# 监管新规征求意见 网络小贷行业将迎来变局

中青报·中青网记者 宁 迪

《网络小额贷款业务管理暂行办法（征求意见稿）》（以下简称“征求意见稿”）向公众征集意见的截止时间马上就要到了。近1个月的时间里，这个征求意见稿引发了广泛的关注与讨论。

征求意见稿共七章四十三条，对网络小额贷款业务的定义、经营范围、公司准入门槛等内容作出了规范。

## “叫停”跨省业务开展

近几年，互联网小额贷款业务“风生水起”。

随着互联网金融的发展和市场对小额借贷的需求，线上开展的网络小额贷款业务应运而生。而后，BAT等互联网公司凭借技术优势，加速在网络小额贷款领域布局，并成为头部企业。

水涨船高之下，潜在的风险逐步显现。与传统小贷不同，网络小贷突破了地域限制，向全国互联网用户提供贷款，加之后期“现金贷”乱象的出现，2017年11月21日，互联网金融风险专项整治工作领导小组办公室向各省（自治区、直辖市）整治办下发特急文件《关于立即暂停批设网络小额贷款公司的通知》，叫停了网络小贷牌照的发放。而当时市场上共有网络小贷牌照249张，其中完成工商注册的229张，已过公示期但尚未完成工商注册的网络小贷牌照20张。

翻看此次的征求意见稿，监管部门首先明确了网络小额贷款业务的定义：“是指小额贷款公司利用大数据、云计算、移动互联网等技术手段，运用互联网平台积累的客户经营、网络消费、网络交易等内生数据信息以及通过合法渠道获取的其他数据信息，分析评定借款客户信用风险，确定贷款方式和额度，并在线上完成贷款申请、风险审核、贷款审批、贷款发放和贷款回收等流程的小额贷款业务。”

在近期召开的一次线上会议上，江苏省互联网金融协会副秘书长孙扬表示，对网络小贷业务的定义将促使小贷业务实现全流程数字化。

事实上，目前一些公司开展网络小贷业务只能做到部分流程的线上化，例如风险审批和贷款回收这些环节是在线下完成的，有的公司甚至连线上客服都没有。

征求意见稿中要求，小额贷款公司经营网络小额贷款业务应当主要在注册地所属省级行政区域内开展；未经国务院银行业监督管理机构批准，小额贷款公司不得跨省级行政区域开展网络小额贷款业务。对极个别小额贷款公司需要跨省级行政区域开展网络小额贷款业务的，由国务院银行业监督管理机构负责审查批准、监督管理和风险处置。

相比线上全流程业务的开展，这条要求将把网络小贷公司推向一个十字路口：未来只能在注册地所在的省内开展业务，如果想要跨省开展业务，就要通过国务院银行业监督管理机构的批准。

如果正式出台的新规保留了这条内容，那么接下来，许多人的目光都会聚焦到一处，关注哪些企业能拿到跨省展业的这张“入场券”。

孙扬认为，通过国务院银行业监督管理机构的审批并不简单，监管部门可能会开展实地的“尽调”（尽职调查），企业想要跨省开展网络小贷业务甚至是向全国展业，如果没有一定的风控能力和科学的管理能力，顶层监管部门肯定不会考虑批准。

更引人关注的是，征求意见稿对经营网络小额贷款业务的小额贷款公司的注册资本设定了10亿元的门槛，跨省开展业务的公司为50亿元，且对注册资本的要求为一次性实缴货币资本。

“资本金的要求会让资本并不雄厚的网络小贷公司退出历史舞台。”孙扬认为，这也是为了提高小贷公司的抵御风险能力。

事实上，过去对网络小额贷款公司的审批和监管一直落在地方金融监管部门的身上，一些地区对注册资金的门槛要求虽然高于传统小额贷款公司，但对注册资本金的要求不高，有的只有5亿元。有媒体统计过，目前，全国开展网络小额贷款业务的公司注册资本金达到50亿元的，不超过5家。

