

“智驾险”能给人们的出行安全兜底吗

中青报·中青网记者 王志远

智能泊车辅助、车道巡航辅助、智驾领航辅助、遥控泊车辅助……随着越来越多智能辅助驾驶功能成为汽车的标配，“人机共驾”的新时代正在加速到来。

尽管这些功能以解放双手、减轻驾驶疲劳等优势持续吸引消费者，但“车辆在复杂、突发场景下的应对能力是否可靠”仍是人们在驾乘过程中较为关心的话题之一，这也直接影响着人们对汽车智驾的信任度和出行的安全体验。

当前，车企在加速推进“智驾平权”、让更多先进技术“上车”的同时，着力化解用户的安全顾虑、持续提升他们使用智驾功能的信心。在此背景下，不少车企与保险公司纷纷推出针对性产品——“智驾险”（智能驾驶保险），旨在为使用智能辅助驾驶技术过程中潜在的风险提供保障，减轻消费者的后顾之忧。

不过，“智驾险”还有很多法律责任争议、责任划分等问题需要车企、行业来解决。这一新型产品的推出，引起了不少业内外人士的争议和讨论：“智驾险”究竟是单纯的风险转移工具，还是消费者拥抱新技术时不可或缺的心理支撑点？倘若车机系统突然退出导致交通事故，责任应归咎于用户接管不及时还是系统预警不足？蜂拥而至的“智驾险”究竟是提供真保障，还是应对信任危机的“止痛药”？

买车“赠险”，理赔受限？

“我一直都对智能辅助驾驶功能很感兴趣，所以当鸿蒙智行的销售人员说买车即赠送‘智驾险’时，我毫不犹豫地选择了他们的产品。”智界R7车主姚家俊回忆说。也正是“智驾险”这份保障带来的心理安全感，让姚家俊在刚提车不久便尝试了自动泊车功能，不料却与墙体发生了刮蹭。

事故发生后，姚家俊第一时间联系鸿蒙智行的官方客服，客服表示用户中心会跟进处理此事。“随后我进行了多次举证和沟通，最终用户中心确认该事故符合‘智驾险’服务范围，在未启用交强险和商业险的情况下，他们对车辆进行了维修和赔付。”姚家俊对记者说。

虽然理赔过程看似比较顺利，姚家俊却对智能辅助驾驶功能和“智驾险”多了不少疑虑。“一方面是自动泊车功能并没有想象中那么全能，也可能在复杂路况下出现错误的操作；另一方面我发现想要使用‘智驾险’需要很多流程和环节，这种小的泊车刚赠都很麻烦，倘若因使用智驾导致较严重的交通事故，能否理赔、理赔范围、理赔时效等恐怕都是未知数。”



不少车企与保险公司纷纷推出针对性产品——“智驾险”（智能驾驶保险），旨在为使用智能辅助驾驶技术过程中潜在的风险提供保障，减轻消费者的后顾之忧。然而这一新型产品的推出，引起了不少业内外人士的争议和讨论。图为工作人员正在对事故车辆进行鉴定。

视觉中国供图

“不少车企宣传上都给人一种‘智驾出事故，保险来买单’的感觉，让车主有‘大胆用，出事儿有保险’的心理安慰，以此提高消费者对于智驾的接受度。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔分析说，“与此同时，车企既是‘智驾险’的售卖方，又是‘智驾险’的理赔界定方，这种集‘运动员和裁判员’于一身的身份，有可能让‘智驾险’条款成为车企撇清责任的新工具。”

更重要的是，记者调查后发现，当前市场上流行的“智驾险”，并非严格意义上的保险产品，其核心更接近于车企提供了一种增值服务或用车权益。这种权益的本质是当用户使用车企提供的智能辅助驾驶功能时，倘若出现问题或事故，车企会按照相关条款进行评估，符合条件的情况由车企承担相应的维修或补偿责任。而保险公司只是“合作方”，在其中主要参与相关风险评估、赔付边界测算及服务定价。

据不完全统计，小鹏汽车、鸿蒙智行、阿维塔、宝骏、广汽集团等车企和品牌均已推出此类服务，保障额度从100万元到500万元不等。

以小鹏汽车推出的“智能辅助驾驶安心服务”为例，车主每年需支付239元，即可获得覆盖行车及泊车全场景的保障，最高赔付额度为100万元。值得注意的是，该服务仅对在小鹏官方渠道购买交强险及商业险的用户开放购买入口，且购买窗口期为商业险出单后72小时内。

