

保险为自动驾驶系上“安全带”

业
股
声
音联
动

陈文辉

党的二十届三中全会提出,加强对国家重大科技任务和科技型中小企业的金融支持,完善长期资本投早、投小、投长期、投硬科技的支持政策。科技初创企业是原创性、颠覆性创新的主力军。然而,这类投资具有很大的风险,特别是在前沿领域、科技创新的早期阶段,失败率高甚至血本无归。此外,科技初创企业还具有无形资产占比高、信息不对称性强、现金流较长期为负等特点,难以与传统金融直接匹配。

股权投资基金作为金融工具,通过投资组合分散风险,可以为科技创新与产业转化提供制度保障。在股权投资基金模式下,即使部分科创项目失败,最终基金综合绩效仍然会较佳,这有效规避了创新失败对投资者的冲击。此外,从服务科创企业的能力来看,一方面,股权投资基金作为专业化的科创投资机构,汇聚了专业的产业技术人才,搭建了创新要素的信息网络,为创业者提供了全方位的生活保障,并为失败的创业者提供了投资组合中的其他工作机会;另一方面,股权投资基金通过精细化分工,形成了天使投资、风险投资、成长投资、并购投资等细分模式,从而精准赋能科创企业成长的各个阶段,有效实现“接力式”科技金融服务。这些都为创新试错提供了制度上的支持与保障。

股权投资基金功能的有效发挥,离不开围绕“募投管退”全链条的优化支持。在募资端,要加大耐心资本的培育供给;在投资端,要加强基金与优质项目的对接,并确保长期投资;在管理端,要健全管理体制和尽职豁免机制;在退出端,要充分优化资本市场功能,不断拓宽并购重组退出渠道。只有不断完善股权投资基金制度,才能实现“募投管退”全链条闭环高效运行。

“募投管退”全链条闭环高效运行,还在于退出渠道的畅通。畅通的退出渠道,是募资过程顺畅的基础,是提高资金耐心程度的保证,更能推动投资向原创性、颠覆性创新领域倾斜。当前我国IPO退出的进一步承载空间有限,而并购市场、S基金是重点发展对象。在欧美股权投资基金的实践中,并购是最主要的退出渠道。此外,我国经济发展到当下,各行各业都提出了资产整合优化的要求,因此并购市场也具备了良好的发展前景。下一步,要继续加快构建多元化、多层次的股权投资退出市场。一方面,要进一步优化资本市场功能,特别是深化注册制改革;另一方面,要不断拓宽并购重组退出渠道,培育并购基金、创业投资二级市场基金等。

科技型中小企业发展到一定规模,其他的科技金融工具就可以及时跟进,如贷款、债券、保险、上市等。保险要发挥好风险管理的能力,承接、对冲、分散、转移科技创新中的风险,形成重大技术攻关的风险分散机制,开发更多适应科创风险的保险产品,如知识产权保险、重大技术装备首台套保险、新材料首批次保险等。科创债券、贷款要配合好股权投资基金,在科创企业发展成熟到一定阶段后,大力推动企业进一步蓬勃壮大;同时,要大力支持科创产业链的龙头企业,以龙头企业为中介,间接为产业链上中小企业提供金融支持。科创板、创业板、北交所等新金融基础设施,也要配合做好科创企业的融资服务。

总的来看,要以股权投资基金为核心,形成“股贷债保”联动的金融服务体系,从而对科创企业进行全方位、全周期赋能,有效推动“科技—产业—金融”的良性循环。

(作者系原中国银保监会副主席)

本版编辑 陈果静 美编 王子莹



最近,智能网联汽车一路飞驰,跑出发展“加速度”。北京、上海、杭州、深圳等地今年都曾宣布扩大自动驾驶的测试区域,为智能网联汽车的规模化应用铺平道路。当更多智能网联汽车从科幻驶入市民生活,有人赞叹出行体验快捷又省心,也有人对自动驾驶的安全保障心存疑虑:没了驾驶员的智能网联汽车,出了事故谁负责?汽车保险谁买单?对于智能网联汽车的安全风险问题,政府、保险机构、车企、运营商正合力搭建智能网联汽车保险服务体系。

安全保障需求迫切

市场上新能源汽车的自动驾驶功能,与智能网联汽车的自动驾驶是一回事吗?业内人士介绍,按照自动驾驶自动化分级标准,驾驶自动化功能包括L0到L5六个等级。其中,L0到L2都属于驾驶辅助,目前市面上销售的车辆顶部搭载的是驾驶辅助功能车辆。而L3级别有条件自动驾驶则是一道重要“分水岭”,意味着负责目标和事件探测与响应的主体将由人转变为系统。目前,我国L3级别有条件自动驾驶和L4级别高度自动驾驶正处于从道路测试和示范运营阶段转换进入上路通行阶段。

