因高利贷、暴力催收引起的暴力伤害事件，已经引起社会各界强烈关注——

“现金贷”鱼龙混杂难逃监管整治！

经济日报·中国经济网记者 钱箐旎

鱼龙混杂的“现金贷”如今迎来了监管部门的整治。近日，银监会发布《关于银行业风险防控工作的指导意见》(以下称《指导意见》)，其中明确指出要做好“现金贷”业务活动的清理整顿工作。

所谓现金贷，是现金贷款业务的简称，是一种授予自然人无担保、无抵押、无场景的信用贷款。据了解，近年来，在现金贷行业中出现了一些风险，如借款者无力还款或者故意不还、市场竞争日益激烈、政府监管不严、暴力催收屡见不鲜、骗贷集团的存在等。

“《指导意见》从资金端、信息披露、利率水平、催收、营销推广等多个角度对现金贷平台提出了要求，用意是规范市场发展，而不是禁止这一业务。”开鑫金服总经理周治翰在接受经济日报·中国经济网记者采访时表示，市场最为关注的是关于现金贷要“严格执行最高人民法院关于民间借贷利率的有关规定，不得违法高利放贷及暴力催收”的规定。特别是因高利贷、暴力催收引起的暴力伤害事件，已经引发了社会各界的强烈关注。

新闻深一度

- 网络借贷信息中介机构应依法合规开展业务，确保出借人资金来源合法，禁止欺诈、虚假宣传
- 《指导意见》的出台，有助于行业建立“合格借款人”标准，推动建立消费金融行业从业门槛

据了解，根据《最高人民法院关于审理民间借贷案件适用法律若干问题的规定》，借贷双方约定的利率未超过年利率24%，出借人请求借款人按照约定利率支付利息的，人民法院应予支持。借贷双方约定的利率超过年利率36%，超过部分的利息约定无效。“如果现金贷平台在开展业务时，能够严格执行最高人民法院的规定，则有利于遏制高利贷、减少暴力催收、保护借款人合法权益。”周治翰说。

不少业内人士表示，站在行业的角度，《指导意见》的出台，有助于行业建立“合格借款人”标准，推动建立消费金融行业从业门槛，以及推动行业利率水平回归理性。“现金贷是消费金融中不可缺少的一部分，在响应国家号召发展数字普惠金融、促进国民消费的大潮中肩负着重要的责任，监管机构对这一领域的及时指导和管理，可以规范好该行业，促进其更好地发展。”PPmoney万惠集团副总裁康德胜表示。

美利金融相关负责人同时表示，作为从业者，各平台不得触碰监管出台的业务红线，也应及时开展自查自纠、严格风控，共同推动行业可持续健康发展。

针对下一步的发展，苏宁金融研究院互联网金融中心主任薛洪言表示，监管层此次表态应该类似一种窗口指导，提示从业者注意规范发展。“整体上看，高息及非法催收行为还算不上行业内的普遍现象，监管是对市场的局部规范。”在他看来，目前《指导意见》仍为框架性意见，缺乏可操作的细则，对这些企业的影响要看各地监管机构后续发布的细则。

“我们建议监管机构对现金贷这个行业的不同产品能够有更详细的指导意见。比如发薪日贷款这类现金贷产品，确实能迎合很多短期急用钱的需求，但因借款周期很短，如果仅仅是收取较低的利率，产品盈利将无法覆盖获客成本、风控成本、运营成本以及资金成本，这类产品我们建议应该将中间费和利息分别对待处理。”康德胜说。

从去年至今，几乎每个月都有全新品牌诞生，从而引发追问——

中国汽车还需要新品牌吗

经济日报·中国经济网记者 杨忠阳

视点 中国新闻奖名专栏

目前中国汽车市场品牌已多达100多个，每年新推车型高达500多款，数量远高于美国。在一个充满竞争的市场，新技术和新产品日新月异，创造一个全新品牌几乎是“分分钟”的事，但要让这个全新品牌从“零跑”真正到“领跑”，还得拥有非常之力——

作为华晨鑫源重庆汽车公司推出的全新品牌，斯威X7上市以来，销量已突破4万辆，成为一匹黑马。

本报记者 杨忠阳摄

尽管中国市场已汇集全球最多的汽车品牌，国内竞争早已国际化，但这丝毫没有阻挡住新进入者的热情。从去年至今，几乎每个月都有全新的汽车品牌诞生。这些新的品牌，不仅让消费者倍感新奇，同时也引发了不少业内人士的困惑与追问：“中国汽车市场还需要新品牌吗？”

