

# 中国车险风险与代理佣金支付规则研究

林赞

(中共中央党校经济学部, 北京 100091)

**摘要:**近几年,车险事故率、骗赔案件不断攀升,许多保险公司试图通过拒保、大幅提升费率来化解风险。本文通过对费率、理赔、监管和激励等方面的分析,指出大幅提高车险费率并不可行,而减少车险赔付不可取。消费者买保险,多是冲着理赔而去,该赔不赔或惜赔,都会导致保户流失。保险市场的信息不对称,容易引发道德风险,即便完善诚信制度,也很难避免该类问题发生。作者建议,应运用激励手段,改变保险代理佣金的支付规则,从源头上杜绝超额承保和超额赔付。

**关键词:**车险; 信息不对称; 代理人; 代理佣金

中图分类号: F840.63

文献标识码: A

文章编号: 1672-3104(2006)03-0274-05

目前我国车险在整个财险中的份额,约占 60%,车险市场的任何风吹草动,都会关系到财险公司的盈亏。最近几年,由于出险事故愈来愈多,骗赔事件频频发生,保险公司不仅疲于应付,而且成本陡升,经营业绩大不如前。在此情况下,保险公司为减少风险,试图对某些车辆拒保;或是提升保费率以弥补损失。但保监会在《关于车险费率调整权限等有关问题的通知》中规定:对风险高的车辆,保险公司不得拒保;车险费率上调幅度,不得超过基准费率的 30%<sup>[1]</sup>。此规定一出,保险公司便陷入了两难的尴尬处境。

## 一、目前保险业准入门槛高,大幅调高车险费率对消费者不公平

对保监会的新规定,人们不免要提出质疑:既然是市场经济,怎能强买强卖?既然不准拒保,政府又怎可限定价格?其实,只要我们深入分析保险市场,就不难理解保监会的用心。经济学上以厂商的数目、产品的差别程度、厂商对价格的控制程度、进入一个行业的难易程度四个尺度,将市场竞争由强到弱分为四类:完全竞争市场、垄断竞争市场、寡头竞争市场、完全垄断市场。政府对不同的市场,实行不同的管控措施。一般说来,竞争性越强的市场,非市场因素越少,市场机制能充分发挥作用,市场调节功

效大,政府不需对它做太多监管。反之,竞争性越弱的市场,非市场因素多,市场调节的作用会大打折扣,甚至会形成市场失灵,对这类市场的管理,就得政府多费心了。比如,垄断厂商利用其对资源或产品的垄断,获得垄断利润,这对其他厂商及消费者而言,显失公平。为了多数人的利益、市场公平及效率,政府会对垄断企业强化监管<sup>[2]</sup>。当前我国的保险市场,竞争并不充分。保险公司主宰市场,呼风唤雨,而消费者却没有讨价还价的能力。因此,政府对保险公司定价予以限制,是在为消费者主持公道、打抱不平。

相对于其他一些行业,保险业的门槛高,是一个不争的事实。根据我国《公司法》规定,成立一个普通公司,注册资本的最低限额至多为 50 万元。但保险业仍实行审批准入制,内资成立保险公司,注册资金不得少于 2 亿元。外资要设立保险公司,条件更苛刻:至少有连续 30 年的经营史;在中国设代表处两年以上;而且在递交申请的前一年,公司总资产不得少于 50 亿美元。如此一来,保险业就成了有钱人才能开采的“金矿”,成了都市里的“富人区”,令普通投资者望尘莫及。此外,随着经济的增长,保险将和老百姓的关联日益紧密。衡量一个国家保险业的发展程度,有两个指标:保险深度(保费收入占国民收入的比重)和保险密度(人均年保费支出)。2004 年,我国的保险深度是 3.4%,保险密度是 41.5 元,

