优待系数，将考虑赔付记录的范围扩大到至少前3年；五是针对配套基础建设，提出了支持行业运用生物科技、图像识别、人工智能、大数据等科技手段，提升车险产品、保障、服务等信息化、数字化、线上化水平的要求。

表 1：《关于实施车险综合改革的指导意见》征求意见稿与正式稿对比

	征求意见稿	正式稿
交强险道路交通事故费率浮动系数	在提高交强险责任限额的基础上，结合各地区交强险综合赔付率水平，在道路交通事故费率调整系数中引入区域浮动因子，浮动比率中的上限保持30%不变，下浮由原来最低的-30%扩大到-50%，提高对未发生赔付消费者的费率优惠幅度。	在提高交强险责任限额的基础上，结合各地区交强险综合赔付率水平，在道路交通事故费率调整系数中引入区域浮动因子，浮动比率中的上限保持30%不变，下浮由原来最低的-30%扩大到-50%，提高对未发生赔付消费者的费率优惠幅度。 <b>对于轻微交通事故，鼓励当事人采取“互碰自赔”、在线处理等方式进行快速处理，并研究不纳入费率上调浮动因素。</b>
商车险主险及附加险责任	引导行业将示范产品的车损险主险条款在现有保险责任基础上，增加机动车全车盗抢、玻璃单独破碎、自燃、发动机涉水、不计免赔率、 <b>指定修理厂</b> 、无法找到第三方特约等7个方面的保险责任，为消费者提供更加全面完善的车险保障服务。支持行业开发车轮单独损失险、医保外用药责任险等附加险产品。	引导行业将示范产品的车损险主险条款在现有保险责任基础上，增加机动车全车盗抢、玻璃单独破碎、自燃、发动机涉水、不计免赔率、无法找到第三方特约等保险责任，为消费者提供更加全面完善的车险保障服务。支持行业开发车轮单独损失险、医保外用药责任险等附加险产品。
行业纯风险保费测算机制	支持行业根据市场实际风险情况，重新测算商车险行业纯风险保费，建立 <b>每2-3年调整一次</b> 的商车险行业纯风险保费测算的常态化机制。	支持行业根据市场实际风险情况，重新测算商车险行业纯风险保费，建立 <b>每1-3年调整一次</b> 的商车险行业纯风险保费测算的常态化机制。
无赔款优待系数	引导行业在拟订商车险无赔款优待系数时， <b>将考虑赔付记录的范围由前1年扩大到前3年</b> ，并降低对偶然赔付消费者的费率上调幅度。	引导行业在拟定商车险无赔款优待系数时， <b>将考虑赔付记录的范围由前1年扩大到至少前3年</b> ，并降低对偶然赔付消费者的费率上调幅度。
加强新技术研究应用	加强对车联网、新能源、自动驾驶等新技术新应用的研究，提升车险运行效率，夯实车险服务基础，优化车险发展环境，促进车险创新发展。	<b>支持行业运用生物科技、图像识别、人工智能、大数据等科技手段，提升车险产品、保障、服务等信息化、数字化、线上化水平。</b> 加强对车联网、新能源、自动驾驶等新技术新应用的研究，提升车险运行效率，夯实车险服务基础，优化车险发展环境，促进车险创新发展。

资料来源：银保监会，光大证券研究所整理

本次对于征求意见稿的修改**一是**化交强险道路交通事故费率浮动系数及无赔款优待系数，更有力地、有针对性地提高了消费者的产品体验，切实保护了消费者权益。**二是**体现了高质量发展的要求。在提升车险保障服务质量的同时，明确了行业“科技赋能金融”的发展方向，并提出了各险企科技转型可运用的具体科技手段，促使行业创新性发展。**三是**体现了市场化的改革方向。在修改商车险主险扩展责任的同时，优化了行业纯风险保费计算机制，有利于车险行业更快适应市场变化，提高险企经营效率，促使行业自由公平竞争。

