

险企介入汽车产业链 平安人保均涉足

苏向杲 报道

对保险公司来说，在汽车经销端，险企可介入建店融资贷款、库存融资贷款、设备融资贷款；在汽车消费终端，险企可以介入购置贷款、整体金融需求解决方案等领域

记者从某大型保险集团下一阶段的工作计划宣导中看到，该公司欲在下一阶段介入汽车金融，除投资端对汽车产业链投资外，还欲推出各类融资及信贷保证保险。

记者了解到，目前中国平安、人保财险、安邦保险等险企对汽车金融有不同程度涉足。险企除设立相关子公司外，也推出车贷险等涉及汽车消费融资的各类保险产品。

险企再推车贷险

汽车金融通常是指在汽车销售过程中对消费者或经销商所提供的融资及其他金融服务，包括对经销商的展厅建设和设备贷款、库存融资，以及对用户的消费信贷、保险销售等。

近期，记者就发现某险企在大力推广个人汽车消费贷款履约保证保险(简称车贷险)。车贷险是指购车人在向银行申请汽车贷款时，除将所购之车作为抵押物外，还向保险公司申请购买车贷保证保险，保险公司在其中起到担保人的角色。在车贷险中，被保险人是银行，保险公司承保贷款人不还款责任。

具体来看，该款产品主要针对国产车首付比例高于 30%的用户及进口车最低首付比例 40%的用户，投保人为分期付款的方式购置家庭乘用车的自然人。如果投保人连续三个还款期末履行与被保险人签订的购车借款合同约定的还贷责任，保险人负责向被保险人赔偿购车借款合同项下投保人应偿还但未偿还的本金与利



息之和。

事实上，早在 1998 年，保监会就颁布了《汽车消费贷款管理办法》。2000 年，浙江各家保险公司纷纷挺进车贷险市场，并开始由向企业提供车贷险过渡到向个人用户提供车贷险。然而好景不长，2001 年开始，车贷险隐藏的巨大风险开始引爆，保险公司赔付率居高不下，个别公司的赔付率甚至达到 400%。

因此，到 2003 年下半年时，各大保险公司纷纷叫停该项业务，2004 年 1 月，保监会发布《关于规范汽车消费贷款保证保险业务有关问题的通知》，明确提出“各保险公司现行车贷险条款费率截止 2004 年 3 月 31 日一律废止”。

一直到此后的 2009 年 6 月，保监会发布《促进汽车消费贷款保证保险业务稳

步发展的通知》，要求保险公司在风险控制前提下发展车贷险，停售近 5 年的车贷险又重出江湖。

记者调查发现，自保监会放开车贷险之后，目前推出车贷险的保险公司除上述险企一家之外，今年 3 月初保监会通过了长安责任保险关于车贷险条款和费率的请求。

北三环工商银行某相关业务人员表示，现在很多银行个人汽车贷款只做信用卡分期付款，无抵押、无担保，出现突发情况按照信用卡流程办理，并不需要与保险公司合作。

值得一提的是，该保险公司不仅推出了车贷险，还推出了汽车经销商贷款履约保证保险。汽车经销商贷款履约保证保险的主要功能是，当经销商未按期归还借款

本息时，保险公司应向被保险人即贷款金融机构赔付所有未还贷款本息。

保险合同显示，该款产品保险费率为 2%，即汽车经销商需要贷款 100 万元时，除向银行交纳一定的利息后，还需要向保险公司支付 2 万元的保费。同时，该产品可以接受工业用地、商服用地抵押，土地抵押率为 70%。只要汽车经销商提供较为全面的资料后，可获得一定额度的贷款，贷款可在授信期内可循环使用。

险企可介入多领域

事实上，保险公司可以介入汽车金融的多个领域。

对保险公司来说，在汽车经销端，险企可介入建店融资贷款、库存融资贷款、设备融资贷款；在汽车消费终端，险企可以介入购置贷款、整体金融需求解决方案等领域。

而从保险销售端来看，保险公司可以销售车险、质保、企业财产保险、汽车企业员工寿险、理财投资型保险等各类险种。

记者获悉，安邦保险已经与上海大众、上海通用、青年客车、莲花汽车等汽车企业已经达成合作意向，并与工商银行、广发银行、招商银行等银行达成合作协议。同时，安邦保险已经与覆盖全国各省市、包含所有主流平拍超过 2000 家的合作经销商达成合作。

平安半年报也显示，平安已经成立了上海汽车电子商务有限公司，拥有网上车市等平台，已经签约近 1000 家汽车经销商。

从目前各险企的情况来看，介入汽车金融领域的保险公司，牌照均比较齐全。如安邦汽车金融凭借集团旗下银行、保险、金融租赁等牌照，可以为汽车产业链提供一揽子、产业全覆盖的金融保险服务。