对此，小鹏汽车客服解释称：“该服务是对商业险的补充，定损后根据金额分级补偿：定损低于1万元，补偿800元；定损1万元及以上，补偿定损金额的10%。补偿金额将用于抵扣实际维修费用。”

记者查阅小鹏的“智能辅助驾驶安心服务”

协议后发现，其明确规定：“用户需先启动车险（交强险与商业险）理赔，且车险赔付优先于本服务。”也就是说，所谓“智驾险”只不过是正常车险的辅助和补充，一旦发生交通事故，用户后续的车险保费也将因出险记录面临着上浮风险。

无独有偶，鸿蒙智行旗下多款车型也给新车主限时赠送为期12个月的“智驾无忧服务权益”，该权益覆盖智能泊车和智能辅助驾驶场景，为不同车型提供至高300万元或500万元的保障。

不过，赛力斯客服人员明确表示，在智能泊车场景下，若事故明确由系统导致，用户可选择是否使用自身车险，也可以直接使用“智驾无忧服务权益”；但在智能辅助驾驶场景下发生事故，用户则必须先行使使用自身车险进行理赔，后续再根据“智驾无忧服务权益”比对，若符合条件，可申请相关理赔和补偿。

“保险产品只能是保险公司设计并提供的，其他机构提供的都不是正规的保险产品。很多车企对外宣称提供的是‘智驾险’，实则给予的是‘某某权益’。”张翔直言，“这些权益并不符合保险的最基础原则，因此显然无法在重大交通事故中起到关键性的保障作用。”

责任归属与数据主权存争议

事实上，经过多次举证和沟通、最终被“智驾险”理赔的姚家俊是幸运的，还有很多购车车企提供的“智驾权益”或“智驾险”的消费者，在出现交通事故后尝试用“智驾险”时遭遇“责任判定难”的问题。

“造成这一困境的原因有两点。一是交通事故责任认定的法律规定不完善，我国相关法律尚未

明确不同驾驶情景下的责任认定规范，导致智驾场景人机定责难；二是数据监管与立法需要健全，法律尚未明确界定数据的归属权、使用权和保护权，导致汽车制造商、系统供应商、车主，以及保险公司等各方主体在数据交互过程中面临诸多困惑与争议。”张翔对记者说。

在张翔看来，“智驾险”理赔出现“责任判定难”的情况，折射出当前“智驾险”繁荣表象下的深层隐忧：作为技术过渡期的权宜之计，“智驾险”虽提供了兜底保障，却也模糊了车企责任边界，甚至可能沦为技术不成熟期的“遮羞布”。

记者注意到，无论是付费订阅还是车企赠送的“智驾险”，消费者想要获得赔付的核心前提是“事故发生时辅助驾驶功能确已开启，且经判定事故主因为系统本身”。然而，这一判定过程往往非常复杂且充满争议。

现行的《中华人民共和国道路交通安全法》尚未建立智能辅助驾驶事故中“人机责任”的划分标准，导致车企与用户因“系统失灵”与“操作失误”产生难以调和的意见分歧。更关键的是，车企既掌握事故核心数据，又深度参与甚至主导责任判定过程，因此难以保障最终结论的客观公允。

“当前智能辅助驾驶系统仅扮演‘辅助’角色，其技术能力尚不足以独立承担驾驶责任。驾驶员始终是车辆的最终控制主体与法定责任人。”工业和信息化部信息通信经济专家委员会委员盘和林强调，在现行法律框架下，交通事故的责任仍由驾驶员承担。

“‘智驾险’的本质是车企以自身技术信誉作背书的服务承诺，与承担产品缺陷责任的‘产品责任险’存在本质区别。”盘和林认为，只有在全自动驾驶（L4/L5级）场景下，当系统完全掌控车辆操作时，对应的保险责任主体才由“驾驶员”转移至“汽车制造商”，此时“汽车制造商”需为自动驾驶系统本身的技术缺陷或失效风险提供保障。

同样值得关注的是，目前关于车辆事故数据的存储主体、调取权限及使用规则，在法律层面尚没有明确的规定。例如事故发生后，哪些数据属于必须保存的关键证据？由谁负责存储？在责任认定过程中，不同主体（用户、车企、监管机构、保险公司）该如何合法、合规地调取和使用数据？

“确立清晰的事故数据存储和使用规则，不仅能保障数据的真实性、完整性和不可篡改性，更能维护各方在数据使用中的合法权益。只有在法律层面厘清数据主权，才能为交通事故责任界定提供坚实支撑，确保认定过程公正透明。”张翔强调。

