

无人驾驶车辆加速上路 保险机构积极探索产品和服务

今年,自动驾驶出行服务在北京、武汉等多个城市正式落地,受到广泛关注。尤其是下半年以来,自动驾驶利好政策频出,包括北京、上海、广州、深圳在内的多个城市通过政策引导、资金投入、基础设施建设等方式,推动无人驾驶技术的研发和应用,打造无人驾驶产业高地。

产业变革催生了新的风险保障需求,保险业如何护航智能汽车行业健康发展?据了解,针对智能网联汽车的技术特点和产业发展规律,保险机构正在不断探索相关保险产品和服务,但现阶段仍有保险责任划分、定价模型及数据积累等诸多障碍需要逾越。

面临多维度新兴风险

自2015年5月国家首次正式提出智能网联汽车产业目标以来,在政策支持、技术研发和实践应用的相互促进下,我国智能网联汽车产业快速发展,技术不断迭代升级。这不仅催生了全新的风险管理需求,也对现有保险产品体系提出了挑战。

近日,中国太平旗下太平再保险(中国)有限公司联合中国亚太再保险研究中心最新发布的《智能网联汽车保险创新白皮书》(以下简称《白皮书》)认为,随着智能网联汽车自动驾驶等级的提升、网联功能的引入以及驾驶主体由“人”向“自动驾驶系统”的转换,随之带来功能安全、预期功能安全、网络安全、数据安全等多维度风险挑战。

不同于传统车辆主要是人为驾驶行为带来的风险,自动驾驶汽车依赖于软、硬件系统的安全性,智能网联汽车相关保险产品的开发和运营面临较多不确定性。

车车科技CEO张磊表示,自动驾驶汽车的技术故障风险、网络安全风险等都是传统车险尚未有效覆盖的领域。如果是由于自动驾驶系统质量引发的安全风险,如



自动驾驶给车险市场带来了机遇,也带来了挑战。(CFP)

何定责也成为当下面临的一大难题。

“当自动驾驶模式开启后,车辆发生事故时的责任首先由车险进行赔付。而事故的第一责任人不仅限于驾驶员,还可能是车辆的制造商或运营方。”张磊说。

正如张磊所言,责任划分是自动驾驶保障要解决的核心问题之一。在责任认定和主体转变方面,《白皮书》提到,一些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时间延长。

而更高等级的无人驾驶发生的事情则多由网络、车辆系统故障或环境感知等因素导致,责任主体也将从传统汽车的驾驶人转变为车辆的运营方、制造方或技术提供方,保险产品的投保主体也应转变,但目前市场上的保险产品尚未完全适应这一变化。

另一大需要攻克的难关是定价模型

及数据。智能网联汽车新增了各类传感器等硬件设备,自动驾驶算法也在不断更新迭代,使得承保理赔数据的稳定性和充足性在现阶段还较为不足,给风险分析和定价模型架构提出了诸多挑战。

自动驾驶保障初探索

据了解,在智能网联汽车保险的政策法规制定方面,2023年,工信部等四部门联合发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》,要求试点使用主体应当在保障道路交通安全的前提下,为车辆上路通行购买机动车交通事故责任强制保险以及每车不低于500万元的交通事故责任保险。

此外,北京、武汉、深圳等地也相继出台政策推进智能网联汽车保险产品项目的研发和落地。不过,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,在跨区域运营时可能存在

适用性问题。

从保险产品研发情况来看,在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、责任险及意外险等。

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,但主要存在两方面挑战。一方面,《白皮书》指出,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,尽管部分地区已经通过特别约定的形式将测试期间的风险事故纳入赔偿责任,但尚未形成标准化的保险产品。另一方面,由于智能网联汽车融合了大量的通信技术,因此,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对此类风险进行覆盖。

不难看出,智能网联汽车的快速发展,已经催生巨大的保险需求,无疑将形成潜在的特色车险增量市场。(中新)

工信部就制修订计划项目征集意见

车载无线广播接收系统或将有国家标准

日前,工信部公开征集对《车载无线广播接收系统》强制性国家标准制修订计划项目的意见,截止日期为2024年10月25日。

根据该“车载无线广播接收系统”的强制性国家标准项目建议书,项目的技术归口单位为工信部、国家广播电影电视总局,实施强制性目的在于人身健康和生命财产安全、国家安全、经济社会管理基本需

要,项目周期22个月。

主要涉及的起草单位包括中国汽车技术研究中心有限公司、惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司、深圳市航盛电子股份有限公司、中汽研汽车检验中心(天津)有限公司、中汽研新能源汽车检验中心(天津)有限公司、比亚迪股份有限公司、长城汽车股份有限公司等。

