

“新常态”下我国保险生态问题探析

——以车险经营为例*

付 钢 徐嘉鸿

(湖北工业大学,湖北 武汉 430068)

摘 要: 保险生态是一个由外部环境因素和内部各参与要素共同组成的有机整体,具有生态环境动态演进性、生态组织多样性、生态调节竞争性、生态结构历史性等特征。文章以车险经营为例,指出新常态下我国保险生态存在的问题,从优化外部环境和提升内在品质两个方面提出加快保险生态进化的对策和建议。

关键词: 保险行业;车险经营;新常态;保险生态;保险文化

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2015.04.007

中图分类号: F842

文献标志码: A

文章编号: 1672-9846(2015)04-0028-04

生态(Eco-)一词源于古希腊文,又称生态系统,意思是指家(house)或者我们的环境。简单讲,生态就是指一切生物的生存状态,以及它们之间和它与环境之间环环相扣的关系。生态最初是一个生物学的概念,1866 年德国生物学家 E·Haeckel(赫克尔)首次提出生态学概念,主要是指研究生物与其周围环境(包括生物环境和非生物环境)相互关系的科学。20 世纪 60 年代,美国经济学家鲍尔丁提出了生态经济思想,这一思想是对经济“无限”发展与生态环境“有限”的矛盾反思^[1]。随着不同学者对生态学研究的深入,人们逐渐将其广泛的应用于企业、组织、部门、区域乃至国家之间的相互关系中,并渗透到人类的经济活动中,成为联系自然科学与社会经济科学的桥梁。2004 年周小川首次将生态学概念引入金融领域,提出了金融生态概念,随后一些学者将这一概念引入到保险行业,对保险生态进行了理论研究^[2]。改革开放以来,我国保险业经历了 30 多年

的高速增长,业务规模不断扩大、业务结构不断优化,但保险生态不可避免地会积累一些问题。另一方面,相较于金融生态较为丰富的研究成果来说,保险生态的研究远远不够。因此,在当前经济社会转型时期加强对保险生态的研究具有重要的理论与实践意义。

一、保险生态组成要素之间的关系及其特征

在自然生态系统中,各生态之间的关系紧密,由生物群落及其环境组成的一个有机整体的各组成要素之间借助能量流动、物质循环、信息传递而相互联系、相互制约、相互作用,并形成具有自我调节能力的有机体。自然生态系统具有系统性、多样性、稳定性、耐受性、动态性、滞后性、转换性、平衡性等特征。从生态经济学的角度考察,对比自然生态的特点,通过对保险的起源与演进、保险市场的运行、保险组织的相互关系的研究可以看出,现代保险具有明显的生态特征。学者傅强、张东风(2007)将自然生态系统概括为非生物环

*收稿日期:2015-10-28

基金项目:湖北省循环经济发展研究中心开放基金项目“转型时期保险业服务循环经济发展的路径研究”(编号:HXFKY1412)。

作者简介:付 钢(1968-),女,湖北罗田人,湖北工业大学经济与管理学院副教授,主要从事保险理论与实务研究。

徐嘉鸿(1994-),男,湖北武汉人,湖北工业大学经济与管理学院学生,主要从事金融理论与实务研究。

境(无机环境)和生物成分两部分,非生物环境包括气候因子如温度、湿度、风等;生物代谢材料如无机盐、二氧化碳等;媒质如水、空气、土壤等;生长基质如岩石、泥土等。生物成分包括生产者如植物和化能细菌、消费者如动物、分解者如细菌和真菌。保险生态系统同样具备这些非生物环境和生物成分,其中完善的保险立法和政策支持、良好的保险意识和行业形象、普及的保险教育是保险生态的外部环境;而保险生态系统的生物成分中生产者也就是各保险经营主体和保险中介,消费者就是投保人、被保险人和受益人,分解者则是保险监管者,各生物成分共同构成保险生态的内部环境^[2]。

