

智能驾驶系上“安全带” 北京率先启动智驾车专属保险开发应用工作

记者 何奎

“如果未来智驾车在上海落地，我肯定是会投保的。”4月10日，上海一位智驾新能源车车主黄先生向上海证券报记者表示，他经常使用智能辅助驾驶，但很担心在智驾过程中出现事故引发纠纷，所以希望保险能够提供相关保障。

记者近日调研了解到，自北京在全国率先启动智能网联新能源汽车商业保险（下称“智驾车专属保险”）的开发应用工作以来，智驾车专属保险与现有车险有何区别、智驾车专属保险如何理赔、智驾车专属保险保费是否会更贵等问题，让广大车主疑虑重重。

弥补智驾风险保障不足

据悉，北京金融监管局率先启动智驾车专属保险的开发应用，正是充分考虑消费者关心的智能驾驶特定场景、软硬件损失等风险，优化升级现有新能源车险产品，进一步覆盖智能驾驶全级别、全场景，增强消费者安全使用智能驾驶的信心。

作为聚焦新型出行生态、深耕新能源车险领域的财险公司，现代财险总裁张宗韬对记者表示，随着汽车进入智驾时代，汽车驾驶风险从“单纯由人承担”向“人与机器共同承担”转变，在智驾场景下产生的交通事故，如果理赔前无法及时厘清责任主体和事故原因，那么交通事故受害人可能无法得到及时救治和赔偿，推出“先赔付，后追责”的智驾车专属保险就十分必要。

中国汽车流通协会副秘书长崔东树对记者表示，行业内曾有零星的智驾相关保险产品探索，但大多是车企与保险公司合作推出的增值服务类产品，保障范围有限、权责界定较为模糊，同时缺乏行业统一的标准与规则。智能网联汽车缺乏与之配套的保险制度，智驾相关交通事故发生后，常常出现扯皮局面，消费者对智驾功能的信任度难以提升。

因此，在业内人士看来，此次北京率先启动智驾车专属保险开发应用工作，可以有效弥补当前智驾风险保障不足的问题。“未来这一险种也有必要逐步在全国推广。”张宗韬说。

采用“先赔付，后追责”机制

记者调研了解到，在智能汽车驾驶过程中有两种风险责任难以区分：一是基于机动车使用者的责任，也就是被保险人在使用机动车的过程中因各种意外事故产生



智驾车专属保险将采用“先赔付，后追责”机制，在智驾过程中发生事故的，无论主要责任在人还是系统，保险公司都将先行赔付，事后再向存在产品缺陷问题的车企等相关责任方依法追责

张大卫 制图

的风险；二是产品责任，比如智能汽车因智能驾驶系统软件产生的风险。

“在人机互动的时代，汽车事故发生可能有人为的原因，也可能是自动化驾驶系统等车辆本身的原因。”泰和泰（北京）律师事务所律师姜强告诉记者，要想确定是否为车辆系统、车辆生产商的原因，这个过程非常漫长，它需要经历一些非常复杂的技术确定过程。

为避免因责任不清引发的保险理赔难问题，智驾车专属保险将采用“先赔付，后追责”机制，切实维护车主利益。据张宗韬介绍，若车主购买了智驾车专属保险，在智驾过程中发生事故的，无论主要责任在人还是系统，保险公司都将先行赔付，事后再向存在产品缺陷问题的车企等相关责任方依法追责。

在姜强看来，保险公司在赔付后，凭借专业能力去判断事故原因，进而向相关的责任主体（如车企）行使代位求偿权，这种安排是合理的。对于单个车主而言，要去探究是否为车企系统原因导致事故几乎是不可能的。由保险公司代位行使追偿权，既是保险公司具有更高的风险识别能力这一现实在保险机制上的

反映，同时也是代位求偿权在人机共存时代发挥更大作用的契机。由此也会产生一种倒逼机制——如果保险公司判断某款车型的风险较高，就会提高其保费，从而对汽车生产商产生压力。

此外，险企代位追偿机制也有利于车企智驾系统的优化。汽车维修行业资深专家冯君告诉记者，险企在代位追偿的过程中，会把事故发生的相关数据和资料反馈给车企，并且给予车企相关改进建议，使得车企技术不断完善进步。

考验产品定价和设计能力

据记者了解，北京智驾车专属保险将在现有新能源车险基础上优化升级，实现L2至L4全级别智能网联新能源汽车的统一适配。对L2级别辅助驾驶车辆开展先行先试，专属产品初期主要适用于新车。与此同时，L3、L4级别自动驾驶车辆，在北京地区依法依规开展测试或取得正式上路资质的车辆均可适用专属产品。

