

2 部门提高银行业金融机构境外贷款余额上限

4月15日，为更好发挥金融服务实体经济、促进贸易投资便利化作用，中国人民银行、国家外汇管理局发布《关于调整银行业金融机构境外贷款业务有关事宜的通知》（以下简称《通知》）。《通知》做了两方面调整，一是提高境外贷款余额上限；二是优化间接方式贷款管理要求。

《通知》明确，将境内外商独资银行、境内中外合资银行、外国银行境内分行的境外贷款杠杆率由0.5上调至1.5，香港特别行政区、澳门特别行政区和中国台湾地区的金融机构在内地

（大陆）设立的银行机构比照适用。将进出口银行的境外贷款杠杆率由3上调至3.5，境外贷款余额上限从20亿元上调至100亿元。

在优化间接方式贷款管理要求方面，《通知》提出，境内银行通过向境外银行融出资金等方式间接向境外企业发放一年期以上本外币贷款的，可由境外银行依据其所在国家或地区相关法律法规办理。

2022年，中国人民银行、国家外汇管理局发布《关于银行业金融机构境外贷款业务有关事宜的通知》，建立

了本外币一体化管理、本币优先的银行境外贷款政策框架。

中国人民银行、国家外汇管理局有关部门负责人表示，近年来，银行境外贷款业务稳妥有序开展，境外贷款规模稳步增长，人民币贷款占比不断提升，对支持“走出去”企业境外经营等发挥了积极作用。

同时，部分银行围绕贷款余额上限、用途管理等方面提出了一些问题和诉求。中国人民银行、国家外汇管理局在充分研究论证并征求银行意见的基础上，联合发布《通知》，调整优

化相关规定。

“2部门选择在此时调整，是因为当前人民币汇率双向波动中显现强势，适度放宽境外贷款杠杆率，有助于引导资金有序流出，平抑汇率升值压力，维持外汇市场供求平衡。”国家金融与发展实验室特聘高级研究员庞溥表示，更重要的是，这与我国当前新质生产力出海的节奏高度契合。2026年以来，中资企业在全产业链布局进入加速期，亟需境内金融机构提供更灵活的跨境资金支持。

（据《经济参考报》）

承保激增40% 仍亏损56亿元 新能源车险“分化”格局渐显

2025年，我国新能源车险市场交出一份“矛盾”的答卷：全行业承保新能源汽车4358万辆，同比增长40.1%，保费收入攀升至1900亿元，但行业整体承保亏损仍达56亿元。不过，亏损额同比收窄1亿元，综合成本率下降1.3个百分点，边际改善信号初现。更值得关注的是，人保财险、平安产险、太保产险“老三家”首次集体宣告新能源车险业务实现承保盈利。在规模狂奔与亏损压力并存的表象之下，一场由数据、技术和精细化运营驱动的行业分化正在加速上演。

规模高增与持续亏损

新能源汽车渗透率的持续攀升，为车险市场打开了前所未有的增长空间。2025年，全行业承保新能源汽车4358万辆，较上年增加1248万辆，同比增长40.1%；保费收入达1900亿元，提供风险保障金额159万亿元。

然而光鲜的规模数字之下，盈利困境依然尖锐。行业承保亏损56亿元，虽较上年减亏1亿元，但已是连续多年的行业性亏损。赔付压力尤为突出：赔付率超过100%的高赔付车系达143个，较上年增加6个。这意味着，在尚未计算保险公司日常经营管理费用的情况下，这些车系的保费收入已无法覆盖赔款支出。

为何新能源车险“越卖越亏”？根源在于新能源车与燃油车风险结构的本质差异。量化对比显示：新能源车险的车均风险成本约为燃油车的2.2倍，而保费仅为燃油车的1.7倍。这0.5倍的缺口，正是行业连续亏损的直接体现。

从支出端看，维修成本与出险频率形成“双向推高”。一方面，新能源车维修成本远超燃油车：一体化压铸车身轻微刮蹭就可能产生数万元维修费，嵌在保险杠里的激光雷达在追尾事故中往往需连带更换；加之多数车企采用封闭授权维修模式，零配件与工时费普遍偏高。另一方面，新能源车出险率明显更高：营运车占比高出燃油车10个百分点，使用强度大；35岁以下年轻车主占比高出14个百分点，驾龄偏短，加之车辆提速快、噪音小，事故发生率自然攀升。

从收入端看，保费充足度严重不足。一是大量兼职网约车按家用投保、兼职

营运货车按非营运货车投保，而家用车保费仅为营运车辆的一半左右，保费收入难以覆盖真实风险。二是此前定价系数范围偏窄，难以充分反映高风险车辆的真实成本。收不抵支，亏损在所难免。

行业分化格局已然显现

在行业整体承压的背景下，市场主体的经营表现出现显著分化。人保财险、平安产险、太保产险三家头部险企凭借规模效应、数据积累与定价能力，率先实现了盈利突围。

2025年，人保财险新能源车险保费收入达671亿元，同比增长31.9%，承保新能源车1556万辆，同比增长34.3%。尽管面临出险率高、维修成本高、人伤赔偿上升三大挑战，人保财险积极发挥在数据、定价、渠道、成本等方面的专长，已在新能源车险业务构筑领先优势并实现盈利，承保利润同比增长53.6%。