新势力造车风起云涌

零跑来了！3月17日，浙江零跑科技有限公司发布全新汽车品牌——零跑。

相较于此前一些“PPT造车”案例，零跑科技则务实得多。在发布会上，零跑科技董事长朱江明不仅介绍了浙江金华生产基地的建设进展，还详细讲解了两款纯电动轿车的目标定位和开发周期。

据了解，零跑汽车第一款产品完全正向开发，定位为精致简约、动感时尚、智能互联的纯电动轿跑，拥有360公里续航里程以及自主研发的ADAS驾驶辅助系统，目前已经完成样车试制，计划在2018年北京国际车展上展出，2018年底批量生产。

此前，市场上一家名为“斯威”的汽车品牌也曾引发人们好奇。华晨鑫源重庆汽车有限公司董事长龚大兴告诉经济日报·中国经济网记者，斯威(SWM)是1971年创立于意大利的一家摩托车品牌，2014年被鑫源控股全资收购。去年鑫源控股旗下华晨鑫源重庆汽车公司正式将其应用到新开发的乘用车上。

作为一个全新的乘用车品牌，斯威汽车在意大利米兰和重庆分别设有设计中心和研发中心，在重庆涪陵区建有年产30万辆整车及30万台发动机基地，目前已向市场投放斯威X7。

近年来，跨界造车大有风起云涌之势。这其中不仅包括蔚来、乐视、车和家、百度、格力等国内企业，还包括苹果、谷歌等全球互联网科技领域的领军者。据不完全统计，目前仅在中国市场上新诞生的汽车品牌就不下20个。由于这些企业大都是汽车行业的“门外汉”，有的甚至是互联网企业，这一现象被业界比喻为“新势力造车运动”。

“门外汉”底气从何而来

为何“门外汉”不约而同地选择在这样一个时间节点“入侵”汽车领域？“汽车行业现在竞争确实已比较激烈，但与家电行业相比，仍不是竞争最激烈的，且自主品牌所占份额还不够大。”朱江明表示，当前汽车行业的技术拐点正在到来，未来汽车的核心技术将不再是传统的底盘、车身、发动机，而是电池、电机电控、智能驾驶、智能互联，这对于新进入者显然是个机会。

虽然目前中国汽车市场品牌已高达100多个，每年新推车型亦高达500多款，数量远高于美国，但龚大兴认为，“中国汽车市场还是需要有新品牌的”。支持他这一观点的依据在于，与原有的“60后”和“70后”消费群体相比，现在“85后”和“90后”的消费者对汽车需求已不再是代步工具，而是变得更加丰富，“有一拨新的消费群体诞生，就必然会促使新的供给产生，有些老品牌如果不能适应新的市场需求变化，是要死掉的”。

“当前中国汽车市场既竞争激烈，也不激烈。”作为传统汽车企业的代表，长安汽车总裁朱华荣把自己的观点表达得更辩证，“其实激烈的是在局部产品，激烈是在局部市场，你看现在随便哪一家公司造一辆车都能卖得掉，它激烈吗？它不激烈”。

与日趋多元和个性化的消费需求相比，当前传统汽车企业的产品和服务并没有完全满足消费者。“这些传统车企没做到位的地方，恰恰就蕴含着初创汽车公司的机会。”朱华荣认为，只要这些企业能抓住不同的用户群体，不同的销售市场，不同的区域，就有可能成功。

从“零跑”到“领跑”有多远

在一个充满竞争的市场，新技术和新产品日新月异，创造一个全新品牌也是“分分钟”的事，但要让这个全新品牌从“零跑”真正到“领跑”，得拥有非常之力。

回溯中国汽车产业发展历程，类似的造车运动20年前也曾出现过。彼时的春兰、奥克斯、云雀等一批造车企业纷纷涌现。不过，大浪淘沙之后，仅有吉利、奇瑞、长城成为幸运儿，不少品牌早已难觅踪影。

为什么？“一个全新的汽车品牌要想存活下来，首先必须要有过硬的产品和服务。”汉腾汽车有限公司总经理李学明表示，成熟的传统品牌出现一些小的问题，做一些召回，也许就可舒缓舆论对产品质量的压力，但是对于新品牌来说，一点小小的问题就可能是致命打击。由于市场对其容错率非常低，企业必须要用最高的品质来要求自己，否则就会被市场无情地淘汰出局。

其次，要寻求差异化发展。有关专家表示，经过多年积累，成熟的品牌，已具备较强的实力；新品牌由于初创，资源有限，只有先在优势领域发力，才能取得更好效果，如果这个领域处于快速上升期则更好。