不过，在业内人士看来，汽车智驾技术从L2至L4级别的不断发展，也对未来智驾车专属保险差异化定价和产品设计提出了新的要求，同时险企也需要不断提升自己的风险管理能力。

“从价格来看，我认为智驾车专属保险相

比现有车险价格不会有太大变化。”冯君说，智驾车专属保险拓宽了智驾风险的保障责任范围，但有鉴于智驾风险发生的概率并不大，因此保费变化会处于消费者能够接受的范围。

张宗韬认为，与人类驾驶相比，智驾从长期而言，其安全性会更高。随着智驾技术越来越发达，智驾等级越高，未来可能相应的风险保费会下降。对于保险公司而言，智驾水平的提高会使事故损失分布发生变化，从高频低损到低频高损，这也促使保险公司在产品设计上更具有针对性。

“未来随着技术水平的提高，责任划分可能会变得更加清晰，甚至可能不再需要‘先赔后追’，而是直接根据自动化水平明确车企与驾驶员的责任比例，进而重新定义车险的保障范围和保障机制。”姜强说，这是技术发展车险之间的互动关系。保险公司需要加强自身的技术力量（如建立实验室），以准确识别事故原因，通过技术手段判断事故是由系统故障还是人为误操作引起，这不仅能维护保险公司的信誉，也有助于进一步分散保险风险。

香港金管局首发稳定币牌照 渣打、汇丰入局

记者 范子萌 何漪

4月10日，香港金融管理局宣布，金融管理专员根据《稳定币条例》向渣打金融科技及香港上海汇丰银行有限公司授予稳定币发行人牌照，牌照即日生效。其中，渣打金融科技是由渣打银行（香港）、香港电讯和安拟集团组成的公司。

这标志着，香港稳定币监管制度的实施步入新阶段。根据持牌人的业务计划，待相关准备工作完成后，两家公司拟于未来数月内开展业务。

香港金管局总裁余伟文表示，批出首批稳定币发行人牌照是香港数字资产发展的重要里程碑。他表示，期待发行人按计划开展业务，在管控好风险的同时，积极开拓发展空间，推广合规稳定币的应用，解决金融和经济活动中的痛点，推动香港数字资产健康发展。

上海证券报记者了解到，首批稳定币发行人已与相关方面开展实质性探讨，有计划在监管框架下加速推进业务。

余伟文透露，两家持牌发行人均计划在首阶段先发行港元稳定币，应用及发展方向包括跨境支付、本地支付、代币化资产交易等。而在正式推出其合规稳定币前，持牌发行人需完成相关准备工作，包括科技平台及系统测试、风险管理措施落实、人手资源安排等准备工作。根据目前业务计划，香港合规稳定币预计将于今年年中至下半年陆续推出。

对于后续增发牌照的安排，余伟文表示，香港金管局秉持开放而谨慎的态度，现阶段未有明确倾向。但他透露：“考虑到发行业务所涉及的风险、对用户的保障，以及市场的承载力和长远发展，发牌设有相当高的门槛，即使将来再发牌照，整体牌照数量也会很有限。”

在业内人士看来，作为香港数字资产基础设施的重要一环，首批稳定币牌照的落地将推动数字资产交易从交易逐步拓展至商业与支付领域。

金融服务集团 HashKey Group 高级研究员 Tim Sun 对记者表示，港元稳定币有助于降低链上转账门槛，使港元在合规框架下实现可编程与实时清算，以核心交易媒介深度嵌入链上资产及应用场景，接入数字金融体系。未来，港元稳定币有望立足香港，率先跑通港元计价、清算与交割的闭环，优先服务香港金融体系、区域支付、现实世界资产（RWA）交割及受监管的各类金融场景。

（上接1版）

同时，上交所对基金收盘阶段交易方式由连续竞价调整为收盘集合竞价，即14:57至15:00为收盘集合竞价，并通过集合竞价产生收盘价，与沪股交易保持一致。

“将基金收盘交易机制由连续竞价调整为集合竞价，有助于提高尾盘定价效率和稳定性，并提升机制一致性。后续，上交所将在中国证监会统筹推进下，推进相关交易制度平稳有序落地。”上交所相关负责人表示。

明确创业板引入做市商制度

与上交所同步，深交所此次修订将主板ST和*ST股票价格涨跌幅限制比例由5%调整为10%。同时，深交所明确，将在创业板引入做市商制度。深交所将通过发布业务细则、指南等方式，进一步明确做市服务申请与终止、做市商权利与义务、监督管理等安排，保障改革措施平稳落地。相关调整有助于提升创业板股票投资者和交易策略多元化水平，进一步提高定价效率，促进增强市场活力和韧性。

