

险资争当科创“耐心资本”

掘金硬科技投资机会

截至二季度末,我国保险资金运用余额首次突破40万亿元,达到40.82万亿元。2026年以来,险资在一二级市场均加大投资硬科技力度。日前,中国人寿发布公告称,该公司拟与相关方成立青岛城鑫致达股权投资中心(有限合伙),重点投资于人工智能和半导体领域的优质未上市股权。全体合伙人拟认缴出资总额不超过60亿元,其中,中国人寿拟出资额不超过45亿元。

公告显示,该合伙企业将紧扣科技自立自强、产业自主可控的政策导向,专注投资于人工智能、半导体两大科技创新领域,聚焦产业链具备核心技术壁垒、国产替代空间广阔、长期成长确定性突出的优质未上市企业股权。中国人寿表示,投资该合伙企业既是该公司落实“十五五”规划部署、支持新兴支柱产业发

展、培育新质生产力的重要举措,也是优化公司资产配置、把握硬科技长期成长红利的重要抓手。

放眼整个行业,这并不是一笔孤立的投资。北京商报记者梳理发现,今年以来,大家人寿、新华保险等多家保险机构先后参与设立私募投资基金,资金流向人工智能、半导体、生物医药、高端制造等新兴产业。

如9月7日,新华保险与博枫资产管理公司签约,拟出资40亿元,投资博枫中国新能源基金。据悉,该基金主要投向已在中国投运且具备长期合同保障的优质新能源发电资产,覆盖风电、光伏及储能等领域。同样在9月7日,大家人寿也在官网发布资金运用公告称,作为有限合伙人,投资远见卓珩接力股权投资(宜兴)合伙企业(有限合伙),认缴出资9.8

被寄予厚望的险资,在科创领域正积极扮演“耐心资本”角色。日前,中国人寿发布公告称,该公司拟与相关方订立合伙协议,成立青岛城鑫致达股权投资中心(有限合伙),重点投资于人工智能和半导体领域的优质未上市股权。

在利率下行、优质资产荒的背景下,“投早、投硬、长钱长投”已成为险资穿越周期的共识。不过,业内人士表示,要让险资真正成为滋养科技创新的源头活水,仍需要监管部门、行业形成合力,以破除现有堵点。

亿元。据悉,该基金主要投资于市场化投资机构管理运营的优质股权投资基金份额及少量特殊机会股权项目,投资行业聚焦于硬科技及先进制造、医疗健康、消费供应链、碳中和等领域。

7月中国人寿公告称,将作为有限合伙人(LP),与国寿产业投资管理有限公司(作为普通合伙人GP)订立合伙协议,成立天津晟和芯程股权投资基金合伙企业(最终名称以工商登记信息为准),将重点投资于半导体行业公司。合伙企业规模50亿元,其中,中国人寿出资49.99亿元。

梳理当前险资投资的基金投向来看,既有共同焦点,也有个性偏好。各大保险机



构投资方向高度契合国家科创战略,核心聚焦科技信息、半导体、新能源、高端制造、医疗健康等主流硬科技赛道,同时结合自身风险偏好与资产配置需求,在细分领域形成差异化布局,进一步丰富了险资科创投资体系。

险资集体加速掘金硬科技赛道,背后是行业投资逻辑的深刻转变。中国城市专家智库委员会常务副秘书长、浙大城市学院副教授林先平表示,受低利率、资产荒环境影响,传统固收资产收益持续下行,难以匹配险资负债成本,倒逼险资加速布局硬科技股权投资赛道。相较于直接投资,险资以LP身份参与股权投资基金,可依托专业机构的项目筛选

与投研能力,降低投资风险、提升配置灵活性,同时逐步积累硬科技领域投资经验。

配套规则有待优化

从产业适配逻辑来看,险资密集加码硬科技赛道,本质是资本市场长期资金与科创产业发展规律的双向奔赴。当前,硬科技领域持续涌现大量长期投资机遇,但该类赛道普遍存在研发周期长、前期投入大、短期盈利弱、技术迭代不确定、成长回报滞后等特征,高度依赖能够穿越行业周期、不追求短期套利的长期资本。