近几年,利好政策密集出台,为发展智能网联汽车亮起“绿灯”。去年11月,工业和信息化部、公安部、住房城乡建设部、交通运输部四部门联合发布《关于开展智能网联汽车准入和上路试点工作的通知》,首次为L3、L4级别自动驾驶上路提供政策支持。今年6月,工信部等四部门再次发布,我国首批确定由9个汽车生产企业和9个使用主体组成的联合体,将在北京、上海、广州等7个城市展开智能网联汽车准入和上路通行试点,试点产品涵盖乘用车、客车和货车三大类。

7月份,工信部等五部门共同发布《关于公布智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单的通知》,试点名单不仅涵盖北上广深等一线城市,也包含众多省会城市和地级市,将探索建成低时延高可靠的网联云控基础设施,为促进自动驾驶广泛应用提供更丰富的使用场景和数据支持。

工信部发布的数据显示,截至上半年,全国共建设17个国家级智能网联汽车测试区、7个车联网先导区、16个“双智”试点城市,开放测试道路32000多公里,发放测试牌照超过7700张,测试里程超过1.2亿公里,各地智能化路侧单元(RSU)部署超过8700套。

随着自动驾驶等级提升,驾驶主体由“人”向“自动驾驶系统”转换,智能网联汽车呈现出不同于以往的风险问题,也催生了新的保险保障需求。根据中国太平旗下太平再保险(中国)有限公司与中国亚太再保险研究中心近日联合发布的《智能网联汽车保险创新白皮书》(以下简称《白皮书》),无论是芯

片、算法、传感器等零部件,还是整体架构系统的安全性及可靠性,都会成为智能网联汽车功能安全的重要风险来源。此外,当车联网通信功能开启时,车辆会与外界产生大量数据交互,这为智能网联汽车的网络安全风险、数据泄露风险打开了缺口。

“风险保障是交通运输行业的基础需求,产业端的变化最终将传导至保险端,智能网联汽车的发展必然对汽车保险提出新的要求。”太平再(中国)总经理李立松表示,对于如何开展智能网联汽车保险,保险业之前还处于观察和思考的阶段。但随着产业端和政策端的加速,解决这一问题的迫切性大大增加。

产品开发面临挑战

对于各智能网联汽车准入和上路试点,保险保障成为一项重要研究内容。今年6月,《北京市自动驾驶汽车条例(征求意见稿)》对外征集意见,明确“申请利用自动驾驶汽车开展创新活动的,应当按照国家规定投保机动车交通事故责任强制保险、承运人责任险、乘客意外伤害险,以及投保一定责任限额的其他交通事故责任商业保险或者向金融机构开立一定额度的交通事故责任赔偿函”。同时,鼓励保险机构开发适应自动驾驶汽车特点的保险产品,为自动驾驶汽车企业提供保险服务。鼓励自动驾驶汽车企业与保险公司合作,共同开发适应自动驾驶汽车特性的保险产品。

目前,市场上的保险产品主要针对传统汽车设计,对于智能网联汽车测试和应用场景中可能发生的意外事故和侵权责任,保险公司缺乏专属保险产品来提供针对性保障,相关保险产品的开发和运营面临许多新的挑战。

首先是责任认定困难。《白皮书》显示,现行法律法规体系下,交通事故责任认定通常依赖于驾驶员的行为,但对于L4级别以下的智能网联汽车,自动驾驶开启过程中,仍存在安全员或驾驶员与汽车的互动,出险后的事故责任认定相对传统情景更为复杂,不但会导致保险公司调查成本升高,还可能导致赔偿处理的时间延长。

其次是责任主体转变。“一些试点明确指出当自动驾驶开启后,先由车险进行赔付。如果没有驾驶员,第一责任人是制造商或者运营方。”车企科技CEO张磊认为,保险产品的投保主体也会相应发生转变。在未来,车险可能更多地由车企来投保,而车主仅需购买有限范围内的险种;在自动驾驶模式下,车主无需承担保费。

此外,保险产品的设计存在难度。国内高阶自动驾驶智能网联汽车的保险数据较少,无法像传统汽车那样使用大量历史保单与赔款数据进行风险评估和建模。尽管智能网联

汽车新增了各类传感器等硬件设备,测试数据体量相对较大,但缺点是来源冗杂、格式不统一、数据整理转化难度大。同时,自动驾驶算法也在不断更新迭代,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。

针对自动驾驶场景,目前保险业还在积极探索开发相关保险产品。在当前已落地的智能网联汽车示范运营案例中,投保的险种主要包括传统车险、责任险和意外险等。然而,智能网联汽车还会面临网络中断、黑客攻击等网络安全风险,现有的保险产品并未充分覆盖上述新型风险,导致智能网联汽车在某些场景下缺乏有效保障。

