

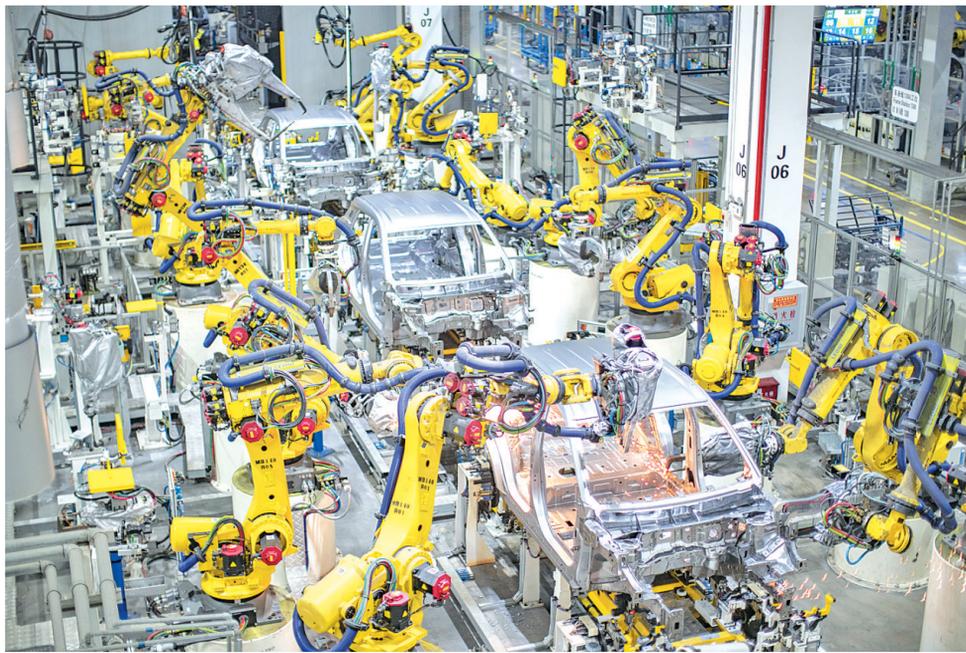


“三电”全部纳入保障范围,火灾事故可翻倍赔偿—— 新能源汽车专属保险快步走来

8月4日,中国保险行业协会发布《中国保险行业协会新能源汽车商业保险专属条款(2021版征求意见稿)》和《中国保险行业协会新能源汽车驾乘人员意外伤害保险示范条款(2021版征求意见稿)》,向社会公开征求意见。这意味着消费者期待已久的新能源汽车专属保险终于揭开了神秘的面纱,新能源汽车的专属保险产品面市也为期不远。

中国汽车工业协会的最新数据显示,今年上半年新能源汽车产销分别完成121.5万辆和120.6万辆,同比增长均超过200%。上半年新能源汽车累计销量已与2019年全年水平持平,其中纯电动汽车超过100万辆。新能源汽车渗透率由今年年初的5.4%提高至上半年的9.4%,其中6月份渗透率已超过12%。

新能源汽车无论是车身结构、动力系统,还是使用场景、维修保养等都跟燃油汽车有较大区别,其风险特征和事故原因也呈现一定特殊性。然而,由于没有专属条款,新能源汽车承保只能使用传统车险条款和费率,导致电池故障、充电自燃等特有风险未能纳入保险保障范围。中南财经政法大学保险研究所所长刘冬姣表示,近年来,新能源汽车销量一直保持着上升势头,及时推出“示范条款”体现了保险行业对新能源汽车风险管理的重视。这能够解除新能源汽车在使用中有别于传统汽车风险的后顾之忧,利好新能源汽车的销售。



▲在重庆金康新能源汽车有限公司,智能化焊接机器人正在进行焊接作业(4月2日报)。 新华社发

箱”的基础配置不同,新能源汽车最核心的技术就是“三电”,也就是电驱、电池和电控。“示范条款”明确,新能源汽车车损险保障责任包括“电机及驱动系统、电池及储能系统、其他控制系统”。这意味着“三电”全部纳入保障范围。“传统车险条款费率与新能源汽车风险不匹配,费率不能充分体现车身结构、零部件构成、电池续航里程等风险因素的影响,未纳入动力电池、电机、电控系统相关的定价因子,事实上,‘三电’与汽车安全行驶密切相关,占整车价值比重较高。”朱俊生告诉记者。

虽然在“示范条款”中“三电”成为必保项目,但是“示范条款”同时明确“自然磨损、电池衰减、朽蚀、腐蚀、故障、本身质量缺陷,保险人不负责赔偿”。刘冬姣认为,保险产品在设计中一般对财产价值的自然损耗都不提供保障。新能源汽车的电池在使用过程中出现的衰减,消费者可以通过“三包”政策和生产厂家提供的服务来解决这些问题。多位业内人士也表示,电池衰减如同其他设备的折旧一样不可避免,保险条款中做出不赔偿的规定在情理之中。