在中国社科院金融所金融科技研究室主任尹振涛看来，50亿元的注册资本金门槛给国务院银行业监督管理机构审批跨省业务提供了一个硬性指标。但长期来看，国务院银行业监督管理机构对跨省业务的审批会有相关的标准或是细则出台。

他认为，如何确定网络小贷业务的开展是否限制在省内也需要进一步明确，因网络小贷业务的贷款对象很大一部分是个人，个人的社会流动性很大，凭哪些信息去判断其是在省内开展的业务，对借款人的户籍、手机号、抵押担保物等如何核实，这些现实问题值得各地监管部门深思。

## 新规将掀起风控基础完善的浪潮

征求意见稿要求，互联网平台运营主体的注册地与该小额贷款公司的注册地在同一省、自治区、直辖市行政区域内。

目前，许多互联网公司的注册地和其小额贷款公司的注册地分在两省，这给监管带来了一定困难，征求意见稿提出的要求有助于改变监管“两张皮”的现状。但也有行业人士认为，注册地的调整并不容易，这涉及整个公司的运作、人员和场地的变动，也意味着企业将投入更多成本。

征求意见稿还对网络小额贷款业务的开展提出了要求，如对自然人的单户网络小额贷款余额原则上不得超过人民币30万元，不得超过其最近3年年均收入的三分之一，该两项金额中的较低者为贷款金额最高限额；对法人或其他组织及其关联方的单户网络小额贷款余额原则上不得超过人民币100万元。

在孙扬看来，个人贷款金额的限制对业务的开展影响并不大，但对供应链金融业务的开展有很大的影响。事实上，许多网络小额贷款公司都在为企业提供供应链金融服务，其单笔借款额度往往不低于100万元，有的甚至接近上千万元。

“网络小贷公司未来只能做供应链末端的分销商，100万元以上的供应链金融贷款业务可能通过助贷的方式导给银行等金融机构进行放款。”孙扬认为，征求意见稿通过限制放贷的资金额度，进一步使网络小额贷款业务向低收入个人、小微企业开展借款业务，回归“普惠金融”的本质。

此外，对于单笔联合贷款，征求意见稿要求经营网络小额贷款业务的小额贷款公司的出资比例不得低于30%。

在孙扬看来，网络小贷公司虽然有资本金，但放贷主要靠银行提供的资金，在一些场景的联合贷款中，有的头部小贷公司出资比例仅为1%，现在提升联合贷款的金额将进一步提升企业对风控的重视程度，会推动其做好风控基础。

值得注意的是，征求意见稿要求同一投资人及其关联方、一致行动人作为主要股东参股跨省级行政区域经营网络小额贷款业务的小额贷款公司的数量不得超过2家，或控股跨省级行政区域经营网络小额贷款业务的小额贷款公司的数量不得超过1家。禁止委托他人或接受他人委托持有经营网络小额贷款业务的小额贷款公司的股权。

现在有的互联网巨头控股的小额贷款公司不止一家，按照这一要求，需要关闭手里多余的公司，或者稀释股份由控股变参股，但这也相应地会降低互联网贷款的业务量。

在孙扬看来，禁止委托他人或接受他人委托持有经营网络小额贷款业务的小额贷款公司股权的要求，将对小额贷款公司的股权做穿透式监管。未来，无论是地方监管部门还是国务院银行业监督管理机构，都将重点监控小贷公司的股权结构。

因此，有行业人士担忧，对网络小贷业务开展的一系列要求势必会影响到一些企业的估值和上市。在苏宁金融研究院高级研究员黄大智看来，征求意见稿中的要求对头部平台的影响比较大。

孙扬认为，新规对于一直在省内开展业务的中小型网络小贷公司反倒是一个机遇。这些机构的消费贷款量不大，随着大型网络小贷公司业务量的下降，地方银行会考虑把资金转向中小型公司，但也提高了对中小型网络小贷公司的技术风控能力的要求，“中小型网络小贷要加紧升级风控和金融科技系统，加大对省内区域市场的场景渗透，以适应未来业务的大幅度增长。”