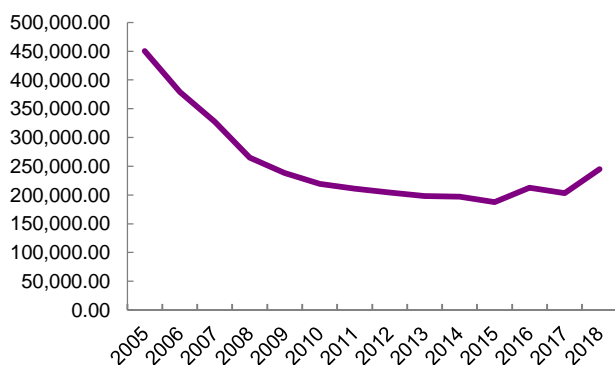
我们预计未来车险保费规模及承保利润均将实现一定程度的扩张，财险行业将实现高质量发展。各险企科技转型或将进一步扩充保费收入，并带来新的保险需求点。商车险无赔优系数的改变将加强行业竞争，消费者实际保单保费将进一步降低，行业整体车险保费规模可能出现一定幅度的下降。但行业改革带来的投保率上升及保额提升以及新车增长带来的保费收入一定程度上将对冲保费下行影响。道路交费率浮动系数的改变及商车险主险扩展责任的删减有利于各险企优化车险成本率结构，提高经营效率，长期来看承保利润可能出现一定幅度的提升。头部险企科技业务布局较早，在定价能力方面具有较大优势，有望更快适应车险综合改革带来的影响，获利或大于中小型险企，预计市占率将进一步提升。

### 1.1、完善费率测算机制，提升险企经营效率

《关于实施车险综合改革的指导意见》进一步优化了交强险及商车险费率测算机制，一方面维护了消费者权益，另一方面有利于保险公司优化车险成本率，提升经营效率，长期来看利好险企发展。

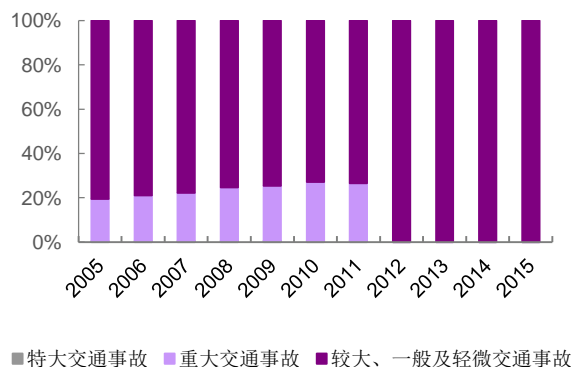
轻微交通事故在我国全部交通事故中占比较大。我国交通事故等级划分标准于 1991 年出台，根据《公安部关于修订道路交通事故等级划分标准的通知》规定，轻微交通事故指轻伤 1-2 人/财产损失机动车事故不足 1000 元，非机动车事故不足 200 元的事故；一般交通事故指重伤 1-2 人/轻伤 3 人以上/财产损失不足 3 万元的事故；重大交通事故指死亡 1-2 人/重伤 3-10 人/财产损失 3 万-6 万元的事故；特大交通事故指死亡 3 人以上/重伤 11 人以上/死亡 1 人同时重伤 8 人以上/死亡 2 人同时重伤 5 人以上/财产损失 6 万元以上的事故。该等级划分标准自 2012 年开始与国务院第 493 号令进行了接轨，至今仍未再次调整。根据新规定，一般交通事故为死亡 3 人以下/重伤 10 人以下/直接经济损失 1000 万以下的事故；较大交通事故为死亡 3-10 人/重伤 10-50 人/直接经济损失 1000 万-5000 万元的事故；重大交通事故为死亡 10-30 人/重伤 50-100 人/直接经济损失 5000 万元以上的事故；特大交通事故为死亡 30 人以上/重伤 100 人以上/直接经济损失 1 亿元以上的事故。我国交通事故发生数量自 2005 年起逐年下降，在近年略有回升，但历年来 75% 以上均为较大、一般及轻微交通事故。