收稿日期: 2006-05-06

作者简介:林赞(1975-),女,江西上饶人,中共中央党校经济学部博士研究生,主要研究方向:金融体制与资本市场。

这和2004年的世界平均保险深度8.14%、保险密度502美元相比,差距还很大<sup>[3]</sup>。2002年,国务院发展研究中心和中国保险学会组织了“中国50城市保险市场调研”。调查发现,只有4.5%的居民购买了商业保险,人们不愿购买保险的原因,主要是对保险的认知有限、对代理人的纠缠和虚假承诺很不满意;有1/3以上的被调查者表示,随着保险市场的完善,将会通过保险来降低压力和转移风险。这表明,保险市场的潜在需求是很大的,负责《我国保险供求变动及总量预测》课题的魏华林教授,对未来5年中国保险业的增长情况做出预测:“十一五”期间,人身保险的平均增长率为15.6%,财产保险的平均增长率16.9%,平均增幅为16.2%<sup>[4]</sup>。以上分析表明,保险市场在相当一个时期内,都会是一个卖方市场。由于业内竞争不充分,如若再任其自行涨价,消费者无疑是吃亏受损的一方。

保险业在国内投资者眼中,目前还是香饽饽。中远集团投资平安保险六年,投资回报率超过400%,年均投资回报率超过60%<sup>[5]</sup>;2001年首钢投资1.8亿元,组建生命人寿保险公司,2003年其所有者权益增至2.75亿元,两年内其资产增值达52%<sup>[6]</sup>。这与年均利润率不足10%的多数行业相比,保险业算得上暴利行业。而这种暴利的形成,也与行业准入的高门槛有关。根据利润平均化原理,若某个行业的利润率高于其它行业,投资者会竞相投资该行业。一方面,使该行业供给增多、价格降低;另一方面,使该行业的生产要素价格上升,总成本上升。受降低价格和提高成本两方面的挤压,行业利润率必然下降,并最终趋于利润的平均化。但是,保险业的高门槛,就像一堵无形的铜墙,阻挡着外部的竞争,护卫着业内的高利润。在这种情况下,保险公司既坐收高利,又自由加价,这对其他企业而言,显失公平。

表面上看,保险业的成本增加,似乎是保险加价的一个理由。其实,保险业务的总成本,是由赔付支出、佣金和营业费用等构成的。一般说来,保险业的佣金和营业费等费用之和,不得超过25%的临界点,如果超过了这个临界点,就表明保险公司费用偏高,要加强成本控制<sup>[7]</sup>。当前,不少保险公司的车险费用过高,是市场的不规范竞争引起的。比如,现在有很多保险公司为了抢占市场,不惜用高回扣来换

业务。某些保险公司给车险代理人的佣金比例,远超过了国家规定的8%,达到了20%,甚至40%<sup>[8]</sup>。加上正常的10%~15%营业费用,使不少保险公司的车险业务费用,已占到保费收入的35%~50%,远超过了25%的临界值。车险费用高而导致的高成本,理应通过加强自身管理、减少成本支出来消化,而保险公司却想通过提价转移给消费者来承担,对此,政府监管部门自然不会视而不见、袖手旁观的。

## 二、 保险是一种服务承诺,靠减少车险赔不是可取之策

想提高车险利润,“开源”(提高费率)不行,那么“节流”(减少赔付)是否可行?抬高理赔门槛,减少理赔金额,也非可取之策。保险和一般的产品不同,它是一种服务承诺。保户最看重的,就是理赔服务的质量。保户不出险时,和保险公司也没太多联系,一旦出险了,就希望保险公司能及时、足额的理赔。保险公司该赔不赔或惜赔,都会引起保户不满,一旦保险到期,就可能就转入他人门下。对保险公司来说,没有客户,意味着利润源枯竭,这远比利润低更可怕。客户的大量流失,将是灭顶之灾。因此,想通过减少赔付来增加利润,无异于拾银丢金,因小失大。

保险市场是典型的信息不对称市场。所谓信息不对称,指市场的一方无法知晓另一方的完全信息,或获取信息的成本高昂。保险市场的信息不对称表现有:保险人难以获知投保人的投保动机、保险标的风险程度、风险防范措施等,而投保人却了若指掌;往往是那些风险大的人,愿意参加保险;投保人保险后,往往会放松警惕,降低风险防范意识。故而,保险市场里,保险人处于信息劣势,被保险人处于信息优势<sup>[9]</sup>。也正因如此,不少人利用信息不对称,便动起了歪脑筋。2003,深圳人保通过独立调查人,随机抽取了40个车险赔案进行调查,结果显示,这40个案件中,有17个假案,10个应拒赔,真实合理的赔案仅13个<sup>[10]</sup>。这是对已赔案件的调查,被深圳人保查出的骗赔或拒赔案,已不在其列。也就是说,深圳人保每受理的3件理赔案,就有2件以上被人当成“挣钱”之手段。有消息报道,北京有3个“成气

