

金融管理部门再次联合约谈蚂蚁集团

中国人民银行副行长潘功胜就约谈情况答记者问

新华社北京4月12日电 2021年4月12日,人民银行、银保监会、证监会、外汇局等金融管理部门再次联合约谈蚂蚁集团。中国人民银行副行长潘功胜代表四部门就约谈情况回答了记者提问。

问:金融管理部门再次约谈蚂蚁集团有什么考虑?

答:党的十九届五中全会、中央经济工作会议及中央财经委员会第九次会议明确提出,要强化反垄断和防止资本无序扩张,切实防范风险。要从构筑国家竞争新优势的战略高度出发,建立健全平台经济治理体系,推动平台经济规范健康持续发展。

自去年12月份四部门联合监管约谈以来,蚂蚁集团建立专门团队,在金融管理部门指导下制定整改方案,积极开展整改工作。此次金融管理部门再次联合约谈蚂蚁集团有关人员,主要是要求蚂蚁集团必须正视金融业务活动中存在的严重问题和整改工作的严肃性,对标监管要求和拟定的整改方案,深入有效整改,确保实现依法经营、守正创新、健康发展;必须坚持服务实体经济和人民群众的本源,积极响应国家发展战略,在符合审慎监管要求的前提下,加大金融科技创新,提升金融科技领域的国际竞争力,在构建“双循环”新发展格局中发挥更大作用。

问:蚂蚁集团整改方案的主要内容是什么?

答:蚂蚁集团整改工作启动以来,金融管理部门就整改措施与蚂蚁集团进行了深入沟通,并督促蚂蚁集团形成了全面可行的整改方案。

整改内容主要包括五个方面:一是纠正支付业务不正当竞争行为,在支付方式上给消费者更多选择权,断开支付宝与“花呗”“借呗”等其他金融产品的不当连接,纠正在支付链路中嵌套信贷业务等违规行为。二是打破信息垄断,严格落实《征信业管理条例》要求,依法持牌经营个人征信业务,遵循“合法、最低、必要”原则收集和使用个人信息,保障个人和国家信息安全。三是蚂蚁集团整体申设为金融控股公司,所有从事金融活动的机构全部纳入金融控股公司接受监管,健全风险隔离措施,规范关联交易。四是严格落实审慎监管要求,完善公司治理,认真整改违规信贷、保险、理财等金融活动,控制高杠杆和风险传染。五是管控重要基金产品流动性风险,主动压降余额宝余额。

金融管理部门将督促蚂蚁集团切实落实整改方案,把握好工作节奏,保持业务连续性和企业正常经营,确保广大人民群众对金融服务的体验不下降,持续提升普惠金融服务水平。

问:下一步金融管理部门如何加强平台企业金融监管?

答:金融管理部门将坚持公平监管和从严监管原则,着眼长远、兼顾当前,补齐短板、强化弱项,促进公平竞争,反对垄断,防止资本无序扩张。一是坚持“金融为本、科技赋能”。平台企业开展金融业务应以服务实体经济、防范金融风险为本,不能使科技成为违法违规行为的“保护色”。对于违规经营行为,依法严肃查处。二是坚持金融活动全部纳入金融监管。金融业务必须持牌经营;提升监管能力和水平,优化监管框架,防范监管套利。三是坚持发展和规范并重。依法加强监管,规范市场秩序,防止市场垄断,保障数据产权及个人隐私;同时把握好平台经济发展规律,提升金融服务体验,巩固和增强平台企业国际竞争力。

金融管理部门将一如既往地坚持“两个毫不动摇”,营造公平竞争市场环境,继续支持民营资本依法开展金融科技活动,依法保护产权,弘扬企业家精神,激发民营资本的市场活力和科技创新能力。

问:中国金融管理部门在加强国际金融科技监管合作方面有何考虑?

答:近年来,金融科技与平台经济快速发展,在提升金融服务效率和金融

体系普惠性、降低交易成本方面发挥了重要作用。同时,由于其具有跨界、混业、跨区域经营等特征,风险传染速度更快、波及面更广、负面溢出效应更强,对金融监管形成了新挑战,成为世界各国监管部门共同面对的新问题。

世界主要经济体监管部门对此高度关注,并已采取实际行动,作出监管调整和政策响应。在监管理念上,遵循“同样业务、同样监管”的原则,致力于在促进金融科技发展和防范金融风险之间取得平衡。在监管方法上,探索运用大数据、云计算、人工智能等科技成果,提升风险监测感知能力和穿透式监管能力。在监管内容上,强调个人信息保护及反垄断。例如,欧盟2018年实施了《通用数据保护条例》,并加快推进《数据治理法案》;美国近年来连续发起对大型科技公司的反垄断调查;德国在2020年通过《反对限制竞争法》第十次修正案等。