还有一个更大的“风口”，这就是智能电动汽车。蔚来汽车创始人兼董事长李斌认为，智能电动化是未来汽车发展的必然趋势。作为一个新的品牌，只要在智能化、电动化方面和用户体验方面有创新和突破，真正解决用户痛点，就有快速成长机会。

此外，新品牌也要尊重汽车产业的基本规律。“现在一讲互联网造车，很多人就说要颠覆传统车企。”李斌表示，创新和突破固然重要，但一些产业的基本规律也不能全都违背，因为“汽车是一个非常大的技术体系”。“我认为200亿元只是投资汽车产业的一个起点，而且这还只是研发和销售服务体系，并不包括制造体系。如果一个初创公司要把行业每一个基本规律都尝试和挑战一遍，这种公司就会比较麻烦。”李斌说。

尽管眼下新品牌如雨后春笋般涌现，不过业内人士表示，除特别优秀的，大多数品牌都会逐渐被淘汰出局，这是汽车行业的演进规律。国际汽车工业发展经验表明，欧美日等成熟汽车市场已经走过品牌从多到少，最后形成几家寡头的过程，中国汽车市场也不例外。中汽协常务副会长董扬表示，未来10年，就会有一半的本土汽车品牌消失。在李斌看来，此轮新的造车浪潮中，最后剩下来的可能也只有“两三家”。

连线

长安汽车董事长徐留平——

唯有创新最美

“什么是汽车？”“什么是汽车产业的本质？”“当下的汽车产业本质有什么变化？”这是长安汽车高管团队反复追问的三个问题。近日，记者就此采访了长安汽车董事长徐留平。

徐留平说，之所以反复追问，首先源于长安汽车进入汽车领域比较晚，缺乏知识和经验的积累，本人也曾属于“门外汉”；其次，源于对汽车产业复杂性和消费者需求多样性的“发自内心的敬畏”；第三，源于面对着一大波新技术集群的出现，它们会不会对汽车产业产生革命性冲击，进而影响传统汽车的生死存亡，这种深深的忧患意识和强烈的责任感时刻萦绕着自己及团队。

近几年，长安坚持自主创新，推出了一系列消费者喜爱的“靓丽”产品。不过，徐留平也深切感受到了两大“难题”。一个难题是长安汽车的每一个产品都还比较漂亮，但是漂亮的特征则是“百花齐放”“形态各异”，不像“一娘所生”，不像“一家人”；更要命的是，每一款产品的造型设计在产品开发过程中都是最痛苦和最难迈过的节点，有不少产品在接近量产的最后时刻，因为设计不过关而从头开始。

“设计如此重要，又如此艰难。”徐留平表示，“所以我和我的团队就有个愿望，希望通过创新，能够真正跨越造型设计之大关，创立一套属于长安汽车自己的长期设计理念”。

另一个难题就是在汽车产业迎来消费者的情感需求日益暴增，以及日新月异的新技术集群不断驱动下的革命性时刻，汽车产业的本质会有什么变化？“作为人类贴身伙伴，汽车已是人性的体现和延伸，是人类灵魂和情感的外化。”徐留平认为，“生命动感”不仅是当今汽车和汽车产业的本质特征，也代表着汽车产业的未来。在“生命动感”这一哲学理念指导下，目前长安汽车创新性地形成了“智色双旋”的设计理念。所谓“智”，即是智力、智能，是人和车理性的一面，表现为不断实现的自动驾驶和无人驾驶的智能汽车，它能“想您所想、念您所念”，能和消费者充分交流沟通，是一个智能的移动终端，正所谓“无智能，不汽车”；所谓“色”，则是色彩、性情、美感，意即设计必须符合消费者的审美和情感要求，正所谓“无美，不汽车”。

直播间

药品阳光采购，价格如何变

北京医改新政4月8日实施，药品阳光采购作为其中一项措施同步实施。北京市卫计委的统计数据显示，4月8日至4月11日，阳光采购正式运行4天的药品让利金额已达5964万元。然而，有北京市民质疑，社区很多药品药价并未下降，还有部分药品医改后反而更贵。对此，记者向北京市卫计委相关负责人作了一番求证。

网友清风：什么是药品阳光采购？阳光采购是通过哪些措施来降低药品价格？

主持人：药品“阳光采购”是在原药品集中采购工作基础上，坚持以市为单位的集中采购方向和质量、需求、价格相统一的采购原则，进一步明确公立医疗机构在药品采购中的主体地位，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好发挥政府作用，形成市场主导价格的机制。

