

旧车险难兜新智驾 智驾兜底从“权益单”到“保单”待破局

设想一个情景：当一辆搭载高级别自动驾驶系统的汽车在城市快速路上疾驰，系统突然因算法判断失误导致追尾，事故责任该由谁承担？是坐在车内的驾驶员，是开发智驾系统的车企，还是提供传感器的硬件厂商？

这一责任之问，在高级别自动驾驶从技术验证进入商业化落地的关键时期，显得尤为重要。业内人士表示，现有的传统车险产品体系仍停留于“人驾”基本假设之上，难以覆盖新型智驾带来的风险。

近期，华为系智能汽车解决方案企业、比亚迪等主体推出智驾权益方案，其中一项重要内容便是为智驾兜底。从表面看，这是车企为智驾做的技术背书；从产业底层逻辑来看，车载系统深度介入驾驶场景，车险行业必须与时俱进加快变革。

像保险的权益方案

“7月，华为高阶智驾包，乾崮ADSMAX高阶智能驾驶智驾包价格由12000元涨至15000元。”近日，阿维塔北京一家经销商的工作人员告诉中国证券报记者，该智驾包将包含ADS辅助驾驶无忧权益等。

记者了解到，6月下旬，华为系智能汽车解决方案企业引望智能技术有限公司发布公告，华为乾崮智驾ADS高阶功能包新增了一些保障与服务权益。新增权益是针对高阶功能包用户在使用辅助驾驶的泊车功能或行车功能时提供的保障服务，若标的车辆正常使用华为乾崮智驾ADS、在合法行驶道路和区域内发生意外事故，造成自身及第三者人身损害或财产损失，可依权益获得相应保障。

今年5月，比亚迪董事长兼总裁王传福宣布将为城市领航辅助驾驶兜底，在合规使用城市领航期间，若因辅助驾驶导致有责交通事故，应由本车承担的直接经济损失，包括车辆维修、第三方财产损失、人身伤害损失，比亚迪全额赔付，不设上限，且不影响来年商业险保费。

去年以来，小鹏汽车等多家车企也推出了智驾兜底方案。以小鹏汽车为例，该公司2025年4月正式推出的智能辅助驾驶安心服务，为使用其智能辅助驾驶功能的用户提供额外保障。在行车场景下，导航辅助驾驶NGP、AI代驾等功能退出后仍能享受

5秒延续保障；泊车场景覆盖超级智能辅助泊车等多项功能。

“该类权益保障没有保险公司作为承保主体，事故产生的额外损失由车企负责兜底赔付。”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此前告诉记者，尽管不是由保险公司理赔，但赔付标准、保障触发条件、用户门槛等核心机制，大多借鉴了保险产品的设计框架，这些是看起来像保险但本质不是保险的权益方案。

“车企通过构建‘智驾功能+保险+补充服务’的生态闭环，既缓解用户对智驾安全的担忧，又在不断触碰监管红线的前提下，实现对智驾生态的深度运营。”中国石油大学（华东）文法学院副教授康雷表示。

但多位业内人士也认为，车企推出的像保险而不是保险的兜底方案存在一定缺陷。比如，车企掌握全部车辆运行与智驾后台数据，在相关定责过程中既当运动员又当裁判员，消费者取证维权难度大；行业缺乏统一规范，各家公司的智驾兜底方案，在收费模式、保障时效、赔付额度、覆盖场景方面存在较大差异，零散混乱的保障规则易给消费者带来误导。

