

穿过“人机共驾”定责迷宫 “智驾险”离真保险还有多远

视觉中国图片
制图/韩景丰

面,智能驾驶系统存在软件故障等风险,现有车险可能无法完全覆盖,这类保障计划能填补保障空白。

车企自担赔付 险企隐形背书

新能源车企试水“智驾险”

“小鹏汽车的智能辅助驾驶安心服务是4月28日上线的,这之后提车客户都可以购买。在小鹏App里买,费用是239元/年,最高补偿100万元。”小鹏汽车北京朝阳一家门店的销售顾问告诉记者,“从开启智驾到智驾退出5秒以内,如果智驾出现事故,‘智驾险’可以赔付。”记者走访多家小鹏汽车门店询问智能辅助驾驶功能时,一些销售人员也会主动向记者提及这一服务。

除了小鹏汽车,小米汽车此前宣布将联合行业头部保险机构推出“小米智驾保障服务”,计划为用户提供最高300万元的保障金额。去年,鸿蒙智行、阿维塔等也推出过类似权益,当车辆在智驾状态下发生事故,相关权益保障金额可高至数百万元。鸿蒙智行北京多家门店销售人员表示,保障权益是购车时随车赠送的权益,价值约4000元,第二年不再免费赠送,如果车主有需求可自行购买。

它们虽然名字各不相同,但本质上都指向同一件事:车主开启智驾,出了事,车企兜底。

记者调研发现,虽然业内习惯称类似的兜底保障服务为“智驾险”,但其并不算是真正的保险。记者询问了几家车险领域头部保险公司,得到的答案是,对个人消费者,并没有针对智驾方面的保险上市;针对车企和智驾系统,会有一些产品责任险可投保。

“保险产品只能是保险公司设计并提供的,其他机构提供的都不是正规的保险产品,只能打引号。”对外经济贸易大学保险学院教授王国军表示,“保险公司的技术与数据尚无法支撑所谓的‘智驾险’,开发此类产品必须要对智能驾驶技术及其风险拥有足够的信息,否则产品开发就是无米之炊。”

中国社会科学院保险与经济发展研究中心主任郭金龙表示,保险产品必须由保险监管部门批准成立的保险公司才能开发经营。业内将此类智能驾驶保障计划称为“智驾险”,容易让其与真正的保险产品混淆。

如何看待市场上的“智驾险”?郭金龙认为,从消费者角度来说,一方面,交强险和三者险已覆盖基本交通事故风险,购买所谓的“智驾险”增加了消费者的经济负担,且目前只能通过车企购买,失去了选择空间。另一方

在所谓的“智驾险”中,很多车企强调联合保险公司推出。以小鹏汽车为例,智能辅助驾驶安心服务甚至将“合作保险公司多”作为卖点。据小鹏汽车多位销售顾问和官方客服介绍,赔付是由小鹏汽车负责。“‘智驾险’赔付的前提是你必须得有商业险。商业险须为与小鹏汽车合作的保险公司产品。也就是先买保险公司的产品,再买小鹏汽车的‘智驾险’。”小鹏汽车的一位销售顾问告诉记者。

小鹏汽车智能辅助驾驶安心服务官方简介也显示,购买小鹏保险(交强险+商业险)后,在“保险服务”界面才有该项服务的购买入口,购买入口的有效期为商业险出单后72小时内。

车企和保险公司到底在“智驾险”中扮演着什么样的角色?