图 1：我国交通事故发生数量（次）



资料来源：Wind，光大证券研究所整理

图 2：我国交通事故发生比例按后果分类

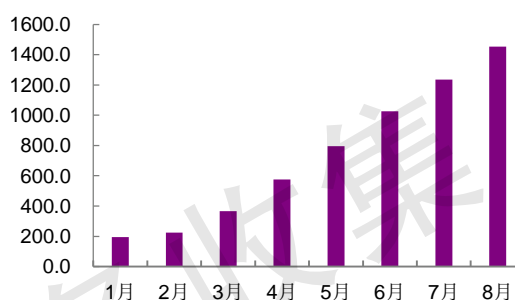


资料来源：Wind，光大证券研究所整理



**轻微交通事故处理机制将增加险企赔付压力，交强险承保利润下滑。**交强险理赔的触发原因很大一部分是基于轻微交通事故，因此本次正式稿中新增的针对轻微交通事故的条例将对保险公司造成较大影响。指导意见提出，鼓励轻微交通事故当事人采取“互碰自赔”、在线处理等方式进行快速处理，简化了理赔流程，一方面提高了消费者满意度，另一方面减少了保险公司现场查勘定损的费用支出及各险企之间的结算费用支出，对险企降低车险成本率有一定的正面影响。指导意见同时建议将采用该类快速处理方式的轻微交通事故不纳入交强险费率上调浮动因素，该条例将促使保险公司让利给消费者，同时可能出现赔付率上升，对险企的赔付水平形成一定压力。但此次车险综合改革大幅上调交强险责任限额，我们预计在未来汽车销量稳定增长的情况下，险企交强险保费收入将进一步提升，但交强险作为国家统一收费标准的法定强制保险，长期来看险企交强险承保利润提升程度有限。

**图 3：2020 年 1-8 月我国累计汽车销量（万辆）**



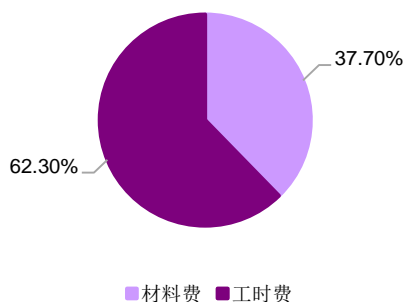
资料来源：wind，光大证券研究所整理

**商车费改增强行业竞争，有助于提升险企经营效率。**针对商车险费率，本次正式稿加快了行业纯风险保费测算频率，并且扩大了拟定无赔款优待系数时考虑赔付记录的范围，将增强车险行业竞争，促使行业更快适应市场变化。结合本次改革中要求的附加费率上限的下调以及预期赔付率的提升，保险公司要获得较高的预期利润需要对营业费用进行合理的管控，加大了保险公司的挑战，对保险公司的经营管理提出了更高层次的要求。改革后预计商车险基准保费价格及消费者实际签单保费将明显下降，行业整体车险保费规模可能出现一定幅度的下降，同时预期赔付率的提升将增加险企的赔付压力，在短期内压缩险企的盈利空间。长期来看，此次改革会促使险企优化商车险成本率结构，提升其经营效率与竞争能力，利好行业发展。

## 1.2、删除“指定修理厂”扩展责任，鼓励自由公平竞争

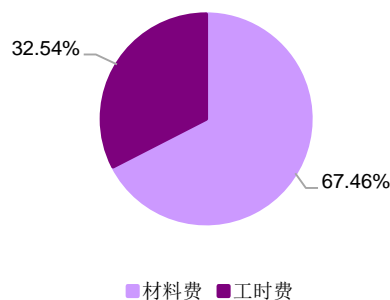
本次指导意见删除了征求意见稿中商车险主险“指定修理厂”的扩展责任，旨在促进事故车维修行业自由公平竞争。若在商车险主险中加入“指定修理厂”扩展责任，4s店在工时费及配件溢价均高于独立售后门店的情况下，亦将受惠于新车销售渠道、原厂件资源及维修技术，形成事故车维修行业天然垄断。根据F6汽车科技联合同济大学共同发布的《2019汽车后市场乘用车维保行业白皮书》，在该样本的3000家门店中，独立售后门店工时费占比仅有4s店的53%。

图 4：2018 年我国 4s 店工时费占比



资料来源：《2019 汽车后市场乘用车维保行业白皮书》

图 5：2018 年我国独立售后门店工时费占比



资料来源：《2019 汽车后市场乘用车维保行业白皮书》

此次修改删除了该扩展责任，有助于独立售后门店参与事故车维修行业竞争。对于财险公司而言，选择与优质独立售后门店合作能够有效减少单车赔付金额，降低商车险成本率，促使行业高质量发展。