中国金融管理部门愿进一步加强与国际金融组织和各国监管当局在反垄断、数据监管、运营管理、消费者保护等方面的合作,推动制定金融科技监管规范,加强监管协调,共同打造开放、包容、安全的金融科技生态环境,提升金融业创新能力,同时防范跨境监管套利和金融风险跨境传染。

20万吨退役电池,大量流入“黑市”

——新能源汽车电池回收乱象调查

电池退役“井喷”
大量流入“黑市”

避免“爆发式增长”
带来“爆发式污染”

要“绿色出行”
更要“绿色更新”

新能源汽车正成为炙手可热的“香饽饽”。2020年新能源汽车销售136万辆,今年1季度更是同比增长2.8倍、销量达51.5万辆。相比销售数据,投资市场更加火热,除了三大造车新势力市值高企,今年以来百度、小米等先后宣布“入圈”新能源汽车。

然而,作为新能源汽车产业的重要一环,退役电池回收暗藏风险。业内人士指出,到2020年我国动力电池累计退役量约20万吨,其中大量流入小作坊等非正规渠道,带来安全和环境隐患。如何避免新能源汽车“爆发式增长”带来“爆发式污染”,值得警惕。

小米宣布造车计划、华为攻坚智能汽车解决方案、恒大称造车已投入超百亿元……随着汽车智能化、网联化成为行业共识,“智能汽车大战”异常火热。拼抢入口端“船票”的同时,新能源汽车生命周期末端的处理再利用,却乱象频频。

在“价比三家”后,一位新能源车主近期以1万多元的价格,售卖了自己新能源汽车的电池。一位二手车市场工作人员对记者说,这些废旧电池仍有较大经济价值,不少流入拆车厂及小作坊,大多没有专业的电池分解设备。

中国汽车技术研究中心数据显示,2020年我国动力电池累计退役量约20万吨,2025年累计退役量约为78万吨。为保障电池回收,工信部2018年发布了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》,要求汽车生产企业应承担动力蓄电池回收的主体责任。2018年至今,共27家企业进入工信部符合“新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件”的名单,俗称“白名单”。

记者了解到,不少主机厂已经建立了电池回收业务。但在多重因素作用下,行业中动力电池大量没有流入正规渠道,反而是一些无资质、环保成本低的小厂高价“抢购”走了。“因为成本制约,很多正规车企和电池处理企业都存在报废动力电池回收难的困境。”北京理工大学深圳汽车研究院副研究员张哲鸣说。

有专家表示,1块20克质量的手机电池可使1平方公里土地污染50年左右,更大更重的电动汽车动力电池,含镍、钴、锰等重金属,电解液中的六氟磷酸锂在空气环境中容易水解产生五氟化磷、氟化氢等有害物质,或对环境带来更大威胁,但当前动力电池回收市场仍存在多重难题。

首先是行业不规范导致“劣币驱逐良币”。格林美股份有限公司是27家“白名单”企业之一,公司副总经理张宇平说,正规企业的规范投入、环保投入占不少成本,而非规范企业、小作坊在这方面几乎零投入,可以用更高的价格买走电池,形成行业的不公平竞争。

退役电池仍有不小价值,如5万元的动力电池退役后还价值上万元。记者在闲鱼平台上搜索发现,一款标价数千元的二手磷酸铁锂电池,共有156人“想要”。

其次是电池回收收集难。电动车售卖后物权发生转移,难以对电池回收进行强制规定。同时,报废动力电池货源分散,国内还没有建立起完整的电池回收体系,废旧电池统一收集存在难度。长途运输的高成本,也给车企及回收企业回收废旧电池带来困难。

最后是政策制度有待完善。一些业内人士表示,虽然国家相继颁发了一系列法律法规,但具体的实施细则并不是很明确,企业在实际经营中存在困扰。

今年的政府工作报告提出,加快建设动力电池回收利用体系。业内人士认为,近年来我国新能源汽车行业发展迅猛,但目前动力电池的回收网络还不健全,应建立由车企、电池企业、回收企业、物流企业等协同联动的回收矩阵,提高电池回收率。

——建立电池从“生”到“死”的全过程可追溯体系。金澳集团董事长舒心说,动力电池回收行业的发展,电池的流向管控至关重要。建议利用区块链技术建立国家级的动力电池管控信息系统,做到全程可追溯。

——加大技术创新。张宇平说,当前回收利用主要有两种方式,一是动力电池梯级利用,二是再生利用。

从实际情况来看,每台新能源车的使用情况不同,回收的电池品质参差不齐。张宇平建议,有关部门加强引导,同时企业加强研发投入,扩展新能源汽车动力电池梯级利用的应用场景。

——完善标准规范秩序。不少业界专家建议,对动力电池回收利用,需要强化生产者责任延伸制。同时,加强对动力电池非法拼装、简易拼装的打击规范,对动力电池回收的安全、环保问题,明确高压线。

“只有建立完整、高效的电池回收体系,才有可能真正解决电池回收难问题。”张哲鸣说。

(据新华社广州4月12日电)