## 转战消费金融是最好的出路吗

有网络小额贷款公司担心，只能开展省内业务，是否未来将和本地传统小贷公司“分食”同一块蛋糕。

在北京市网络法学研究会副秘书长车宁看来，表面上看，省内业务会形成线上和线下的竞争，但网络小贷有更加开放的生态体系，两者可能会争夺优质资产，但两者之间不会直接厮杀。

尹振涛认为，在省内开展网络小贷业务的一般是中小型公司，压力会比较大。一方面，这些公司要和在全国开展业务的公司竞争；另一方面，还要面临和地方线下小贷公司之间的竞争，“在这个赛道上，大家拼的还是好的资产端和资金端，一定要找准自身的特征。”

征求意见稿出台后，有行业人士认为，监管趋严，门槛太高，并不利于网络小额贷款业务的发展。

“从金融风险的角度看，没有严不严苛，只有重不重要。”黄大智指出，按照目前征求意见稿的内容，现在市场上开展网络小额贷款业务的公司几乎没有完全符合规定的。

征求意见稿对网络小贷业务的整改给出了3年的过渡期，过渡期内，未取得跨省级行政区域网络小额贷款业务经营资质的小额贷款公司，应当将跨省级行政区域网络小额贷款余额和贷款户数控制在存量规模之内，并有序压缩递减、逐步清零。

尹振涛认为，新规落地后，随着网络小贷公司的整改，短期内市场上资金供给肯定会减少，但长期看，市场还会有新的主体进入，可能会通过并购或整合形成更大的网络小贷运营主体。

黄大智认为，正式文件出台后，如果门槛没有过多的调整，那么许多公司就要作出是否退出网络小贷业务市场的选择。因为从注册资本金和放贷规模的要求上看，一些企业可能认为小贷业务的“投入产出比”并不高。

事实上，许多互联网巨头已经布局消费金融领域，注册了消费金融公司。而消费金融和助贷业务，成为网络小贷公司转型最大的可能。

在尹振涛看来，接下来，网络小贷公司和消费金融公司之间会面临很大的竞争，“消费金融的优势很明显，门槛没有网络小贷高，可能会使得消费金融的牌照更有价值。”

“网络小贷公司要清楚自己转型的目的是什么。”车宁认为，如果只是为了规避接下来网络小贷业务要面临的门槛和监管，那么消费金融领域在接下来的几年里可能也有新规出台，甚至包括助贷在内，有些监管可能已经“箭在弦上”。

# 制造『云』

中青报·中青网见习记者 赵丽梅

“不翻身，就要翻船。”这是三一重工股份有限公司董事、高级副总裁代晴华对制造业数字化转型的感悟。他指出，面对第四次工业革命以及数字经济时代的到来，如果不能实现数字化转型，一定会被淘汰。

近日，在工业互联网的创新与突破——数字赋能新智造论坛上，多位专家齐聚一堂，共同探讨数字化转型路径，以及未来5年，工业互联网发展将走向何方。

## “不翻身，就要翻船”

中国作为全球唯一拥有联合国产业分类当中全部工业门类的国家，正在从制造大国向制造强国迈进。在此过程中，中国制造业并非高枕无忧，很多工业企业尤其是中小制造企业面临着诸多难点和痛点。

中国联合网络通信集团有限公司副总经理何飚观察到，一些工业企业面临生产成本高、产品质量难把控、信息化程度不高、创新力度不够、不能及时交付以及生产安全难保证等问题。

其中，在装备制造领域，焊接是必不可少一环。传统焊接过程中往往存在偏焊、漏焊、易产生气泡等问题，从而影响产品质量。并且，由于工作环境差、工作强度高，又易影响工作效率，伴随而来的是招工难、留工难等问题。这是江苏徐工信息技术股份有限公司创始人、CEO张启亮观察到的行业痛点。

“每个行业、每个企业遇到的难点和痛点都不一样。”张启亮指出，在建筑行业，供需不匹配的问题更为突出。一边是工地需要大量挖掘机等机械设备却找不到设备在哪；另一边则是一些设备常常被闲置。

