



车主保费高、险企承保亏

新能源车险两难局面如何破解?



两难 新华社发 王鹏作

今年11月,家住浙江的陈先生想家中新能源车上保险,但多家保险公司表示“给不了报价”。陈先生称,这辆车上一年的出过两次交强险,现在只有一家大型险企愿意承保,报价高达8800元,而去年保费仅4000元左右。

陈先生的报价单显示,所上险种中,仅车上人员责任险就达3000元。“车上人员每人保额30万元,我不想保这么高额,但低了保险公司就拒保。”

陈先生的遭遇并非个例,新能源车险保费高的问题切实存在。国家金融监督管理总局数据显示,2023年,新能源汽车车

险保费高、承保亏,主要源于出险率高、维修价格贵、数据积累不足三方面因素。

某财险公司相关负责人告诉记者,该公司承保的新能源车事故发生率比燃油车高70%左右。一方面,新能源车年轻驾驶员、营运车占比较高;另一方面,新能源车起步快、声音小、智能驾驶功能、智能座舱等新技术应用也需要车主有更长的适应周期。这些因素都增加了事故发生率。

“目前还有部分私家车实际从事或兼职出险率更高的运营

今年以来,新能源车大卖,在国内乘用车销量中已经占据半壁江山。然而,给爱车上保险的问题让不少新能源车主感到头疼。

一边是车主保费高,一边是险企承保亏,这样的两难局面如何破题?“新华视点”记者对此进行了调查。

保费高、投保难、承保亏

均保费为4395元,比燃油车高63%。扣除车龄等因素,新能源车保费仍比燃油车新车高约10%。

与此同时,虽然目前我国新能源车投保率呈现平稳上升趋势,但投保难、拒保等问题仍不时出现。

营运车驾驶里程远超私家车,风险水平较高,在商业险方面的矛盾尤为突出。上海网约车司机蔡先生表示,他一年出了三次险,下一年的保险费用从1

万元涨到了1.8万元;有的同行还遇到拒保。

关于新能源车险,车主有怨言,保险公司也有难处。

金融监管总局数据显示,全行业2023年新能源车险综合成本率达109%,承保亏损67亿元;赔付率达84%,比燃油车高约10个百分点。

“车险自主定价系数有上限,保费不可能无限提高。有些网约车常见车型我们明知道承保一定会亏,但‘商业险愿保

尽保’的导向存在,我们还是会尽量承保。”某大型财险公司一名业务负责人说。

今年初,金融监管总局印发《关于切实做好新能源车险承保工作的通知》,提出“各财险公司要严格依法做好新能源车的交强险承保服务,不得拒绝或者拖延承保交强险”,要求大型财险公司“积极承保新能源车商业险,确保实现愿保尽保,满足消费者的保障需求”。

一位保险业从业者告诉记者,针对高风险新能源车投保难题,目前一些地方行业协会采取了组织多家险企“轮值”的方式,探索解决之道。

业,消费者可选维修渠道较窄,维修技术、配件供应、质保限制等方面存在壁垒。同时,新能源汽车常采用一体化压铸技术,无模组动力电池等高度集成化制造方式,并装载大量智能化设备,维修难度和费用高。

此外,燃油车车险已有多年的数据积累,风险测算相对成熟。“新能源车型迭代快,保险公司积累的历史经验数据的有效性快速衰减,新能源车型特别是新车型的费率厘定准确性不够高。”中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠说。

两难局面谁之过?

车业务,保险公司难以精准识别,保费上也难以区别。”北京大学经济学院风险管理学系主任郑伟说。

维修价格高企是新能源车险保费居高不下的直接因素。

“新能源车在可维修性方面整体表现不如燃油车。”中保研汽车技术研究院相关负责人说,中保研开展的维修性研究显示,样本车型电动车表现优秀、良好、一般、较差的比例分别为

7.41%、18.52%、33.33%、40.74%,燃油车则分别为14.58%、14.58%、43.75%、27.08%。

零配件价格方面,中保研数据显示,约110个国内主流汽车品牌中,2021至2023年及2024年上半年分别有73、88、98和98个品牌常用配件价格上涨,平均调增幅度分别为9.91%、7.72%、7.53%和10.59%,其中59个品牌连续四年涨价。

专家表示,在新能源车行

虚假摆拍视频为何屡禁不止?