### 1.3、明确具体科技手段，引导行业科技转型

在提升车险保障服务质量的同时，指导意见明确了行业“科技赋能金融”的发展方向，并提出了科技转型可运用的具体手段，主要包括生物科技、图像识别、人工智能、大数据等先进科技，鼓励各险企提升车险产品、保障、服务等信息化、数字化、线上化水平。我们预计该条款有助于险企提高运营效率、加强风险控制、节约车险成本，同时车险产品配套服务的提高亦将改善消费体验，拓宽险企保费收入渠道，促使车险行业创新性、高质量发展。

**疫情倒逼险企数字化转型，科技型险企受影响较小。**今年年初以来，受新型冠状病毒肺炎影响，新车销量下滑导致了车险行业普遍新单下滑，现有保单续保亦受到一定影响。据汽车业协会数据，1月新车销量同比下滑近20%，2月新车销量同比下滑80%，下滑幅度进一步扩大。汽车行业持续低迷导致车险增速下滑，2月车险保费下滑幅度较1月进一步加剧，单月保费平均下滑7%左右。相较于传统保险公司，数字化、信息化水平较高的头部险企及新型保险公司受影响较小。

表 2：头部险企车险业务原保险保费收入情况（人民币百万元）

	1Q2020	1Q2019	变动 (%)
中国平安	46,767	47,828	-2.2
中国人保	61,660	63,877	-3.5
中国太保	23,524	23,652	-0.5

资料来源：公司公告

**科技驱动车险业务转型，有助于拓宽保费收入渠道。**以中国平安（601318.SH/2318.HK）为例，平安产险在疫情期间进一步强化了客户线上化服务，通过“平安好车主”APP，借助智能机器人及理赔专家在线支持，为客户提供了“一键理赔”功能，平均报案时间仅2分钟，最快结案时间仅3分钟，提高了客户满意度；同时，“平安好车主”3月上线“一键续保”功能，进而提升了客户黏性。截至2020年6月末，“平安好车主”APP注册用户数突破1.09亿，较年初增长17.8%，超过93%的客户实现了一键续

保成交；平安车险业务实现原保险保费收入同比增长 3.6%，实现承保利润 47.82 亿元，综合成本率 94.7%，盈利水平处于行业领先地位。由此可推断，车险信息化、数字化、线上化有助于提升消费者投保加保意愿，拓宽保费收入渠道。

表 3：平安产险车险业务情况对比（人民币百万元）

	1H2020	1H2019	变动（%）
保险金额	34,178,022	30,324,851	12.7
原保险保费收入	95,646	92,338	3.6
已赚保费	90,001	85,492	5.3
赔款支出	50,984	50,365	1.2
承保利润	4,782	2,000	139.1

资料来源：公司公告

我们认为，头部险企科技业务布局较早，且已通过科技创新应用推动了车险业务数字化经营转型，有望更快适应车险综合改革带来的影响，获利或大于中小型险企，预计市占率将进一步提升。

## 2、投资建议

车险综合改革有望促进险企高质量发展，长期将对财险公司产生正面影响，未来险企保费收入提升存在一定空间。头部险企科技业务布局较早，在定价能力、风控能力及获客能力方面具有较大优势，有望更快适应车险综合改革带来的影响，预计市占率将进一步提升。

投资建议：推荐较早布局金融科技的中国平安（A+H）。持续深耕车险渠道的行业龙头中国人保（H）以及承保利润持续稳健、费用率低于同业的行业龙头中国财险（H）。

## 3、风险提示

改革推行影响大于预期；经济复苏不及预期。



关注微信公众号“今日保条”  
了解更多保险行业资讯

本报告来自互联网公开渠道，  
版权归原作者。



精选3000篇保险报告  
每天更新10篇+  
与百位保险大咖在线交流

扫码  
获取



## 行业及公司评级体系

评级	说明
买入	未来 6-12 个月的投资收益率领先市场基准指数 15% 以上；
增持	未来 6-12 个月的投资收益率领先市场基准指数 5% 至 15%；
中性	未来 6-12 个月的投资收益率与市场基准指数的变动幅度相差 -5% 至 5%；
减持	未来 6-12 个月的投资收益率落后市场基准指数 5% 至 15%；
卖出	未来 6-12 个月的投资收益率落后市场基准指数 15% 以上；
无评级	因无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使无法给出明确的投资评级。

