

# 试点多年,巨灾保险仍在路上

目前中央政府、地方政府对巨灾保险都相当重视,下一步要考虑如何用市场的手来提高资金效率,提供风险保障。

中青报 中青网记者 王林 实习生 翟子豪

7月下旬的河南特大暴雨已经过去一个多月,根据银保监会公布的数据,河南暴雨灾害中预估赔付总额将近30亿元,保险业在本次河南洪灾中承担了约10%的经济损失,保险作为“社会稳定器”的作用进一步凸显。不过,其中绝大多数都是财产险或人寿险,鲜有巨灾保险的身影。

所谓巨灾保险,指的是政府运用保险机制,通过制度性安排,将因发生地震、台风、海啸、洪水等自然灾害可能造成的巨大财产损失和人员伤亡的风险,通过保险形式进行风险分散和经济补偿。作为应对重大灾害的手段之一,建立适合国情的巨灾保险制度可以减轻政府和财政负担。

十四五规划明确提出,要发展巨灾保险,提高防灾、减灾、抗灾、救灾能力。保监会原副主席周延礼也曾撰文,建议积极协调财政部等相关部门,研究出台地震、洪水、台风等巨灾保险的支持政策,推动巨灾保险普及。

尽管政策定位比较高,也有很多地方相继开展了试点,但巨灾保险在中国的发

展仍较为缓慢,赔付额、覆盖率都较低,企业与个人的投保意愿普遍不足。业内人士称,巨灾保险的完善发展仍然需要时间和环境。

## 雷声大,雨点小

相比以前,保险业在大型灾害中发挥的保障能力已经有了长足进步。截至8月10日,河南省保险业初步赔付金额114.49亿元。若以此计算,目前保险业承担的损失占比约为10%。而在2008年汶川大地震中,保险业承担的总损失约占0.2%。复旦大学风险管理与保险学系主任许闲在接受媒体采访时指出,从2008年到2021年,保险业在巨灾中发挥的作用越来越大。

不过跟国际水平相比,中国保险业承担的灾害损失的比例仍然较低。瑞士再保险公司旗下的瑞再研究院发布的《经济积累和气候变化时期的自然灾害》报告显示,全球保险业赔付的自然灾害损失占经济损失的40%左右,而中国保险业的赔付比例约为10%。

许闲也指出,要看到中国巨灾险的不足和差距,从保险业承担巨灾损失的角度看,中国保险业还有发展空间。

说起巨灾保险的进展,华东政法大学教授方乐华直言仍处于探索阶段,而且进展缓慢,颇有雷声大、雨点小的状况。

作为中国法学会保险法学研究会常务理事、上海市法学会金融法研究会副会长,方乐华长期研究保险法与保险行业的最新进展。在他看来,巨灾保险的意义非同小可,参与巨灾风险管理也是保险公司的职责和专长,但无论13年前的汶川大地震,还是近期的河南特大洪灾,都很少见到巨灾保险理赔的身影,依然是财政拨款、普通保险理赔和社会捐助的传统救灾模式。

巨灾保险一般由当地政府出资购买,由几家保险公司以共保体的形式分别以一定的比例共同承保,遇到灾情后对当地的财产损失和人员伤亡进行赔付。

首都经济贸易大学保险系教授、农村保险研究所所长庾国柱指出,巨灾保险必要性还是有的,可行性不高,目前仍然是讨论的多、实践的少。

## 已经试点多年,业内呼吁更多探索

大约从2013年开始,广东、上海、四川等许多地方陆续开展了各种不同形式的巨灾保险试点与探索,主要包括灾害事故防范、损失救助、人身伤亡抚恤和家庭财产损失理赔等。

例如,经常遭受台风灾害影响的广东省采取了指数保险的模式,当地政府为投

保人和被保险人,当降雨强度、台风风速达到或超过触发巨灾的预设阈值时,无需经过查勘定损,保险公司即可向政府相应保险赔付金额,用于灾害救助、灾后重建和社会救济,提高救灾效率。