多位业内人士表示,虽然国内针对智能网联汽车保险的政策法规取得了一定进展,但整体尚处于初步发展阶段,主要集中在一些先行城市的探索和实践。整体来看,目前国内尚没有统一的智能网联汽车保险标准,各地政策存在差异,未来在跨区域运营时可能会遇到适用性问题。因此,需要政府和监管部门不断跟进最新的技术和产业发展动态,及时调整和完善相关的法规政策,建立完善的风险分担机制,针对智能网联汽车的技术特点和运行特性制定专门的保险条款,为智能网联汽车的创新与发展提供风险保障。

积极稳妥推进创新

“智能网联汽车的各项技术,特别是自动驾驶技术还没有完全成熟,在相当长的一段时间内将处于快速迭代的过程中,相应的法律和政策环境也在不断变化。”李立松认为,未来驾驶行为的参与者和责任承担主体将会更加复杂,智能网联汽车保险也要随着环境的变化进行调整和修改。

当前,国内外的自动驾驶保险产品还处于创新探索阶段。从国际经验看,在美国,特斯拉将保险纳入自动驾驶落地闭环的必要条件,根据司机行为和车辆技术性能评估完善其自动驾驶技术,从而降低驾驶风险。日本则针对自动驾驶系统推出商业专用保险产品,按月付费购买保险会员的模式来进行投保,硬件提供商、工程设备使用方无需购买保险,也无需直接担责;发生事故后,系统提供商担责,之后根据车辆软硬件提取的数据进行分析,进一步定位问题

优化无还本续贷助企融资

笔,合计金额30亿元,为企业节约转贷支出超4500万元。

“优化无还本续贷政策,帮助企业缓解资金周转困难。这项政策适用范围不仅包括小微企业,而且还阶段性地扩大到中型企业。”10月14日,国新办举行发布会,国家金融监督管理总局副局长丛林在会上表示。

无还本续贷政策有效解决了小微企业续贷难、续贷贵等问题,受到了企业欢迎。“小微企业续贷政策实施以来,在降低小微企业融资成本、提高小微企业融资可得性、提升小微企业资金使用效率等方面都发挥了积极作用,取得了较好成效,并证明了这一政策具有较好的可行性。”中国邮政储蓄银行研究员姜飞鹏表示。

9月24日,金融监管总局发布《关于做好续贷工作提高小微企业金融服务水平的通知》(以下简称《通知》),进一步优化小微企业无还本续贷政策,推动小微企业金融服务提质增效。《通知》主要包括:将续贷范围从部分小微企业扩展到所有小微企业,明确小微企业流动资金贷款和小微企业主、个体工商户及农户经营性贷款等可以续期。

早在2014年,原银监会发布小微企业续贷政策,明确符合条件的小微企业贷款到期后仍有融资需求的可以申请续贷。在该政策的指引下,银行业开启了无还本续贷政策的实践。如浙江农商联合银行辖内武义农商银行为2016年全面推广企业无还本续贷,只需企业申请即可办理。今年1月至9月已办理无还本续贷4594笔,金额125亿元。浙江农商联合银行辖内开化农商行大力推广“灵活贷+连续贷”机制,丰富随借随还、中期流动资金贷款方式和产品,今年已开展无还本续贷5200

笔,合计金额30亿元,为企业节约转贷支出超4500万元。

“优化无还本续贷政策,帮助企业缓解资金周转困难。这项政策适用范围不仅包括小微企业,而且还阶段性地扩大到中型企业。”10月14日,国新办举行发布会,国家金融监督管理总局副局长丛林在会上表示。

无还本续贷政策有效解决了小微企业续贷难、续贷贵等问题,受到了企业欢迎。“小微企业续贷政策实施以来,在降低小微企业融资成本、提高小微企业融资可得性、提升小微企业资金使用效率等方面都发挥了积极作用,取得了较好成效,并证明了这一政策具有较好的可行性。”中国邮政储蓄银行研究员姜飞鹏表示。

9月24日,金融监管总局发布《关于做好续贷工作提高小微企业金融服务水平的通知》(以下简称《通知》),进一步优化小微企业无还本续贷政策,推动小微企业金融服务提质增效。《通知》主要包括:将续贷范围从部分小微企业扩展到所有小微企业,明确小微企业流动资金贷款和小微企业主、个体工商户及农户经营性贷款等可以续期。