“这样的保障计划,承保方并不是保险公司,而是车企自身承担赔偿责任——尤其是在用户未启用车险或车险赔付额度用尽之后,由车企负责‘兜底’。”一位曾参与此类产品前期调研和设计工作的保险科技公司人士告诉记者。

郭金龙认为,此类保障计划有助于提升用户对智能辅助驾驶功能的信任度,推动智能驾驶技术的普及,同时也促使车企与保险公司加深合作,为新能源车险的发展带来新契机。不过,部分车企将智能驾驶保障计划定义为保障权益,定价标准不够透明,且存在转嫁责任、擦边保险监管之嫌。

“对于推广‘智驾险’或者说辅助驾驶安心服务,车企很积极。它们担心用户不用智驾服务,鼓励用户用,保险是一种背书:别怕,撞了有人赔!对车企而言,这就像是一种常规服务,促进智驾普及。”上述保险科技公司人士解释称,“保险公司是想拿到车企的数据,和车企‘交个朋友’,基本上不赚钱,很多是为车险改革服务的。目前这类产品还没成为真正的保险,可能是样本量不足,精算模型很难做出来。”

据上述保险科技公司人士介绍,在整个保障产品的设计、规则制定和风险控制中,保险公司扮演了关键角色。尽管不是由保险公司直接理赔,但赔付标准、保障触发

遥控泊车、代客泊车、城区车道巡航、高速领航……随着智能辅助驾驶技术迭代,更加丰富的“人机共驾”场景正越来越多地呈现在不同车型上。启用了辅助驾驶功能,出了事故谁来赔?很多车主的现实担忧,让谁来为智能辅助驾驶“兜底”成为车企和保险公司的共同关切。

近日,记者走访多家新能源汽车门店发现,部分品牌如小鹏汽车、阿维塔、鸿蒙智行等,均有相关辅助驾驶“兜底”方案——车主在使用辅助驾驶功能过程中发生事故,若符合相应条件,即可触发赔付,业内习惯称之为“智驾险”。

但多位业内人士对记者表示,“智驾险”虽然多由车企与保险公司合作推出,但其并不是在监管部门备案的真保险,是车主购买交强险和商业车险后的权益类选项,一般也不直接由保险公司理赔,而是由车企赔付。目前的辅助驾驶技术主要处于L2级,离L3级还是“将满未满”状态,“人机共驾”情形下,这类产品责任厘定存在挑战,定责如迷宫般错综复杂,还有赖于法律、政策等进一步完善。未来要成为单独险种,需解决责任认定、数据安全、产品定价等问题。

● 本报记者 薛瑾

条件、用户门槛等核心机制,大多借鉴了保险产品的设计框架。“这些规则的背后,很可能就是保险公司在参与精算建模、测算赔付边界,为车企量身打造一套看起来像保险、但本质不是保险的权益方案。”

“比如,要求用户必须购买交强险与商业险、车损险需全额投保、三者险保额不低于100万元,这些条件显然出自保险公司对自身风险的预控逻辑。车企承担的是商业险之上的部分赔偿责任,保险公司负责‘基础层’的赔付。”上述保险科技公司人士进一步解释称,保险公司的品牌和专业身份,能够为车企保障计划增添可信度,缓解用户对新技术风险的疑虑,这种背书更关键。

智驾迭代升级 车险面临重构

“投身这种合作,保险公司也是为了提前布局:通过早期参与车企辅助驾驶保障权益的设计,获得珍贵的出险样本,为未来推出真正的辅助驾驶保险产品打基础。”有保险公司人士表示。

根据我国《汽车驾驶自动化分级标准》,汽车智能驾驶分为L0至L5六个级别,每个级别对应不同的自动化程度和功能。随着自动驾驶等级的提升,尤其是L3级自动驾驶行将落地,驾驶主体逐渐由“人”向“机”转换,具备智驾功能的汽车不断出现新的风险问题,催生了新的保险保障需求,传统车险将面临重构。

对于目前保险公司尚未推出智驾保险的原因,郭金龙解释称,一是缺少相关经验数据,

保险产品难以精确定价。二是缺少统一的责任认定标准,事故责任划分模糊,易引发理赔纠纷。三是智能驾驶数据的真实性与透明度存在问题,且车企共享数据存在数据安全和隐私保护风险。

