



探寻产业发展“新引擎”

从成都车展透视产业发展新逻辑：

车企告别“拼参数”转向“拼体验”

■本报记者 李如是

一辆仰望U8缓缓驶入巨大水池,当水面没过轮胎后,车辆依旧能稳定行进、转向;将小米澎湃的前排座椅向后旋转180度,即可与后排形成对座格局,适配打牌、喝咖啡等更多场景……8月21日,第二十九届成都国际汽车展览会(以下简称“成都车展”)在中国西部国际博览城开幕,《证券日报》记者在现场感受到,今年成都车展的体验交互环节显著增多,各车企不再盲目比拼配置和参数,而是回归至体系力与品牌价值的综合较量。

“过去我们在车展讲智能驾驶,靠的是PPT和参数表。现在消费者只需要坐进车里,系统好不好用,通过体验就全都知道了,做不了假。”有车企技术人员对《证券日报》记者如是说。

据了解,本次成都车展首次增设智能驾驶动态体验场景,将底盘滤震、侧方位自动泊车等日常驾驶中最容易被消费者感知的功能全部开放实车验证。成都国际车展组委会总经理杨会兰在接受采访时表示,行业越发展,越要回到“人”本身。如今,一款新车一经发布,其参数细节就会通过网络迅速传播、被消费者获取,但产品到底如何,还是需要人真正坐进去、开起来,才能感知到。

技术迭代可感可及

今年7月份,国内新能源汽车月度销量占比首次突破60%。电动化已然成为汽车行业底色,智能化正加速成为“新标配”。消费者不再满足于听车企宣讲产品“能做什么”,而是更倾向于坐进车里,开上路面,亲自验证其“能不能做到”。

记者在现场注意到,与以往不同,本届成都车展,各车企的技术较量已从静态展示转向动态体验。从电池低温性能测试、辅助泊车,到底盘硬件实操体验,观众可以在现场直观接触和了解汽车的基础配件及辅助驾驶技术。

9号馆内,比亚迪股份有限公司(以下简称“比亚迪”)天神之眼展区设立全场景泊车辅助演绎,闪充技术展区设立直面零下30℃极寒场景测试。展馆外,比亚迪科技开放区上演腾势Z9GT无人漂移、仰望U8应急浮水与45度坡挑战。这些原本只能在视频里看到的技术演示,变成了消费者可感知的实景体验。

比亚迪王朝网销售事业部总经理路天对《证券日报》记者表示:“在新能源市场竞争日益激烈的背景下,比亚迪正从单纯的技术参数比拼,转向为用户提供看得见的实质承诺与真实体验价值。”

此外,5号馆内,奇瑞汽车股份有限公司(以下简称“奇瑞汽车”)打出“AI科技之城”旗号,重点展示“犀牛电池”安全体系与AI(人工智能)智能座舱两大技术场景;还有多家车企在展台搭建陡坡等障碍,演示产品的越野性能。

L3有条件自动驾驶牌照的亮相,也引发广泛关注。



图①仰望U8正在下水 图②奇瑞汽车搭建的越野展示台 图③成都车展展馆外景

李如是/摄

全国首块L3有条件自动驾驶专用正式号牌“渝AD0001Z”,挂在了深蓝汽车科技有限公司(以下简称“深蓝汽车”)SL03车型上,该号牌于2025年12月20日由重庆市公安局交通管理总队授予。根据L3有条件自动驾驶定义,在特定设计运行域内,系统可执行全部动态驾驶任务,驾驶员允许脱手脱眼,但必须保持接管能力。与L2组合驾驶辅助相比,其事故责任主体由驾驶员转移至车企。

根据官方规划,深蓝汽车将在2026年实现全场景L3有条件自动驾驶,并计划于2028年进一步实现全场景L4高度自动驾驶。

鸿蒙智行则成为装配L3有条件自动驾驶架构的“集团军”。享界G9全系标配L3有条件自动驾驶智能驾驶架构,是首款L3有条件自动驾驶架构设计的豪华硬派SUV。8月20日,鸿蒙智行旗下智界RX开启预售,同样为L3有条件自动驾驶架构设计。尊界V800、V680等车型也搭载了面向L3有条件自动驾驶的架构。