记者在采访中了解到,消费者对新能源汽车安全性问题的关注度一直较高,部分新能源汽车自然事件更引发社会广泛关注。新能源汽车发生自燃,行驶过程发生自燃和静态过程发生自燃。无论哪一类自燃,都会严重威胁驾乘人员的生命安全,同时也会给新能源汽车本身以及周边财产造成损失。

根据“示范条款”,“在使用被保险新能源汽车过程中,因自然灾害、意外事故(含起火燃烧)造成被保险新能源

汽车下列设备的直接损失,且不属于免除保险人责任的范围,保险人依照本保险合同的约定负责赔偿”。换句话说,新能源汽车无论是在哪种情况下发生自燃,保险公司都必须承担保障责任。“从目前情况来看,与燃油车相比,新能源汽车的风险相对会高一点。‘示范条款’中的规定扩展了风险保障范围,解决了消费者的后顾之忧。”刘冬姣说。

附加险保障特点突出

在附加险方面,“示范条款”较传统车险进行了大幅简化,但突出了新能源汽车的保障特点,具体包括附加外部电网故障损失险、附加自用充电桩损失险、附加智能辅助驾驶软件损失补偿险、附加火灾事故限额翻倍险和附加新能源汽车增值服务特约条款。

从附加险条款的设置来看,“示范条款”虽然是针对新能源汽车,但是在车险责任范畴划定方面,已经扩大至与机动车相关的各类使用场景当中。这有利于最大限度保护消费者的利益,也有利于车险保费整体基数的扩大。例如,附加智能辅助驾驶软件损失补偿险,则在一定程度上解决了传统车险很难对软件升级产生的损失进行合理定价的问题。附加火灾事故限额翻倍险,如果再叠加附加法定节假日限额翻倍险的条款,甚至能够实现责任保障再翻倍。

朱俊生认为,新能源车专属条款附加险进一步拓展了相关的财产险和责任险,如高压电池火灾、爆炸引起的财产损失,电池过度充电或电源连接问题引发火灾导致财产损失等,弥补了一些保障空白。同时,他还建议进

一步加强新能源车碰撞试验,深化车辆耐撞性、可维修性及维修经济性研究,完善汽车安全指数研究,夯实定价和产品开发基础。加强科技运用,探索机动车里程保险(UBI)等创新产品。按照我国《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》,到2025年,新能源汽车新车销售量将达到汽车新车销售总量的20%左右。政策支持力度极强,增长空间广阔。买车容易养车难,虽然新能源汽车购买时能够享受补贴,充电成本也大大低于燃油成本。但是由于没有专属保险条款,保险支出和维修支出已经成为不少新能源车主日常用车的“大头”。业内人士预计,随着专属条款的到来,新能源车专属保险产品面市也指日可待,这将进一步刺激新能源汽车的购买力,进而推动汽车产业升级的快速迭代。

刘冬姣表示,“示范条款”符合去年以来的车险综合改革方向,条款针对性更强,消费者获得的有针对性保障也更多。由于新能源汽车的面世时间不长,对其风险的认识还有待进一步深入,这也形成一种倒逼机制,要求保险公司能够加快应用保险科技,更全面地了解掌握新能源汽车的多种技术路线和生产使用各环节的风险特点,强化新能源汽车保险的风险管理,实现新能源汽车保险的可持续发展,为消费者提供持续优质的车险服务。

车险综合改革以来,车险产品保费收入下降已经是不争的事实。无论是大公司还是小公司都在为车险市场寻找新的增长点。“新能源汽车专属条款的到来,无疑对提升整个车险业务是有帮助的,特别是随着车险服务更加完善,消费者购买新能源汽车也会少了很多后顾之忧。”朱俊生说。

我国加强商标品牌指导站建设 助力提升商标品牌价值

国家知识产权局日前印发关于进一步加强商标品牌指导站建设的通知,要求进一步加强商标品牌指导站建设,积极探索商标品牌保护、运用、管理、推广的新路子,大力提升商标品牌的市场价值和社会效益。

通知指出,商标品牌指导站是加强商标品牌建设的重要载体,近年来,部分地方深入实施商标品牌战略,成立了一批商标品牌指导站,取得了良好成效。

通知要求,各省(区、市)知识产权局要结合本地实际,以各类知识产权公益事业单位、行业协会、高校院所等为依托,有序开展商标品牌指导站建设,可优先在各类产业园区设立商标品牌