“‘智驾险’的兴起本质是智能驾驶商业化进程的缩影。车企应坦诚技术局限，将资源聚焦于系统安全性的实质性提升，而非过度营销‘赔付’噱头。”张翔总结道，“唯有清晰界定责任边界、夯实数据规则根基、持续推动技术迭代，才能让‘人机共驾’从概念愿景走向可信赖的现实。而实现这一目标所需的行业自律与监管突破，远比任何形式的‘保险承诺’更为关键和迫切。”

高端旅游需求涌现 宇通天域S12助力释放消费新潜能

中青报·中青网记者 张真齐

随着经济的持续发展和人们消费水平的提升，旅游产品已经入从“有”到“好”再到“精品游”的新阶段。统计数据显示，2024年全球旅游总人次达142亿，同比增长13.8%；高端旅游市场规模突破1.7万亿美元，增速达23.4%。

“这种增长不仅源于近两年市场的复苏，更本质的原因是人们需求的急速变化——感受主导、服务为先，追求独特体验，更愿意为定制买单，这标志着高端化已经成为全球旅游业不可逆的发展方向。”谈及这一话题时，交通运输部科学研究院发展中心智库副主任熊燕舞对记者说。

正如熊燕舞所言，旅游已经走向适老化、个性化、品质化、私密化、碎片化、情绪化、差异化的趋势，旅游消费也正从“性价比”向“心价比”转变。从传统观光到沉浸式深度体验，以高端旅游巴士“陆地头等舱”为代表的新型服务成为行业焦点。

6月26日，宇通全新高端S系列首款车型天域S12发布上市。作为一款开发之初就旨在“破圈”的新产品，天域S12通过软硬件指标的全面升级，塑造全新的高端客车标准体系。

“当前客车市场上高端车型的满足度、品质服务的满意度、精准方案的匹配度依然严重落后于市场需求。”宇通客车副总经理董晓坤直言，“因此当行业还在逐项满足基础规范时，宇通率先将标准视为创新的基因，从产品的概念定义、设计验证到量产发布的产品开发全流程，始终以超越行业标准为目标，最终打造出高于行业标准的全新高端客车标准体系。”

记者了解到，天域S12拥有102项专利技术，是行业专利最多的客车。其拥有3.815米行业最高车



宇通对高端客车的标准重塑和价值赋能得到了旅游客运企业的认同。图为宇通客车与10家旅游客运企业进行天域S12战略签约。

身、18.4平方米最广车窗视野、12平方米的收纳空间；主结构寿命达到20年或200万公里，强制通风换气量达到每小时62.5立方米……把高端客车各项标准推上了新台阶。

针对日常驾驶，天域S12带来涵盖操控、效率、安全、日常维护等六大方面全方位保障。新车搭载了客车行业首个专用导航系统、电动乘客椅一键复位功能、可视化安全带功能、行业首创前围抽拉式备胎设计等，让驾驶员体验更优更省心。

“以客车最重要的安全为例，我们依托组合式180度毫米波雷达、独有的盲区预警提醒和点刹提醒，实现车辆周围360度范围内、主动安全、全面保护，最大程度减少潜在事故，保障运营安全。”董晓坤介绍道。

此外，天域S12充分考虑到其他方面需求。面向乘客家人，提供实时定位、远程可视系统，让“游客在外、家人安心”；面向导游，带来客导互动系统、车辆信息共享系统等四大功能，方便旅途互动和管理。

针对运营方的需求，除了车辆本身具备的高可靠、长寿命，客户还可享受六大个性化定制、智能网联云管家、如易保养方案，以及独有的专属服务政策。在董晓坤看来，通过深度解构客户隐性需求，依托用户共创，天域S12实现了体验的全维度、场景化落地，打造了国内首个全视角人性化多维体验设计。

宇通对高端客车的标准重塑和价值赋能也得到了旅游客运企业的认同。发布会现场，宇通客车国

内营销总监任小飞代表宇通客车与10家旅游客运企业进行了天域S12战略签约。同时，天域S12创始版车型将享受到六大定制特权、两大运营保障、三大专项好礼先享权益。

作为中国客车领域的领军企业之一，宇通一直走在行业的前列，持续探索高端化、国际化市场。在天域S12上市的同一天，宇通出口中亚市场的第1万台车辆在宇通新能源厂区正式下线。

“自共建‘一带一路’倡议提出以来，中国与中亚国家的合作不断深化。多年来，宇通与中亚地区客户的合作，不仅带来了高品质的公共交通产品，更重要的是带来了理念、技术、标准的融合与共建。”宇通客车中亚区总经理李海峰表示，接下来宇通将以本次“万台交付”为契机，继续发挥技术引领与系统集成优势，助力中亚国家实现更高水平的城市交通现代化。