在此背景下,险资的独特资金属性价值

愈发凸显。林先平表示,险资已成为硬科技产业重要的长期资金来源,凭借自身独特属性,与科创产业发展需求高度契合,在助力科技创新过程中具备不可替代的天然优势。保险资金规模庞大、周期长久、来源稳定,能够适配硬科技企业研发周期长、资金投入大、短期回报弱、长期价值突出的行业特征,可作为“耐心资本”陪伴科技企业穿越产业周期。同时,险资深耕资金配置、风险管控与产业研究等领域,可通过组合投资分散风险,挖掘长期产业协同价值。

不过业内人士提醒,险资大规模进入创投领域仍面临多重考验。险资过往配置重心多落在二级市场蓝筹标的、固收资产这类品种上,而私募投资,特别是投向早中期科创企业,在风险把控、投后运营管理层面的逻辑和传统业务差异显著,这也对机构投研队伍的专业能力提出更高要求。除此之外,国内IPO(首次公开募股)环境趋于审慎,并购重组的退出体系仍有待完善,险资本身偏向长期的投资目标,终究要依靠顺畅的退出渠道,才能完成收益落地。

在近日北京商报社举办的2026深蓝智库“硬科技IPO浪潮下的科技金融新路径”沙龙上,长城人寿投资管理部总经理杜娟娟表示,建议从政策层面完善配套支持体系,一是建立股权投资容错机制,破除投资容错壁垒;二是优化考核机制,拉长考核周期。

林先平也表示,想要充分释放险资科创投资活力,需完善配套机制保障。监管层面应优化偿付能力风险因子、拉长考核周期、优化会计计量方式,适度放宽投资比例限制,并建立战略投资容错机制,打消险资长期投资的顾虑。

北京商报记者 李秀梅

春秋航空金融版图迎关键一步

两家支付机构合并获央行批准。9月27日,北京商报记者注意到,人民银行同意上海行付通支付有限公司(以下简称“行付通”)合并东方付通支付科技有限公司(以下简称“东方付通”),后者支付牌照相应注销。这不仅是单一地区预付卡类机构吸收互联网支付机构的罕见案例,更意味着行付通及其母公司——春秋航空支付业务布局迈出重要一步。

拿下互联网支付牌照

据人民银行更新的非银行支付机构重大事项变更许可信息公示,同意行付通合并东方付通并增加注册资本至3亿元,东方付通终止支付业务并注销《支付业务许可证》。东方付通牌照注销日期显示为9月18日。

在本次合并之前,行付通的支付牌照类型为储值账户运营Ⅱ类(上海市),而东方付通业务范围为储值账户运营Ⅰ类(全国)。根据《非银行支付机构监督管理条例实施细则》第二十七条,“合并主体可以获取多家被合并主体全部或者部分业务类型和经营地域范围”。因此,这也意味着,理想情况下行付通作为原单一地区预付卡类机构,通过合并获得了全国互联网支付资质。

不过,北京商报记者注意到,行付通注册资本等相关工商信息尚未变更,该司在人民银行的支付业务许可信息公示中,业务类型还未添加“储值账户运营Ⅰ类”。

预付卡类机构合并互联网支付机构,此前在业内并不常见。值得一提的是行付通的股东背景。公开信息显示,行付通成立于2010年,2024年6月由上海商旅通商务服务有限公司更名而来,春秋航空股份有限公司(以下简称“春秋航空”)100%持股。

在春秋航空官网,北京商报记者注意到,其提供的“商旅通卡”服务即由行付通运营。该预付卡一方面支持线上电商付款,另一方面可在上海部分百货超市、春秋国旅门店等消费,此外还支持上海市水电煤等公共事业费的缴付。