黄河科技学院客座教授张翔对《证券日报》记者表示,L3有条件自动驾驶从“路测牌照”到“实车亮相”的加速推进,标志着中国汽车产业在自动驾驶赛道上正从“追赶者”向“引领者”迈进。

向上,L3有条件自动驾驶突破技术“天花板”;向下,高阶辅助驾驶正加速普及。本届成都车展上,激光雷达、高算力芯片不再是30万元以上车型的专属,而是全面下放到20万元级别。比亚迪王朝网首款D级旗舰轿车“大汉”全系标配天神之眼高阶辅助驾驶,预售价24.99万元至29.99万元;小鹏MONA L05搭载全新VLA大模型,定位15万元至20万元。随着高阶辅

助驾驶向主流价位普及,辅助驾驶的

配置分层正在被打破。

“辅助驾驶普惠的背后,是供应链本土化带来的成本下探。”张翔表示,“过去,一套高阶辅助驾驶系统的选装价格区间在1万元至3万元,激光雷达单颗成本也超过万元。如今,随着碳化硅器件、高算力芯片、激光雷达等核心零部件实现本土化量产,成本大幅下降。以激光雷达为例,国产方案已将单颗成本压缩至数千元级别,部分型号批量采购价甚至跌破千元,高算力域控制器的国产化率也在快速提升。”

不止“看车”还要“看链”

如果说高阶辅助驾驶的加速普及是中国汽车产业“内功”的精进,那么产业链抱团“出海”,则是“外功”的拓展。

在本届成都车展上,“出海”成为多家车企发布会上的关键词。例如,今年1月份至7月份,奇瑞汽车累计出口汽车114.6万辆,同比增长71.2%;7月份单月出口突破20万辆,成为首家单月出口突破20万辆的中国车企。

“真正的全球车,不是在国内完成开发后再改出去,而是从研发起始就锚定全球。”奇瑞汽车执行副总裁李学用对《证券日报》记者表示,奇瑞坚持从产品定义阶段便面向全球市场布局,而非沿用国内开发、海外适配的传统路径。

“全球化并不仅仅是‘一款车卖全球’的简单复制,而是要考虑每一个市场的实际情况,打造合适的产品。”上海汽车集团股份有限公司名爵品牌事业部总经理陈萃对记者表示。

除了整车企业外,产业链上游的

零部件企业也正实现“随车出海”。

据了解,本届成都车展首次打造“成都造”智能网联汽车产业链专区,集中展示了三电系统、智能网联等核心零部件——惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司的驾驶辅助域控制器、希迪智驾科技股份有限公司的车路协同方案、京东方精电有限公司的车载显示方案、长春一汽富维海拉车灯有限公司的矩阵式智能大灯模组,20余件硬科技产品,将一条完整的汽车产业链拆解开来,呈现在全国整车展商和海外采购商面前。

黑芝麻智能科技有限公司(以下简称“黑芝麻智能”)则展示了面向智能汽车的国产端侧AI推理芯片。该公司高级产品经理额日特表示:“当前国产汽车品牌正在加快走向海外,公司也希望借助本土车企‘出海’,让国产芯片随中国汽车进入更多海外市场。”

智能座舱等汽车软件产品也在加速“随车出海”。中领智行(成都)科技有限公司(以下简称“中领智行”)运营总监陈佳表示:“过去更多是产品出口,如今越来越多是技术、系统和供应链能力一起走出去。”这家从成都成长起来的智能网联汽车企业,目前已有产品在法国某品牌车型上落地,在德国市场也有相关应用。

有汽车客商代表向记者表示:“中国汽车‘出海’的下一个阶段,不应只是出口更多的汽车,更重要的是在海外建立长期、稳定、可持续发展的市场。”