深圳是最早开展巨灾保险试点的城市之一。从2014年起,深圳市财政全额出资购买巨灾险,只要在深圳市内发生,因台风、暴雨、地震等16种灾害造成人员伤亡的医疗费用、残疾救助金、身故救助金等都可获得救助,最高额度为25万元。值得注意的是,深圳巨灾保险的覆盖范围包括当地户籍居民、临时出差、旅游、务工等人员以及灾害中的抢险救灾和见义勇为人员。

试点至今,深圳的巨灾保险由人保财险、太平洋财险、太平财险、国寿财险、平安财险5家保险公司组成共保体承保,并且将深汕特别合作区也纳入了新增保障区域。2020年,深圳巨灾险共救助4733人次,其中人身伤亡救助7人,转移安置4726人,支付救助理赔款约94万元,同时还安排400万元开展防灾避险宣传、灾害研究等防灾减灾项目。

据广东银保监局发布的消息,从2015年广东省批准颁布《广东省巨灾保险试点工作实施方案》以来,巨灾保险已覆盖广东全省(不含深圳)18个地市,累计实现保费收入约8亿元,完成赔款超过10亿元。

在广东开展的巨灾指数保险试点中,平安产险从2016年至今已累计为广东省多个地市政府提供超4亿元的保险赔款。

平安产险巨灾保险相关负责人介绍了一组数据:在全球有关灾害损失补偿的统计中,来自保险公司的巨灾保险赔款占36%,发达国家高达80%,而在我国许多灾害中这一占比甚至不足5%。

该负责人认为,我国巨灾保险仍处于初期探索阶段,如果更多省份、地区可以纳入试点,如果研究机构、行业、保险公司能够整合主要巨灾的风险、损失和补偿数据资源,建立自然灾害数据库,将更能激发保险公司提高巨灾保险产品的供给和创新动力。

## 科技、立法加持,保险环境仍待改善

在各地对巨灾保险的探索中,科技元素的赋能有望成为加速器。上述平安产险巨灾保险相关负责人介绍,平安产险已组建自然灾害专业团队,探索建立灾害预警体系,并在四川落地首个自然灾害实验室。通过暴雨、台风、洪水、地震等10种自然灾害数据,以及气象、水文、地理、遥感、地质、灾害、承灾体和社会经济类数据,建立了自然灾害时空数据库。

作为保险领域的研究者,庾国柱认为巨灾保险制度的发展还要因地制宜来推动,尤其是在广大农村地区,应该与农业保险的推广相结合。他在湖南等多地考察后发现,当地农民对农业保险的积极性和信心并不高,但如果与巨灾保险相结合,就能形成比较好的范例。

方乐华则认为,当务之急是巨灾保险

领域的立法亟待完善。由于巨灾保险具有明显的政策性保险特征,即使在市场化程度最高的美国,巨灾保险也是由政府主导的。通过巨灾保险立法,规定各级政府

在巨灾保险中的地位和责任势在必行。他提到,巨灾保险的保障范围(财产、人身)和性质(政策性保险、商业保险);巨灾保险的组织形式、统筹安排;巨灾保险基金的建立和运作;巨灾保险的理赔(包括与普通保险的关系)等重要问题上,都需要立法决策。

方乐华建议,巨灾保险立法宜采取交强险的立法模式,定位于保险条例;考虑到我国幅员广阔,灾害事故多种多样,宜采取综合立法体例;在危险单位划分方法上,条例应授权地方政府和保险公司协商确定;可以立法建立全国性巨灾保险基金,每保险年度结算,采取各地巨灾保险的年度结余上缴、亏空弥补的原则,统筹调剂使用,确立财政兜底保障的底线。

北京工商大学教授、保险研究中心主任王瑾瑾对中青报 中青网记者强调,巨灾保险在推进中遇到的障碍,反映了国内保险业发展的共同问题,即整体国民保险意识仍然有待完善,其中包括投保人的投保意识,保险人的保险功能意识,以及政府的保险认知意识。