“双十一”临近 电商进入备战状态

帅才 报道

近年来通过网络的普及、媒体的渲染和商家的炒作，11 月已被电商炒作成销售高潮。目前，“双十一”临近，电商大战进入备战状态。

随着参与到这一“节日”中的商家与消费群体日益增加，节日消费已经形成动辄上亿元的产业。

为了迎接“双十一”到来，各大电商线上、线下并举，采取多项手段积极促销。天猫、当当网、凡客、京东商城等均已相继宣布新的促销政策，苏宁、国美则考虑拉长促销时长，希望提高物流服务水平，来争取消费者青睐。还有电商通过微信、QQ 启动“亿元合体红包”活动，通过自媒体力量刺激消费者，预热节日经济。

“一年中积压的商品赶着清仓，趁着‘双十一’这天能解决一些是一些。”淘宝商城一个品牌店主透露。

有分析认为，相对于传统节日，“光棍节”更富有草根娱乐精神和互联网时代特色，所以更受网民追捧。

一些消费者表示，在生活、工作压力大的日子，消费使人获得的愉悦和幸福感，给予了“压力山大”的单身群体一个发泄的突破口，打折降价的商品还能填满消费者的比价心理。

“网购狂欢节”的短暂繁荣背后，往往伴随着各种消费者权益受损的现象出现。从去年“双十一”的消费盛宴可以看出，逾千万网友涌至淘宝网疯狂扫货，巨大的流量导致网络拥堵不堪，各大银行的网银支付系统备受压力，受到物流滞后、售后服务跟不上等因素影响，各大商家除了刷新销售额，也刷新了投诉量。

业内人士指出，目前，网购暂时还处于“自规则”状态，相关法律处于滞后状态，行政监管也没有及时到场。

互联网实验室董事长方兴东认为，对于实体店，《消费者权益保护法》等相关法律可以介入、治理。而消费者如果在网上被侵权，想在网下维权很不容易。

上海财经大学物流管理系主任谢家平认为，除《消费者权益保护法》需要与时俱进，将“电商”纳入视野之外，还必须进行增量立法，将“网店信用评价指标”、“电子商务法”等早日提上立法日程。

延伸阅读

双十一即指每年的 11 月 11 日，又被称为光棍节。双十一网购促销始于 2009 年，当日支付宝交易额约为 1 亿元；到 2010 年，增长到 9.36 亿元；2011 年，增长到 52 亿元。2012 年，“双十一”当日支付宝交易额实现飞速增长，达到 191 亿元；2013 年 11 月，截至 11 日 24 时，天猫“11·11”购物狂欢节支付宝成交额达 350.19 亿元，刷新 2013 年“双十一”创下的 191 亿元的纪录。

发改委集中批复 5 家新机场 投资步入冲刺期

孟岩峰 报道

10 月 22 日，国家发改委集中发布了一批重大工程项目批复信息。

信息显示，9 月 28 日，发改委批复了新建吉林省松原民用机场、青海省果洛民用机场、内蒙古扎兰屯机场、云南省澜沧民用机场、贵州省仁怀民用机场等五家机场的可行性研究报告。五家机场的投资总额达 54.9 亿元。

发改委在 2014 年上半年也对机场项目有过批复，不过整个上半年共批复四家机场项目，包括 6 月 10 日的西藏林芝机场航站区改扩建工程及青海省花土沟民用机场工程可行性研究报告的批复；2 月份对辽宁省新建营口民用机场和锦州民用机场工程可行性研究报告批准通过。截至目前，今年共有 9 家机场项目获得批复。

投资额度及模式有待商榷

机场作为航空运输的基础设施，其规划与发展将反映整个行业的未来走向。近年来，我国政府加大了对机场的投资力度，使我国机场业的发展出现了新的局面。

根据发改委发布的内容，此次集中批复的 5 家新建机场，青海果洛民用机场建设规模为满足 2020 年旅客吞吐量 8 万人次，货邮吞吐量 200 吨，飞行区等级指标为 4C。项目总投资为 11.33 亿元，中央预算内投资与民航发展基金解决 9.53 亿，其余 1.8 亿由青海省政府自行解决。

松原查干湖机场是按照满足 2020 年旅客吞吐量 40 万人次、货邮吞吐量 2000 吨的目标设计，飞行区等级指标为 4C。该项目总投资为 7.84 亿元，民航发展基金与中央预算内投资 3.85 亿元，其余 3.99 亿元由吉林省和松原市政府负责。内蒙古扎兰屯机场则是按满足 2020 年旅客吞吐量 28 万人次、货邮吞吐量 1400 吨的目标设计，项目总投资为 4.67 亿元，中央预算内投资与民航发展基金出资 2.63 亿，内蒙古自治区政府安排财政性资金 0.6 亿元，其余 1.44 亿元由呼伦贝尔市政府和扎