真智驾险卡在哪里

市场上的智驾兜底方案多由车企提供，那么保险公司有没有兜底智驾的保险？记者询问了几家车险领域头部企业，得到的答案是，对于个人消费

者，截至目前并没有针对智驾方面的保险上市；针对车企和智驾系统，有一些产品责任险可投保。

记者调研了解到，保险公司推出相关险种主要卡在“定价”“数据”“定责”等问题上。

“智能辅助驾驶技术有望降低事故发生频率，但也可能提升单次事故损失金额，现阶段保险行业尚未形成成熟稳定的精算模型。”北京大学应用经济学博士后、教授朱俊生表示，“目前交通事故责任认定主要围绕驾驶员展开，而未来如何区分驾驶员操作失误、系统缺陷、算法决策偏差以及地图数据问题等不同责任来源，仍需要监管部门、车企和保险行业共同探索。智能驾驶相关数据高度集中于车企端，包括感知数据、控制数据、接管记录以及OTA升级信息等，这也制约了智能驾驶保险产品发展。”

对于卡点，中国社会科学院保险与发展研究中心主任郭金龙解释称，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复杂、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。”郭金龙说。

在康雷看来，保险公司开发真正意义上的智驾险，面临的核心矛盾在于风险定价所依赖的精算模型以及智驾事故责任判定与新兴的“人机共驾”风险结构之间存在结构性错配。此外，软件迭代带来的风险也难以界定。“当每一个软件版本的性能与风险都可被追溯、量化和定价时，智驾险才能构筑起坚实的数据基础与清晰的法律关系。”

综合性风险治理工具

多位业内人士认为，若想让自动驾驶规模化“跑起来”，需要建立一套能认定责任、分摊风险、补偿损失的风险机制。未来的智驾险不能只是传统车险的简单延伸，而应是一套突破以驾驶员责任为中心的旧框架的，一种



融合系统责任、软件责任、算法责任、网络安全风险和运营风险的综合性风险治理工具。

“随着智能驾驶技术不断升级，特别是未来L3级、L4级自动驾驶逐步普及，交通事故责任可能逐渐从驾驶员责任向驾驶员与车企共同责任甚至系统责任转变。”朱俊生表示，届时，保险保障对象也将从传统的人为驾驶风险，转向算法风险、软件风险、数据风险和产品质量风险，车险产品形态将发生根本性变化。未来车险很可能深度嵌入汽车生态体系，形成“汽车销售+智能驾驶+保险保障+维修服务”的一体化服务模式。

康雷认为，保险公司应依托其专业精算与风控能力，联合行业力量，逐步摆脱对车企数据解释权与责任判定的单向依赖，通过合同条款明确界定系统功能边界与保险责任，形成行业统一的智驾事故定责逻辑与理赔标准。智驾险的各项指标、参数等应该由交通管理部门、保险公司、车企共同制定；引入独立的“裁判”角色，打破车企在事故调查、责任认定中的闭环；建立一个“车企提供数据、第三方出具报告、监管方监督流程、保险方依据理赔”的良性循环。

中国太保战略研究中心主任周燕芳认为，应由金融监管部门牵头，联合产业各方，共同制定智能驾驶中国安全标准，并从源头构建国家级智驾与保险数据交互平台，打通汽车制造、保险、检测机构间的信息壁垒，形成覆盖车辆全生命周期的可信数据闭环；围绕数据采集、存储、调取、鉴定等环节，建立统一的数据接口标准和安全规范。此外，可结合智能驾驶技术发展进程，适时启动相关法律法规修订工作，重点明确L3级及以上级别智能驾驶模式下交通事故的责任主体认定规则，建立与“人机共驾”相适应的责任划分框架。

记者从业内了解到，部分险企已与车企联合开展了相关测试，积极研究、筹备智能化新能源车保险产品，包括L3级及以上级别的智能网联汽车专属车险产品。

实探存款市场：大行5年期存单重现中小行揽储各有打法

●本报记者 石诗语

此前多家国有大行陆续停售5年期大额存单，近期中国银行面向个人客户重新推出该期限产品，这一变化迅速引发市场关注。

中国证券报记者走访多家银行营业网点发现，当下，各家银行针对大额存单制定的发行策略，在期限、利率、额度等维度呈现明显分化态势。差异化、精细化调整负债产品供给，已成为银行优化资产负债结构与维持经营稳定性的普遍选择。