可以说,本届成都车展勾勒出的中国汽车“出海”图景,已不再是简单的“把车卖出去”,而是一场从整车到产业链,再到生态协同的全面升级。

期业务渗透率,进而增加中间业务收入,同时也有利于优化信贷结构,降低零售贷款风险集中度。

付一夫建议,后续银行可从三个层面推进落实贴息优化政策:一是简化流程,通过系统自动调额、一键申请等方式降低客户操作成本,提升贴息获得感;二是强化风控,严控资金流向,严防虚假交易,确保贴息资金真正用于真实消费,维护政策严肃性;三是加强宣导,在主动向客户告知贴息规则和风险提示的同时,持续监测业务数据,动态调整营销策略,以更好适配政策导向和客户需求。

王蓬博认为,银行可以持续拓展乡村消费、日常民生零售等更多普惠场景,加大刚需消费的贴息资源倾斜,不断简化操作流程、规范服务收费标准。同时,也要做好信贷资金流向精细化管理,保障资金真正用于实体消费场景。

补齐制度短板,强化硬约束

保险业迎资产负债管理新规

■本报记者 杨笑寒

时隔七年,保险业迎来资产负债管理新规。

为有效防范系统性风险,完善审慎监管制度体系,提升保险业资产负债管理水平,8月21日,国家金融监督管理总局(以下简称“金融监管总局”)发布《保险公司资产负债管理办法》(以下简称《办法》)以及《关于实施〈保险公司资产负债管理办法〉有关事项的通知》(以下简称《实施通知》)。

国家金融监管总局表示,《办法》的实施,有助于引导保险公司树立稳健审慎的经营理念,加强资产负债协调联动,防范资产负债错配风险,维护保险业健康可持续发展。同时,《办法》推动保险公司拉长考核评价周期,完善绩效考核体系,充分发挥保险资金长期优势,服务实体经济高质量发展。

提升资产负债管理能力

资产负债管理,是指保险公司根据公司发展战略、经营目标和风险偏好,制定、执行、评估和调整资产负债相关的政策和程序,维持资产与负债的合理匹配,降低资产负债错配风险。

“有效的资产负债管理是金融机构可持续经营的基础。”国家金融监管总局有关局负责人表示,2018年以来,监管部门发布了《保险资产负债管理监管暂行办法》(以下简称《暂行办法》)和五项监管规则,初步构建了符合国内保险业特征的资产负债管理监管体系。

上述负责人表示,近年来,我国保险业发展的外部环境和内部条件发生重大变化,对保险公司资产负债管理提出新要求。一是2024年《国务院关于加强监管防范风险推动保险业高质量发展的若干意见》明确提出“强化资产负债联动监管”。二是积极应对低利率市场环境,推动保险公司完善资产负债管理治理结构、政策和程序,加强资产负债协调联动。三是加强制度之间的衔接。

2026年,保险业全面实施新会计准则,资产负债匹配指标口径随之发生调整,利率波动对资产和负债的影响显著增加,对资产负债管理能力提出更高要求。

在此背景下,为防范保险资产负债错配风险,提升保险公司资产负债管理能力,强化资产负债管理约束,维护保险业安全稳健运行,国家金融监管总局制定了《办法》。

《办法》共6章46条,包括总则、治理结构、政策和程序、监管指标和监测指标、监督管理以及附则,自2027年1月1日起施行。

具体来看,一是明确资产负债管理目标和管理原则。二是规范资产负债管理治理结构。三是明确资产负债管理政策和程序。四是设立监管指标和监测指标。结合新会计准则和偿付能力规则调整,设立资产负

债监管指标,明确指标阈值;新增部分监测指标,设置差异化预警区间,增强指标敏感性。五是加强监督管理。

对此,对外经济贸易大学创新与风险管理研究中心副主任龙格对《证券日报》记者表示,保险行业经营的底层逻辑就是“负债端收保费,资产端做投资”,资产与负债的匹配程度,直接决定保险公司经营稳健性。《暂行办法》实施多年,随着保险市场业务结构变化、宏观利率环境波动,利差损、久期错配、流动性承压等潜在风险点,对资产负债管理提出更高要求。《办法》出台,将补齐制度短板、强化硬约束。