对于巨灾保险,大多数商业保险公司的态度都称不上积极。王瑾瑾认为,目前中央政府、地方政府对巨灾保险都相当重视,下一步要考虑如何用市场的手来提高资金效率,提供风险保障。

要想调动保险公司参与巨灾保险的积极性,国际上较为普遍的做法是“借鸡下蛋”。王瑾瑾解释称,这一般指的是保险公司承保亏损,但通过投资盈利来弥补,从而达到综合盈利。不能靠收保费来挣钱,保险公司要靠他们投资挣钱。在他看来,巨灾保险的发展要以完善的资本市场和会计技术为前提,政府要合理引导资本市场的发展。

## 图片新闻

2021年中国国际服务贸易交易会(以下简称“服贸会”)于9月2日至7日在北京国家会议中心和首钢园区举办。其中,9月3日至4日为专业观众日,9月5日至7日为公众开放日。随着观众数量不断增加,服贸会组委会办公室决定增加每日门票预约名额,同时在场馆内人流到达峰值时采取限流措施。

右图:9月4日,北京国家会议中心,一名观众在奥地利馆体验冰壶运动。

左下:9月5日,北京,服贸会首钢园区展区,观众在场馆内的冰场旁观看滑冰表演。

右下:9月5日,北京,服贸会首钢园区展区,中国之家展区的国家队元素吸引了众多观众驻足合影。

中青报 中青网记者 李隽辉/摄



# 从三个数字看浙江如何做共同富裕的探路先锋

新华社记者 魏董华 黄筱 郑梦雨

共同富裕要实现区域之间、城乡之间、群体之间协同发展。不久前公布的《浙江高质量发展建设共同富裕示范区实施方案(2021—2025年)》中明确提出到2025年的主要定量目标,其中一系列细化指标中有三个数字,从中可以看出这场以缩小地区差距、城乡差距、不同群体收入差距为标志的社会变革将如何进行。

## 1.55 背后的新时代 山海经

共同富裕,意味着既要城市繁荣,又要乡村振兴;既要陆海统筹,又要区域协调。

十三五期间,浙江11市人均可支配收入最高与最低市倍差降至1.64,是全国区域差距最小的省份之一。根据实施方案,到2025年,浙江要实现地区人均可支配收入最高最低倍差缩小到1.55以内。

区域间的发展沟壑如何消弭?新时代的“山海经”是浙江给出的答案。

2003年,浙江省委提出面向未来的“八八战略”,要求进一步发挥山海资源优势,推动欠发达地区跨越式发展,这为区域协调发展夯实了基础。

推动浙江山区26县实现跨越式高质量发展,正是探索建设共同富裕示范区的重中之重。

丽水莲都的酱油、皇菊出现在义乌副食品市场的生态农产品精品馆里,通过“飞柜”平台,景宁畲族自治县的高山生态农产品送到了绍兴、宁波等地老百姓的餐桌上。

一个浙江推进区域协调发展的生动画面是西南山区绿水青山与东部广阔消费市场联姻的注脚。

一边是靠海的余姚市,一边是靠山的松阳县,通过一块“薄薄(薄海弱)飞地”产业园,两地完成了山与海的跨区域牵手。

松阳县大东坝镇樟村村支部书记包召忠说,过去,樟樟村是典型薄弱村,如今通过山海协作各类项目,村集体收入从过去的一年10多万元,增长到去年全年总收入80多万元,可谓上了发展“快车道”。