**基准指数说明：**A 股主板基准为沪深 300 指数；中小盘基准为中小板指；创业板基准为创业板指；新三板基准为新三板指数；港股基准指数为恒生指数。

## 分析、估值方法的局限性说明

本报告所包含的分析基于各种假设，不同假设可能导致分析结果出现重大不同。本报告采用的各种估值方法及模型均有其局限性，估值结果不保证所涉及证券能够在该价格交易。

## 分析师声明

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。负责准备以及撰写本报告的所有研究人员在此保证，本研究报告中任何关于发行商或证券所发表的观点均如实反映研究人员的个人观点。研究人员获取报酬的评判因素包括研究的质量和准确性、客户反馈、竞争性因素以及光大证券股份有限公司的整体收益。所有研究人员保证他们报酬的任何一部分不曾与、不与、也将不会与本报告中的具体的推荐意见或观点有直接或间接的联系。

## 特别声明

光大证券股份有限公司（以下简称“本公司”）创建于 1996 年，系由中国光大（集团）总公司投资控股的全国性综合类股份制证券公司，是中国证监会批准的首批三家创新试点公司之一。根据中国证监会核发的经营证券期货业务许可，本公司的经营范围包括证券投资咨询业务。

本公司经营范围：证券经纪；证券投资咨询；与证券交易、证券投资活动有关的财务顾问；证券承销与保荐；证券自营；为期货公司提供中间介绍业务；证券投资基金代销；融资融券业务；中国证监会批准的其他业务。此外，本公司还通过全资或控股子公司开展资产管理、直接投资、期货、基金管理以及香港证券业务。

本报告由光大证券股份有限公司研究所（以下简称“光大证券研究所”）编写，以合法获得的我们相信为可靠、准确、完整的信息为基础，但不保证我们所获得的原始信息以及报告所载信息之准确性和完整性。光大证券研究所可能将不时补充、修订或更新有关信息，但不保证及时发布该等更新。

本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次发布时光大证券研究所的判断，可能需随时进行调整且不予通知。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。客户应自主作出投资决策并自行承担投资风险。本报告中的信息或所表述的意见并未考虑到个别投资者的具体投资目的、财务状况以及特定需求。投资者应当充分考虑自身特定状况，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

不同时期，本公司可能会撰写并发布与本报告所载信息、建议及预测不一致的报告。本公司的销售人员、交易人员和其他专业人员可能会向客户提供与本报告中观点不同的口头或书面评论或交易策略。本公司的资产管理子公司、自营部门以及其他投资业务板块可能会独立做出与本报告的意见或建议不相一致的投资决策。本公司提醒投资者注意并理解投资证券及投资产品存在的风险，在做出投资决策前，建议投资者务必向专业人士咨询并谨慎抉择。

在法律允许的情况下，本公司及其附属机构可能持有报告中提及的公司所发行证券的头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或正在争取提供投资银行、财务顾问或金融产品等相关服务。投资者应当充分考虑本公司及本公司附属机构就报告内容可能存在的利益冲突，勿将本报告作为投资决策的唯一信赖依据。

本报告根据中华人民共和国法律在中华人民共和国境内分发，仅向特定客户传送。本报告的版权仅归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式、任何目的进行翻版、复制、转载、刊登、发表、篡改或引用。如因侵权行为给本公司造成任何直接或间接的损失，本公司保留追究一切法律责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

光大证券股份有限公司版权所有。保留一切权利。

## 联系我们

上海	北京	深圳
静安区南京西路 1266 号恒隆广场 1 号 写字楼 48 层	西城区月坛北街 2 号月坛大厦东配楼 2 层 复兴门外大街 6 号光大大厦 17 层	福田区深南大道 6011 号 NEO 绿景纪元大厦 A 座 17 楼