完善部分监管指标计算口径

公开征求意见过程中,保险业等多方面踊跃参与,对《办法》提出341条意见建议,绝大多数意见已采纳。主要包括三方面:一是完善董事会、高级管理层和资产负债管理部门职责。二是优化资产负债管理政策和程序要求。三是完善部分监管指标的计算口径。

在监管指标方面,《办法》明确,财产保险公司资产负债管理监管指标包括沉淀资金覆盖率、收入覆盖率、流动性覆盖率,三项指标的最低监管标准均为不低于100%。

人身保险公司资产负债管理监管指标包括利率风险对冲率、综合投资收益覆盖率、净投资收益覆盖率、流动性覆盖率。其中,利率风险对冲率最低监管标准为50%至150%之间;对于利率风险对冲率低于50%的人身保险公司,现金流流入利率敏感度不低于5%。综合投资收益覆盖率、净投资收益覆盖率、流动性覆盖率的最低监管标准均为不低于100%。

前述负责人表示,用利率风险对冲率替换久期缺口指标,更直观反映资产负债利率风险的对冲程度。完善沉淀资金覆盖率、综合投资收益覆盖率、流动性覆盖率指标的计算口径,支持保险公司增配高安全性和高流动性资产,真实反映成本收益匹配状况,有效防范流动性风险。

此外,国家金融监管总局当日还对外发布了《实施通知》,明确了办法出台后的报告报送和过渡期安排等工作。针对监管指标暂不达标的保险公司,允许设置3年过渡期等。

天职国际金融业咨询合伙人周瑾对《证券日报》记者表示,近年来,保险行业正经历着深刻的结构性变革。利率持续下行、市场双边波动、居民消费模式改变、资本约束强化等多重挑战交织叠加,资产负债的动态管理愈发重要。在《办法》的指导下,保险公司应当顺应新形势,把握时代机遇,将资产负债管理打造为核心竞争力,树立“战略观、全局观、周期观”三大理念,提高经营韧性,加快向高质量发展转型。

多家上市银行上半年净息差指标企稳向好

■本报记者 熊 悦

截至8月23日记者发稿,A股已有平安银行、南京银行、江苏银行、宁波银行、重庆银行、江阴银行等6家银行披露了2026年半年度报告。记者梳理财报发现,今年上半年,多家上市银行的净息差指标同比降幅收窄或回升,释放出企稳向好的信号。

具体来看,上半年,平安银行、南京银行、江苏银行、宁波银行、重庆银行、江阴银行的净息差分别为1.80%、1.79%、1.64%、1.70%、1.46%、1.57%。其中,平安银行的净息差较2025年同期持平;南京银行、宁波银行、江阴银行3家上市银行的净息差分别同比下降0.07个百分点、0.06个百分点、0.03个百分点,降幅较2025年同期收窄;重庆银行的净息差逆势回升,较2025年同期上升0.07个百分点。

苏商银行特约研究员付一夫告诉《证券日报》记者,上半年,多家上市银行的净息差出现企稳信号,核心逻辑在于负债端成本改善。“今年以来,监管层面持续规范存款市场秩序,银行自身也主动压降高息结构性存款等产品,高息定期存款陆续到期并以更低利率重新定价,直接拉低整体存款付息成本,这是最主要的内生动力。同时,资产端贷款利率下行速度确实有所放缓,虽然需求依然偏弱,但前期过度竞争有所缓解,对净息差形成边际支撑。”