## 1.9 背后的城乡均衡协奏曲

拥有约6500万人口的浙江省,城、乡居

民收入分别连续20年和36年居全国各省区第一位。2020年,浙江城乡居民收入比降至1.96:1。根据实施方案,到2025年,这个数字要缩小到1.9以内。

漫步在余姚市横坎头村,柳绿蝉鸣,一派美丽乡村风光。以往,游客到此只短暂停留。不久前,以横坎头村为中心,周边几个特色村庄资源串联起来的一条旅游精品线路成为网红打卡点。红色资源、状元文化、游玩的地方多了,留下的游客也多了。在嘉兴市南湖区普光村,村民骆骥珍从2010年开始养殖白玉蜗牛,不仅买了车,还盖起三层小洋楼,日子越过越红火。

2020年,浙江省新建和提升改造四好农村公路超8000公里,进一步拉近城乡距离;文化礼堂、城乡义务教育共同体、乡村图书馆,在浙江,农村和城市统筹发展,生活更便捷,服务更均等。

## 80%和45% 背后的 橄榄型社会结构

浙江民营经济发达,是一个富藏于民的地区,拥有良好经济基础。

根据实施方案,到2025年,浙江中等收入群体规模不断扩大,结构持续优化,生活品质不断提升,家庭年可支配收入10万元至50万元的群体比例达到80%、20万元至60万元的群体比例力争达到45%。

中国社会科学院国家高端智库首席专家蔡昉表示,扩大中等收入群体是提高居民收入和消费水平、提高基本公共服务水平和均等化程度以及促进安定团结、提高社会凝聚力的重要途径。

在浙江绍兴市新昌县的北斗星智能电器有限公司,全自动生产线上,工业机器人一字排开,有条不紊地完成切割、锻造、弯折等工序。公司总经理杨晓英说,采用新的自动化流水线后,工人数量减少三分之一,但人工工资增加三分之一,工作时间和强度减少。

这样的数字化智能车间已出现在新昌县多个企业。通过科技创新,不断优化创业创新生态系统,在全域创新中逐步让各行各业各领域群众增加收入,提升获得感;通过科技创新,更好地实现分配公平,在推进共享中逐步形成和完善科技与创新与共同富裕相融共生的内生机制。新昌县委书记李守说。

据新华社杭州9月6日电

中青报 中青网记者 李卓

我在电商平台上留的收货地址都是具体写到门牌号,但现在收货时不是收到去快递柜自己取货的短信通知,就是货物被门口签收,要不是未收到货先被签收。说起种种奇葩的快递取件经历,网购爱好者王芳(化名)显得有些无奈,而且快递员事先都没有征得我的同意。

同王芳有着相似经历的消费者张佳(化名)也直言,他所住的小区没有快递柜,但自从开了一家快递驿站,现在总是要凭短信通知自取包裹,实际上我每次下单时并没有选择驿站代收服务。

## 当面签收包裹怎么这么费劲

如今,在快递末端服务环节中,许多网购消费者发现,想要当面签收包裹越来越难。

在王芳所住的小区,一个正在送快递的快递员对中青报 中青网记者说,我每天至少需要派送300多单快递,公司要求上午10点前签收率达到30%,下午2点前达到75%。这个小区有快递柜,我负责的两个单元的多数包裹一般都会放柜里,要是挨家送效率太低了。

在这位快递员看来,这是一笔划算的账。他说,快递员的薪酬激励机制是多劳多得。他现在每派送一单提成1元,如果都送上门,客户不在家的还要打电话确认,既费电话费又费时间,想按时完成派单量时还能多揽点件会很困难。虽然直接放进快递柜,需要自掏腰包按不同规格的格子支付0.35-0.50元不等的租金,但效率上去了,也能节省出更多的时间派件和揽件。

对快递公司来说,同快递驿站合作,是一种更高效省钱的办法。一家驿站老板介绍说,现在一些快递网点会将某些老小区的快递包裹整车一次性拉到驿站,再由驿站负责后续配送。因为给驿站的派送费比给快递员的低,所以有驿站的区域不用分配快递员,对快递公司来说反倒节省成本。再说快递员也不愿意耗费时间和精力每天爬楼送货。由于包裹量大,出于对配送成本的考量,电商卖家往往会优先选择愿意提供较低服务费的快递公司,而快递员