个别产品的制造环节危险性高也在急迫地呼唤着智能制造的到来。富士康工业互联网股份有限公司董事长李军旗表示，早期，电子产品外框打磨和抛光需要花费大量人力完成的同时，工作过程中还存在爆炸风险。于是，用人难成了一种常态。10多年前，公司就开始探索自动化、数字化、智能化的生产之路。2012年，建立了第一座智能制造的“熄灯工厂”，目前，已建成了8座。李军旗说，“没有办法，我们用机器换人。”

除了制造环节，优化从生产到消费全产业链各个环节的效率同样也很重要。在阿里研究院副院长安筱鹏看来，当前，制造业数字化转型最大的痛点在于供给无法满足需求快速变化。人们的消费呈现出个性化、快节奏、场景化、互动化等特征，而很多企业无法实时高效满足这些需求。

这并非单一行业的痛点。比如，每年，服装行业去库存就是一个“老大难”。据安筱鹏统计，当前，风力发电行业的弃电率仍旧不低；在各类设备应用领域，配置效率低的问题一直存在。

## 添了一张‘网’:从几个月缩短到1周

综合企业的痛点来看，降本增效提质，帮助延长制造业产业链；精准投放，扩大市场——这两点是工业企业的普遍诉求。工业互联网作为一个开放的、全球化的网络，可将人、数据、设备、工厂、产品以及客户连接起来，通过自动化、智能化的生产方式，将带来新的解决方案。

张启亮通过工业互联网+增强现实技术AR，织起了一张“智能焊接网”。在AR技术的辅助下训练焊接机器人，经过测试，机器人焊接合格率上升到99.2%，产品的生命周期也延长了3—5年。还通过在焊接工业互联网平台打通挖掘机供需双方的信息壁垒，高效配置资源。张启亮表示，针对不同的需求，“需要在工业互联网平台上，积累丰富的工业模型，去解决面临的共性和个性的难点和痛点。”

“从社会互联到工业互联，我们得到了巨大收益。”代晴华表示，公司也开启了“设备互联”之路，把30个产业园的1.2万台设备用不同的标准连接起来，经过评估和优化，设备总量减至6000台。升级后，数控设备的利用率从25%-30%提升到了75%-80%，1台设备的效益约等于过去的3台。

同时，还将AI、5G等技术应用到生产线，对工厂的人、机、料、法等环节进行识别和管理。据代晴华介绍，今年，在北京一家工厂增加了200台机器人，并使每台设备都能在系统上运行、每个软件都可以离线驱动。改造后，工厂的年产值预计将从最初的20亿元增至80亿元。“厂房面积没有增加，但是内涵不一样了。”

“把一个需求（实现周期）从4个月降到1周，需要全链路每一个环节的创新。”安筱鹏表示，通过云端大数据实时洞察消费者的需求，通过工业互联网打通产业链上下游的断点、堵点，从而实现小批量、多品种生产以及实时交付的能力。

## 未来，工业App或将‘无处不在’

当前，数字化生产还是散点式的。11月28日，在第二届中国发展规划论坛上，全国人大常委会委员、清华大学公共管理学院院长江小涓表示，产业互联网主要应用于生产设备管理，在线监测、在线维修、在线停机和启动等领域，总体上还处于探索阶段，但她非常看好数字经济的前景。

“十四五”规划指出，发展数字经济，推进数字产业化和产业数字化，推动数字经济和实体经济深度融合，加快对工业互联网等新型基础设施的建设。下一个五年，工业互联网将走向何方？

一个显著的变化是，对工人需要具备的技能有了新的要求。流水线上的工人更多地被机器代替，工人将成为更有技术含量的操控员、远程驾驶员等，或者向软件创新型人才转变，成为新时代的‘新工人’。

工人的结构也将发生变化。代晴华表示，未来3-5年，企业的产业工人将从2.6万名减到3000名，工程师将从3000名提升到3万名。企业的关注点将从制造转向创新，使制造上“云”，整个过程智能化。“未来，工业App或将‘无处不在’。”

在安筱鹏看来，通过工业互联网构建新的竞争优势，推动制造业高质量发展是（“十四五”时期）的核心目标。要实现这一目标，一是要从“全局优化”着手，即对整个供应链体系各个环节进行全局优化；二是要进行高频创新、低成本创新以及高效创新。