候”的骗保村。其中一个“村”,在公安部门几天的调查中,就查到了21名涉案人员,骗赔200多起,诈骗金额总计300多万元。据估算,2003年,北京共遭遇近10万起骗赔案,如果按案均1000元计,骗赔让京城保险公司损失上亿元<sup>[11]</sup>。骗赔现象如此之普遍,不得不令人深思。

也许有人会说,我国诚信制度未建立,公民自觉度低,故而骗赔案多。那么,在市场经济发达、诚信制度完善的美国,情况又如何呢?“911”事件后,美国保险犯罪管理局发现:面对巨额的保险赔偿金,很多人铤而走险,利用虚假保险合同、收据,对没有遭受损失的车辆、虚假伤亡、不存在的资产要求索赔<sup>[12]</sup>。2002年,纽约警方抓获了一汽车骗保团伙,该团伙通过蓄意制造车祸、伪造交通事故,扩大事故损失、填报虚假医疗证明等手段,从当地保险公司骗走了300多万美金,使每个纽约州人每年的汽车保费增加了300美元<sup>[13]</sup>。面对利益的诱惑,诚信制度也会很无奈。理赔欺诈的病症,还需另觅良方。制度经济学指出,好的制度会让坏人变好,坏的制度会让好人变坏。好的制度使干坏事的成本高到了不划算的程度,坏人便会望而却步,有惩恶扬善之作用。坏的制度不惩恶,钻空子者往往能得到丰厚回报。当遵纪守法者明白这种潜规则后,会想去挣回他的损失,也会试着去违法——好人蜕变成坏人。随着了解潜规则的人会增多,坏的制度就“培养”了一批坏人。所以,要改变赔付率高的状况,建立好的制度,乃当务之急<sup>[14]</sup>。

在经济学里,拥有信息的交易方为代理人,不拥有信息的交易方为委托人。一般情况下,委托人和代理人都有自己的小九九,经济学家为解决这类问题,建立了“委托—代理模型”,即委托人制定最优机制,使代理人从自身出发,选择对委托人最有利的行动使自身利益和代理人利益绑到一起,施行“双赢”战略。“委托—代理模型”的核心,就是建立有效的激励和约束机制<sup>[15]</sup>。

针对现今众多的骗赔案,保险公司从约束机制着手,加强对理赔的监管,把好理赔关口,本是应当。监管成本,其实是一种交易费用。车险理赔监管的交易费用包括:监督违约、谈判并对之制裁的所有费用。一位多年从事理赔工作的人员说:“我们知道有很多车险骗赔案,但如果把每起车险报案都当作骗

赔案来调查,无论人力、物力、时间,我们都耗不起。”她说的耗不起,就是指交易费用太高。每个车险理赔案件,从出险的事故发生现场,到车子修好,少说也得两、三天,每个环节都有可能出问题。通常情况下,一个查勘定损员每天能到5个现场,做5个理赔案件,但在事故多发地区,一个查勘定损员一天可能要做15个理赔案件。查勘定损员毕竟不是公安,既无先进的设备,又无相应的刑侦能力,碰上交通拥堵塞,到15个事故现场都办不到,再要他们去为骗赔负责,岂不强人所难。提高车险利润,强化理赔监管固然有效,但其巨额的交易费用,使该措施既不现实也不可能。

### 三、改革代理佣金的支付规则,用激励代替监管

有消息报导,某君花12万元购了辆二手车,投保时,按新车购置价32万元确定保额。两个月后,该车被盗。此君要求保险公司按32万元保额进行赔付,而保险公司只愿按12万元进行理赔。双方争执不下,对簿公堂,最后法院判保险公司赔付19.4万元<sup>[16]</sup>。该君因祸得福——虽说车子被盗了,却多了7.4万元的净收入。此君是否有骗赔动机,法院判得是否公正,笔者并不想在此讨论。但这凸现出车险超额投保的事实。骗赔者惯用的伎俩,就是开个破车故意制造事故,然后向保险公司索赔。其得逞的奥妙,就在于这个“破”字上。如果一个人开着崭新的车子,去制造“事故”,车子损失5000元,保险公司顶多赔5000元,算计下来,自己还贴了保费——那他不是神经有问题,就是想烧钱(这些稀有的特例,并非本文讨论的范围)。所以,制造“事故”的车辆,只能是旧车,且越旧越有“赚头”。以上这个全损的超额赔付案例,易于引起保险公司的警觉。可那些部分损失的车辆,保险公司用新的零件去替换旧零件,就很普遍且不易察觉了。这其中,保险公司有多少利润的流失、被保险人为此多支付了多少费用,更是难以估量。