保险生态内外部环境共同构成保险生态系统,因此,保险生态的含义包括对保险业生存与发展产生相互影响的各种主客观因素,既包括宏观层面的政治、经济、文化、信用环境因素,也包括微观层面的保险体系自身内部的市场、机构、产品、价格、竞争环境等要素。现代保险生态的特征主要有:

(一)保险生态环境是动态演进的

纵观保险发展历史,可以看出保险经历了一个由简单到复杂、由低级到高级的动态演进历史,保险的立法是逐步建立并完善的;政府对保险的监管也是从无到有、从粗放到集约;人们的保险意识是在市场经济发展过程中逐步树立的;保险市场参与者的数量和质量是不断增加和提高了。

(二)保险生态组织具有多样性

在保险生态系统中各生态组织主要是指生产者、消费者、分解者,随着生态系统的发展,这些生态组织的形态也会发生变化,从而呈现出多样性。比如,我国的保险代理人、保险经纪人、保险公估人是从无到有、从地方性到全国性不断发展的;保险经营机构的治理从一股独大到股份制改造;保险监管方式从粗放式向扁平化发展等等。

(三)保险生态调节具有竞争性

自然生态系统具有自我调节功能,优胜劣汰的竞争法则是自然界实现自我调节的手段,作为具有生态特征的保险生态系统同样传承了这一特征。保险生态组织之间的竞争贯穿始终,并且随着保险生态的发展实现生态组织的优胜劣汰,也促使各生态组织不断完善自身,增强生态的适应性和稳定性。

(四)保险生态结构具有历史性

保险生态内外部要素之间的结构在不同的地域、不同的历史时期具有不同的特征,因为保险生态离不开特定的政治经济文化环境。良好的政治经济文化环境有利于保险生态结构的优化,相反恶劣的政治经济文化环境只会破坏保险生态平衡。因此,保险生态是一个历史范畴,是特定时期、特定历史背景下的产物,优化保险生态不能脱离特定的历史环境。

二、“新常态”下我国保险生态存在的问题

自1980年我国恢复国内保险业务以来,保险作为社会“稳定器”和经济“助推器”已经深入到千家万户,应该说在1999年以前,中国保险业的社会形象总体还是不错的,从业人员普遍受到尊敬,尽管当时的法律法规还不健全,人们对保险还知之甚少,但保险生态问题并不突出。上世纪九十年代和本世纪初我国经济高速增长,保险业的社会形象却每况愈下,保险业自身的生存状态和生存环境也存在一些隐忧。随着我国经济进入新常态,保险业在积极适应经济新常态的同时,应当看到我国保险生态存在许多问题。以车险经营为例,目前我国保险生态存在以下问题:

(一)外部环境亟待优化

1. 法律环境方面,部分业务领域的法规不健全。比如,2011年5月1日实施的《中华人民共和国道路交通安全法》第76条明确了交强险的法律强制性,但在具体实践中实施细则还有待完善,相关的法律法规还有待充实。另一方面,随着车险费率市场化的发展,车险条款还有待于进一步规范、细化、通俗化。

2. 社会环境方面,公众的保险意识和风险意识有待加强,保险知识普及和风险教育的任务比较重。在2012年1月7号召开的全国保险工作会议上,保监会主席项俊波将保险业声誉不佳、形象不好的问题归纳为“三个不认同”,即消费者不认同、从业人员不认同、社会不认同^[3]。车险理赔难、车险业务员素质不高、车险业务中的高保低赔和霸王条款等等问题使得社会对这一行业的不认同已然影响到了保险生态的平衡。

3. 文化环境方面,具有中国特色的保险文化还没有在全国范围内建设起来。近两年保监会重点治理的两大问题:一是销售误导,二是理赔难。其中理赔难是车险经营中的痼疾,屡遭公众诟病,

建立基于最大诚信原则的具有中国特色的车险理赔文化任重道远。

4. 信用环境方面,低层次的行业竞争水平正在不断地侵蚀保险业发展的诚信基础,制约了行业的可持续发展。以车险中的车贷险为例,刚推出车贷险时市场反响很好,随着私家车的增多,车贷险迅速成为保险企业新的利润增长点。但随着市场竞争的加剧,保险企业放宽核保标准和承保对象,信用风险激增,最终导致该险种经营难以为继。

