

“暴利”即将终结航意险或应淡出市场 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/269/2021_2022__E2_80_9C_E6_9A_B4_E5_88_A9_E2_c67_269504.htm 航空意外险的暴利保护历史即将终结。

据报道，保监会最近下发的《关于加强航空意外保险管理有关事项的通知》透露，从保护消费者利益出发，改变过去以条款和费率管制为主的监管手段，将航空意外险产品开发权和定价权交给保险公司，发挥市场机制的作用，促进市场竞争和规范发展。有关通知将于2007年12月1日起执行。在我国，航空意外险是遭到质疑最多的险种之一。质疑主要集中在两点：一是暴利。20元的航空意外保险，保险业务员仅仅以3元甚至不到3元的批发价卖给机票代售点等零售商。根据民航总局的统计数字，在最近三年时间里，民航乘客接近4亿人次，即使其中10%的乘客购买，航空意外险收入也已高达8亿元。如果按照“3元保单”计算，只有1个多亿装进了保险公司的“腰包”，近7亿元流向了大小机票代理商、保险代理人的口袋。二是欺骗。有报道称，由于有效的市场竞争无法开展，很多保险公司或其代理商利用信息不对称欺骗消费者。一些保险公司销售点卖的航空意外险要么投保人身份证号码是错误的，要么单据上投保人身份证号码、受益人的姓名、联系地址等栏目均为空白。若意外事件发生，凭借这样的保单根本无法向保险公司索赔。在这种情况下，航空意外险其实成了一种敛财工具。既然一份20元的航空意外险，卖给零售商只需3元钱，就意味着航空意外险是严重虚高的。那么，将航空意外险产品开发权和定价权交给保险公司，是否就能降低其售价呢？这种做法无疑有利于使保

险公司现有的“共保体”发生松动，在保险公司之间引入竞争关系。但是，由于航空意外险本身具有一定的垄断特性，这种竞争可能不足以从根本上影响到航空意外险的定价，也就是说，即使将航空意外险产品开发权和定价权交给保险公司，即使竞争机制真的能够发挥作用，航空意外险的价格下调空间也不令人乐观。事实上，航空意外险根本就不是售价高低的问题，而是应该存在不应该存在的问题。在世界上，很多国家都没有航空意外险，从这个角度来看，航空意外险算是“中国特色”的险种。这是因为，机票当中已经包含了公共责任险，即在发生空难时航空公司作为运营方会向遇难旅客家属进行赔付。但是，过去由于国内生活水平低、航空公司实力有限，空难赔偿金额过低。也就是说，机票当中包含的公共责任险所对应的赔偿金额是不对应的。为了解决这种失衡，1989年由中国人民银行、中国人民保险公司和民航总局三家共同设计了航空意外险这一产品，让旅客自由购买，以弥补空难补偿的不足。在如今我国经济持续增长、航空公司实力增强的前提下，航空意外险就应该逐步淡出市场。当然，这种淡出可以通过两个过渡来实现。一是逐渐降低航空意外险的售价。二是航空公司象征性收取一点钱，把航空意外险随机票赠送这既有益于吸引消费者，也有利于航空公司提高自身形象，增强竞争力。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com