“家境贫寒的弟弟辍学卖苹果供哥哥上大学”“被亲生父母抛弃的农村女孩跟着养母艰难生活”“外地女摊主摆摊被本地人欺负无法做生意”……你是否刷到过类似视频,并为之心酸、难过、气愤?然而,这些都是有“演员”、有“剧本”的虚假摆拍视频。

记者调查发现,网络平台上,虚假摆拍视频屡见不鲜,频频引发争议。一些“自媒体”账号通过制造假事件、捏造假人设来博眼球、收割流量;造假视频的背后,往往有分工明确的运作团队。

“直播骚扰女游客”“抱患病孩子送外卖”……近期,多起虚假摆拍视频在网络上引起广泛关注,相关案件已被公安机关查处。

记者调查发现,有些摆拍视频刻意制造家庭和社会矛盾,通过假冲突、假事件,吸引流量。

最近,一名千万粉丝网红被公安机关处以行政拘留10日处罚。经查,该网红雇朋友充当“被骚扰的女游客”,在直播现场假装偶遇,摆拍虚假、低俗视频。

虚假摆拍视频屡禁不止,背后有利益驱动的因素。

中国人民大学新闻学院副教授董晨宇指出,无底线摆拍往往能迅速吸引公众注意,短期内带来高点击率和流量,进而转化为广告收入、商业合作等利益。一些网络博主将此视为引流变现的捷径。

记者注意到,已查处的相关案件中,很多博主采用的正是“摆拍炒作—吸引眼球—圈粉涨粉—直播带货”这一套路。“凉山孟阳”先在网络平台上发布虚假摆拍视频吸粉,粉

“虚假摆拍视频屡屡发生,已成网络公害。”钦州市公安局网络安全保卫支队一大队大队长李远卿说,虚假摆拍视频不仅传递错误信息和观念,部分还涉嫌造谣传谣,严重扰乱网络空间秩序和社会秩序。

今年以来,公安部继续组织全国公安机关开展打击整治网络谣言专项行动,对“自媒体”运营人员摆拍造谣等利用网络谣言吸粉引流、非法牟利等行为进行整治。今年4月,中央网信办在全国范围内开展为期两个月的“清朗·整治‘自媒体’

假事件、假故事、假人设

此前,“收费站旁,两男子将一男子绑架上车”“一女子野外直播遭两名男子控制剃光头后下落不明”等传播较为广泛的视频,也均被证实为相关人员自导自演,虚假摆拍。

有些摆拍视频通过捏造假人设、编造假故事“卖惨”,博取关注。

12月初,公安部网安局通报一起“假扮骑手卖惨牟利”典型案例,网民“小松”假扮成独自带娃的外卖骑手和女儿一起送外卖。“最后一单结束了,我俩今天一共跑了43单……不小心给孩子脸磕到了,这疼不疼了姑娘告诉爸爸。”

这条摆拍视频点赞量40多

万,不少网友在评论区表达关心。但实际上,“小松”并非外卖骑手,也不是单亲爸爸。凭借百余条虚假摆拍视频,“小松”积累了40多万粉丝。

冒充外卖骑手摆拍视频并非个例。记者从美团获知,自去年以来,美团已通过诉讼、向公安机关报案等方式处置数十起虚假摆

造假多有团队运作

丝量突破10万后开始直播带货,非法牟利超1000万元。“小松”等人也是在积累一定粉丝量后,通过直播带货取得收益。

那么,虚假摆拍视频是怎样生产出来的?广西钦州市公安局网络安全保卫支队支队长林举龙告诉记者,结合各地查处的案件发现,虚假摆拍视频背后大多是团队化运

作,打造人设、编造剧本、拍摄制作等分工明确。

打造什么人设,往往由流量决定。广西今年9月份查处的假扮外卖员吸粉引流案件中,当事人王某某“眼红”外卖骑手人设流量高,便假扮骑手拍摄短视频,不到3个月的时间里,摆拍发布了71个短视频,播放量超1000万次。

“一些博主背后的团队或机

构会帮助其打造人设,很多是‘卖惨’、博同情,什么人设,就立什么人设。”林举龙说。

各类“抓马”剧本,可以购买或者按需定制。记者在网购平台发现,不少店铺售卖情感、励志、农村等类别的视频剧本,最便宜的1万个剧本打包出售6.6元。有的店铺还可以根据需求代写、定制,宣称“对标指定账号”。