本来,保险的补偿原则规定,被保险人只能通过保险获得经济补偿,而不能获取额外收益。骗赔者钻的空子,乃超额投保。旧车按新车的价值投保,出险后,保险公司就只能“以新换旧”。代理人为多收

保费、多拿佣金,保额定得越高越有利。车辆的超额投保,从小处看,增加了保险公司的赔付支出,加重了普通保户的费率负担;从大处讲,纵容了不诚信者,助长了骗赔之风,损害了社会公德,可谓于国于民无利,只让少数人赚了不义之财。

应对“委托—代理”的难题,经济学提供了两种方法:一是监管;二是激励。18世纪,英政府曾委托一位叫库克的船长,运奴隶去开发澳洲,并且是按运送人数付费。该船长为多挣钱,就多装载奴隶,将船塞得满满的。可当时海运业并不发达,天气恶劣,旅途颠簸加之船长虐待,使很多奴隶在路途中就病死、饿死了,抵达澳洲的奴隶只剩1/3。英政府没少花钱,事却没办好,于是,派了个监察官跟船,对船长进行监督。此举有两种可能:监察官被船长收买了;监察官太耿直,船长看他不顺眼,将他抛入大海。结果,英政府还是竹篮打水,收效甚微。后来,英政府用激励代替了监管——提高了每个奴隶的运费,但其付费标准,不是从英国运出的奴隶,而是运到澳洲的奴隶。如此一来,投机取巧对船长也没好处,只好老老实实,把奴隶平安地运到澳洲。

上面这个故事所揭示的道理,与治理骗赔有异曲同工之妙。要减少车险市场的骗赔事件,可从激励着手。不过激励的对象,不是被保险人,而是保险代理人。因为对那些想骗保的被保险人来说,要使他们放弃骗赔行为,给予的激励必须大于骗赔收入。可难题在于,若对每个被保险人都如此,那保险公司就只能赔本关门了。保险公司的管理层是委托方,一般不直接和客户打交道,对他们也不存在激励问题,所以,被激励的对象。只能是保险代理人。对于业务员和代理人而言,以前超额投保可多收佣金,且不用受到惩罚,现在如果改变佣金的支付规则,代理人自会改弦更张,相机而行。比如,佣金不按保费多少支付,而是和赔付率挂钩——赔付率高,佣金就少;赔付率低,佣金就多。就如英政府对船长激励一样,不看你带了多少人入保险,而是看你为保险人带来了多少利润。如此一来,若被保险人超额投保,代理人就不会熟视无睹,听之任之了。由于代理人直接和保户联系,掌握的信息多,其佣金和其代理的业务赔付率挂钩后,他便会从自身利益出发,多吸纳优良业务;对于不良业务,他也会和保险人合作,从防灾防损的角度,减少保户的出险率,防止病从口入。

当然,用激励代替监管,并非完全排除监管。要降低车险赔付率,或者让车险利润回归到合理水平,除了车辆按实际价值投保外,仍需一些配套措施。目前不少地方的做法值得借鉴:对于小事故,将查勘工作和定损工作分开,二者分工合作,提高效率;某些地区的施救费用,占车险总赔款的30%左右<sup>[10]</sup>,和一家拖车公司签订全年包干合同,以减少施救费用;对于一些老式、零配件难寻的车型,适当地提高其费率,并与相应的配件市场合作;与交管部门携手,建立信息共享平台,防止重复投保、重复报案;对修理好的车辆进行抽检,将合作修理厂进行评级,将结果向消费者公布,以防修理厂以次充好;按地区、险种、时期性等,对赔付情况进行研究,哪方面发现问题,就强化哪方面的监控。