在资产收益率整体承压的情况下,多家上市银行继续加大负债端成本的压降力度。例如,截至6月末,

南京银行个人存款本币付息率较2025年末下降37个基点,较2025年同期20个基点的降幅进一步扩大。上半年,宁波银行总付息负债平均利率同比下降0.36个百分点至1.43%,降幅较2025年同期的0.33个百分点继续扩大;重庆银行计息负债平均成本率同比下降0.41个百分点至1.88%;江阴银行总付息负债平均利率同比下降0.3个百分点,降幅较2025年同期均有所扩大。

另外,上半年,平安银行计息负债平均付息率为1.42%,同比下降37个基点;江苏银行计息负债付息率同比下降0.3个百分点至1.59%。

受访专家认为,下半年,预计上市银行净息差大概率进入底部徘徊阶段,企稳有望延续,但明显反弹难度较大。

南开大学金融学教授田利辉认为,在负债端,高息存款重定价的“存量红利”在上半年已集中释放,边际贡献将显著衰减。资产端则成为关键的净息差压力源。当前有效信贷需求尚未实质性回暖,存量长期限高息贷款到期后,资产端收益率仍面临下行压力。由此,净息差大概率进入底部窄幅震荡。

“不过,不同银行的净息差分化预计将加大。负债基础扎实、客户黏性强的银行,稳息差底气更足;而依赖高息揽存、资产定价能力较弱的小银行,仍将面临较大压力。下半年净息差管理的胜负手将从‘负债管理’转向‘资产定价能力’,银行间的差异会愈发显著。”付一夫表示。

财政金融协同发力 国有六大行发布个人消费贷贴息细则

■本报记者 杨 洁

8月21日,财政部、中国人民银行、国家金融监督管理总局联合发布《关于进一步做好财政金融协同促内需政策有关工作的通知》(以下简称《通知》),将信用卡专项分期、消费分期、预借现金分期等新发生信用卡各类分期业务纳入个人消费贷款财政贴息政策支持范围,贴息比例为年化1个百分点。

随后,工商银行、农业银行、中国银行、建设银行、邮储银行、交通银行等6家国有大行迅速响应《通知》要求,纷纷发布公告,针对个人消费贷款财政贴息政策常见问题进行答疑。

具体来看,在贴息金额方面,6家银行均表示,每名借款人在银行可享受的个人消费贷款和信用卡分期业务累计贴息上限由每年3000元提高至每年5000元。同时,6家银行均表示,贴息

范围由信用卡账单分期扩展至包括专项分期、消费分期、预借现金分期等各类分期产品,此次贴息优化政策自2026年8月1日起施行。

此外,农业银行、中国银行、建设银行、邮储银行均提到,信用卡分期年贴息比例为1个百分点,且最高不超过办理相应信用卡分期业务时约定的折算年化利率的50%。

苏商银行特约研究员付一夫对《证券日报》记者表示,此次政策优化的核心逻辑在于两个关键词:“扩围”与“提额”。扩围方面,将信用卡专项分期、消费分期、预借现金分期等业务全面纳入贴息范围,使政策覆盖从传统的纯信用消费贷款延伸至日常高频使用的信用卡分期场景,尤其对购车、装修等大宗消费形成直接支持,有效拓宽了政策传导渠道。提额方面,直接降低了居民的实际融资成本,成本下降对边际消费倾向较高的

群体具有较强的现实激励,能够通过杠杆效应撬动更大规模的消费支出,从而在需求端形成有效拉动,助力消费回暖。

“信用卡分期贴息后对家电家装、汽车消费、文旅出行、品质教育、健康康养等大宗消费的提升效果将十分显著。”博通咨询金融行业首席分析师王蓬博对《证券日报》记者表示,信用卡多年来深度布局上述消费场景,长期和全国各类连锁商户、线下门店有常态化合作,用户也早已养成刷卡消费习惯。再加上贴息政策直接减少资金使用成本,能有效打消大众大额支出的周顾之忧,进而更加充分地释放合理消费潜力,强力带动线下实体消费活力。

对于银行而言,付一夫认为,将信用卡分期纳入贴息范围,意味着消费金融业务的边界得以拓展。银行可借助政策红利激活存量信用卡客户,提升分