博通咨询首席分析师王蓬博告诉北京商报记者,对行付通来讲,这次合并最核心的价值,就是把其业务边界从上海本地预付卡拓展至全

国互联网支付场景,打破地域限制,拿到线上全场景收单、账户收付的合规允许。更进一步看,可以借此打开航旅整条产业链的业务。

当然,资质扩容的同时,合规压力也同步增加。王蓬博指出,行付通需要平稳完成两家机构存量业务、备付金、客户数据交割,妥善承接东方付通原有B端客户业务,延续反洗钱、反诈相关义务。此外还要整合两套业务制度与技术系统,补齐全国互联网支付对应的运维、灾备、审计能力,落实本次重大变更的持续监管报备,厘清合并前后历史业务责任,同时也要规避遗留的合规风险。

东方付通原属中国宝武钢铁旗下,业务主要面向产业互联网、大宗商品、供应链及相关产业交易场景。2024年9月,东方付通曾因违反清算管理规定,被人民银行上海市分行没收违法所得40元、罚款6万元。

布局或更看重B端

此番拿下互联网支付牌照,不仅事关行付通自身展业,更体现出春秋航空的支付业务乃至金融版图扩张“野心”。

北京商报记者实测春秋航空App机票购买流程,支付方式可选项包括支付宝、花呗、数字人民币、微信支付等,还有前述商旅卡支付。

此外,春秋航空目前还在融资租赁、消费金融等业务上有所布局。其中,主推的“春秋白花花”信用支付(先飞后付)服务由春融(天津)商业保理有限公司提供,该公司同样为春秋航空全资子公司。

一张互联网支付牌照,对于持有者来说,价值正体现在业务与流量的闭环形成上。有资深从业者向北京商报记者表示,支付作为商业交易的底层支撑,是连接用户、商户与场景的核心枢纽。以支付工具为切入点,企业不仅能打通C端消费与B端服务的全链路,还可通过开放平台整合多方资源,增强整体业务的黏性与活力。即使跳出航空领域,美团、抖音、携程等互联网平台中,自有支付与分期业务无一不深度绑定。

“通过这张牌照,春秋航空可以把机票、行李增值服务、机上消费、旅游产品的线上资金

结算工作收进自有体系,降低外部渠道的支付手续费,自主掌握用户交易数据,支撑航旅生态运营。”王蓬博说道。

事实上,对比同业,春秋航空是极少数直接持有支付牌照的航司之一。国航、南航等头部航司均主要依赖与第三方支付机构合作;海航系历史上曾关联新生支付、卡友支付等多张牌照,但因集团流动性危机相继剥离出售,仅剩易生支付。

对于航空公司来说,一张支付牌照的必要性如何?在王蓬博看来答案是否定的。“多数航司依靠外部支付机构合作就能完成收款,不需要长期承担牌照对应的系统、合规运维成本。”

不过王蓬博进一步提到,可以看到,春秋航空自身直销占比很高,自有支付牌照可以帮助其打通线上线下全场景收付,拓展B端供应链、差旅结算场景,串联集团内部各类金融业务,属于数字化生态里的底层基础设施。

素喜智研高级研究员苏筱苒表示,目前,其动作主要是支付与账户层面的基建举措,后续预计将逐步拓展到消费金融、产业链金融等层面,初期将支付能力嵌入票代和供应商结算,形成可验证的降本效果,中长期则有望以账户为纽带,打通支付与消费分期/供应链结算的商业闭环,在B端分账、跨境结算等层面建立差异化的市场竞争能力。

针对合并后的规划,北京商报记者尝试联系行付通方面未果,向春秋航空方面进行采访,但截至发稿未获回复。

展望后续布局,苏筱苒预计,从C端看,用户习惯使用支付宝、微信支付等头部支付来消费机票,推测春秋航空更看重B端和中间环节,例如票代保证金管理、代理结算、供应商付款、跨境结算等,通过掌控资金流转的中间层,不断积累数据资产、完善用户画像,也能够在其航旅生态中形成多端协同。