“不同企业的数据来源冗杂、格式不统一,整理转化难度大,同时自动驾驶算法不断更新迭代,使得承保理赔数据不够稳定和充足,不利于保险公司进行风险定价。另外,传统车险以驾驶员过错为核心,而智能驾驶引入‘人机共驾’模式后,责任链条涉及驾驶员、车企、算法三方,定责难度大,调查成本升高,赔偿处理时间延长。”郭金龙告诉记者。

今年初,金融监管总局等四部门发布的《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》明确提出,要统筹保险行业力量,全面系统研究智能驾驶、车型快速迭代等对车险经营的中长期影响,及早谋划转型发展。

“随着智能驾驶技术的发展和普及,新的风险不断出现,保险行业需要对保险产品持续创新和完善,智驾险有可能成为单独的保险品种。但目前其更多是作为一种补充保障服务,要成为单独险种,需解决责任认定、数据安全、产品定价等问题。”郭金龙表示。

在其成为真正的保险产品之前,郭金龙认为,要明确“智驾险”与现有险种的界限和衔接关系,避免重复投保和理赔纠纷。还需完善相关法律法规和标准,建立统一的责任认定规范和数据监管机制,确保数据透明,保障车主权益。同时,保险公司、车企和科技公司等需多方协同合作,共享数据,优化保险精算模型,合理确定保险费率和保障范围。

王国军认为,未来推出真正意义的智驾险,可能会从比亚迪、特斯拉这类车企系保险公司开始,“技术和政策是台阶”。多位业界人士建议,应加快完善立法,明确不同级别智能驾驶汽车的事后责任划分,出台智能驾驶保险的行业标准和技术指引,鼓励车企与保险公司联合开发适配智能驾驶的保险产品,建立“车险+非车险”组合产品保障机制。

业绩比较基准连降难抵存款搬家 理财规模年内有望创新高

● 本报记者 李静

近日,兴银理财、民生理财、杭银理财、唐山银行等机构下调理财产品业绩比较基准。

自5月7日央行宣布降准降息以来,机构纷纷调整理财产品业绩比较基准以匹配底层资产收益变化。尽管如此,理财产品业绩比较基准的下调幅度尚未能充分反映底层资产收益率的实际降幅。业内人士认为,为应对业绩压力,银行及理财公司需要优化资产配置结构。与此同时,随着存款利率走低,“存款搬家”效应料进一步凸显,有望推动理财市场规模向历史高点挺进。

顺应市场利率下行

5月7日以来,兴银理财下调多只理财产品业绩比较基准,有的产品业绩比较基准上限下调幅度高达155个基点,下限下调幅度高达60个基点。例如,兴银理财添添利日盈增利1号日开固收类理财产品的业绩比较基准由2.05%—2.75%调整至2.00%—2.70%,新基准自5月14日起生效;兴业银行天天万利宝稳利1号净值型理财产品B款的业绩比较基准由年化2.10%—4.05%调整至1.50%—2.50%,新基准自5月14日起生效。

民生理财近日亦下调了多只理财产品业绩比较基准,有的产品业绩比较基准上限下调幅度达90个基点,下限下调幅度达50个基点。例如,民生理财贵竹固收增强一年定开3号理财产品的业绩比较基准自5月13日起由3.1%—4.0%调整为2.6%—3.1%。

此外,杭银理财、唐山银行等机构近日也公告下调理财产品业绩比较基准。业内人士表示,理财产品下调业绩比较基准是顺应市场利率下行的正常调整。

5月7日,中国人民银行行长潘功胜在国新办举行的新闻发布会上表示,人民银行将加大宏观调控的力度,推出一揽子货币政策措施,主要有三大类共10项具体措施,包括:降低存款准备金率0.5个百分点,预计将向市场提供长期流动性1万亿元;下调政策利率0.1个百分点,即公开市场7天期逆回购操作利率,从目前的1.5%调降至1.4%,预计将带动贷款市场报价利率(LPR)同步下行0.1个百分点。