(二) 内部环境因素亟需整合

1. 从业人员队伍整体综合素质偏低。既懂保险又懂车辆构造的专业人才严重不足,车险营销队伍的入职门槛偏低,对从业人员的资格管理层次较低。车险经营方式仍然是粗放式的、低层次的,以保费论英雄的局面没有得到根本转变。

2. 产品和服务亟需提质增效。当前车险业务结构不均衡,投保人只熟悉车损险、三责险、交强险等险种,对涉水险、玻璃险等特色险种认识不足、投保不足;保险企业的产品研发创新能力薄弱,国外车险承保采取既从人又从车的双重标准,很好地细分了车险市场,而我国在这方面还有很多需要改进的地方。

三、加快我国保险生态进化的对策

保险生态的好坏关系到行业的可持续发展,国内各大保险企业已经深深意识到这一点,并且从企业经营管理的角度不断为保险生态的恢复和进化而兑现其社会责任。但是,保险生态的恢复和进化是一个系统工程,有赖于市场参与各方的共同努力,这将是我国今后一段时期保险业发展过程中长期而艰巨的任务,为此提出如下对策:

(一) 优化外部环境

1. 健全法制体系。法律法规作为一个社会的正式制度可以强制性地约束市场参与主体各方的行为,为保险生态的恢复与进化保驾护航。我国关于车辆保险的相关法律主要包含在《中华人民共和国保险法》《民法通则》《中华人民共和国道路交通安全法》中,还需逐步形成具有中国特色的车辆保险法律法规体系,加大市场处罚力度,提高市场参与主体的违法成本,充分运用法律的手段,体现法治的精神,实现车险生态的恢复与进化。

2. 普及保险知识。公民具有较强的风险意识和保险知识有利于保险生态组织的运行,因此保险教育任重而道远。车辆保险与公众的日常生活

密切相关,对公众开展车辆保险教育有利于减少车险纠纷,其形式和渠道要体现多样性、及时性、普及性,比如,通过政府的公益广告、公益活动来普及车险专业知识。在开展保险教育时要分层次、分阶段长期不懈地进行。

3. 培育保险文化。文化具有潜移默化的功能,是一个国家发展的软实力,诚信文化、理赔文化、核心价值理念共同构成保险文化的主要内容。保险生态的进化离不开制度的变迁和创新,而影响制度供给的重要因素之一就是规范性的行为准则。规范性的行为准则是一个根植于文化传统的制度类型^[4]。因此,大力发展保险文化是加快保险生态进化的题中应有之义。比如,欧美发达国家在车险理赔文化上独具特色,投保人在发生保险事故后能体验到保险公司优质、快捷的理赔服务,从而提升了投保人对保险商品的信任度,形成了车险经营的良性循环,我国在这方面尤其要向欧美发达国家学习。

4. 加快我国信用体系建设。信用制度是现代经济运行的基础和要求,金融作为现代经济的核心,对信用制度有着更高的诉求。基于诚信的保险经营要求建立健全社会信用体系,反过来,一个国家健全的信用体系又可以促进金融保险生态的良性循环^[5]。比如,针对前期车贷险存在的问题应尽快建立针对个人的信用制度,设立个人信用账户,根据个人目前的金融保险消费记录其信用情况,为保险生态的改善提供制度保障。

(二) 提升内部品质

1. 对保险从业人员实行从业资格管理,提高保险从业人员的市场准入门槛。目前我国只是针对保险中介从业人员实行了资格管理,对保险从业人员除了精算师实行资格管理外,其他岗位并没有建立全国统一的资格管理体系,对于核保核赔岗等关键技术岗位也只是各保险公司内部建立各自的考核体系。在车险理赔方面,应要求从业人员具备汽车保险公估师职业资格,在车险销售方面,可以考虑要求从业人员具备汽车营销师职业资格。