北京市药品阳光采购的具体做法是将药品分成3类：第一类是对市场供应充足、竞争充分的常用药品，动态联动全国各省级药品集中采购价格，并将其作为重要谈判依据，进一步降低药品虚高价格，引导全市同种药品价格始终处于全国较低水平。第二类短缺药品主要是确保临床用药供应放在第一位，合理提高药品价格，特别是提高全国性、地域性短缺的药品价格，能够在货源短缺的情况下有效占有市场购买先机，同时也能够促进企业积极生产。第三类低价药品按照国家相关政策，鼓励企业更多生产和临床更多使用低价药品，以达到降低医疗总费用的目的。

网友乐陶：医改后，都说药费会降下来，为什么到社区开药部分药价却同之前的价格是相同的？

主持人：北京市卫计委表示，北京市基层医疗机构早在2006年起就开始实行了基本药物的零差率销售。这些药品在本次医药分开综合改革执行前，社区已经取消了药品加成，老百姓已提前享受到了实惠。2014年北京市将基本药物品种扩充到699种，并开展了全国各省级药品集中采购价格联动，许多药品价格已经处于全国较低水平，所以改革执行后价格无明显变化。本次阳光采购中，按照分类采购的原则，药品价格有升有降，还有一部分价格持平。

网友思成：我自己长期服用的速效救心丸，这次改革后涨了9元多，原来价格是30.62元，现在价格是39.72元，涨价的原因是什么？

主持人：北京市卫计委回应，按照价格部门中成药日均费用不超过5元即可纳入低价药品政策管理的原则，速效救心丸属于国家低价药品政策范围。对这些药品国家政策是加大政策扶持，鼓励生产和临床更多使用低价药品。

经查，速效救心丸随着周边省份的价格有所上涨，但其日均费用仍较低，依然属于低价药品范围。按照该产品不同包装数量计算，39.72元折合成单粒的价格约0.22元，已处于全国较低水平。

（本期主持人 吴佳佳）

02:15

微聚焦

旅游为环保让路

云南近2000家客栈被关停

本报记者 郑 彬

近段时间，为推进洱海保护治理，云南大理洱海环线近2000家客栈餐馆被陆续关停整顿。这体现出当地政府对洱海的环保治理决心，但也将给当地旅游业带来不小冲击。

3月31日，大理市发布了《关于开展洱海流域水生态保护区核心区餐饮客栈服务业专项整治的通告》，宣布划定核心区。《通告》要求在4月10日前，包括核心区以及核心区划定红线经过的洱海环湖自然村，所有相关餐饮、客栈经营户一律自行暂停营业，接受经营证照、环保等核查。

记者注意到，“洱海流域水生态保护区核心区”正是海景客栈分布最密集的区域，共涉及餐馆客栈1800多家。长期从事旅游行业的杜光坦言：这意味着备受游客青睐的海景客栈基本关停，对个人和当地经济所带来的损失无疑巨大。

近年来，随着旅游业发展，洱海周边开了大大小小的餐馆和客栈不下几千家。有些店规划、配置不合理，不科学，甚至污水直接排入洱海，造成洱海污染、蓝藻侵入、鱼类死亡，已经超出了洱海的承载能力。大理州政府副秘书长、大理州洱海保护治理“七大行动”指挥部综合协调组副组长吕实才3月31日在新闻发布会上表示，“当前洱海保护治理已经到了没有退路的紧要关头”。

大理隐漫度假酒店总经理刘秉知说：“许多人来大理，都是冲着大理的美景慕名而来。如果洱海脏、乱、差，那我们品质再高，服务再好，一切都将是徒劳。”

专家表示，大理的做法给如火如荼的民宿行业发展敲响了警钟。客栈经营者不能只顾眼前利益忽视环保；政府也要把环保工程作为未来旅游开发的基础性工程，重视环境承载能力。

在中国未来研究会旅游分会副会长刘思敏看来，最严的洱海治理，也仅仅是“万里长征第一步”，如何让洱海重现生机、恢复洱海的自然生态与文化生态，是摆在大理、云南面前的重要课题。

也有客栈经营者认为，洱海环保治理刻不容缓，但政策措施也应该进一步细化，不能搞一刀切。当地一位客栈老板说，大理政府对农耕用地、建设用地的限制，以及封湖政策的实施，不仅会影响从业者的收入，也会使大理慢慢失去旅游优势。大理市政府相关负责人表示，推进洱海保护治理，是为了当地旅游业的可持续发展。大理对现有客栈餐馆并不是要管“死”，而是通过规范，引导完善相关经营条件，进而实现有序发展。

本版编辑 郭存举 李 瞳