早在2014年,原银监会发布小微企业续贷政策,明确符合条件的小微企业贷款到期后仍有融资需求的可以申请续贷。在该政策的指引下,银行业开启了无还本续贷政策的实践。如浙江农商联合银行辖内武义农商银行为2016年全面推广企业无还本续贷,只需企业申请即可办理。今年1月至9月已办理无还本续贷4594笔,金额125亿元。浙江农商联合银行辖内开化农商行大力推广“灵活贷+连续贷”机制,丰富随借随还、中期流动资金贷款方式和产品,今年已开展无还本续贷5200

绿色金融服务美丽中国建设

本报记者 勾明扬

近日,中国人民银行等四部门联合印发《关于发挥绿色金融作用 服务美丽中国建设的意见》(以下简称《意见》),从加大重点领域支持力度、提升绿色金融专业服务能力、丰富绿色金融产品和服务、强化实施保障4个方面提出19项重点举措。中国人民银行有关部门负责人表示,推进美丽中国建设需要统筹推进能源和产业结构调整、污染治理、生态保护等多个方面,涉及行业多、投资周期长、融资需求大,发展绿色金融是服务美丽中国建设的客观需要,也是金融高质量发展的重要着力点。

《意见》明确,聚焦美丽中国建设实际需要,统筹谋划一批标志性重大工程项目,加大对接融资支持。按照协同推进降碳、减污、扩绿、增长的要求,围绕美丽中国先行区建设,重点行业绿色低碳发展,深入推进污染防治攻坚、生态保护修复等重点领域,搭建美丽中国建设项目库,有效提升金融支持精准性。

中信建投证券政策研究组首席分析师胡玉玮认为,绿色金融作为“五篇大文章”之一,是支持环境改善、应对气候变化和资源节约高效利用的重要金融活动,已上升至我国重要战略层面。

《意见》强调,要着力提升金融机构绿色金融服务能力,丰富绿色金融产品和服务。银行、保险、证券、基金等金融机构要立足职能定位,通过完善工作机制、优化流程管理、推动金融科技应用,强化队

伍建设等健全内部管理体系,提升绿色金融供给质量。持续加大绿色信贷投放,发展绿色债券、绿色资产证券化等绿色金融产品,强化绿色融资支持。聚焦区域性生态环保项目、碳市场、资源环境要素、生态环境导向的开发(EOD)项目、多元化气候投融资、绿色消费等关键环节和领域,加大绿色金融产品创新力度。

胡玉玮分析,当前,我国已初步确立了“三大功能”“五大支柱”的绿色金融发展政策思路,并通过一系列政策文件明确了总体发展目标、拆解量化指标和激励措施。银行、保险、基金和信托等金融机构应根据自身特点,采取相应措施扎实推进绿色金融发展,如优化内部管理制度,完善信贷审批流程,提高绿色项目评估认证能力,加强绿色金融相关风险管理,建立绿色金融考核评价体系,丰富绿色金融产品和服务供给,建立气候变化相关风险评估预测模型,支持重点行业和领域绿色转型,加强环境风险评估等。

中国人民银行有关部门负责人表示,央行将会同有关部门,建立健全工作机制,细化工作任务,切实抓好《意见》落实。建立部门协调机制,完善政银企对接平台和政策保障体系。完善配套基础制度,推动建立统一的绿色金融标准体系,健全核算标准和方法。优化激励约束机制,对绿色金融政策落实情况开展评估。健全风险防控机制,加强对重点领域项目融资情况的监测分析。

记者注意到,今年以来,央行持续发力绿色金融,继续实施碳减排支持工具,新增纳入部分地方法人金融机构和外资金融机构;发挥结构性货币政策工具和绿色债券的政策导向作用,推动绿色金融产品和服务市场发展;建立健全绿色金融服务美丽中国建设工作机制,加强产业链部门、金融部门、经营主体协同合作,促进绿色贷款较快增长;加强绿色债券评估认证机构自律管理,推动绿色债券市场高质量发展。

央行发布的数据显示,截至今年6月末,碳减排支持工具余额5478亿元,累计支持金融机构发放碳减排贷款超1.1万亿元,支持煤炭清洁高效利用专项再贷款余额超2194亿元;绿色贷款余额34.8万亿元,同比增长28.5%;绿色债券累计发行3.71万亿元,其中绿色金融债累计发行1.54万亿元,为金融机构投放绿色信贷提供稳定资金来源。

中国邮政储蓄银行研究员姜飞鹏认为,在绿色金融支持绿色发展、服务美丽中国建设取得明显成效的同时,需要进一步深化金融供给侧结构性改革,围绕让更多的资金流向绿色低碳领域,进一步提高资金使用效率,提高绿色金融发展透明度和发展质量。

下一步,中国人民银行等部门将不断完善绿色金融服务美丽中国配套基础制度,指导金融机构抓紧落实《意见》要求,持续做好绿色金融大文章,全力服务支持美丽中国建设。