另外，也要发挥中国作为全球最大的消费互联网大国和制造业大国的优势，从而产生叠加效应、倍增效应。

“重构”将是下一个五年工业互联网发展的关键词。张启亮指出，未来，无论是制造环节本身，还是服务环节、商业模式，甚至是数据的商业价值都将被“重构”，整个制造环节都可能由原来从产品出发转变为从消费者的需求出发。而工业互联网产生的大量数据，可能将通过新技术释放出新能量和新价值，从而重新定义未来的工业。

“5G+工业互联网将为制造业插上腾飞的翅膀。”在代晴华看来，未来5年，以工业互联网为代表的制造将会走向千家万户，各行各业将形成众多的“工业大脑”，赋能绝大部分中国制造的中小企业，“一起分享技术带来的效率、带来的创新，使中国真正走向制造强国。”

# 深圳近百万车位缺口 停车难如何破解

中青报·中青网记者 刘 芳

家住深圳南山西丽片区的李女士每次去福田办事，已经习惯不开车。“福田的停车位太难找了，每次开车都要转几圈还找不到车位，有几次急得差点想把车扔掉。”她说。

“人们经常说的‘衣食住行’，以后应该叫‘衣食住行停’了。”在不少深圳车主看来，没地方停车，大大影响了日常生活的幸福感。

早在2017年，深圳就被国家列为全国推进城市停车场建设第一批五个试点示范城市之一，要求在公共设施集中区停车设施建设和停车信息平台建设两个重点方向先行先试。如今效果如何？

## 近百万个车位缺口

在超大城市‘停车难’的困境下，深圳很多三甲医院周边出现了一种新行业——代客泊车，因为在有限的时间内停车位不足，不得不延缓进场时间，就有人穿着代驾的小马甲招揽生意，没想到生意火爆，一次收费至少50元起。

医院出现泊车服务只是“停车难”问题的一个缩影。深圳市龙华区某小区物业江先生告诉记者：“白天我们停车场十分欢迎小区以外的车辆来停车，收费标准是10元/天。下午6点开始，我们就严格把控，只允许小区业主的车辆进来，外来车辆不能再进来了。”江先生表示，白天很多业主开车上班去了，很多车位都空出来了。但是一到晚上，车位便紧张起来，首先要满足小区业主的需求，这时候便不再对外开放了。

深圳市人大代表、深圳市停车技术企业行业协会秘书长张毅认为，停车“潮汐化”问题导致了停车难，写字楼上班时间爆满，而住宅小区下班时间供不应求，医院、学校等地停车位时间段差异大。

但是，停车难不仅仅是由于停车“潮汐化”问题所致——近日，中青报·中青网记者从深圳市交警局了解到，深圳市机动车约335万辆，经营性停车场6420家左右，经营性停车车位170万个，非经营性停车位约70万个，路边停车位约2万个。车辆和车位数量相比，存在近百万个车位缺口。

张毅告诉记者，“车位和车辆的数量严重不匹配，找不到停车位、停车费太贵、电动汽车找不到充电桩等都成为民生痛点，停车位的增加速度赶不上新上路车辆的增加速度，以后停车越来越难将会成为一个趋势”。

## “停车难”的痛点到底是什么

除了总量供需矛盾和车辆潮汐化问题之外，停车场管理落后和信息不对称也造成大量车位被闲置。

“算不清楚这个停车场里到底有多少‘僵尸’车。”深圳华强北附近一个小区的物业告诉记者，小区入住快一年，但是里面已经发现了很多开进来就没动过的“僵尸车”。找不到车主，也没办法就此下定论把车拖走，而停车库因为是新开楼盘，目前还处于免费阶段。

在福田区的一些老旧停车场，因为停车场的服务没有更新，有的还在停车的1.0阶段。“停车还得下车取卡刷卡，有的车库虽然不用刷卡，但是网络差得要命，经常断网断电”，效率低下、信息错配的车场经常引发车主“吐槽”。

中国停车智能系统的头部企业捷顺科技副总裁许昭林告诉记者，实际上，很多停车场都急需升级，“效率低下的停车场需要的人工成本更高，而且车主投诉引发的第三方成本也更高”。