该标准适用于车载无线广播接收系

统,主要技术内容包括其测试评价体系,具体为终端和天线的功能、性能、车规环境可靠性、电磁兼容等技术要求及试验方法。

根据说明,车载无线广播接收系统是突发应急状态下确保民众迅速有效接收权威应急信息的重要基础设施。2023年8月14日,广电总局、工信部、市场监管总局联合发布《关于进一步加强车载音视频

管理的通知》,部署推动无线广播接收系统在汽车领域安装。

无线广播接收系统在向驾驶人员主动发布突发自然灾害(如地震、洪灾等)和其他安全信息方面具有独特优势。调频广播发射台的覆盖半径超过100公里,中波电台的覆盖距离可达上千公里,发射台与汽车驾驶者相距遥远,受到同一灾害影响的可能性较小。而2G/3G/4G/5G蜂窝接收终端到基站的无线传输距离为几百米到上千米,汽车驾驶者与基站同时遭受灾害的可能性极大。因此,当蜂窝基站因为地震、洪水、台风等突发紧急情况而损毁时,车辆上的无线广播接收系统将起到关键作用。制定车载无线广播接收系统相关标准意义重大。(钟昕)

环境卫生齐抓共管 厝前屋后不留死角

社会主义核心价值观

富强 民主 文明 和谐 自由 平等 公正 法治 爱国 敬业 诚信 友善



房屋体检赛道火热 企业抢抓市场机遇

房屋体检是为房屋提供全生命周期安全保障的第一步。目前,多家传统房屋检测机构在既有房屋检测鉴定经验的基础上,加速房屋体检业务布局。同时,新型房屋检测机构、专业细分领域检测机构等也迎来新的机会。

据了解,住建部正研究建立房屋体检、房屋养老金、房屋保险三项制度,构建全生命周期房屋安全管理长效机制。上海等22个城市正在试点。

行业迎来更多机遇

上海房屋质量检测站有限公司总经理陈小杰说,房屋体检的目的是及时发现并消除房屋存在的安全隐患。以上海市为例,房屋体检包括结构安全和外立面的安全检测,涵盖地基基础、结构体系、外墙面、外立面建筑附属构件等具体内容。

根据《建筑结构可靠性设计统一标准》,普通房屋和构筑物的设计使用年限为50年。作为世界上既有房屋最多,房屋建成年代最集中的国家,截至2022年底,我国城镇既有房屋中建成年份超过30年的接近20%,这意味着这些房屋将进入设计使用年限的中后期,而预计到2040年前后,近80%的房屋将进入这一阶段。房屋老化问题正不断催生出房屋检测维护的市场需求。

“随着城市化进程的加快和既有房屋老化问题的加剧,房屋检测行业正快速发展。未来,房屋检测的重要性将愈加凸显,房屋安全管理三项制度为房屋检测提供了政策支持。”陈小杰说。

业内多位专家普遍认为,在政策支持下,既有房屋检测需求有望稳定释放。

多家公司纷纷布局

面对市场新机遇,不少从事房屋检测服务的公司纷纷展开布局规划,谋求相关业务的增长提振。那么,从事房屋体检工作的机构应当具备哪些资质?

目前,被纳入各地房屋安全鉴定机构名录的机构以较高的业务水平、综合能力以及实践经验,成为探路“先行者”。

北京市房屋安全鉴定机构之一的中震(北京)工程检测股份有限公司工程师范红彬表示,房屋体检是对房屋结构、设备、装修、消防等方面进行全面检测和评估的活动,结合市场需求,公司在多方面进行规划布局。

随着赛道热度攀升,近期,多家上市公司新增“房屋检测”概念。国检集团表示,检验检测业务为公司的核心业务之一,主要包括工程检测、材料检测等细分领域,既有房屋检测鉴定业务为工程检测板块的细分领域之一;建科股份表示,公司深耕建工领域多年,具有丰富的房屋检测、体检、鉴定经验……

值得一提的是,政府部门也在从技术层面面对房屋体检加强指导,比如,厦门市近日出台《厦门市房屋安全体检技术导则》(试点版),宁波市也已完成《宁波市房屋体检技术导则(初稿)》起草。

业内人士表示,目前,房屋检测的市场需求持续增长,政策支持力度也在逐步加大,如果能够解决对房屋检测重要性认识不足和市场竞争不规范等问题,行业将迎来更广阔的发展空间。

(仲昕)

宋元中国·海丝泉州
QUANZHOU CHINA

绘画:洪志雄