平安产险新能源车险保费收入524.80亿元，同比增长39.0%，市场份额达27.7%。“每4台新能源车就有1台由平安承保。”平安凭借精准的定价、理赔与服务，使综合成本率控制在100%以内。新能源汽车车主平均年龄比油车车主年轻2.5岁，为高成长、高价值的客户结构奠定了基础。

太保产险为超630万辆新能源车提供风险保障，较2024年增长约37%；新能源车险保费收入250.17亿元，占整体车险业务的22.6%，同比提升5.6个百分点。得益于前期战略布局，公司新能源家用业务已进入稳定盈利区间。

三家头部险企2025年新能源车险保费合计达1445.97亿元，占全行业总保费的76.1%，行业集中度持续提升。这种分化的核心逻辑在于，头部险企构建了“规模—数据—定价—成本管控”的正向循环：庞大的承保规模带来海量理赔数据，支撑不断优化定价模型，规模效应又提升了在产业链中的议价能力，有效压低维修成本与运营成本。反观中小险企，受限于数据积累不足、定价能力薄弱、规模体量偏小，既无法实现精准风险定价，也难以在维修环节获得议价权，大概率仍处于亏损区间。

盈利拐点能否到来？

面对持续数年的行业性亏损，监管层、险企与车企正在多个维度协同发力，试图

找到可持续发展之路。

在政策端，定价市场化改革迈出关键步伐。2025年1月，金融监管总局等4部门发布指导意见，提出完善市场化条款费率形成机制。近日，新能源车险自主定价系数由[0.6, 1.4]进一步扩围至[0.55, 1.45]，这是继2025年9月后的第二次调整。上下打开0.05的定价空间，有助于提高定价充分程度，部分缓解险企经营压力，“一车一价”时代加速到来。

更值得关注的是，智能驾驶技术的普及正在从源头改变风险结构。2025年国内乘用车市场L2级及以上智能辅助驾驶渗透率已达67.6%。配置自动紧急制动系统（AEB）的货车，赔付风险较未配备的低7%。受旧车占比提升、驾驶行为改善、辅助驾驶技术进步等多重因素影响，新能源汽车出险率已呈现下降趋势。国内新能源车风险分级制度正在筹备建设，将推动车企更加关注并不断提升车型的安全性与维修经济性。

2026年3月，北京率先启动智能网联新能源汽车商业保险开发应用工作，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。这意味着从辅助驾驶到高度自动驾驶，一套统一适配的保险机制正在成型。未来，智驾技术能力将被纳入保险定价，技术越成熟、安全记录越好的车型，保费越低。

在行业协同层面，中国精算师协会与中国银行保险信息技术管理有限公司方面表示，将把高赔付率车系的具体情况反馈给相关汽车生产企业，推动其完善车辆安全性与维修经济性设计，合理降低车辆全生命周期使用成本。头部险企也正大力发展风险减量服务，平安产险累计实现减损超百亿元，人保财险通过“万象云”平台推动风控从“事后理赔”转向“事前预防”。

业内专家表示，降低新能源车险运行成本，不能仅靠保险行业“单打独斗”，更需要汽车产业在车辆设计、维修体系开放等方面的协同联动。从费用端看，金融监管部门将进一步巩固“报行合一”，费用率有望稳中向好。预计今年新能源车险综合成本率将进一步改善，盈利水平将进一步提升。

（据《经济参考报》）

国家网信办 持续整治 网上金融 信息乱象

近期，国家网信办会同相关部门依法处置一批公开推荐个股、诱导加入群组荐股、兜售非法荐股软件的账号。现将部分典型案例通报如下。

1. “张哥滚雪球”等账号公开推荐个股，煽动跟风操作。微博账号“张哥滚雪球”、微信公众号“亡命哥实盘”、小红书账号“海哥抓龙”等通过打造投资专家人设，以晒盈利截图、分享炒股技巧、发布实盘操作情况等方式，向网民推荐个股，煽动跟风操作。涉及的账号已被依法依约关闭。

2. “围棋投研”等账号诱导网民加入群组，进行非法荐股。雪球账号“围棋投研”、微博账号“许文臣”、哔哩哔哩账号“钟离4723”等使用“内幕消息”“稳赚不赔”“专家推荐”话语，引诱网民加入群组进行非法荐股，部分群组加入费用高昂。涉及的账号已被依法依约关闭。

3. “风口捕手”等账号兜售非法荐股软件，夸大虚假宣传。快手账号“风口捕手”“财经琪姐”“珂男探股”等在直播间推荐“高效AI选股软件”或者选股模型好、价格走势预测准确的所谓“荐股软件”，诱导网民付费购买其服务。涉及的账号已被依法依约采取处置措施。

国家网信办提醒广大网民树立理性投资理念，增强风险防范意识，加强金融信息辨别，远离和抵制各类非法金融活动，切实守护好自身财产安全。

（据网信中国微信公众号）