在张毅看来，停车场产权确权难才是停车难问题的“老大难”。停车场产权属性不明晰，这也是很多小区物业、开发商和居民之间产生矛盾的一大导火索，导致很多小区的停车场无法形成统一管理，大大降低了车位使用率。

“如果这块地的产权证上写的不是停车场的用途，那谁都不敢用，谁也不敢批，有的地就那么放着一直没用过，但是只要是谁先批准先来当成停车场使用，那就要承担很大的法律责任。”张毅表示，深圳是有特区立法权的，但也没有立法保证停车位的法律地位，也就没有立法明确停车位的归属方，这让停车场的整片开发管理成为一个问题。

## 大数据支撑共享盘活资源能否解决停车难

实际上，早在2017年12月，深圳交警局就专门成立了停车场科，专门管理停车场，希望破解超大城市停车难。

2018年，深圳市经营性停车场将车辆监管系统数据报送方式，改为基于互联网对车辆监管系统进行数据上传，提高了全市经营性停车场数据采集质量，搭建城市级智慧停车平台。

今年11月12日，深圳市交警局交通处、停车场管理科科长郑雷克在接受中青报·中青网记者采访时表示，2020年，深圳将大力推进智慧停车模式改革，主要是依托大数据的支撑，通过停车场空间互换和车位共享来盘活现有停车资源。郑雷克表示，对于平台的运营，政府部门只是一个推手，主要还是要依靠市场化运作。

实际上，作为中国第一家停车行业的上市公司，捷顺科技在提高车位周转率方面下了不少功夫，研发了多款智能化产品，比如搭建“捷停车”平台，为车主用户提供停车费自动支付服务，用户使用手机缴停车费，并提供停车场剩余停车位快速查找、导航、车位预订、车位共享等功能，通过充分利用数据来提高车位的使用效率。

“我们的技术几乎每周都有迭代。”负责公司研发业务的捷顺科技副总裁许昭林表示，“从停车场的刷卡时代到现在的无人值守时代，仅仅才几年。”

张毅则表示，解决停车难的终极之路，应该是建立一个类似“滴滴”“美团”那样的大数据平台，找到合理的商业模式，让数据跑起来。比如是否有空余停车位，是否方便停车，停车费多少等数据实时共享。“一方面可以方便市民便利停车，一方面也可以带动停车场的收入增长。”

2018年深圳市发改委发布的《深圳市停车产业发展报告（2017）》预计，2020年，深圳停车产业的市场规模将超500亿元，其中，停车场投资建设的市场规模将超170亿元，停车场设备制造与安装的市场规模将超130亿元，停车场运营管理的市场规模也将超230亿元。

记者了解到，从目前深圳停车平台搭建情况来看，仅实现了少部分停车场数据互通。深圳市交警局联合深圳特区建设发展集团搭建智慧数据平台，目前仅引入了几十个停车场数据进行车位共享。作为头部停车企业，捷顺科技在深圳市场也只实现了部分停车场的数据共享。

郑雷克表示，深圳6000余个经营性停车场，目前交警局已经收集了98%的停车场数据，政府方面也十分希望能够尽快搭建好这个平台，慢慢地把规模逐渐做大，吸引大家主动加入这个平台。张毅表示，协会也在积极推进平台搭建，希望进一步挖掘停车数据价值，找到更多停车场互联网平台的商业化模式。“这比当初建立‘滴滴’平台还要难，毕竟，这个平台不仅仅要to B,将停车场运营模式由粗放转变为精细化、专业化运营模式，还要to C，面对广大的车主，这不是单纯烧钱就行的。”

## 河北邢台：妇女家门口就业助增收

11月30日，一名留守妇女在河北省邢台市南和区和阳镇东关村一家老粗布加工厂工作。

近年来，河北省邢台市南和区拓宽留守妇女就业创业渠道，依托龙头公司带动，通过手工艺培训，扶持以家庭为生产单位的特色手工业，让留守妇女在家门口实现就业增收。 张 驰/摄（新华社发）