指导站。充分发挥专家作用,组织行业协会、企业、高校院所、法律服务机构等单位的资深专家成立全国商标品牌专家库,提供业务指导和帮扶服务。根据通知要求,商标品牌指导站将面向企业、产业、基层,提供便利化、高质量的指导和服务,通过发挥服务、联络、宣传、辅导作用,推动优化企业商标管理体系,培育更多知名品牌,赋能区域品牌经济发展,提升社会商标品牌意识。

国家知识产权局有关负责人表示,进一步加强商标品牌指导站建设,有利于提升商标品牌价值,促进企业融通发展、产业协同创新。

我国将制定氢能发展战略 氢气内燃机有望成新赛道

在碳达峰、碳中和目标的推动下,氢燃料电池技术高速发展。多家车企还在解锁氢能源的另一种利用形式——氢气发动机。

近日,工业和信息化部在《对十三届全国人大四次会议第5736号建议的答复》中表示,下一步,将积极配合相关部门制定氢能发展战略,研究推动将氢气内燃机纳入其中予以支持。氢气发动机是氢能在汽车上应用的重要技术路线之一,燃烧产物以水为主,具有较高的环境友好性。

工业和信息化部还提出,作为汽车行业管理部门,工业和信息化部将持续加强汽车标准体系建设。下一步,将根据氢气发动机技术进步和应用推广情况,进一步评估现行标准体系的适应性和差异性,提前布局相关标准预研,适时推动急需标准制定,有力支撑氢气汽车科学合理发展。

氢气内燃机,可以理解为烧氢气的发动机。和目前十分火爆的氢燃料电池原理不同,氢内燃机按照“吸气—压缩—做功—排气”4个冲程来完成化学能向机械能的转化。

工业和信息化部认为,目前,氢能在汽车领域的应用主要是燃料电池汽车,氢气汽车发展还处于初期状态,未来可能成为重要的应用领域之一。

据汉马科技总经理刘汉如介绍,我国现有工业副产制氢潜力450万吨以上,可直接用于氢气发动机使用。考虑到可靠性、成本、经济性,氢气发动机是一个非常有吸引力的零二氧化碳商用车动力总成技术解决方案。记者了解到,氢气发动机可充分利用现有内燃机产业基础,目前已经有部分国内企业和高校在该领域取得一些研究成果。例如,长城汽车今年3月发布了“氢柠技术”车规级氢动力系统全场景应用解决方案。

“氢能发展的热潮奔涌而来,但伴随着发展热潮的出现,相应的政策、体系、建设等方面都需要与之匹配。”上海大学理学院院长、可持续能源研究院院长张久俊认为,对氢能的后续发展,希望有关部门和行业机构能够明确氢能定位,确定不同种类氢的定义和标准,逐步扩大应用领域。



安徽淮北: 积极发展锂电池产业 助力经济转型发展

▲8月7日,在安徽省淮北市高新技术产业开发区,工人在一家锂电池生产企业的车间内为锂电池充电。

近年来,安徽省淮北市在推进经济转型发展进程中,注重加快锂电池产业布局,打造锂电池产业园,吸引20多家锂电池产业相关企业入驻。目前,淮北市锂电池产业已形成涵盖锂电池正负极材料、电芯、隔膜、终端应用产品等产业链条,产品广泛应用于新能源汽车、电动车、无人机、5G通信基站、电子数码产品等领域。

明确保障范围与折旧率

在“示范条款”的释义中,第一条即对新能源汽车的定义进行了明确。新能源汽车不仅包括纯电动汽车,还包括插电式混合动力(含增程式)汽车以及燃料电池汽车。此前,消费者担忧的纯电动汽车与插电式混合动力汽车区别对待、燃料电池汽车未纳入保险保障范围等情况并未出现。

“示范条款”对新能源车的折旧率进行了重新规定。新能源车的折旧按月计算,不足一个月的部分不计折旧。最高折旧金额不超过投保时被保险新能源汽车新车购置价的80%。

比如,9座以下客车家庭自用和非营业纯电动新能源汽车的折旧按照车价分为四个价格区间,分别为0—10万元、10万元—20万元、20万元—30万元、30万元以上,对应的折旧系数分别为每个月0.82%、0.77%、0.72%、0.68%。9座以下客车家庭自用和非营业插电式混合动力与燃料电池新能源汽车折旧系数则不按车价区分,统一为每个月0.63%,较现行条款的0.6%有所提升。

清华大学五道口金融学院中国保险与养老金研究中心总监朱俊生在接受经济日报采访时表示,新能源汽车专属条款在深入研究新能源汽车风险特征的基础上,提出行业示范条款,扩大了保障范围,有助于满足新能源汽车的独特需求,促进规范承保理赔实务。

保障责任大范围扩容

与传统燃油汽车“发动机+变速

持续两位数高增长!