加强全链条打击

无底线博流量”专项行动,自导自演式造假是整治重点之一。

中国政法大学副教授、北京市电子商务法治研究会副会长朱巍表示,虚假摆拍视频已形成一条灰色产业链,建议相关部门形成合力,加强上下游全链条打击,从严惩处相关“自媒体”账号及其背后的MCN机构。

“有时候拍摄地和发布地不

是一个地方,异地监管存在滞后性,相关标准并不统一。”林举龙说,各地公安、网信等部门可以加强信息共享,联动执法,避免因属地执法限制而给虚假摆拍违法行为留有生存空间。

根据中央网信办发布的《关于加强“自媒体”管理的通知》,发布含有虚构情节、剧情演绎的内容,网站平台应当要求其以显著

方式标记虚构或演绎标签。记者注意到,目前,多个短视频平台已上线相关标识功能,但一些视频在发布时并未严格遵守。

重庆大学新闻学院讲师张世超认为,平台应通过升级技术手段等方式加强内容审核和监测,对违规账号和MCN机构严格实行黑名单制度和分级处罚。同时,可以进一步优化算法推荐机



“卖惨”的背后 新华社发 王威作

共同发力破解

新能源车险难题

“丰富新能源车险产品,优化市场化定价机制,研究出台推动新能源车险高质量发展的政策措施,持续深化车险综合改革。”金融监管总局办公厅不久前发布的《关于强监管防风险促改革推动财险业高质量发展行动方案》,针对新能源车险的问题提出了具体举措。

记者了解到,关于产品方向,监管部门明确“研究推出‘基础+变动’组合保险产品”。

业内人士认为,这类产品可以依据车主从事网约车行为次数、里程数等研判风险,让风险与保费更加匹配,同时能够避免非营运私家车主因购买网约车热门车型而受到“误伤”。

数据互通也是破解新能源车险难题的一个重要突破口。郑伟建议,在严格匿名前提下推动车辆使用性质和驾驶行为等数据互通,解决保险公司对新能源车数据积累不足等问题。

在发挥市场机制作用方面,当前,我国燃油车车险自主定价系数浮动范围为[0.5, 1.5],新能源车险为[0.65, 1.35]。王向楠建议,进一步放开新能源车险自主定价系数,依据风险水平实施差异化定价,提高定价精准性和险企承保意愿。

不过,自主定价系数进一步放宽后,价格浮动范围势必会进一步扩大,部分高风险车主保费可能会有所上调,低风险车主可能会享受更大的保费优惠。

专家表示,解决新能源车险难题,需要险企、车主和车企三方共同努力。险企应增强风险识别和评估能力,有效控制综合成本率;车主应改善驾驶习惯,降低事故风险;车企则应丰富维修渠道,力争从源头降低车主维修成本,推动降低新能源车险保费负担。新华社北京12月24日电

(记者 张千千 王辰阳)

走出教室 沐浴阳光

12月的北京,寒意渐浓。上午9点,下课铃声响起,清华附小的学生涌出教室。15分钟里,孩子们跳绳、踢毽子、攀岩、玩吊环……楼道里、操场上,欢声笑语此起彼伏。

清华附小三年级学生吴桐树说,以前课间10分钟,喝水、上厕所就要花五六分钟,剩下的时间“不够玩”。延长五分钟,“玩耍的时间就有了”。

时间、空间、内容,是学生课间活动的三要素。此前,全国各地的家长反映10分钟课间太短,还容易被老师拖堂;学校场所局促,孩子们没地方玩;有的学校、老师片面要求学校静下来,活泼天真的孩子憋成了“闷声虫”……

记者在北京多所中小学走访看到,课间安排分为15分钟的小课间,以及30分钟的大课间;室内户外活动区域灵活丰富,设置跑步区、游戏区、休息区、涂鸦墙等,各类器材用具触手可得,孩子们“轻装上阵”,课间回归承载快乐的立体空间。