新发5年期大额存单

近日，中国银行发布公告显示，该行于7月1日发售2026年第一期个人大额存单，其中常规产品包括1个月期、3个月期、6个月期、1年期、2年期、3年期和5年期7个品种，利率分别为0.8%、0.8%、1%、1.1%、1.2%、1.55%和1.6%。

“新发的大额存单目前还有额度，起存金额20万元。到期不自动转存，持有期支持转让，比普通定期存款更灵活。”在中国银行北京市西城区一家营业网点内，该行工作人员向记者介绍。

相较于去年发行的大额存单，本期3年期、5年期产品的发售对象不再仅限特定客户，所有个人客户均可购买，且利率保持不变。1个月期、3个月期、6个月期和1年期产品的利率均较去年下调了10个基点。此外，本期大额存单还包含针对特定客户的“1号产品”及面向个人客户的“3号产品”。

湘财证券银行业分析师郭怡萍认为，中国银行针对不同类型的客户提供更加适配的差别利率产品，有助于提升客户综合业务价值、实现更加精准的负债成本管理。近年来，主要商业银行陆续停止发行5年期大额存单，中长期定期存款供给也有所减少，高息存款占比持续下降，这是银行负债成本下行的驱动因素之一。

产品供给差异化

记者实地走访多家银行营业网点了解到，各家银行大额存单发行情况与利率有所差异，揽储策略明显分化。

“我行没有新发5年期大额存单，目前大额存单利率最高1.55%，期限3年，20万元起存。”工商银行北京市西城区一家营业网点的工作人员说，“已经很久不发5年期大额存单了，以后是否继续发行目前还不能确定。”

农业银行北京市丰台区一家网点的工作人员也表示，目前未接到发行5年期大额存单的通知，“现售的大额存单有3年期的，利率1.55%，额度充足，随时可存”。

建设银行虽未发行5年期大额存单，但5年期普通存款利率可做上浮。“我行5年期普通存款利率为1.6%，客户无需购买大额存单，随时来，随时存。但只有柜面渠道有额度，客户需到线下网点存款，手机银行渠道5年期存款利率是1.3%。”建设银行北京市西城区一家营业网点的工作人员说。与国有大行相比，部分股份制银行的长期限存款利率较高。

“我行3年期定期存款利率能达到1.7%，每周三会释放额度，客户需要提前预约。”招商银行北京市海淀区一家营业网点的理财经理说。

华夏银行北京地区一位理财经理告诉记者：“我行5年期存款利率为1.8%，客户需到网点的智慧柜台办理，近期发行了1000万元额度。”

保持资产负债平衡

除全国性银行外，区域性银行的揽储策略也各有不同。6月以来，修文农商银行、普陀农商银行等多家地方性中小银行限时发行大额存单，利率高于同期限普通定期存款。而民营银行却在陆续下架中长期限存款产品或下调存款利率。

不同的产品策略都遵循着一个共同的逻辑：在当前利率中枢持续下行、净息差压力待缓释的背景下，银行主动优化负债结构，实现负债规模、成本和稳定性的动态平衡。

“随着利率市场化逐步深化，银行会根据内部定价体系、客户分层管理与期限错配管控，精细化、差异化调整存款定价。”一家股份行北京分行零售业务负责人向记者表示。

国家金融监督管理总局统计数据指出，2026年一季度商业银行净息差为1.4%，同比下降3个基点，降幅有所收窄。

郭怡萍表示，今年以来，商业银行息差企稳态势进一步明确，资产端收益率趋稳有助于保持息差韧性，促进银行业绩稳健增长。大额存单发行根据商业银行的资产负债匹配需求而定，若后续财政支出扩张促进基建等领域投资增长，相关中长期融资需求有望提升，有助于银行资产收益率企稳。