兴银理财相关负责人在接受中国证券报记者采访时表示:“近期,我们基于对市场环境、政策导向及产品策略的综合评估,对部分产品的业绩比较基准进行了合理调整,旨在科学地反映理财产品风险收益特征,提升业绩比较基准与实际投资策略的匹配度;同时,积极响应市场变化,确保投资者享有更透明的参考

基准。”

优化资产配置结构

事实上,受底层资产收益率持续下行影响,近年来理财产品业绩比较基准不断下调。尽管如此,有业内人士表示,理财产品业绩比较基准的下调幅度尚未能充分反映底层资产收益率的实际降幅。为应对业绩压力,银行及理财公司需要优化资产配置结构。

低风险、高收益的优质资产供需缺口或进一步扩大。“近年来,商业银行运用多种方式控制存款利率,从不同渠道引导银行负债端成本有序下行,而理财产品对现金及银行存款的配置比例超过20%,存款利率不断下调拉低了理财产品的收益率。同时,随着化债持续推进,城投债信用利差不断收缩,短久期下沉品种的超额收益被逐渐抹平,难以企及各类理财产品的业绩比较基准。此外,在当前利率债收益率下行的背景下,具有‘利率波动放大器’属性的二永债优势也逐步消失。”中信证券首席经济学家明明说。

多家理财公司认为,短期内宽松的货币政策将显著利好短期债券品种,预计利率曲线将陡峭化,短债类理财产品将受益。华夏理财认为,参考债市的历史走势,存款准备金率与政策

利率双降后,给短端利率带来的利好效果更加确定。从短期来看,中短债或有较好表现,长端品种将面临止盈扰动;从中长期来看,资金利率下行将传导至长端品种,投资者目前不妨考虑短债类理财产品。

中国债券信息网数据显示,截至5月19日,3个月期、1年期、10年期国债收益率分别为1.43%、1.44%、1.69%,相较5月6日分别减少5个、减少2个、增加6个基点。

华西证券首席经济学家刘郁认为,对于银行及理财公司来说,短期内采取“大行资本债拉长久期+短久期下沉”的配置策略或是较优的选择。一方面,当前4—5年期大行资本债和2年期左右中低等级资本债性价比均较高,即使债市维持震荡,也能获得不错的票息收入。另一方面,4—5年期大行资本债流动性好,行情往往启动较快,可以作为增厚收益的关键交易品种。

理财产品规模或走高

5月7日央行宣布降准降息后,市场普遍预计银行将迎来新一轮集体降息。受此影响,理财产品业绩比较基准纷纷下调的同时,“存款搬家”仍可能进一步推升理财市场规模。

“新一轮存款降息落地,有利于银行控制

利息成本,同时也会加大揽储难度,银行理财等低风险资管产品将迎来增量资金。对于债市而言,存款利率下调可能会推动包括国债利率在内的广谱利率进一步下行。同时,也会让‘存款搬家’现象凸显。年内理财产品规模可能突破33万亿元的历史高点。”明明说。

值得一提的是,据多家券商研究所测算,受益于资金季节性回流、债市利率下行带动理财产品收益回暖以及银行销售策略调整,4月理财产品规模大增。据中信证券研究所测算,4月末,理财产品规模环比增加2.1万亿元,至31.3万亿元,超越季末前水平并创出年内新高。据华源证券研究所测算,截至4月末,理财产品规模合计31.3万亿元,较3月末增加2.2万亿元。

此外,虽然目前理财产品投资者风险偏好整体偏保守,倾向低波动产品,但对“固收+”理财产品的偏好明显提升,预计未来其规模占比将持续扩大。兴银理财认为,这一趋势主要源于三方面因素:首先,“固收+”理财产品通过股债多元配置有效分散风险,其波动性弱于权益类产品;其次,随着净值化转型不断推进,投资者逐渐认识到“保本保收益”时代已终结,转而追求收益与风险的平衡;最后,理财公司通过多资产配置、量化策略等方式,持续提升“固收+”理财产品的供给能力与竞争力。