本次修订亦对创业板股票协议大宗交易成交确认时间进行调整。创业板股票协议大宗交易成交确认时间由15:00至15:30，调整为9:30至11:30、13:00至15:30。

深交所相关负责人表示，调整前的“盘中申报，盘后成交确认”安排，存在操作时间不足、影响参与意愿等问题。这次将成交确认时间进行调整，有助于进一步提升协议大宗交易成交意愿，便利中长期资金入市。

2020年8月，创业板股票引入盘后固定价格交易机制，运行平稳有序。本次修订将盘后固定价格交易品种范围扩展至主板A股和包括创业板相关ETF在内的全部ETF。

“这是对盘中竞价交易的有益补充，便于投资者以收盘价交易，更好满足投资者多元化的交易需求。”深交所相关负责人表示。

本次修订还拟优化自律监管措施和纪律处分安排。深交所将自律监管措施“盘中暂停当日交易”调整为“暂停交易”，“盘后限制交易”调整为“限制交易”，进一步提高监管措施适用性，更好满足自律监管需要；对重点监控事项中情节严重的行为，增加深交所可以采取纪律处分的规定，打击严重异常交易行为，维护市场交易秩序。

北交所拟推出盘后固定价格交易

同日，北交所就修订交易规则公开征求意见。北交所表示，为进一步便利市场参与，满足投资者多元化交易需求，同时强化投资者保护，提高市场透明度，规范交易秩序，本次交易规则拟对四方面内容进行修订。

一是推出盘后固定价格交易，明确委托、申报及行情揭示等相关安排，为拟以收盘价成交的投资者提供丰富的交易渠道。

二是优化大宗交易制度，调整无价格涨跌幅限制股票的大宗交易价格范围。

三是增加风险警示股票和退市整理股票的风险揭示安排，并设置风险警示股票单日买入数量上限，引导投资者理性投资。

四是完善交易监管安排，增加严重异常波动情形，配套投资者分类交易统计等交易公开信息。同时，对证券交易监管部分条款进行适应性修订，调整规则表述及体例结构。

风险标签难匹配真实波动 银行理财产品分级起争议

上證廣·金理財

记者 张欣然

同为R3（中风险）理财产品，有的净值表现平稳，有的却出现明显回撤。“同级不同命”的现象，正引发投资者关注。

在理财产品净值化转型不断深化的背景表现下，风险等级作为重要参考，其标签意义与实际风险表现之间的偏差逐渐显现。业内人士表示，当前风险分级更多反映风险区间，而非具体波动路径，在资产配置差异与市场波动叠加下，同一等级内部表现分化在所难免，但也对投资者适当性管理提出更高要求。随着监管规则不断完善，理财产品风险评级正由“定性为主”向“定性+底线约束”转变，但在细化分层与精准匹配方面仍有待提升。

“同级不同命”

“买之前觉得差不多，买之后发现完全不是一回事。”一位投资者对上海证券报记者表示。

以两只R3级理财产品为例：招银理财“招智均衡配置日开2C”采用多资产配置策略，覆盖权益、债券及商品等资产，收益弹性较高。数据显示，该产品近1年年化收益率为11.31%，但在近期市场波动中出现回撤，近1个月下跌1.13%。“招智价值增强12个月持有期1号A”则以固定收益策略为主，重点配置高等级信用债，收益相对稳健。该产品成立以来年化收益率为5.79%，近1个月小幅上涨0.06%。

一位银行理财渠道销售人员向记者解释，尽管两只产品同属R3级，但其底层资产结构与投资策略差异显著：前者偏向“多资产+权益增强”，收益弹性更高但波动也更大；后者更接近“固收+”策略，以稳健收益为主。这种结构性差异，是导致同一风险等级产品表现分化的重要原因。

当前R3级产品内部差异较大，从低权益敞口的类固收产品，到权益占比较高的偏混合策略产品均被纳入同一风险等级。”上述人士表示，这也是投资者发现“同级不同命”的核心原因。

中国理财网数据显示，目前存续理财产品中，R2级产品超过2.6万只，R3级产品近2500只，而R4、R5级产品合计不足120只

当前R3级产品内部差异较大，从低权益敞口的类固收产品，到权益占比较高的偏混合策略产品均被纳入同一风险等级。也就是说，同一风险等级内，本身允许存在不同的收益弹性和波动特征