## 包邮包走了选择的自由

实际上,无论是快递员的活儿,还是快递网点省事,都与日益增长的快递量不无关系。国家邮政局的数据显示,今年1-7月,全国快递服务企业业务量累计完成583.3亿件,超过2018年507.1亿件的全年水平。

而快递员飞速增长离不开网购。记者在某电商平台上的几家不同类别的店铺与客服咨询能否自主选择快递服务,得到的答复均为“不接受指定快递,理由多为默认合作快递公司”。

一名证券公司交通运输行业的分析师解释说,从消费心理学角度分析,包邮很容易让消费者产生不用额外支付快递费、交易性价比比较高的感觉。但实际上,这只是营销手段。由于包邮量大,出于对配送成本的考量,电商卖家往往会优先选择愿意提供较低服务费的快递公司,而快递员

为争取市场占有率,也会选择以低价换量。这直接导致快递员的工作量攀升,在时间紧任务重的情况下,服务质量就容易打折。而消费者因没有快递选择权,最终只能被动成为这种低质服务的接受者。

北京邮电大学现代邮政学院邮政管理系教研中心主任李晓龙也认为,多年来,在电商领域,快递公司通过以价换量逐步形成了寡头垄断竞争态势,快递价格低,快递公司只能通过压缩快递员单票派费缩减成本。而快递员的工作量却有增无减,最终损害的是缺失选择权的消费者的利益。

## 快递选择权能否回归消费者

对于快递服务,消费者的需求也不同。记者在采访中了解到,有的消费者表示愿意用高价换好服务,即使多付一点费用也可以接受,有的更注重性价比,倾向于选择相同服务水平中价格较低的快递公司,有的消费者则建议电商卖家可以按照快递公

司的服务质量和价格设置几个快递服务档次,再从不同档次中各选一家确定合作关系,供消费者选择。

今年7月,交通运输部、国家邮政局、国家发改委等七部门联合印发《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》,明确要引导电商平台和快递企业加强系统对接,满足差异化服务需求,保障用户自主选择权。国家邮政局相关负责人也公开表示,要推动落实商品定价与快递服务定价相分离的要求,使消费者可以根据企业服务能力、商业信誉和快速价格选择快递服务。

李晓龙表示,商品定价与快递服务定价相分离可以给予消费者更多的快递选择空间,有助于引导快递企业以满足消费者差异化服务需求为目的,专注于快递服务本身质量的提升。但是这其中涉及电商卖家、电商平台、快递企业与消费者等多方利益的重新划分,在实操层面恐有一定难度。比如,自选模式下,电商卖家需要对接很多快递企业以供消费者选择,这会提升

# 快递选择权何时自己说了算

其运营成本,电商平台需要变现现有系统,提供快递选择功能,建设成本也会增加。同时,因为订单抽成是平台的一个收入来源,增加快递选择功能后,消费者从浏览商品到下单的时间变长,平台单位时间的营业收入也会下降。

保障消费者的选择权是电商卖家、电商平台以及快递公司共同的责任。李晓龙建议,为转变目前电商卖家改变快递服务模式动力不足的现状,相关部门可以适当出台一些支持政策,比如,对政府实施商品价与快递价分离的电商卖家给予一定程度的税收减免。

快递企业应对自身产品结构和价格体系进行调整,快件产品可分为普通件、时效件、冷链件等,比如,对时效件产品可以适当提价,使消费者享受到当日达、次日达等更快更便捷的服务。同时,根据不同产品的服务标准设置差异化价格,便于消费者进行选择。比如,对放到快递柜、快递驿站而不送货上门的服务可以适当降价,使消费者支付的价格和服务得到更好匹配。

电商平台应通过系统改造上线快递服务选择功能,使其与更多快递公司的产品和服务价格数据高度联动,以便消费者自主选择。同时,增加快递服务评价功能,促进快递企业提高服务质量,提升用户体验。