值得注意的是，进入2025年以来，宇通依托新能源技术优势和本土化服务能力，延续高质量发展势头，在中亚地区连续斩获多个重点项目订单，包括土库曼斯坦700台燃天然气车、乌兹别克斯坦200台新能源公交车、吉尔吉斯斯坦95台燃气公交车、57台轻客及15台公路车等，持续为中亚公共交通体系建设提供助力。

从34年前的卧铺客车引领道路客运舒适化进阶，到10年前的宇通T7扛起高端商务用车的自主大旗，再到如今天域S12助力高端旅游释放消费新潜能、新能源客车大规模出海……

“在不同时代背景下，宇通客车始终以高品质产品创造时代所需的高价值，满足人们对美好出行的期待和向往。”董晓坤总结说，截至目前，宇通新能源商用车累计推广超23万辆，产品批量远销至全球60多个国家和地区，为全球交通运输领域的绿色可持续发展提供了强有力的支撑。



MG品牌事业部总经理陈萃透露，未来两年MG品牌将陆续推出13款新能源产品，覆盖3种新能源形式涵盖四大车身形式。

陈萃接棒 MG 品牌

车圈刮起“电动与运动”风

中青报·中青网记者 王志远

当前，电动化与智能化浪潮正在重塑全球汽车产业的格局。无论是汽车行业的百年巨头还是新锐力量，都将“加速转型”与“创新突围”视为未来生存和发展的重要路径。

面对这一全新的变化，今年6月正式出任MG品牌事业部总经理的陈萃在6月30日举办的“MG Holiday夏日敞开玩暨夏季新车发布会”上宣布，MG品牌将“全面All in新能源”。

“MG品牌加速推进新能源转型，并非简单的汽车动力形式切换，而是将MG品牌101年的赛道基因与新能源技术深度融合。”陈萃表示，依托上汽集团在动力电池、智能座舱、智能电驱、智能底盘及智能辅助驾驶五大领域技术底座，MG品牌将在新能源领域持续突破创新。

“未来两年，MG品牌将迎来产品密集投放期，陆续推出13款新能源产品，覆盖纯电、插混、增程3种新能源形式，涵盖轿车、SUV、跑车及猎装车四大车身形式。”陈萃直言，密集的新品攻势也清晰展现了MG品牌在电动化时代发力主流细分市场的决心。

从1924年成立于英国牛津到如今扎根上海辐射全球，MG品牌“第一个百年”与“内燃机”息息相关，在此期间，MG旗下的车型缔造了43项世界速度纪录。如今，面对汽车产业的新机遇，101周岁的MG品牌以“运动化”“电动化”为锚点，大步向前发展。

事实上，这种变化不仅限于MG品牌的产品和战略。记者注意到，自2024年年底开始，MG品牌就启动了人事架构年轻化变革，并在今年4月迎来关键落子——市场负责人闫杰、新能源车GTM负责人梁佳佳、公关负责人葛思亮等一批骨干全面落位，直指精准锁定年轻一代用户的需求。

曾经负责大众ID.系列新能源车型的市场战略、用户运营及品牌建设的陈萃，则成为这一年年轻化团队的“压舱石”，为其注入了深厚的操盘经验和老道的战略判断。

在团队调整尘埃落定后的首场大型发布会上，MG品牌便迅速亮出了面向年轻市场的“第一剑”，MG5 2026款以5.99万元起的置换惊喜价入市。

该车凭借全新一代“蓝芯”1.5T高功率发动机，搭配行业首创的三腔分离技术的7速湿式双离合变速箱，不仅换挡平顺、响应迅速，还具有良好的经济性和耐用性。作为经典跑车MGB的精神续作，MG Cyberster 2026款以31.98万至35.98万元的价格区间，重新定义电动跑车行业标准。

在加速推进电动化转型的同时，MG品牌还在智能化领域持续深度投入。发布会上，MG品牌与OPPO智行深度合作双方，在车机互联领域的最新成果，引来不少消费者尤其是年轻人的关注。

“该车机系统基于上汽零束自研架构与OPPO生态的深度融合，将智能座舱从单一车机互联提升到生态层面，目标直指把‘智舱’装进口袋的体验革新。”陈萃介绍，“作为MG品牌ALL in 新能源的首款车型，即将上市的全新MG4将率先实现OPPO在车机互联的全部能力。其中，手机语音备车、车车应用融合、车车无缝互联、手机摇一摇导航、全景生态上车、AI智能感知等创新功能，可覆盖用户绝大多数日常用车场景，重新定义智能车机交互体验。”