投资者在选择理财产品时，应更多关注发行机构的综合实力与风险管理能力，而非仅依据过往收益率或产品规模进行判断。一般而言，评级较高的理财产品其风险控制相对更有保障

从风险分级体系本身来看，其更多体现的是风险区间而非具体波动路径。中信证券有关人士表示，R1至R5风险等级分别对应由低到高的风险水平，其中R3级产品属于中风险类别，结构相对复杂，流动性较高，本金安全具有一定不确定性，在极端情况下可能出现较大波动甚至损失。也就是说，同一风险等级内，本身允许存在不同的收益弹性和波动特征。

中国理财网数据显示，目前存续理财产品中，R2级产品超过2.6万只，R3级产品近2500只，而R4、R5级产品合计不足120只。R2与R3产品构成市场绝对主体，但其内部结构差异较大，权益投资比例从5%以下到40%不等，风险收益特征并不一致。

波动合理但体落差明显

进一步来看，产品净值波动在行业内部具有一定合理性，但在投资者端却往往被放大为“风险错配”，认知差异逐步显现。

事实上，近期市场理财产品净值表现的变化，均与产品结构及资金行为密切相关。近日，光大理财一款R2级固定收益类产品“阳光增利稳健天天定制（90天最低持有）2号A”自2026年以来净值持续下行，收益率明显回落。对此，光大理财有关人士表示，春节前客户集中赎回，赎回资金占比超过98%，产品规模快速收缩。在规模显著下降的情况下，产品可投资资产受限，同时仍需计提相关费用，导致净值阶段性承压。

市场人士表示，该产品为单一渠道定制产

品，规模较小且持有人集中。在大额赎回后，净值计算中的放大效应更加明显，从而呈现出较大波动。这类情况在小规模资管产品中较为常见，并不能完全反映底层资产的风险变化。

与此同时，近期市场整体波动亦对理财收益形成扰动。普益标准数据显示，今年2月和3月，全市场R2级理财产品平均收益率分别为2.91%和2.38%，环比持续下行。在股、债等多类资产波动加大的背景下，理财产品整体收益承压。

“从投资运作角度看，这类波动具有一定合理性，但投资者往往难以从产品结构或估值机制层面理解。”一位银行理财投资经理表示，在风险标签约束下，投资者更倾向于将同一风险等级产品视为“风险相近”，一旦净值波动超出预期，容易产生落差甚至质疑。同时，多位投资者向记者反映，面对同等级产品净值表现的分化，销售端在解释具体波动原因时亦存在一定难度。

针对市场对风险评级的关注，冠君咨询创始人、资深金融监管政策专家周毅对记者表示，总体来看，理财公司与代销银行在产品风险评级方面仍较为审慎。尽管不排除个别机构在评级过程中存在一定主观调节空间，但在当前投资者保护制度不断完善的背景下，刻意压低低风险等级的行为成本较高。

“如果产品实际风险应属更高等级，却被标注较低风险评级，一旦出现较大波动或亏损，风险错配将迅速暴露。”周毅解释称。

评级趋严但细化不足

从制度层面看，风险分级体系正在逐步完

善，但同级内部差异过大的问题仍未得到根本解决。

周毅表示，此前金融监管规则多以原则性要求为主，缺乏统一、量化的产品风险评级指引，导致理财公司及代销机构在实际操作中更多依赖主观判断与定性分析，评级标准不一、弹性较大的问题较为突出，也为后续风险错配埋下隐患。

不过，随着监管部门对投资者适当性管理的重视程度不断提升，上述情况正在逐步改善。2026年3月发布的《理财产品产品适当性管理自律规范》，已对不同产品类型设定风险评级底线。例如，现金管理类产品为R1，混合类产品不低于R3，权益类产品不低于R4，未上市股权类产品为R5。这标志着理财产品风险评级正由“定性为主”向“定性+底线约束”转变。

但业内人士表示，当前风险评级体系仍存在细化不足的问题。作为银行理财规模“压舱石”的非现金管理类固定收益产品，仍主要由各机构根据自身情况综合划分风险等级，尚缺乏统一、细致的量化标准。

“从技术上看，进一步细分风险等级并不困难，关键在于适当性匹配。”周毅表示，目前投资者风险承受能力分级仍为C1至C5五个等级，缺乏子层级划分。在此背景下，即便对R2、R3产品进一步细分，实际销售中也难以实现精准匹配，子等级的现实意义有限。

在投资端，业内亦提示投资者应强化对产品本质风险的理解。普益标准研究员付翹对记者表示，投资者在选择理财产品时，应更多关注发行机构的综合实力与风险管理能力，而非仅依据过往收益率或产品规模进行判断。一般而言，评级较高的理财公司在投研能力、风控体系及信息披露方面更为稳健，其产品风险控制相对更有保障。

“随着产品设计逐步细化，投资者也更有条件根据自身风险承受能力和投资目标，选择与之匹配的产品。”付翹表示。