低估值遇上高分红 银行板块估值修复窗口正在打开

●本报记者 李蕴奇

今年以来，A股银行板块维持“低估值、高分红”特征，截至7月6日收盘，申万银行指数跌超9%，42家上市银行全部“破净”，仅9家银行股价上涨。与二级市场走势形成反差的是，银行股分红保持稳健，多家上市银行的动态股息率超过5%。这引发了市场对于银行股配置价值的讨论。业内人士认为，低利率环境下，银行股类固收属性凸显，板块估值修复窗口正在打开。

银行股持续调整

今年以来，银行股整体处在调整当中，截至7月6日收盘，申万银行指数下跌超9%，沪深300指数上涨超4%，中证500指数上涨近16%。银行板块整体跑输大盘较多。受二级市场表现较弱的影响，目前A股银行股全部处于“破净”状态。

银行股为何呈现整体调整态势？中信证券银行业首席分析师肖斐斐从资金面角度梳理了今年以来银行股走势，发

现重点宽基ETF净赎回规模较大，带动银行板块的资金整体呈净流出状态。肖斐斐还统计了重点宽基ETF单日净流入或卖出超100亿元的“大额非常规”净申购情况，发现资金的流向与当日银行指数走势显著同频。

从具体个股来看，今年以来，42家A股上市银行中，有33家银行的后复权收盘价下跌，9家银行的后复权收盘价上涨。国有大型银行中，仅建设银行股价实现上涨。另外，青岛银行、成都银行、江苏银行三家城商行在二级市场的表现亮眼，均收获10%以上的股价涨幅。其中，青岛银行的A股后复权收盘价上涨27.93%，领跑银行股。

股息率稳中有升

虽然股价整体呈调整趋势，但银行股分红依然维持在较高水平。如此一来，银行股的股息率（每股现金分红/每股市价）呈现出稳中有升的态势。截至7月6日收盘，申万银行指数的股息率为5.16%，较2025年底的股息率4.99%小

幅上涨。

Wind数据显示，42家A股上市银行中，有30家银行的2025年度已宣告现金分红比例高于25%，国有大行这一比例均为30%左右。沪农商行和招商银行这一比例更高，分别达到34.07%和35.34%。

国泰海通证券银行业首席分析师马婷婷认为，2025年度，A股上市银行分红总额较上年度增长，分红比例整体维持平稳。目前，A股大型银行的股息率为4%-5%，多家银行的股息率重回5%以上。在无风险利率下行的大环境下，4%-5%乃至更高的股息率，叠加银行相对稳定的分红政策，对保险资金、养老金及绝对收益型资金具备较强吸引力。

此外，多家上市银行的高管公开表态，承诺将维持稳定的分红政策。工商银行行长刘珺在该行2025年度业绩说明会上表示，该行资本分红安排会根据市场作出动态调整。为了资本市场的长期可持续发展，如果资本市场确实有呼声，工商银行一定会急市场所急，想市场所想，起到模范带头作用。

收益率优势凸显

低估值、高分红的格局持续演绎，引发了不少投资者关于银行股投资价值的讨论。一些投资者认为，目前银行股估值已具备较强吸引力，叠加稳定分红带来的较高股息率，银行股有望成为低利率时代的优质资产。

浙商证券银行业首席分析师杜秦川表示，在低利率与资产荒的背景下，银行股既有类固收属性，又能享受经济修复带来的增长弹性，是值得重点关注的稀缺资产。

肖斐斐则认为，银行股作为回报确定性较高的权益类资产，对资金端配置具有长期吸引力。她对比了银行股加权平均分红收益率、10年期国债收益率、10年期AAA评级企业债收益率和新发放一般性贷款加权平均利率，发现在各类资产收益率下行的背景下，银行股加权平均分红收益率的优势凸显。展望今明两年，她预计银行业ROE将企稳，在经历资金大幅流出后，银行股绝对收益空间较大。

本版图片均为视觉中国图片