2. 完善考核体系,实现保险生态组织的自我修复。保险生态组织内部的考核指标体系和监管层的监管考核指标体系是保险生态组织经营行为的风向标。过去那种重规模轻生态的车险考核体系在新的历史时期面临着重构的必然选择。必须

重构一种注重社会责任、行业形象、专业服务水平
和保险生态环境的内外部考核体系。新的车险考
核体系将促进各经营主体提升产品质量和服务水
平,转变生产方式。

3. 建立市场退出机制,促进保险生态组织的
优胜劣汰。建立严格的市场退出机制,实现保险
生态系统的自我调节和优胜劣汰是优化保险生态
环境的制度保障。车险与公众生活密切相关,车
险经营的好坏直接影响着人们对整个保险行业的
看法。车险业务规模占到保险企业 70% 的份额,
市场经营主体之间竞争激烈,尤其是价格战愈演
愈烈,必须针对车险经营建立严格的市场退出机
制,严惩扰乱市场秩序者。当前我国车险费率正
在进行市场化改革,车险费率市场化对险企来说
是一次较大的经营挑战,险企更应该以优质的车

险服务赢得市场和客户的信赖,在车险经营上更
加规范,从而为整个保险生态的优化夯实基础。

参考文献:

- [1] 谭英平. 我国保险生态理论演进及相关研究评述
[J]. 经济与管理, 2012, (7): 38—39.
- [2] 傅强, 张东风. 关于我国保险生态问题的研究[J].
生态经济, 2007, (5): 83—85.
- [3] 项俊波. 认清形势进一步增强大局意识、紧迫感和
监管的有效性[EB/OL]. (2012-01-07)[2015-
10-20]. [http://www.circ.gov.cn/web/site0/
tab5207/info189154.htm](http://www.circ.gov.cn/web/site0/tab5207/info189154.htm).
- [4] 卢现祥. 新制度经济学[M]. 武汉: 武汉大学出版
社, 2004: 156—157.
- [5] 徐婧姝. 论信息不对称下保险中介市场的发展与保
险生态圈的和谐运作[J]. 商业文化, 2008, (1): 385
—386.

(上接第 23 页)配置客运交通资源、改善运输市场
环境、优化营运调度方案、提高运输工具调度水
平、畅通运输网络等措施引导交通资源优化配置
和加速客货周转从而提高综合运输体系以及各运
输方式的产出量,进而提升交通资源配置效率。
又如,积极推进城乡公共交通一体化,加强交通枢
纽与集疏运网络的衔接,不断提升综合运输线路
畅通率与网络化水平也将有利于加速旅客周转速
度从而满足经济社会现代化的交通需求,有利于
不断提高交通资源的利用效率与配置效率。

参考文献:

- [1] 李上康. 江苏省工业化中后期阶段与相应运输化阶
段的确定分析[J]. 铁道运输与经济, 2015, (1): 10
—17.
- [2] 陈佳贵, 黄群慧, 钟宏武. 中国地区工业化进程的综
合评价和特征分析[J]. 经济研究, 2006, (6): 4—15.
- [3] 张矢宇, 萧汉梁. 运输配置效率论和我国内河运输

配置效率的区域横向测评[J]. 武汉理工大学学报
(交通科学与工程版), 2004, (1): 122—125.

- [4] 王丹. 我国交通运输系统资源配置分析与评价
[D]. 大连海事大学, 2005.
- [5] 李维维. 江苏省交通基础设施运营效率及效能研究
[D]. 南京理工大学, 2009.
- [6] Charnes A, Cooper W W, Rhodes E. Measuring the
Efficiency of Decision Making Units [J]. European
Journal of Operational Research, 1978, (6): 429—
444.
- [7] 荣朝和. 运输发展理论以运输化为主要线索的新进
展[J]. 北方交通大学学报, 1995, (4): 502—507.
- [8] 严作人, 张戎. 运输经济学(第 1 版) [M]. 北京: 人
民交通出版社, 2003: 33—34.
- [9] 王昌保. 加快推进长江江苏段 12.5 米深水航道建
设[N]. 中国水运报, 2009-07-20.