记者了解到，基于上汽集团与OPPO深度合作合作关系，MG品牌与OPPO智行正逐层推进合作。需要注意的是，双方的合作并非停留在技术层面，而是涵盖技术上共建生态域联合实验室、营销上组建联合推广团队、渠道上全新MG4将入驻OPPO全国商超体验店、商业模式上推进更深度融合4个层级的广泛生态融合。

从管理层年轻化到技术生态跨界，再到全面拥抱电动化，历经百年的MG品牌正在陈萃的带领下，以一场系统性的自我革新，全速驶入智能电动车新赛道。



近日，渝厦高铁重庆东至黔江段正式开通运行。线路开通后，重庆东到长沙最快只要3小时53分钟即可到达，重庆-长沙进入4小时高铁圈。

中青报·中青网记者 张真齐

近日，渝厦高铁重庆东至黔江段正式开通运行。线路开通后，从重庆东站到黔江站仅需1小时，重庆东到长沙最快只要3小时53分钟即可到达，重庆-长沙进入4小时高铁圈。

记者了解到，渝厦高铁重庆东至黔江段起自重

渝厦高铁取得新进展 重庆-长沙进入四小时高铁圈

庆东站，途经重庆市南岸区、巴南区、南川区、武隆区、彭水苗族土家族自治县、黔江区，接入黔江至张家界至常德高铁黔江站，正线全长242公里，设计时速350公里。

重庆东至黔江段的开通，使重庆到黔江1小时可达，曾经颠簸的6小时山路，被高铁彻底终结。重庆到长沙的旅行时间也大幅压缩，最快3小时53分可达。而此前，从长沙到重庆须绕行贵阳，两地之间最快一趟高铁列车耗时也要5小时11分钟。

“重庆地区地质构造复杂，与以往相比，对施工提出了更高的要求。”中铁十八局重庆至黔江铁路站前6标项目技术负责人匡灿荣说，重庆东至黔江段线路穿越武陵山区喀斯特地貌，这也为后续此类隧道、桥梁施工积累了丰富经验。

以全长10.8千米的楠竹山隧道为例，该隧道穿越金佛山脉喀斯特地质断裂带，溶洞群和滑坡体密

布，施工难度和安全风险国内罕见。

“我们采用长隧短打的方式、5个作业面同时组织施工，利用超前探测技术，提前预判，根据地质变化及时调整，优化技术方案，成功穿越6条地质断裂带和溶洞群，确保隧道提前安全贯通。更为重要的是，楠竹山隧道也为我国不良地质条件下特长隧道的科研和施工提供了重要数据。”匡灿荣对记者说。

除了在施工方式和技术上进行创新外，重庆东至黔江段建设在管理效能上也有较大突破。

重庆东站采用“四面进站”布局，站房共4层，建筑面积达到了12万平方米，实现了干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路和城市轨道交通“四网融合”，旅客5分钟内可在不同轨道交通网络之间换乘。

“重庆东站内西主出入口处，采用的是世界首例超高超大曲面树形柱设计，每根高达41米的‘钢

铁黄桷树’由近1200块不锈钢板拼接而成；屋面飘带灵感源自长江与嘉陵江两江交汇的水纹形态，炫彩玻璃和屋面飘带交相辉映，兼具艺术美感与实用功能，寓意‘山水巴渝’。”中铁二院重庆东站建筑设计负责人蒋茜雯解释称。

走进重庆东站的候车大厅，5座高4米的岛式空调矗立其中，这是西南地区首次应用了山茶花一体式集成岛式空调，不仅美观大方，送风效果也更均匀舒适。

重庆东站是交通强国建设站城一体化试点工程、西部陆海新通道重要支点。开通初期，重庆东站接入渝厦高铁，联通渝东南、湖南、江西、福建等地；未来还将陆续接入渝万、渝贵等多条高铁及轨道交通，成为集高铁、轨道、公交、商业于一体的超级枢纽。

记者了解到，渝厦高铁重庆段串联起沿线苗族、土家族等30多个少数民族聚居地区，文旅资源丰富，自然风光优美。渝厦高铁重庆东至黔江段通车后，重庆主城区至黔江区的列车旅行最快时间将从现在的4小时缩短至1小时内，对完善高速铁路网布局，加快形成重庆至厦门的高速铁路主通道，带动沿线地区经济社会发展具有重要意义。