王蓬博同时提醒,春秋航空应坚持金融业务服务航空主业的定位,严格做好不同金融板块的风险隔离,优先推进集团内场景协同,审慎向外拓展非航类金融业务,依托支付牌照能力打通分期、保理业务的资金链路,不能脱离航空主业放大金融业务规模。

北京商报记者 董晗萱

超80只基金国庆节前闭门谢客

国庆假期将至,沪深北交易所的休市安排显示,10月1日至7日休市,10月8日起照常开市。为了保护存量基金份额持有人利益、维持基金平稳运作,部分货币市场基金、债券型基金、同业存单指数基金拟在节前暂停申购或大额申购等业务,截至9月27日,已有超80只基金发布相关公告。整体来看,多数产品暂停有关业务办理的起始日为9月29日,并自10月8日起恢复办理。有分析人士建议,想赚假期收益的投资者需要关注基金“关闸”时间点,有大额资金需求者要提前规划申赎节奏。

根据沪深北交易所休市安排,10月1日(星期四)至10月7日(星期三)休市,10月8日(星期四)起照常开市。另外,9月20日(星期日)、10月10日(星期六)为周末休市。

此外,沪深交易所还发布了港股通交易日安排的通知。10月1日至7日不提供港股通服务,10月8日起照常开通港股通服务,9月20日、10月10日为周末休市。有关清算交收事宜,按照中国证券登记结算有限责任公司的安排进行。上述交易所的休市安排,国泰海通证券、中信建投证券、浙商证券等多家券商也在旗下微信公众号发文提示投资者。

临近国庆假期,部分基金也将暂停申购或大额申购等业务。据北京商报记者不完全统计,截至9月27日,已有超80只基金公告将在国庆假期暂停申购或大额申购、转换转入、定期定额投资业务,产品类型包括货币市场基金、债券型基金、同业存单指数基金。

整体来看,多数产品暂停有关业务办理的起始日为9月29日,并自10月8日起恢复办理。例如,长安货币市场基金自9月29日起暂停大额申购、定期定额投资及转换转入业务,限制申购金额为1万元。自10月8日起恢复办理上述业务,维持原有限额即单日每个基金账户的申购、转换转入及定期定额投资累

计金额不超过5000万元不变,单个账户持有金额上限仍维持为1亿元。

多数公告指出,假期前暂停相关业务办理是为了保护存量基金份额持有人利益、维持基金平稳运作。中国企业资本联盟副理事长柏文喜进一步指出,假期虽休市,但底层存款、同业存单、短债仍计息,赶在相关基金“关闸”前申购的新资金,可在假期“白拿”底层资产计息收益。但在基金“关闸”后申购的份额,如9月30日申购的份额要到10月8日才能确认,则无法享受假期收益。若大量套利资金在节前涌入、节后撤出,基金经理在休市期间又难以及时配置资产,将摊薄原基金份额持有人的收益。

“就货基而言,持仓债券假期照常计提票息,同样吸引短线资金。但长假债市休市,节前集中涌入的申购资金,在休市期间无法买入资产,现金占比被动抬高、存量持有人收益被稀释;节后若集中赎回,还可能被迫折价抛券。同业存单指数基金方面,底层存单在假期期间不可交易,短久期、高流动性属性使其对规模波动更敏感,限购的本质是把规模‘锁住’,避免快进快出打乱组合。”柏文喜补充道。

假期将至,投资者应该持基还是持币过节?柏文喜认为,想赚假期收益的投资者需要关注相关产品“关闸”的时间点,如多数货基普遍在假期前两个交易日提前“关闸”。假期有资金使用需求的投资者,可将资金放在活期存款,或提前提交赎回申请。需要注意的是,同业存单指数基金多设有7天持有期,持有期内无法赎回,假期有用钱需求的资金不宜放入。另外,对于部分在节前暂停申购的产品而言,节前冲进去套利,节后“开门”可能遭遇集中赎回叠加市场波动的风险情况出现。建议有大额资金需求者提前规划申赎节奏。

北京商报记者 李海媛