最后应当指出的是,保监会说的不许拒保,是指不得拒绝正常的投保人,而对于骗保者,则可另当别论。不过,这一政策的出台,不论怎么说都对保险公司提出了更高的要求。当前,我国保险市场尚未成熟,鱼龙混杂,良莠不齐,骗赔的事件在所难免,为此,保险公司只有不断完善管理制度,提升管理水平,车险市场才能摆脱尴尬,健康发展。

#### 参考文献:

- [1] 傅旭明. 保险公司可加费无权拒保 车险涨价搅动市场[N]. 中国经济时报, 2004-2-12.
- [2] 马歇尔. 经济学原理[M]. 北京: 商务印书馆, 1997.
- [3] 唐运祥. 中国非寿险市场发展研究报告(2004)[M]. 北京: 中国经济出版社, 2005.
- [4] 李霞. 保险业十一五规划蓝图浮出水面[N]. 中国金融家, 2005-08-03.
- [5] 张宏, 唐君燕. 保险业界躁动不安 入侵者能否成最后赢家[N]. 经济观察报, 2004-09-05.
- [6] 保险业高速扩张存隐忧[N]. 上海证券报, 2005-02-17.
- [7] 博尔奇. 保险经济学[M]. 北京: 商务印书馆, 1999.
- [8] 梁璐. 车险佣金战火如何平熄[N]. 市场报, 2004-02-03.
- [9] 张维迎. 博弈论与信息经济学[M]. 上海: 上海人民出版社, 1996.
- [10] 陈恳. 反思车险全行业亏损之谜: 麦肯锡方案引争议[N]. 21世纪经济报道, 2004-03-17.
- [11] 马佳. 骗保公司分工明确手法专业, 保险公司年损失上亿[N]. 北京晚报, 2004-02-12.
- [12] 焦公. 9.11后 纽约风行骗保险[N]. 中国汽车报, 2001-10-30.
- [13] 仲文. 美国破获特大汽车骗保案[N]. 国际金融报, 2002-03-22.
- [14] 盛洪. 现代制度经济学[M]. 北京: 北京大学出版社, 2004.

[ 15] 朱·弗登博格. 博弈论[ M]. 北京: 人民大学出版社, 2003. 04.

[ 16] 旧车按新车保额投保理赔方略[ N]. 上海证券报, 2004-09-

## The risk of motor vehicle and the principle of the study of the proxy commission in China

LIN Yun

( Economics Department , Party School of the CPC Central Committee , Beijing 100091 , China )

**Abstract:** In recent years , the accident rate and the payment swindling of the motor vehicle insurance climb unceasingly . As a result , many insurance companies attempt through the underwriting rejection and increasing the premium tariff largely to mitigate the risk . The writer analyzes the premium tariff , compensation , supervising and incentive , and points out that it is not feasible to increase the premium tariff largely or decrease the compensation . The consumers buy the insurance products in order to get compensation when they meet with incidents . If the insurance company will not pay or pay enough , the consumers will not abandon it next time . In insurance market , the asymmetrical information initiates the moral risk easily . It is very difficult to avoid this kind of question , even if after perfect faith system is established . The author suggests that the incentive measures should be taken and the commission principle of proxy should be converted so that the excess underwriting and over-paid will be avoided .

**Key words :** motor vehicle insurance ; asymmetrical information ; proxy ; commission

[ 编辑:汪晓]

( 上接第 273 页)

## The economic logic of the government reform

WANG Dong-jing

( Economics Department , Party School of the CPC Central Committee , Beijing 100091 , China )

**Abstract:** The reason why the restructuring has gained little achievement in the past 20 years , lies in the lack of motivation and pressure of those who are in charge of the work . The author believes that we have to rethink the former reforms and this paper emphasizes that in order to deepen government restructure we must make some adjustments in the existing reform ideas . It is the gateway to define the government role first before there structuring , to make decentralization and division of power instead of upgrading the departments in order to improve the governance , to renovate the appointment system first and then break off the assignment priority according to seniority for the sake of reforming the personnel-choosing mechanism , to regenerate perquisite consumption first and then raise the salary for the purpose of well-paid for probity .

**Key words :** the government role ; government governance ; assignment priority according to seniority ; well-paid for probity

[ 编辑:汪晓]