兰屯市政府按等比例安排财政性资金解决。

云南省澜沧机场及贵州怀仁机场则分别按照满足 2020 年旅客吞吐量 25 万人次及 35 万人次设计，货邮吞吐量分别为 750 吨和 3500 吨，项目总投资分别为 15.33 亿元及 15.73 亿元，除中央预算内投资及民航发展基金外，云南省政府及贵州省政府等需自行承担 7.22 亿元及 4.86 亿元。

一位机场集团人士对记者表示，目前国内的机场密度偏低，仍然有较大的投资和发展空间。

截至目前批复的 9 家机场项目，除青海省果洛机场及花土沟机场的设计吞吐量为 8 万及 9 万人次外，其他几家机场项目分别设计为旅客吞吐量 25 万至 80 万人次不等。

而截至 2013 年底，全国共有民航通航机场 193 个，其中中年旅客吞吐量达 1000 万人次以上的有 24 个，100 万人次的有 61 个，旅客吞吐量不足 10 万人次的有 45 个机场。大部分的机场都处于亏损状态。

在去年 5 月，民航局长李家祥曾公开表示，彼时中国运营机场共 180 个，2011 年整体盈利 53 亿元，但其中 119 个小机场亏损，亏损额为 20 亿元左右，大约 1 个机场亏损 1600 万元，亏损面达 66%。

“机场大面积亏损的原因有三：一是项目投资过大；二是建成后运营期间没有合适的机型飞，所以航班少；三是机场本身具有公共设施的性质，部分财产和投资的记账方法和投资回报率要特殊对待和看待。”上述机场集团人士表示。

而此前一位机场工作人员对记者表示，机场刚刚要盈利，就马上把钱投入到改扩建上，不断提高机场吞吐量，为后期发展未雨绸缪，而这样的循环也让机场陷入了一直亏损不能盈利的状态。

在上述机场集团人士看来，其实很多地区并不需要大吞吐量机场，通勤机场完全可以满足该地区发展，并且随着 ARJ21 支线客机未来的投产，各地应该研究中小机场的开行和如何增加适合航班。

项目批复或将扎堆

对于此次集中批复机场项目，上述人士称该速度也比较合理。而此前的一些规划及会议也显示了今年与明年机场项目在数量上将比较集中。

在去年年底的 2014 年全国民航工作会议上，民航局曾提出 2014 年民航发展预期指标，其中基础设施建设投资 780 亿元。而这个数字从 2009 年至 2013 年分别为 594.5 亿元、646.5 亿元、687.7 亿元、712.2 亿元及 716.6 亿元。今年比去年增加超 60 亿的投资。

而根据此前民航十一五及十二五发展规划也可以看出，十二五期间，中国将新建机场 70 座，改扩建 101 座。

十一五规划中，2005 年，全国民用运输机场为 142 个，当时规划到十一五结束，即 2010 年达到 190 个，但实际仅为 175 个；而十二五规划则是到 2015 年达到至少 230 个机场。截至 2013 年末，机场数量只有 193 个，这意味着如果按照该规划，2014 年及 2015 年仅建成机场数量就将要达到 37 家，还不包括其他批复项目及在建项目。

除各省市地区机场的在建及批复，解决大型机场的容量饱和问题及大型国际航空枢纽的建设也在进行中。近日，上海第三机场及广州第二机场选址问题也被热议，而此前论证数年的北京第二机场的设计规划也终在 2014 年确定。

此前在十二五规划中就明确规定，缓解大型机场的容量饱和问题，积极发展支线机场。

10 月 8 日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，其中有决定向地方政府全部或部分下放通用机场核准权限，而这将解决过去审批周期长的问题。江西及山东等都已经有新计划。其中江西计划到 2020 年新建通用机场 15 个，山东到 2030 年通用机场将达 30 个左右，更长远规划为建设 70 个通用机场。

不仅如此，7 月，国际权威航空服务评估公司 Skytrax 发布了 2014 年全球最佳十大机场，新加坡樟宜国际机场摘得桂冠。与此同时，北京首都国际机场和香港国际机场也位列其中。

上述机场集团人士称，这将有助于通用及通勤航空发展。

互联网金融 “顶层设计”将出台

李德尚玉 报道

近日，据接近央行人士向记者透露，《《关于促进互联网金融健康发展的指导意见》(下称《指导意见》))已经上报国务院一段时间了，说不定哪天就公布了。”他称，《指导意见》将比互联网金融协会提早“面世”，随时可能颁布。