下半年开局释放外贸“稳”信号

近日,下半年首个外贸成绩单出炉——增长24.5%。

连续14个月同比正增长,保持两位数高增长,走势可谓稳健。

海关总署数据显示,今年前7个月,我国进出口总值21.34万亿元人民币,同比增长24.5%,比2019年同期增长22.3%。

“相当有韧性,相比2019年也保持了两位数的增长。”海关总署统计分析司司长李魁文说。

他表示,继上半年我国进出口规模创下了历史同期最好水平后,在较高基数影响下,前7个月进出口同比增速放缓,但仍然保持较高水平,殊为不易。

当前,疫情在海外不少地区显著反弹,给世界经济复苏前景带来不确定性。从7月当月看,我国进出口总值同

比增长11.5%,环比下降0.8%,比2019年同期增长18.8%。

7月进出口环比回落,怎么看?

“结合7月PMI新出口订单再度走弱来看,意味着出口的压力有所加大。”商务部研究院国际市场研究所副所长白明分析说,原材料价格保持高位、物流成本只升不降、人民币汇率波动等因素给外贸企业造成的压力仍然较大。

当前,疫情对于国际贸易的影响不可小觑。在全球重要制造业基地东南亚地区,印尼、泰国、越南、马来西亚等国正受到新一轮疫情制约,部分国家封控措施导致港口拥堵加剧。

“有货发不出去,等着等着运费又涨了。”浙江万马高分子材料集团有限公司营销中心副总经理董黎丽说。该企业主营线缆用高分子材料产品,主要销往东盟、中东、南美等地,95%依靠海

运。

董黎丽介绍,企业出口占比从去年还只有5.6%上升到今年上半年10%以上,7月份订单“总体稳定,略有减少”。

白明表示,尽管全球疫情有所反弹,但随着全球范围内疫苗接种率的提升,加之一些国家的生产不受防疫限制,各国生产力逐步恢复,对中国产品的依赖逐步减小,也是导致订单回流、出口回落的原因之一。

谈及压力,江苏宝时得科技(中国)有限公司供应链高级经理胡雪莲也表示,原材料价格上涨、全球芯片短缺、船公司运力及准班率不足等因素,都令企业经营压力大增,“我们需要花更高的价格来获取原材料的供应保障。”

压力并没有抑制中国外贸的活力。从经营主体看,民营企业进出口增

速最快,势头强劲。前7个月,民营企业进出口增长31%,占我国外贸总值的47.9%,比去年同期提升2.4个百分点。

以宝时得为例,该企业集电动工具研发、制造、营销于一体,7月份订单比6月份增长约30%。

“美国地区大客户增长约32%,欧洲地区增长约28%。”胡雪莲说,7月份订单增长是因为受疫情和船期滞后因素影响,传统销售旺季提前到来,客户提前为“黑色星期五”和圣诞节备货。

压力中更见韧劲,中国外贸企业以应变变,抢抓机遇。

创立20多年来,宝时得一直将海运作为出口物流方式。但在今年4月,该企业决定选择新的出口通道——中欧班列。4月以来,宝时得生产的35个标箱智能割草机分别从重庆、苏州、义乌等地搭乘中欧班列运往欧洲。

“公司在欧洲销售旺季,选择中欧班列达成时效要求,满足市场促销。”胡雪莲说。

去年7月1日,宝时得300台吸尘器按“跨境电商出口海外仓”贸易方式在苏州工业园区海关申报成功,这也是江苏首单跨境电商出口海外仓业务。一年来,该企业跨境电商业务发展势头喜人,是跨境电商等新业态引领外贸发展的一个生动缩影。

“我们跨境电商业务的全年订单已经爆满。”胡雪莲说,今年下半年整体订单量需求旺盛,各大客户依旧看好中国制造。开展跨境电商业务之后,企业在亚马逊平台上的销售额约占整体销售额的2%左右,预计未来还会不断发展壮大。

胡雪莲介绍,继在北美成功开展跨境电商业务后,宝时得还将在欧洲等地

开拓新的跨境电商业务,“相信未来的业绩也会很亮眼。”

“不盲目乐观,也并不悲观。”董黎丽说,疫情虽然带来了很大不确定性,但也给跨境电商打入相对排他的国外市场带来契机。随着疫情逐步好转,出口国开工率逐步恢复,全年出口仍然会保持小幅上涨。

对外经济贸易大学中国WTO研究院院长屠新泉认为,中国维护全球产业链供应链稳定的作用不可替代,而且作用越来越突出。当前中国外贸面临的风险挑战总体看来来自外部,倒逼外贸企业加快转型升级步伐,抢抓全球产业链供应链重构契机,把握外贸新业态新模式发展趋势,稳扎稳打应对机遇挑战。

(本版图文均据新华网)