

“我的蔚来ES8保费过万,省下的油钱都用来买保险了。”北京张女士在2025年续保时发现,尽管全年未出险、无交通违法,保费仍比上一年上涨了近2000元。

不过,新华网调查发现,新能源汽车续保并非价格普涨。以北京的一位小米SU7车主为例:2025年出险后,今年续保时不仅没有涨价,反而接到多家保险公司的报价电话,价格比前一年要低。

中国保险行业协会2026年第一次例行新闻发布会发布数据显示,2025年全行业新能源车险保费收入达1900亿元,同比增长近35%,占车险总保费的比重首次突破两成。而中国精算师协会数据显示,同期全行业新能源车险承保亏损56亿元,143个车系赔付率超过100%。

新能源汽车保费涨跌分化表象之下,行业需走出“增收仍亏损”的境况。



新华社资料图片

新能源车省下的油钱 正被保费“薅”回去?

困局何来?

保险的本质是让保费与风险对价,但新能源车险面临阶段性定价失灵。

中国精算师协会执行副会长兼秘书长张晓蕾曾表示:“新能源车险车均风险成本约为燃油车的2.2倍,而保费仅为燃油车的1.7倍。”

北京大学应用经济学教授、清华大学五道口金融学院中国保险与养老金融研究中心原研究负责人朱俊生在接受新华网采访时分析,新能源汽车的充电事故、电池损害等独特风险,以及驾驶行为、营运模式等差异,要求精算模型需重构风险识别框架,整合多维风险因子与动态定价能力。但日均行驶里程、驾驶习惯等区分驾驶行为规范与高风险驾驶的关键数据大部分掌握在车企手中,保险公司较难获取。头部险企已利用车联网、Telematics(远程信息处理)等技术初步实现按个体风险定价,因而大规模应用仍需长期数据积累、模型精细化

和法规配套等支持。

赔付成本高企是亏损的另一推手。

对外经济贸易大学保险学院院长谢远涛在接受采访时表示,新能源汽车三电系统、智驾模块的维修权限攥在主机厂手里,保险公司几乎没有议价空间。一体化压铸技术将上百个零部件整合为单一构件,哪怕轻微刮蹭也只能整套更换。激光雷达、毫米波雷达等感知元件布设在易磕碰位置,更换必须重新标定,“硬件加标定”的双重成本,传统精算模型里根本没有对应因子。

中保研汽车技术研究院2025年发布的《第二十期汽车零整比研究报告》显示,70款新能源样本车型中,纯电车型动力电池单件零整比均值为49.59%。这意味着,仅更换一块电池的费用,平均占到整车售价近一半。

风险错配致使普通车主替高风险行为买单。

中国精算师协会数据显

示,非营运(新能源)车辆保险平均价格仅为营运(新能源)车辆的一半左右。

记者调查印证了这一差距:有北京比亚迪秦PLUS网约车车主反映,其营运车险年保费10000多元,而同款家用车险年保费约7000元。部分车主利用这一价差,将运营车辆以“非营运”性质投保。此类车辆出险概率高,赔付远超所缴保费。当保险公司无法精准区分车辆实际使用性质时,亏损便通过精算模型分摊到同车型所有车主,导致零出险的家用车车主保费被动上涨。

政策已关注该问题。2025年1月,国家金融监督管理总局等四部门联合发布《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》提出,“鼓励财险公司依法使用网约车平台企业提供的网约车运营安全情况等信息,合理确定自主定价系数,促进风险与定价相匹配。”

路向何方?

市场自发的分化之外,政策与行业的合力也在推进。

产业协同层面已有积极尝试。2025年10月,中国保险行业协会、中国精算师协会、中国汽车工业协会与中国汽车维修行业协会共同签署《促进新能源汽车产业高质量发展合作备忘录》,多方共同推动保险与汽车产业全面深化合作,降低新能源车险生命周期成本。

为破解新能源车险“定价难、风险新”难题,行业正从产品与平台两端发力。中国保险行业协会车险专委会副主任委员单位平安产险总经理助理徐霆介绍,行业正积极开展智能网联车险、“基础+变动”模式创新产品研究;针对高赔付车型“投保难”问题,“车险好投保”平台已上线,有序承接高赔付风险投保需求。

但此类创新能否真正落地,前提是打通车企的驾驶行为数据。

对于如何打通数据壁垒,谢远涛认为,“破局关键在于建立跨车企、跨险企的动态数据共享机制”,技术上,隐私计算可在不暴露原始数据前提下完成联合建模;制度上,国家金融监督管理总局北京监管局已推动跨行业数据交互试点。“共享数据质量越高的车企,其车型保费优化空间越大,一旦‘共享即受益’的正向循环形成,数据生态便有了自驱力。”

数据共享为精准定价提供基础,而定价工具的改革也在同步推进。今年3月,新能源车险自主定价系数范围由此前的[0.6,1.4]调整至[0.55,1.45]。自主定价系数是保险公司在基准保费基础上,综合车型风险、使用性质、驾驶记录等因素进行浮动的核心因子。系数区间越宽,风险与价格的匹配度越高。调整后,驾驶习惯好、连续多年未出险的车主,理论上保费最多可下降约8.33%;高风险车型和驾驶行为的保费则相应上涨。

“奖优罚劣”机制一旦运转,赔付率有望从两端向中间收敛。朱俊生认为,费率市场化有利于提升保费公平性,但需配套数据透明、反欺诈监管、精算监督等制度支持。

制度之外,技术同样是破局的关键变量。

车联网与智能驾驶技术打开了精准定价的新空间。北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员、国际智能运载科技协会秘书长张翔认为,可通过OBD(On-Board Diagnostics,车载自动诊断系统)等车载设备监控驾驶习惯。车联网数据能精准区分家用车与营运车辆,缓解家用车保费被动上涨问题。他同时建议探索“车电分离”“锁电”方案及推广二次制造电池,以降低维修成本。

产品创新、数据共享、定价机制改革、技术赋能,多方探索汇聚成一个共识:“让保费的标尺重新对准风险本身”。多位业内人士在采访中这样倡议,这需要的不仅是某一家险企的精算能力提升,更是一个开放、协同的产业生态:监管的顶层设计、车企的数据开放意愿、保险行业的定价能力迭代、消费者的知情与参与。这条路,需要各方携起手一起走。

(新华网)

谁在破局?

困局之下,市场各方主动寻求解法。

2025年,占据市场七成以上份额的人保财险、平安产险、太保产险,首次集体实现新能源车险承保盈利。

国信证券非银金融行业负责人及行业分析师孔祥团队在研报中指出,当前的新能源车险赛道正从初期粗放增长迈向以科技与生态为核心的高质量竞争阶段。以人保、平安、太保为代表的险企更有

可能将当前的规模与场景优势,转化为长期的风险定价与成本管控能力。

朱俊生表示,头部险企盈利有赖于数据与模型能力强、渠道分散风险、成本控制和产品设计灵活。“它们能够精细识别客户风险,优化承保组合,并通过个性化产品提升客户黏性。”

车企系保险的人局正在为市场增添新变量。

比亚迪财险2025年实现

承保盈利,综合费用率仅为5.21%,远低于头部险企25%左右的水平。

蔚来于2025年与人保财险、太保产险、平安产险及瑞士再保险实现数据打通,其主动安全功能使2024年事故安全损失减少25.2%。

业内分析人士认为,车企凭借数据闭环和维修渠道,在精准定价和成本管控上具备天然优势,其可能形成的新垄断也引发业内关注。