“课间整体统筹设计,确保孩子们校园生活节奏张弛有度,更符合孩子的成长规律。”北京市教委副主任王攀说。

当前,义务教育阶段学龄人口处于高峰,一些学校的场地“捉襟见肘”,怎样在校园物理空间上做文章?北京小学作为寄宿制学校,体育是其传统的育人名片,学校升级改造教学楼结构,腾出300平方米的乒乓球室,大门随时敞开;北京市海淀区中关村第一小学在楼顶打造的“空中足球场”,成为高楼层学生踢球、奔跑的热门区域。

“运动多了,吃饭也多了”“能多晒晒太阳”“课间玩好了,上课就更认真”……记者在校园随机询问学生课间活动体验,孩子们纷纷围拢“抢答”,阳光打在小朋友脸上,笑容灿烂。

“微改革”牵引教育 供给侧调整“大文章”

15分钟,是学生活动时间的延伸、健康空间的拓展,“小切口”改革背后贯穿着“德智体美劳”五育并举、五育融合的“大理念”,瞄准的是培养全面发展的学生。

——学生活动回归自主。“游戏怎么玩,学生说了算。”北京市西城区奋斗小学北校区教师刘云芝说,年级组长充分调研不同年龄段学生需求,发现孩子们对棋类和益智游戏呼声高涨,学校及时补采相应器材。此外,不少学校开展“课间活动征集令”“我的课间我做主”等活动,师生共同设计课间活动项目,制定游戏规则,激发孩子们参与热情。

——课间课堂逐步融会贯通。记者调研了解到,一些学校主动从课间活动中发现孩子成长需求,进而转化为课堂教学的鲜活素材。例如,观察到有学生课间尝试跳绳时脚腕屡屡被卡绊,体育课上老师就着重安排跳绳指导。“15分钟不是简单增加时间,而是撬动学校全员参与,将课内、课间、课后有机串联,还要结合人工智能等数智化工具,全方位打造育人新形态,赋能学生‘健康阳光乐学’。”清华附小校长窦桂梅说。

——教师由管理者转变为教育者、参与者。教师拖堂,曾让课间体验大打折扣。中小学借助课间15分钟改革,引导教师有意识开展课堂与课间的联通设计,比如通过优化调整课堂教学,利用课堂尾部的三五分钟开展学生研讨、师生互动,创造柔性空间,确保准时下课。

北京小学校长李明新说,从知识本位主义转向以全面育人为核心的教育认知变革,要在每位教师心中扎根。

要加的不仅是课间时长 更需增加全方位保障

课间时间多了,成效如何?一所学校的数据可窥初步效果。清华附小的校园AI运动设备数据分析结果显示,课间15分钟实施后,学生运动量增加了近3倍。

北京市教委主任李奕说,落实课间15分钟的早期效果是学生是否“身上有汗,眼里有光”;中期效果是近视、肥胖等“四小”问题有没有改善;后期效果是学生自主意识的释放和张扬,“这是我们期望达到的目标”。

不仅北京,天津、辽宁、贵州、山东等地中小学也纷纷行动,将课间10分钟优化调整为15分钟。

课间活动丰富了,安全问题同样牵动着师生家长的心。北京市丰台区外国语学校校长刘忠毅说,学校把教学楼一层楼角的窗户改建为门,避免课间拥挤。但全国多地不少教师坦言,课间越长,校长、老师们越紧张。

一线老师反映,“拽住”学生的不仅是课间时长、活动空间,而是学校随时可能深陷的赔偿和问责风险。“即便学校强化安全措施和安全教育,孩子难免磕碰,很多学校迫于‘校园’和社会舆论压力等,在课间仅允许孩子喝水、上厕所。”有受访者担忧,别让多出来的五分钟,因外力压力沦为“一阵风”。真正激活课间功能,还需加强配套保障机制建设。

多名受访法律专家表示,不能仅因事故发生在校内就认定学校一定负有责任。北京理工大学法学院副院长王福亮说,需进一步厘清校园安全责任边界,明确相关司法标准,让保护未成年人和维护学校正常秩序相统一。只有真正做到无过错负责,学校才更敢放手让学生在校园里跑起来。

多名受访学生家长表示,家长和社会舆论要对孩子难免的磕碰多一些理解与包容,共同支撑起孩子“撒欢奔跑”的空间。新华社北京12月23日电

(记者 乌梦达 赵旭 李春宇)

5分钟多出的欢乐, 这些学校是怎么做到的