而早前，央行条法司司长穆怀朋已公开表示，央行正在会同有关部门加紧制定《指导意见》，这份《指导意见》作为“顶层设计”，将成为中国互联网金融监管体系的制度基础。

据上述人士透露，互联网金融的具体分管部门与外界传闻基本相符：央行负责第三方支付和互联网金融协会监管；银监会负责 P2P 行业的监管；证监会负责众筹的监管。

P2P 行业有关人士则对记者表示，7 月中旬，央行召集多家互联网金融公司开会，就尚未出台的《指导意见》进行沟通交流，包括其在内的代表性企业都出席了会议。

根据坊间流传《指导意见》已经完成了政策制定，正等待发布时机。10 月 20 日，广东互联网金融协会会长陈宝国透露，年底之前，央行一定会正式出台《指导意见》。据称，《指导意见》将对两年时间以来互联网金融野蛮生长进行整体上的约束和指引。在部分领域的无序和混乱局面将得到改善，互联网金融将回归到合理规范的轨道之上。

条法司牵头筹备

“互联网金融协会目前还在发起人筹备阶段。”上述接近央行人士透露，互联网金融会年内恐怕难以成立。与已成立的、支付清算协会牵头的互联网金融专业委员会(下称“专委会”)不同，正在筹备当中的互联网金融协会由央行条法司牵头。

上述接近央行人士向记者称，互联网金融协会的成立程序分两个阶段：第一，要开发起人会，发起成员在发起人协议上签字盖章。协议需要准备 8 份材料，上报到民政部，由民政部批筹之后有 6 个月筹备期；第二，筹备期结束之后，由央行条法司牵头，召开全体会议。会议之后就意味着通过决议，宣布成立协会。

上述人士称，目前互联网金融协会还处于第一阶段。“成员会人数一般要比发起人会议人数多，会吸收新的成员。”

早在今年 6 月，中国人民银行金融研究局金融市场研究处处长庚力曾向记者表示：“央行条法司设立的互联网金融协会已经报民政部审批，很快将成立。而成立行业协会进行自律管理是监管步骤的第一步，随后协会将牵头行业的指导意见。”

庚力透露，央行下设互联网金融协会，条法司正对行业监管细则进行研究，央行将出台总体政策对互联网金融进行导向规范。

协会与专委会如何监管分工

那么，一方面是央行即将成立的互联网金融协会，一方面是支付清算协会已成立的互联网金融专业委员会，未来两者在监管将如何分工？

上述接近央行人士表示：“支付清算协会监管主要包括第三方支付、银行、财务公司这一块的自律，我们设立互联网金融专委会，也是出于研究的目的，建立一些自律的支付管理制度。首先我们也要尊重国务院、人民银行和银监会等相关政策，在此基础上，会建立一些行业自律补充和市场自发等规则。”

该人士称，目前央行下属支付清算协会成立的专委会以自律为主，“自律主要是把政策制定细化、转化，更具开拓性，更适合企业的一些规则。在政策未出台之前，我们可能通过一些自律方式来约束，到一定程度再上升成行业的制度。”

对于互联网金融协会成立之后与专委会是否冲突，该人士称，央行将统一协调两者之间的关系，并表示，目前专委会成员 90 多家，未来还将进一步扩大吸收新的成员。

筹备当中的互联网金融协会将包含银行、证券、保险、基金、P2P 和一些众筹平台，其发起人的成员较之专委会成员略有差异。

P2P 亟待监管

上述人士在提及监管细节时称，之前成立的专委会，一直没有吸纳新的 P2P 机构，因为这一门槛可能令 P2P 平台估值增长。专委会的发起人中包括 10 家 P2P 平台，目前为止专委会还没有吸引新的 P2P 平台进入。

在他看来，P2P 行业的隐性门槛其实较高。目前，全国有 1300 多家 P2P 机构，“专委会成立一年的时间里，在专委会做信息登记的只有一百多家平台。”在他看来，应该正确看待 P2P 行业洗牌的行为，尽快建立监管制度。

近日，复华控股执行总裁兼全融信贷 CEO 彭飞向记者表示，P2P 行业作为刚刚兴起的行业，亟须加强监管，“在任何一行行业刚兴起时都是鱼龙混杂，缺乏监管，P2P 行业欢迎监管。当行业逐渐成熟，会逐步淘汰不可信的 P2P 平台。行业经过一阶段洗礼之后，会走向正规发展道路。”

彭飞称，互联网金融的核心和本质依然是金融，不论如何发展都离不开必要的监管以及与传统金融机构类似的风险控制、风险计量。同时，最离不开的依然是每一个金融服务机构应有的对风险的敬畏。